

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO  
INSTITUTO DE PSICOLOGIA**

**MATHEUS FERNANDES DE CASTRO**

**Os motoboys de São Paulo e a produção de táticas e estratégias na realização das  
práticas cotidianas**

**SÃO PAULO  
2010**

**MATHEUS FERNANDES DE CASTRO**

**Os motoboys de São Paulo e a produção de táticas e estratégias na realização das práticas cotidianas**

Tese apresentada ao Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Doutor em Psicologia

Área de Concentração:  
Psicologia Social

Orientadora: Professora Dr<sup>a</sup> Leny Sato

SÃO PAULO  
2010

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

Catálogo na publicação  
Biblioteca Dante Moreira Leite  
Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo

Castro, Matheus Fernandes de.

Os motoboys de São Paulo e a produção de táticas e estratégias na realização das práticas cotidianas / Matheus Fernandes de Castro; orientadora Leny Sato. -- São Paulo, 2010.

175 f.

Tese (Doutorado – Programa de Pós-Graduação em Psicologia. Área de Concentração: Psicologia Social) – Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo.

1. Ambientes urbanos 2. Motoboys 3. Cotidiano 4. Espaço I.  
Título.

HT166

**CASTRO, M. F. Os motoboys de São Paulo e a produção de táticas e estratégias na realização das práticas cotidianas.** Tese apresentada ao Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Doutor em Psicologia Social.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof.

Dr. \_\_\_\_\_ Instituição \_\_\_\_\_

Julgamento \_\_\_\_\_ Assinatura \_\_\_\_\_

Prof.

Dr. \_\_\_\_\_ Instituição \_\_\_\_\_

Julgamento \_\_\_\_\_ Assinatura \_\_\_\_\_

Prof.

Dr. \_\_\_\_\_ Instituição \_\_\_\_\_

Julgamento \_\_\_\_\_ Assinatura \_\_\_\_\_

Prof.

Dr. \_\_\_\_\_ Instituição \_\_\_\_\_

Julgamento \_\_\_\_\_ Assinatura \_\_\_\_\_

Prof.

Dr. \_\_\_\_\_ Instituição \_\_\_\_\_

Julgamento \_\_\_\_\_ Assinatura \_\_\_\_\_

À minha amada esposa Thassia.

A todos os mototrabalhadore.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço, especialmente, à Professora Doutora Leny Sato, que, durante estes quase quatro anos de trabalho, soube ser mais do que minha orientadora, me acolhendo como uma amiga, nos momentos difíceis e alegres que enfrentei nesta jornada. Também, por ter apostado em uma ideia e confiado em mim, ao me receber como seu orientando e amigo.

Aos Professores Fábio de Oliveira e Jaime Tadeu Oliva, pelas ricas contribuições por ocasião do Exame de Qualificação, ambos provando que a docência também pode ser o lugar de expressão da mais fina generosidade.

À Doutora Maria Schalfin Coutinho e ao Professor Doutor Francisco Hashimoto, que tão gentilmente aceitaram fazer parte da banca de defesa desta Tese.

Às Doutoradas Vera, Rosemeire Scolpinho, Renata Paparelli, Fernanda Padovesi e ao Doutor Luis Galeão, que prontamente aceitaram compor a suplência da banca.

À minha esposa Thassia, pela compreensão e paciência para suportar minhas ausências, minhas manias e minhas angústias, neste longo processo que vivemos, desde que nos conhecemos. Obrigado por cuidar de mim, obrigado pelo amor e pela segurança que me deste, fazendo a minha vida muito mais feliz e me ajudando a me transformar em um homem.

Aos meus pais Rita de Cássia Fernandes e Carlos Fernandes de Castro, por terem dado parte de suas vidas para que eu pudesse construir a minha. Todas as minhas vitórias também são suas.

Aos meus irmãos, Carlos, Adriana e Eugênio, por serem quem são, pela infância, juventude e vida adulta compartilhadas, pelas ajudas mútuas que me ensinaram que ser feliz é uma possibilidade coletiva. Agradeço-lhes ainda pelos meus cunhados, Evandro e Tatiana, irmãos que ganhei durante a vida e que sempre foram sensacionais comigo.

Aos meus sobrinhos Lucas, Luiza, Mariana e Manoela, que souberam conviver com minha ausência, sendo sempre tão gentis nos poucos momentos em que pude desfrutar de sua convivência.

À família que soube me acolher como filho, já depois de adulto: minha sogra Iti, meu sogro Geraldo e minhas cunhadas Thais e Tânia, que, com tanto carinho e atenção, me ajudaram a encontrar novos lugares de alegria e amizade no mundo.

À minha família japonesa, Chico, Nobuko, Tais e Rafael Hashimoto, que me receberam em sua casa, desde os tempos de Faculdade e do Mestrado, e souberam com muita inteligência e perspicácia me ajudar a encontrar um caminho profissional e afetivo nessa cidade de Assis, que me acolheu e muito me deu. Vocês me puseram de pé de novo... obrigado.

À amiga Cristina Amélia Luzio e sua filha Ana Luisa, que, como uma mãe e uma irmã, me abriram as portas de sua casa, para me ajudar a recomeçar a vida, me ensinando que muitas vezes a generosidade pode ser gratuita.

À UNESP de Assis – em especial, aos meus colegas do Departamento de Psicologia Evolutiva e Social e do Departamento de Psicologia Experimental e do Trabalho –, que,

durante quatro anos, tem sido meu local de trabalho como professor substituto, me possibilitando, pela docência, construir de maneira mais sólida minha carreira.

Às Faculdades Integradas de Ourinhos, especialmente na figura do Diretor, Bianor Costa Freire Colchesqui, do ex-Diretor, José Marta Filho e da ex-Coordenadora do Curso de Psicologia, Elizabeth Lutti, amigos e companheiros de trabalho que confiaram em mim e no meu trabalho e me deram a oportunidade de construir uma nova vida e ter segurança para terminar a minha Tese.

Aos meus alunos da UNESP e das FIO, que souberam conviver com um professor estressado, chato, cansado e mau humorado, nestes quatro anos da Tese.

À Nalva, Cecília e Rosângela, pelo carinho com que me receberam e me trataram no Departamento de Psicologia Social da Universidade de São Paulo, sempre facilitando minha vida e meu trabalho. Muito obrigado.

Aos meus amigos do Canal Motoboy, pelo tempo de convivência e aprendizado. Agradeço a confiança que depositaram em mim, para descrever uma parte de suas vidas e trabalho.

Aos motoqueiros da Motofarma e a Andréa, por terem sido tão gentis e me possibilitado uma convivência muito intensa e significativa para meus estudos e para a minha vida.

Aos professores Francisco Antonio de Castro Lacaz, Ecléia Bosi, Eda Tassara, Sonia Moreira França, que, com suas disciplinas, me ajudaram a construir este trabalho: há um pouco de cada um de vocês nesta pesquisa.

Aos convivas, colegas de CRUSP, Rodrigo, Glauco, Aldo, Domingos e Gaúcho Livreiro. A fraternidade de nossa convivência jamais será esquecida.

À minha prima Patrícia, amiga, irmã, companheira que me recebeu em São Paulo, me apresentou à cidade e me possibilitou colorir seu cimento, tão frio e assustador para os recém-chegados: “um brinde”.

Ao tio Valdir, por me receber em sua casa, durante a segunda fase do campo. Obrigado pelas comidas, pelo vinho, pelas conversas e pela amizade.

Aos meus colegas de Pós-Graduação: Sérgio, Guilherme, Agnaldo, Ivan e Juliana. Sua sabedoria e nossas discussões me ensinaram muitas coisas, me motivaram e continuam me motivando para a pesquisa.

Aos colegas de orientação, Egeu, Cris, Ana Maria, Renata, Márcia, Juliana, Lívia e Paulo, que, em nossos encontros, foram sempre muito generosos com grandes contribuições para o aprimoramento da Tese.



## RESUMO

CASTRO, M. F. **Os motoboys de São Paulo e a produção de táticas e estratégias na realização das práticas cotidianas.** 2010. 175 f. Tese (Doutorado) – Instituto de Psicologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

O objetivo desta pesquisa consiste em descrever as táticas e estratégias, desenvolvidas nas práticas cotidianas das pessoas que se encontram trabalhando como motoboys, na cidade de São Paulo (Brasil), para encontrarem alternativas e continuarem nessa atividade, diante de todas as adversidades da profissão e das contingências do espaço urbano. Levamos em consideração as ações produzidas por dois grupos de motoboys: o Canal Motoboy, que busca se organizar coletivamente, a partir de um projeto artístico, e produzir uma nova realidade para si e para a sua categoria profissional; e os motoboys de um grupo farmacêutico, que ganham a vida fazendo entregas de remédios pela grande São Paulo. O referencial teórico fundamenta-se em autores como Certeau, Sato, Santos e Oliva. Em termos metodológicos, valho-me da abordagem etnográfica, o que me levou a estabelecer uma convivência junto aos grupos de motoboys: com o Canal Motoboy, mantive uma convivência prolongada de mais de seis meses, no ano de 2007, frequentando, semanalmente, suas reuniões; com os motoqueiros do grupo farmacêutico, estabeleci uma convivência diária de duas semanas, em uma segunda etapa do campo, que se realizou no mês de julho de 2010. Os resultados apontam para a produção de táticas e estratégias nas práticas cotidianas que visam a estabelecer uma equilíbrio de forças entre os motoqueiros e o espaço da cidade: os motoboys ressignificam o espaço que se forma entre os carros, nas ruas, as determinações legais para o exercício de suas atividades de trabalho, os preconceitos sociais sobre a categoria, sua importância para o fluxo de coisas, na cidade, e tentam cumprir suas atribuições, buscando evitar os riscos dos acidentes de trânsito. Pudemos constatar, também, as articulações dos motoboys diante dos interesses de diversos setores sociais e econômicos que procuraram unir-se a eles, como: ONGs, associações da categoria, sindicatos, universidades, centros de pesquisas e empresas do setor motociclístico. Como trabalhadores onipresentes em uma das maiores metrópoles do mundo, os motoboys são alvos de interesses diversos e alguns procuram encontrar vantagens nessa situação, para se estruturarem enquanto uma rede social. Observamos ainda que os motoqueiros descrevem suas atividades cotidianas como uma luta pela sobrevivência, diante das contingências do espaço da cidade.

Palavras-chave: Motoboy. Cotidiano. Espaço.

## ABSTRACT

CASTRO, M. F. **São Paulo motorcycle-using couriers and the production of tactics and strategies to carry out daily practices.** 2010. 175 f. Thesis (Doctorate) – Institute of Psychology, University of São Paulo, 2010.

The objective of this study is to describe the tactics and strategies found in the daily practices of people who work as couriers in São Paulo (Brazil), to find alternatives while continuing to deal with adversities of the profession and the contingencies of urban space. We consider the actions of two distinct groups of couriers: (1) Canal Motoboy, which collectively organizes an artistic project to create a new reality for themselves and their profession; and (2) a pharmaceutical group, which makes a living by delivering medicine in Metropolitan São Paulo. The theoretical reference is based on authors, such as Certeau, Sato, Santos, and Oliva. In terms of methods, we used an ethnographic approach, which led us to establish a joint-living situation with the courier groups: with Canal Motoboy, a prolonged stay of more than six months in 2007, attending their meetings on a weekly basis; and with the bikers from the pharmaceutical group, an established daily-living situation for two weeks during the latter part of the field study held in July, 2010. The results point to the innovation of tactics and strategies in daily practices, aimed to balance the forces between the bikers and the urban space: these couriers redefined this space, made of cars on the streets, the legal frameworks that determine work ethics, the social prejudices surrounding the issue, its importance to the flow of things in the city and its attempt to fulfill its mission, all while avoiding lethal traffic accidents. We have seen, also, the shared interests of diverse social and economic sectors that have sought to unite in this movement: NGOs, workers' associations, unions, universities, research centers and companies that make up the motorcycle industry. As ubiquitous workers in one of the largest metropolises in the world, couriers are targets of diverse interests and anyone looking for a chance to take advantage of the situation, while structuring a social network. We acknowledge the bikers for their daily activities, which they define as a fight for survival amongst contingencies in the urban space.

Keywords: Motorcycler-using courier. Daily. Space.

## RÉSUMÉ

CASTRO, M. F. **Les motoboys de Sao Paulo et la production de tactiques et de stratégies dans la réalisation des pratiques quotidiennes.** 2010. 175 f. Thèse (Doctorat) – Instituto de Psicologia, Universidade de São Paulo, 2010.

L'objectif de cette recherche consiste à décrire les tactiques et les stratégies mises en œuvre dans les pratiques quotidiennes des personnes qui travaillent comme motoboys dans la ville de Sao Paulo (Brésil), pour trouver des alternatives et continuer à travailler face à toutes les adversités de la profession et des contingences de l'espace urbain. Pour cela, nous avons pris en considération les actions produites par deux groupes de motoboys: le Canal Motoboy qui essaie de s'organiser collectivement, à partir d'un projet artistique, et de produire une nouvelle réalité pour soi et pour sa catégorie professionnelle; les motoboys d'un groupe pharmaceutique, qui gagnent leur vie en assurant la livraison de médicaments dans la région métropolitaine de Sao Paulo. Le référentiel théorique se base sur des auteurs tels que Certeau, Sato, Santos et Oliva. En termes méthodologiques, nous utilisons une approche ethnographique, ce qui nous a mené à établir une coexistence avec les groupes de motoboys: j'ai vécu en coexistence prolongée avec le Canal Motoboy pendant plus de six mois, en 2007, année pendant laquelle j'ai fréquenté ses réunions hebdomadaires; avec les motards du groupe pharmaceutique, j'ai établi une coexistence quotidienne pendant deux semaines dans une seconde étape de la recherche qui a eu lieu en juillet 2010. Les résultats indiquent qu'il existe des tactiques et des stratégies dans les pratiques quotidiennes qui visent à établir une équilibrage de forces entre les motards et l'espace de la ville: les motoboys reconceptualisent l'espace qui se forme entre les voitures dans les rues, les déterminations légales pour l'exercice de leurs activités de travail, les préjugés sociaux envers la catégorie professionnelle, leur importance pour le transport et la livraison de produits dans la ville et la façon dont ils essaient d'accomplir leur fonction, en évitant les risques des accidents de circulation. Nous pouvons également observer les articulations des motoboys face aux intérêts de divers secteurs sociaux et économiques qui cherchent à s'unir à eux, tels que des ONGs, des associations de la catégorie, des syndicats, des universités, des centres de recherches et des entreprises du secteur motocycliste. En tant que travailleurs omniprésents dans une des plus grandes métropoles du monde, les motoboys sont les cibles de divers intérêts et certains d'entre eux cherchent à découvrir des avantages dans cette situation, pour se structurer en tant que réseau social. Nous avons aussi constaté que les motards décrivent leurs activités quotidiennes comme une lutte pour la survie face aux contingences de l'espace de la ville.

Mots-clés: Motoboy. Quotidien. Espace.

## SUMÁRIO

<b>APRESENTAÇÃO</b> .....	13
<b>CAPÍTULO 1 – SÃO PAULO: O ESPAÇO E OS MOTOBOYS</b> .....	17
1.1. As Práticas Cotidianas e o Espaço.....	19
1.2. A Metrópole e sua Necessidade de Fluxo.....	25
1.3. A Dificuldade de Fluxo na Metrópole.....	27
1.4. Motoboys: solução para o fluxo?.....	30
1.5. As Consequências da Presença dos Motoboys nas Ruas de São Paulo.....	35
1.6. Leis para Regular a Atividade dos Motoboys.....	40
<b>CAPÍTULO 2 – AS TÁTICAS E AS ESTRATÉGIAS COMO INSTRUMENTO NA REALIZAÇÃO DAS PRÁTICAS COTIDIANAS</b> .....	50
2.1. Fazer Com.....	51
2.2. O Fazer Com e a Autoridade.....	53
2.3. Táticas e Estratégias.....	55
<b>CAPÍTULO 3 – MÉTODO</b> .....	58
3.1. Conhecendo os Motoboys do Canal Motoboy.....	60
3.2. Conhecendo os Motoboys da Motofarma.....	66
<b>CAPÍTULO 4 – OS MOTOBOYS, A CIDADE E AS PRÁTICAS COTIDIANAS: ENTRE AS CONTINGÊNCIAS DO ESPAÇO E AS TÁTICAS E ESTRATÉGIAS</b> .....	71
4.1. Como o Canal Motoboy e os Motoqueiros da Motofarma contam a História dos Motoboys.....	71

4.2. Como os Motoboys dividem a cidade e diferenciam suas localidades, a partir de suas práticas cotidianas.....	91
4.3. Espaço e Poder: uma relação entre vínculos de trabalho, organização do trabalho e o espaço da Cidade.....	99
4.3.1. Vínculo Precário.....	101
4.3.2. Vínculo Formal.....	103
4.3.3. Vínculo Autônomo.....	107
4.4. Os Pactos Sociais dos Motoboys.....	110
4.4.1. Fingindo ser Motoboy.....	112
4.4.2. O Trabalho de Motoboy como um Pedágio.....	114
4.5. Os Acidentes e a Cidade.....	118

**CAPÍTULO 5 – O CANAL MOTOBOY: UMA TENTATIVA DE CONSTRUIR UM ESPAÇO ESTRATÉGICO, TATICAMENTE.....**

5.1. A História do Canal Motoboy.....	131
5.1.1. As Parcerias do Canal.....	134
5.1.1.1. Minha Parceria com o Canal.....	135
5.1.1.2. A Ação Educativa: uma nova casa e a busca pela construção de um próprio.....	138
5.1.1.3. Os Motoboys e o Meio Ambiente.....	144
5.1.1.4. Os Motoboys do Canal e o Plano de Saber: fazendo cortesia com chapéu alheio.....	149
5.2. O Registro do Cotidiano.....	153

**CAPÍTULO 6 – A LUTA PELA SOBREVIVÊNCIA DOS MOTOBOYS NA CIDADE DE SÃO PAULO.....**

6.1. A Recusa Moral.....	162
--------------------------	-----

6.2. O Espaço e a Psicologia Social.....168

**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....170**

## APRESENTAÇÃO

Este trabalho consiste em uma tentativa de compreender como os motoboys buscam criar, tática e estrategicamente, possibilidades de equilibrar as relações de força que se estabelecem entre eles e a cidade de São Paulo, na realização de suas práticas cotidianas<sup>1</sup>. Para isso, convivi com dois grupos<sup>2</sup> de motoboys da cidade, a fim de que, através deles, pudesse entrar em contato com os objetivos da pesquisa. Com um dos grupos, convivi durante seis meses, buscando descrever suas práticas cotidianas, na tentativa de construir uma associação a partir de um projeto artístico: o Canal Motoboy. Com o outro grupo, os motoqueiros de uma rede de farmácias de São Paulo, pude conviver por duas semanas, buscando descrever as suas práticas cotidianas, ao realizarem seus trabalhos de motoboy na cidade.

A inspiração para a realização desta pesquisa veio do meu trabalho de Mestrado, quando estudei o sofrimento no trabalho dos mototaxistas<sup>3</sup> na cidade de Assis, interior do Estado de São Paulo. Ao observar, na análise feita sobre o conteúdo, o que esses trabalhadores me trouxeram, percebi uma tendência ao sofrimento patogênico (DEJOURS, 1993), ou melhor, um tipo de relação desses homens com seus trabalhos propensa ao favorecimento do adoecimento psíquico. O que quero dizer com isso é que esses trabalhadores não escolheram essa atividade por um desejo de serem profissionais motoqueiros que arriscam a própria vida e a saúde para poder transportar pessoas e coisas; não encontravam na realização desse trabalho uma satisfação; não encontravam reconhecimento social ou autorreconhecimento; não projetavam para o futuro a vontade de continuarem nessa profissão, muito menos de verem seus filhos envolvidos com esse tipo de trabalho. Tudo isso me levou a constatar, em um primeiro momento, que essas pessoas somente desenvolviam essa atividade, porque não tinham nenhum trabalho que considerassem melhor para realizar, mas se mantinham trabalhando para continuarem “vivos”: lutavam para sobreviver, diante de uma condição precária de trabalho, na cidade.

---

<sup>1</sup> Entendo por práticas cotidianas um conjunto de ações e atividades diárias carregadas de significados, que revelam as maneiras de agir das pessoas frente ao consumo das possibilidades encontradas no espaço, ou seja, a maneira como as pessoas lidam com os produtos culturais da sociedade em que se encontram: uma relação de combate de forças entre os significados dos produtos culturais e as ressignificações diárias que as pessoas lhes conferem.

<sup>2</sup> É importante ressaltar aqui que utilizo a palavra “grupo” em sua acepção vulgar e não como um conceito de alguma corrente teórica da Psicologia ou da Sociologia. “Grupo”, nesse caso, significará, neste trabalho, um conjunto de pessoas ligadas por algo em comum: seja a participação em um projeto coletivo, seja o fato de trabalharem na mesma empresa.

<sup>3</sup> Esse profissional se caracteriza por transportar pessoas e coisas, diferentemente dos motoboys que transportam, unicamente, coisas. Pelos diversos municípios do interior por onde passei, pude observar que a denominação mais comum a qualquer tipo de trabalhador que realize suas atividades sobre duas rodas é mototaxi e não motoboy, como acontece na cidade de São Paulo.

Essas pessoas tinham uma grande dificuldade para se relacionar com os rumos que o trabalho estava tomando, na cidade, desde o relacionamento com a sociedade e seu reconhecimento utilitário para com a categoria – ou seja, as pessoas se utilizavam de seus serviços, mas não os reconheciam como trabalhadores, muitas vezes, confundindo-os com vagabundos, bandidos e traficantes de drogas – até as leis que regulam essa atividade na cidade e que eram feitas à revelia dos seus interesses.

O trabalho realizado com os mototaxistas, no Mestrado, acabou por me ligar a todo o universo dos mototrabalhadores<sup>4</sup> e, assim, fui conhecendo as várias possibilidades encontradas pelas pessoas para trabalharem sobre uma moto<sup>5</sup>. Juntando meu interesse pelas profissões motociclísticas com a evidência alcançada pelos motoboys paulistanos, na época – as inúmeras matérias nas mídias do país, ressaltando o caos no trânsito, os altos índices de mortes e lesões – e os resultados da minha pesquisa, logo comecei a imaginar como se daria a relação de milhares de jovens com o trabalho de motoboy, na cidade de São Paulo. Essa mudança de objeto – do estudo do sofrimento dos mototaxistas de Assis, para o estudo da relação cotidiana dos motoboys com a cidade de São Paulo –, que me parecia tão imediata e tão óbvia, no momento em que terminei minha Dissertação, e que se processou tão rapidamente em meu pensamento, se mostrou muito mais complexa e difícil de realizar, na construção de um caminho investigativo para a Tese. Tive que buscar novos referenciais teóricos e metodológicos, para dar conta da empreitada que me havia imposto.

Para buscar a compreensão da relação dos motoboys com a cidade de São Paulo, encontrei na Geografia de Milton Santos o referencial teórico necessário para entender como nos relacionamos com o espaço. Para esse autor, a sociedade é a responsável pela produção do espaço, constituindo, em um processo dialético, as suas funções e suas formas. A partir disso, a cidade deixa de ser compreendida como continente de nossas práticas cotidianas, e passa a ser pensada como algo que é composto por uma espacialização dessas práticas. Tudo que realizamos em nossas vidas, seja trabalhando,

---

<sup>4</sup> Ao prestar atenção sobre o universo das pessoas que trabalhavam com motos, fui descobrindo em diferentes cidades, por onde passava, novas possibilidades, encontradas pelas pessoas do lugar, para trabalhar com esse instrumento: os motoboys, que fazem o transporte dos mais variados tipos de coisas; há pessoas que utilizam a moto para tocar gado e fazer o serviço de vaqueiro (principalmente no Nordeste do Brasil); há aqueles que fazem anúncios comerciais, puxando com a moto poderosas caixas de som; há os sofisticados motolinks da capital paulistana que levam pequenas antenas de transmissão de TV para possibilitarem agilidade às matérias jornalísticas que são transmitidas ao vivo; há os entregadores de jornal, os mototaxistas, entre outros.

<sup>5</sup> Ao prestar atenção no universo das pessoas que trabalhavam com motos, fui descobrindo, em diferentes cidades por onde passava, novas possibilidades de trabalhar com esse instrumento: os motoboys que fazem o transporte dos mais variados tipos de coisas; há pessoas que utilizam a moto para conduzir o gado, fazendo o serviço de vaqueiro (principalmente no Nordeste do Brasil); há aqueles que fazem anúncios comerciais, puxando na moto poderosas caixas de som; há os sofisticados motolinks da capital paulista, que levam pequenas antenas de transmissão de TV para possibilitarem agilidade às matérias jornalísticas que são transmitidas ao vivo; os entregadores de jornal, entre outros.



seja consumindo, seja votando, entre outras coisas, contribui para a composição dos lugares que habitamos, assim como as formas e as funções desse espaço também cooperam para a composição das coisas que fazemos, diariamente. Esse geógrafo nos possibilita, por conseguinte, transformar a compreensão do lugar onde vivemos, permitindo-nos vislumbrar a cidade como mais do que simplesmente o palco de realização de nossas ações, mas como uma extensão daquilo que somos.

O autor mostra, ainda, as maneiras pelas quais os outros componentes sociais, como a economia, a política, a ciência, entre outros, tentam compor as formas, a funcionalidade e a estrutura social do espaço: como a racionalidade, que está por trás da técnica de transformação dos territórios, tenta organizar a nossa vida cotidiana, chegando mesmo a se preocupar e a tentar planejar os comportamentos adequados para a configuração do espaço.

Se, através da obra de Milton Santos, encontro um referencial para tentar compreender a relação dos motoboys com a cidade onde se encontram trabalhando e compondo esse espaço, a teoria de Michel de Certeau possibilita a compreensão de como as práticas cotidianas se configuram em uma resistência que habita os espaços, agindo de dentro deles. Certeau propõe o homem como um criador de culturas e evidencia que estas se encontram sobrepostas em nossa vida cotidiana, estabelecendo-se uma relação de poder entre elas. Essa relação se mostra, por vezes, desequilibrada por fatores econômicos, políticos e sociais, mas isso não propicia o aniquilamento e a homogeneização dos diferentes modos de agir no cotidiano. Sustenta que, através do consumo dos produtos culturais, que ele considera um processo ativo e não passivo, as pessoas ressignificam os mesmos, usando-os de maneiras não previstas e aproximando-os dos sentidos necessários às suas vidas.

O autor afirma que, enquanto pesquisadores, para compreendermos melhor e não correremos o risco de deturpamos o significado das práticas cotidianas das pessoas que estamos pesquisando, por estarmos presos a moldes acadêmicos que, muitas vezes, engessam nossa capacidade de análise, devemos buscar uma relação mais próxima com elas. Por isso, escolhi como referencial metodológico para esta pesquisa a etnografia. A descrição etnográfica foi muito utilizada para o estudo da cultura de povos primitivos e hodiernamente tem sido um importante instrumento para pesquisas antropológicas, sociais e psicológicas com grupos urbanos, entre outros. Acredito que, através de uma convivência prolongada com os motoboys, poderíamos compreender suas práticas cotidianas na relação de forças que estabelecem com o espaço da metrópole paulistana.

Minha aproximação com o universo dos motoboys acontece desde o meu trabalho com os mototaxistas de Assis, interior de São Paulo. Foi preciso, pois,

delimitar esse novo objeto de forma ainda mais cautelosa, para que não me confundisse e pudesse entender as suas peculiaridades.

Por isso, no primeiro capítulo, intento compreender a realidade em que o motoboy se encontra mergulhado, em seu cotidiano, na cidade de São Paulo, como um sujeito que, em suas práticas cotidianas, resiste às contingências de um ambiente que ele ajuda a compor.

Os conceitos de tática e estratégia, expostos no capítulo dois, são fundamentais para a compreensão do que tomo por resistência realizada nas práticas cotidianas, que se estabelecem frente às precariedades do trabalho de motoboy.

No capítulo três, exponho a forma como esta pesquisa foi-se construindo, para poder me possibilitar o contato efetivo com meus objetivos. Nele, narro também como foi a minha aproximação com os grupos que pesquisei e os motivos dessa escolha.

No quarto capítulo, procuro descrever as práticas cotidianas dos motoboys, de resistência ao espaço da cidade, que se revelam por meio de táticas e estratégias. Nele, também começo uma reflexão que me vem sendo apontada pelos trabalhadores motoqueiros sobre a precariedade de seus trabalhos, levando-os à ideia de uma vida que se configura como uma sobrevivência.

O capítulo cinco trata da tentativa dos motoqueiros de construir uma associação de motoboys, a partir de um projeto artístico. Descrevo as relações políticas entre os motoqueiros e instituições da cidade que circulam o projeto, e entre os motoqueiros e eles mesmos, ou seja, as relações dentro do grupo, deflagrando ações táticas desses motoboys na busca por uma possibilidade de construção de um lugar que lhes permita ações estratégicas.

O último capítulo, o sexto, configura-se por uma tentativa de amarrar alguns dos pontos, que julgamos os principais desta pesquisa, para pensar a repetição, feita pelos motoqueiros, de uma descrição de suas práticas cotidianas de motoboy como uma questão de sobrevivência. Parto da ideia de que a resistência dos motoqueiros às contingências do espaço da cidade de São Paulo se configura em um esboço de uma possibilidade para compreendermos a luta pela sobrevivência humana.

---

## CAPÍTULO 1 – SÃO PAULO: O ESPAÇO E OS MOTOBOYS

---

Nesta parte da pesquisa, tentarei compreender como se configura a relação dos motoboys com a cidade de São Paulo, para que se conheça o espaço em que os motoboys, com quem convivi, começam a criar uma nova possibilidade de agir. Essa cidade comporta um grande número de profissionais motociclistas que diariamente tentam sobreviver, trabalhando nas ruas da cidade, promovendo o transporte dos mais variados tipos de coisas, fazendo com que a lógica de funcionamento da metrópole não pare.

São Paulo é conhecida por ser a maior metrópole do país e uma das maiores do mundo. Seu crescimento está ligado a uma relação entre o plano de desenvolvimento globalizador do sistema capitalista internacional, que privilegia a planificação expansionista das multinacionais, e os interesses locais que, de uma forma ou de outra, vêm se servindo desses modelos externos. As grandes empresas estrangeiras, em busca das possibilidades de obtenção de grandes lucros e vantagens fiscais oferecidas por países subdesenvolvidos, ou em desenvolvimento, como no nosso caso, encontraram na capital do Estado paulista um bom lugar para sua instalação<sup>6</sup> e, desse modo, a administração local pode realizar a sua vontade de desenvolver a cidade, mesmo que de maneira tão custosa para sua população: a mão-de-obra é explorada a preços módicos, a matéria-prima é barata e, geralmente, abundante e os incentivos, que oferecemos para os investimentos internacionais são sempre muito atraentes. São características que parecem fazer parte da história da cidade, bem como da história do país (MARTINEZ, 1987), as quais desvelam uma administração pública que privilegia interesses privados, tanto internacionais como nacionais.

Além disso, a cidade oferece uma infraestrutura razoável, no que se refere ao seu desenvolvimento técnico de estruturas de comunicação, circulação de capitais, pessoas e coisas para os setores produtivo, financeiro e de serviços, o que facilita a instalação de

---

<sup>6</sup> O vultoso desenvolvimento de São Paulo, principalmente na segunda metade do Século XX, não garantiu a todos uma melhora da qualidade de vida. No livro *São Paulo: trabalhar e viver* (1989), textos de vários autores mostram as dificuldades já enfrentadas pela população, frente às desigualdades geradas com o modelo de desenvolvimento da cidade, na época. Em uma segunda análise, quase como um trabalho de continuação do livro acima citado, Eduardo Marques e Haroldo Torres (2005) organizam o livro *São Paulo: segregação, pobreza e desigualdades sociais*, que retoma praticamente os mesmos pontos já trabalhados e encontram algumas transformações no espaço da cidade, mas nada que garanta uma diminuição da desigualdade social nos limites da cidade, muito menos a erradicação da miséria e da segregação social.

escritórios de trabalho, empresas e estabelecimentos que disponibilizam os mais variados tipos de serviços. Sua enorme população se apresenta como um grande mercado consumidor, seja de produtos industrializados, seja de informação ou de serviços.

Todo esse desenvolvimento não se fez sem problemas. A cidade enfrenta um grande escopo de transtornos oriundos do seu tamanho gigantesco, mas, principalmente, das escolhas que fez como modelo para seu desenvolvimento, o que se reflete diretamente na vida de seus habitantes. Em suas atividades diárias, as pessoas que moram em São Paulo enfrentam dificuldades para trabalhar e viver (BRANT, 1975). Muitos desses problemas são frutos de um planejamento local, que privilegiou maneiras de crescimento que não levaram em consideração o desenvolvimento da *urbanidade*, quer dizer, que aviltam uma das principais características das cidades: ser um *ator social* que intensifica as relações com um grau elevado de diversidade (OLIVA, 2003). Essa diminuição no nível de urbanidade, promovida por modos de planejar a cidade, conduz a uma dificuldade de as pessoas construírem uma relação mais equilibrada com o espaço urbano, sendo, portanto, despotencializadas. No entanto, algumas pessoas encontram, cotidianamente, formas para enfrentar esse jogo de forte e fraco que se estabelece entre a cidade e aqueles que nela habitam.

Gostaria de abordar, ao falar da cidade de São Paulo, a maneira como um grupo específico de trabalhadores, os motoboys, dela se valeu para criar sua possibilidade de sobrevivência, dentro de uma racionalidade que organiza o espaço e que o vem fragmentando<sup>7</sup> e, por consequência, intensificando, já há algumas décadas, o fluxo de coisas, pessoas, informação e dinheiro, sendo os dois primeiros realizados através de um tipo de transporte que dificulta a circulação e a convivência na cidade: o transporte rodoviário.

Desde o seu surgimento, os motoboys ressignificam o espaço da cidade para lhe dar um novo sentido: a rua passa a ser lugar de trabalho para motoqueiros. A moto, antes usada para o passeio ou para a locomoção, passa a ser um instrumento de trabalho que tem nas ruas e avenidas da cidade seu lugar de atuação<sup>8</sup>. As ruas, que já eram um ambiente cotidiano do trabalho de transporte para motoristas de caminhão, ônibus, táxis, entre outros, ganham um novo profissional, um novo especialista que veio para maximizar seu aspecto produtivo. Com os motoboys, as ruas ganham uma nova configuração, pois, no exercício de suas funções, eles se apropriam de um espaço

---

<sup>7</sup> Oliva (2004) caracteriza a cidade de São Paulo formada por bairros especializados, ou seja, a cidade fragmentada em tipos de localidades que têm como função algo específico, como, por exemplo, a habitação ou o comércio, entre outros. Essa especialização é tomada pelo autor como um dos fatores que contribuem para a diminuição no nível de urbanidade da cidade.

<sup>8</sup> Sobre a ressignificação da moto como objeto de trabalho, ver MORAES (2008).

anteriormente usado por motoqueiros a passeio, para se livrar dos congestionamentos, e o transformam em seu lugar de trabalho. Imprimem ao corredor<sup>9</sup> uma nova utilização, uma nova velocidade e um aumento do número de veículos que o usam.

Essa nova utilização do espaço das ruas e avenidas não se deu unicamente pela vontade dos motoqueiros de fazerem de suas motos instrumentos de trabalho e conseguirem convencer as empresas, os profissionais liberais, os comerciantes, entre outros, a utilizarem o seu serviço: São Paulo precisava dos motoboys e essas pessoas precisavam se adaptar à nova condição de vida impressa por essa metrópole.

---

## 1.1 – AS PRÁTICAS COTIDIANAS E O ESPAÇO

---

Como vimos, quero pensar São Paulo como o espaço das práticas cotidianas de pessoas que encontraram, no ato de conduzir motocicletas e transportar as mais variadas coisas sobre elas, uma maneira de viver. Para isso, tomarei por base, principalmente, as ideias de Milton Santos sobre o espaço, que, segundo o autor, deve ser compreendido como um objeto social carregado de dinamismo social. É a ação de dimensão temporal e espacial do homem que propicia uma relação dialética com o ambiente, um processo contínuo de transformação que não permite análises, isoladamente, funcionais, ou formais, ou estruturais. Na busca pela compreensão do espaço, não devemos nos esquecer dos homens que o compõem e o constroem; não como algo externo a eles, mas como parte da sociedade: o espaço como um componente social, não como o continente da sociedade, isto é, não como algo que a contém, mas sim como algo que a compõe (OLIVA, 2004)<sup>10</sup>.

A *estrutura social* é a força motriz de transformação do espaço (SANTOS, 2009). O homem, ao buscar a sua sobrevivência, procura a satisfação de suas necessidades e estabelece condições, maneiras para satisfazê-las: regras morais, procedimentos racionais, aparatos legais, ou seja, cria novas necessidades que devem ser satisfeitas. Esse homem não se encontra no vácuo, mas em um lugar, em um espaço: este não se configura como um continente das ações dos homens, mas como a espacialização de suas ações e, portanto, de seu funcionamento psíquico e de suas relações sociais. Esse espaço, como componente social, é significado pelo homem: é

---

<sup>9</sup> O corredor é a maneira vulgar como se denomina o espaço que se forma entre os carros, parados ou em movimento, nas ruas e avenidas da cidade.

<sup>10</sup> Esse autor, em sua Tese de Doutorado, vale-se da obra de Milton Santos para pensar o espaço como um componente social.

nele e através dele<sup>11</sup> que o homem se relaciona com outros homens, reproduz sua espécie, se alimenta, cultua seus deuses, nomeia as coisas, trabalha e cria marcas de sua vida, pois, além de transitar por ele, o homem o transforma, modificando a *paisagem*<sup>12</sup>.

Desde o surgimento dos primeiros grupos humanos, estes recorrem aos objetos que encontram nos lugares para produzir sua existência, transformam-nos e depois os utilizam como instrumentos para poder transformar outros objetos<sup>13</sup>. Modificando a paisagem, criando um novo ambiente, novos objetos surgem e novas possibilidades também: de um ambiente natural e com poucas modificações, o homem passou, ao longo de sua história, a viver em localidades cada vez mais artificiais, onde o que é do sujeito e o que é do objeto se confundem (SANTOS, 1996).

Essa relação do homem com o espaço, de transformação constante e mútua, acontece com base no desenvolvimento técnico por que passou a humanidade. A técnica é um conjunto de meios instrumentais e sociais que produzem o espaço (informação verbal)<sup>14</sup>. Fomos, ao longo do tempo, imprimindo à paisagem transformações que mudaram nossas relações sociais, ao mesmo tempo em que mudávamos o lugar onde vivíamos. Hoje, vivemos em cidades e estas imprimem aos homens novas formas de relacionamento, novas necessidades, novos pensamentos, novas formas de compreensão e de ação sobre o mundo: novas técnicas.

Cada período histórico é portador de um conjunto de técnicas diferentes, síntese de conjuntos anteriores. A racionalidade científica, quer dizer, pensar o mundo através da ciência é a expressão de um novo conjunto de técnicas que marcaram a organização das cidades, a partir do século XVII, na Europa<sup>15</sup>. O conhecimento científico se tornou

---

<sup>11</sup> Digo no espaço e através dele, pois sigo a noção de espaço proposta por Santos (1996; 2009), bem como a discussão sobre o espaço adotada por Oliva (2004): “Desse modo, o espaço geográfico não é externo à sociedade, não é palco e sim elemento componente da sociedade, assim como as pessoas, a cultura, a economia, a história, a política, a estrutura jurídica e outros” (p. 33).

<sup>12</sup> De acordo com Santos (2009), a paisagem é uma soma dos diversos tempos vividos pelo homem e conta a sua história; ela é composta tanto por lugares nunca modificados pelo grupo humano, como por regiões onde foram integradas grandes próteses tecnológicas.

<sup>13</sup> Sobre o objeto, ver o Capítulo 1 da Tese de Oliva (2004). Para compreender como o automóvel se tornou um objeto social tão importante, o autor propõe uma esclarecedora discussão, com vários autores, sobre o que são os objetos, tendo como uma de suas principais referências a obra de Milton Santos. Propõe que os objetos sejam híbridos, ou seja, compostos de duas partes complementares: a primeira, que se dá *a priori*, se relaciona com a utilidade do objeto que é definida antes de sua criação, e a segunda seria relacionada à parte subjetiva, que recai, *a posteriori*, sobre o objeto, isto é, as necessidades culturais e práticas, que muitas vezes desviam o objeto de seu sentido.

<sup>14</sup> Essa frase foi dita por Maria Laura Silveira, amiga e colaboradora do professor Milton Santos, em uma palestra ministrada na Universidade de São Paulo, em 10 novembro de 2009.

<sup>15</sup> Sobre a organização racional do espaço, ver FOUCAULT (1979). Sobre a fusão da técnica e da ciência no mundo moderno, ver OLIVA (2004), Capítulo 1. Sobre os fenômenos que habitam as cidades, ver VELHO (1979).

um importante instrumento para o homem ocidental, na busca da compreensão dos fenômenos que habitam as cidades, visando a compreendê-las e organizá-las<sup>16</sup>.

Atualmente, as cidades são o principal lugar de vida para os homens e, em muitos países, como, por exemplo, o nosso, apresentam maior concentração de pessoas que o meio rural. Elas são fruto de grandes transformações humanas na paisagem e são carregadas de significados (LEFEBVRE, 1966; 1991; CANEVACCI, 1993), pois são fruto da relação do homem com seu entorno: o espaço urbano é um componente da sociedade. Magnani (2008), ao tratar da possibilidade e da importância de estudos antropológicos, dentro das grandes cidades, afirma que, em uma cidade como São Paulo, é possível observar a complexificação a que chegaram as relações do grupo humano.

São Paulo – assim como outras grandes cidades – constitui um espaço privilegiado para experiências desse tipo, dada a procedência de seus habitantes, a riqueza de suas tradições culturais, a variedade de seus modos de vida e, por conseguinte, a infinita possibilidade de trocas e contatos que propicia. (p. 18).

Conforme o autor, a cidade de São Paulo, em sua relação cotidiana com as pessoas, apresenta formas de entretenimento e lazer, para a produção de cultura e educação, uma vez que, como ele entende, ela propicia trocas e contatos. Tal afirmação se aproxima da definição de cidade oferecida por Oliva (2003).

A cidade por sua vez é um conjunto de máxima concentração e de máxima diversidade de objetos geográficos que favorece e acomoda grandes contingentes populacionais em distância mínima e atua como estimuladora de relações sociais. (p. 73).

Para o autor, são essas características que garantem a possibilidade de entendermos a cidade como um ator social, pois ela seria um agente que nos favorece algo, sendo uma criação humana que revela nossa intencionalidade, ao produzirmos a configuração dos objetos que reagem sobre nós. Seguindo esse raciocínio, entramos em uma relação com nós mesmos, por meio de nossos objetos. As cidades, ao longo da história, teriam servido para estimular o relacionamento entre os homens e sua coexistência, intensificando as relações, em um grau elevado, e nos possibilitando grandes avanços humanos, como a linguagem escrita, a ciência, a política, a filosofia e a arte.

---

<sup>16</sup> Em *As Raízes da Psicologia Social* (1988), Robert Farr faz uma interessante discussão sobre a utilização, no século XIX, dos intelectuais como conselheiros dos governantes. Compara-os à Classe dos mandarins, antigos conselheiros dos imperadores chineses. Tais cientistas teriam a função de reverter seus conhecimentos em possibilidades de ações sobre a sociedade, auxiliando assim o governante no exercício de suas funções.

Se a cidade é um ator social que nos possibilitou um grande desenvolvimento de nossa humanidade, por que, então, parte da população paulistana enfrenta tantos problemas por morar e habitar em uma cidade com uma concentração humana tão grande como São Paulo: inúmeros problemas de desigualdade social, de violência, de poluição sonora, visual e do ar, entre outros? Para Oliva (2003), isso se deve a práticas *anticidades*, que enfraquecem a produção cultural e o conhecimento: a cidade torna-se, dessa maneira, lugar de segregação e uniformização, que operam rebaixando a urbanidade. São frutos de políticas de administrações do urbano que contribuem para uma fragmentação de seu espaço e das relações entre os homens, que encontram sustentação na maneira como as pessoas aderem a essas diretrizes.

Essa ideia de controlar racionalmente as grandes concentrações humanas é algo que vem se desenvolvendo historicamente, em nossa sociedade. De acordo com Foucault (2008), há muito tempo, uma série de tecnologias é usada, na tentativa de organizar os corpos, entre outras maneiras, através da manipulação científica dos espaços e suas práticas, configurando o que ele chamou de *biopolítica*. O advento das ciências sobre o homem e a sociedade, que se baseavam, principalmente, no emprego do método das ciências naturais – com destaque para o uso de dados estatísticos –, possibilitou uma importante arma para a administração dos países e das cidades, para organizarem a vida no espaço. Esse controle não se faz mais de maneira impositiva ou punitiva; ao contrário, se dá de maneira positiva, pela afirmação de valores tidos como socialmente positivos. Para isso, é necessário difundir essas novas diretrizes de conduta com facilidade e rapidez a todos: novas tecnologias de informação, como os *mass media*, se tornam necessárias e fundamentais.

Santos (2005) alude às diretrizes comportamentais impostas pela racionalização do espaço: trata das mudanças culturais que aconteceram no Brasil, nas áreas onde a implementação do que ele chama o meio *técnico-científico-informacional* foi efetuada. Essa nova conformação do território nacional, marcada por uma nova racionalidade produtiva que visa a controlar seu desenvolvimento e sua manutenção, fruto do projeto dos militares de integração nacional – que intensificou a construção de estradas, a distribuição de energia, o aumento dos sistemas de comunicação – é acompanhada da construção de uma *psicoesfera*, sem a qual todas as transformações impostas ao espaço, pautadas em uma racionalidade que objetiva o aumento de produtividade, não seriam eficazes.

Essa psicoesfera, diz A. C. T. Ribeiro (1991, p.48), consolida a base social da técnica e a adequação comportamental à interação moderna entre tecnologia e valores sociais, e é por isso mesmo que a psicoesfera apóia, acompanha e, por



vezes, antecede a expansão do meio técnico-científico. (SANTOS, 2005, p.51 apud RIBEIRO,1991, p.48).

Para ele, é vital a essa nova realidade do espaço, como o que acontece na capital paulistana, por exemplo, que emergja, junto ao desenvolvimento produtivo capitalista, uma nova maneira de pensar e agir dentro do meio técnico-científico-informacional. Seria isso que lhe daria sustentação, impedindo que ele padeça; ou melhor, se as contradições apontadas pelas pessoas que habitam o espaço impedissem o surgimento dessa nova racionalidade, o desenvolvimento capitalista não aconteceria: o ingresso de um país no modo de produção capitalista, tal como se nos apresenta, nos impõe, enquanto população que habita esse novo espaço, uma adaptação voluntária a novas formas de comportamento e novos valores.

Essa psicoesfera, filha direta da técnica de composição do espaço, no entanto, mesmo contribuindo para impor uma nova racionalidade ao espaço, não consegue impedir, totalmente, o aparecimento das contradições sociais explícitas no cotidiano das pessoas, principalmente em países menos desenvolvidos como o Brasil. Santos (1987, 2004) sustenta a tese de que os problemas enfrentados pela falta de seguridade social e de condições do estabelecimento da cidadania, provocados pela atual configuração de nossas cidades, é justamente o que pode levar as pessoas a encontrarem, em um processo ativo de busca, a solução para a sua sobrevivência.

Através da construção de meios de produção de renda que possibilitem uma vinculação à sociedade, mesmo que de forma precária, algumas pessoas se negam a assumir valores que contradigam os princípios do grupo social. Encontram, dessa forma, dentro de sua estrutura (a do grupo social), as possibilidades de construção de algo novo, que lhes favoreça e, ao mesmo tempo, que se coadunem com as novas necessidades dessa metrópole e de seu modelo de desenvolvimento, pautado na técnica, na ciência e na informação.

Acredito que os motoboys sejam um exemplo disso, porque eles se estabelecem na cidade com o aumento do desemprego, com a precarização do trabalho e com o aumento da necessidade de uma ligação física para os negócios tratados a distância, nos diversos meios de comunicação, segundo Diniz (2004), Moraes (2008) e Oliveira (2003); ou seja, surgiram e, sobretudo, se afirmam enquanto profissão, a partir das novas configurações do espaço da metrópole, com uma postura ativa e criativa para vencer as dificuldades que se apresentavam e se apresentam, no mundo do trabalho, aproveitando das novas necessidades do sistema produtivo, que também se produzem na sua relação com a cidade, para criar uma nova forma de trabalhar e produzir renda.

Como vimos acima, essa configuração do espaço que se impõe em nosso país, transformando as nossas cidades e nossas práticas cotidianas, não é somente um fenômeno local, mas, também, globalizado, ou melhor, fruto de uma negociação entre o local e o global. O desenvolvimento da ciência contribuiu para a criação de novas tecnologias de comunicação que permitiram ao homem uma nova relação com o ambiente e com outros homens, pois lhe garantiu integrar diferentes espaços em tempo real: primeiro, o telégrafo, depois, o telefone e em seguida, a internet<sup>17</sup>. Essas inovações tecnológicas são parte importante no avanço do processo globalizante intrínseco ao desenvolvimento do capitalismo<sup>18</sup> e que foram integradas ao desenvolvimento de São Paulo. Apesar dessas inovações se referirem à intensificação da comunicação entre as pessoas, isso não garante que funcionem como agentes para o aumento da urbanidade, por terem funcionado mais como intensificadores de um desenvolvimento econômico e uma integração política pautada em práticas anticidade.

Já há algum tempo, vivemos em um espaço que se transforma não somente pelas mudanças nas relações sociais produzidas localmente, mas também, por transformações que se processam a milhares de quilômetros de distância e que vão se misturar à realidade local. Quer dizer, pensar na cidade de São Paulo não significa pensar somente nas pessoas que habitam essa cidade, nos seus costumes originários, em suas instituições tradicionais ou renovadoras: uma metrópole se confunde com os interesses e funcionalidades que, muitas vezes, vêm de outros mares e, como vimos, deve estar pronta para absorvê-los e processá-los ativamente, negociando essa absorção.

Mesmo que os projetos de transformação do espaço sejam concebidos a partir de cálculos da mais alta tecnologia, para se efetivarem, devem satisfazer às necessidades e às possibilidades do lugar em que serão implantados. Toda essa transformação que acontece no espaço das cidades não se faz sem mediação. Esse processo constante de transformação é mediado pelas necessidades sociais, *funcionalidades precisas*, que medeiam a construção do espaço (SANTOS, 2009). Além disso, as formas preexistentes que compunham o espaço em um tempo anterior se encontram igualmente carregadas de funcionalidades, que atendiam a antigas necessidades e vão limitar as possibilidades de construção de novas formas, novas estruturas sociais, bem como de novas funcionalidades desse espaço.

Por isso, a questão tecnológica se torna tão importante em um mundo como o nosso. Ela possibilita, entre outras coisas, o encurtamento do tempo de transformação do território, a comunicação rápida entre grandes distâncias, e, através dos *mass media*,

---

<sup>17</sup> Sobre a necessidade de vencer obstáculos técnicos para a efetivação da globalização, ver HOBBSAWN (2000).

<sup>18</sup> Sobre a relação do desenvolvimento capitalista e a globalização, ver FIORI (2000).

favorece a adequação comportamental e cultural. No entanto, a técnica nem sempre é suficiente e os avanços científicos não dão conta de tudo. A dificuldade de adaptar as novas formas às preexistentes e assim conseguir suprir as novas necessidades, muitas vezes, passa por criações que antecipam as possibilidades institucionais, para que as novas funções do espaço sejam efetivas: o motoboy ilustra bem essa situação. Ele faz com que o resultado das novas exigências de produção do mundo globalizado e flexível e os interesses locais aconteçam, na cidade de São Paulo: permite uma certa conformação da cidade ao meio técnico-científico-informacional, mantendo a opção local pelo automóvel e pelo transporte rodoviário, garantindo parte significativa do transporte de coisas.

---

## 1.2 – A METRÓPOLE E SUA NECESSIDADE DE FLUXO

---

Sobre esse progresso da técnica que se manifesta no espaço das cidades, onde, atualmente, o desenvolvimento produtivo tem-se imposto e ajudado a compor essas novas formas de relações sociais e econômicas, como o trabalho de motoboy, Santos (2005) realiza uma análise muito pertinente, para pensarmos a importância do fluxo, que acreditamos ser suprido, em parte, por esses profissionais, na cidade de São Paulo. Como frisado anteriormente, ao abordar a urbanização brasileira, o autor desenvolveu o conceito de *meio técnico-científico-informacional*, de sorte a caracterizar o surgimento de um “espaço marcado pela presença da ciência e da técnica nos processos de remodelação do território essenciais às produções hegemônicas, que necessitam desse novo meio geográfico para sua realização” (SANTOS, 2005, p. 38). No Brasil, a adequação a essa nova realidade do território se dá, efetivamente, depois da Segunda Guerra Mundial, devido ao grande investimento em infraestrutura para a integração do território nacional, além do significativo desenvolvimento do parque industrial brasileiro. Isso se relaciona ao que Alves (2000) vai chamar de *desenvolvimento tardio*, quando comenta sobre o atraso do Brasil para seguir o processo de industrialização dos países que são o polo do capitalismo desenvolvido.

Em meados dos anos 50, com o Plano de Metas, no governo Juscelino Kubitschek, ocorreu um vigoroso processo de acumulação de capital no país. O aprofundamento da abertura da economia ao capital estrangeiro, pela forma de investimento direto, acompanhado e amparado pelo investimento público – energia, transporte etc. – irá promover, entre 1956 e 1961, um pronunciado salto no processo de “industrialização pesada. (ALVES, 2000 apud CARDOSO DE MELLO, 1984, p. 104).

Esse processo de integração nacional vai ser ainda muito mais estimulado pelos militares, já que significava, principalmente quando pensamos em informação, maior possibilidade de controle sobre o território. O desenvolvimento de infraestrutura em comunicação contribuiu para a distribuição da informação por boa parte do país. Enfim, é uma nova racionalidade que passa a organizar nosso desenvolvimento agrícola e urbano, propiciando, desde a Reestruturação Produtiva até fatos mais simples do cotidiano, como a compra de produtos pela internet<sup>19</sup>. Em ambos os casos, a presença do motoboy se faz necessária, tanto como elo do sistema produtivo, como elemento que possibilita a materialização de negócios e serviços travados pelos meios de comunicação à distância (DINIZ, 2004).

As cidades começam a crescer ainda mais rapidamente com a nova configuração econômica e social: o processo de metropolização de algumas cidades se torna inevitável (SANTOS, 2005). Essa nova lógica cria alguns centros de concentração dos *fluxos* de produção, de informação, de transporte de cargas e de pessoas, bem como concentram uma grande quantidade de mão-de-obra<sup>20</sup>, assim como acontece na cidade de São Paulo.

Sobre a organização econômica das novas megacidades, Santos (2004) propõe uma teoria sobre o *espaço* e tenta analisar as suas especificidades, no contexto do Terceiro Mundo: *o espaço dividido*. Sugere que as idiosincrasias da nossa economia geram uma divisão entre um *circuito superior* e um *circuito inferior*. Esses dois circuitos econômicos, apesar da divisão, são interligados. O primeiro é marcado pelo alto investimento dos capitais estrangeiros, tanto no setor financeiro, como no setor produtivo e no comércio (nacional e internacional, importações e exportações). O segundo se caracteriza pela pobreza urbana, o não-emprego, o subemprego e a terceirização.

O circuito superior, representado principalmente pelos bancos e por empresas *hipermodernas* – tomando emprestado o conceito de Pagès (1987) –, é a expressão do desenvolvimento tecnológico, enquanto o circuito inferior é marcado por formas pré-capitalistas de produção, comércio tradicional e serviços básicos, como as feiras livres, onde se expressa a criatividade das pessoas na produção cotidiana do trabalho (SATO, 2006); ambos se manifestam e estruturam a formação e a paisagem do território. Santos (2004; 2005) sublinha a influência da economia na configuração do espaço

---

<sup>19</sup> Moraes (2008) faz menção ao desenvolvimento, em boa parte do mundo, na década de 1980, das profissões de motoboys e call-centers, o que aponta para uma estruturação globalizada de fenômenos urbanos e econômicos. Isso nos permite imaginar que as novas formas de consumo pelo telefone e pela internet (esta última mais popularizada na década de 90, no Brasil) influenciaram também o surgimento e a intensificação da atividade de motoboy em São Paulo.

<sup>20</sup> Ver POCHMANN (2001).

urbano e nos permite compreender a ligação existente entre o atual mundo do trabalho e as cidades.

A respeito dessa intensificação da economia informal, dos trabalhos precários, ou seja, sobre a organização econômica que observamos na cidade de São Paulo, atualmente, Santos (2004) coopera grandemente para o esclarecimento da complementaridade que existe entre o segmento formal e informal, o emprego e o trabalho informal, isto é, mostra como existe uma racionalidade conformadora dessa realidade, na qual, *circuito superior e inferior* se completam.

Seja na ligação existente entre as cidades que orbitam em torno da capital do Estado de São Paulo, seja pela divisão interna da metrópole em dois circuitos, o autor auxilia na compreensão da necessidade de uma ligação rápida e precisa entre os diversos tipos de atividade econômica: a circulação de informação, coisas, capital e pessoas se torna fundamental. Contudo, como vimos acima, a adequação do espaço às novas necessidades impostas, ou seja, a novas funcionalidades precisas, não se faz sem levar em consideração sua conformação anterior. Sob alguns aspectos, a cidade de São Paulo, há algum tempo, vem apresentando dificuldades para o fluxo de pessoas e coisas.

---

### 1.3 – A DIFICULDADE DE FLUXO NA METRÓPOLE

---

Santos (2005) propõe que, em uma região como a do Estado de São Paulo, onde as cidades são desenvolvidas e extremamente interconectadas pela grande divisão do trabalho, quer dizer, pela especialização de tipos de produtos e serviços, a fluidez do transporte de coisas, pessoas e informação deve ser grande. Se pensarmos que a cidade de São Paulo possui inúmeros bairros e regiões – que são muitas vezes maiores que muitas cidades do interior – e que ela se desenvolveu também a partir de um planejamento feito pela especulação imobiliária, com o aval da administração pública da cidade (SOUZA, 2002), privilegiando uma organização em *bairros especializados* e *condomínios urbanos* (OLIVA, 2004), que intensificam a necessidade de transporte, praticamente sinônimo de transporte rodoviário, na cidade, de modo a priorizar a resolução privada para ele, através do uso de automóveis, talvez possamos começar a entender um dos motivos do surgimento do motoboy em São Paulo: permitir o fluxo.

Depois disso, talvez possamos tentar compreender que esses profissionais são, portanto, fruto de uma cidade que cresceu a partir de um tipo de planejamento público

do espaço, aceito e naturalizado<sup>21</sup> por parte de sua população, privilegiando soluções privadas<sup>22</sup> que acarretaram consequências negativas para a continuação de seu desenvolvimento e, sobretudo, para sua população. O motoboy surge, pois, como uma alternativa, ou pelo menos, a com menor custo e mais imediata, mesmo que isso signifique a perda de vidas, ou riscos à saúde de milhares de trabalhadores, para o transporte de coisas pela cidade.

São Paulo, na década de 1970, chegou a um grande desenvolvimento produtivo e possuía um expressivo número de pessoas prontas para o trabalho; todavia, a cidade não dava conta de propiciar um serviço de transporte eficiente para sua população. Moisés (1978) ressalta como o crescimento das atividades produtivas impele a uma necessidade de aumento do serviço público de transportes na cidade, pois havia mais trabalhadores a serem transportados do que trens e ônibus para fazê-lo. Esse estrangulamento da capacidade de reprodução da força de trabalho leva a população – que precisava de mais e melhores serviços públicos de transporte, para ir de casa para o trabalho e do trabalho para casa – a viver situações desumanas, no serviço de transporte coletivo.

De frente com as dificuldades que se apresentam, devido ao tipo de desenvolvimento escolhido, São Paulo se vê obrigada a tomar medidas para tentar compor uma realidade mais adequada a suas novas proporções. Desse modo, busca a construção de seu primeiro Plano Diretor, em 1971, como forma de racionalizar o desenvolvimento global da cidade (SINGER, 1995). Entretanto, este, como outros Planos Diretores, nunca saiu do papel. Além disso, esses planos dificilmente levavam em consideração os interesses da população, privilegiando, em sua maioria, os interesses do mercado (SOUZA, 2002).

Com relação àquilo e àqueles que têm, no trânsito, sua principal possibilidade de locomoção, desde a década de 70, estes se veem impedidos de circularem na cidade de São Paulo de maneira eficiente, pois os problemas em suas ruas não são recentes.

---

<sup>21</sup> Oliva (2004) fala em naturalização, para explicitar a maneira como a população da cidade não consegue perceber a incoerência de suas opções para a resolução dos problemas que a atingem. Dá o exemplo do transporte urbano, que é geralmente tratado pelos habitantes da cidade como algo que se dá pela falta de planejamento das vias públicas, pelo número de ônibus ou caminhões nas ruas da cidade, mas que raramente é percebido como um equívoco da opção feita pela utilização do automóvel para se transportar na cidade, e se tornou um fator decisivo no agravamento da circulação em São Paulo: a posse de um automóvel é tomada como algo natural para a locomoção, como se suas rodas e seu motor fossem parte de nós mesmos, compusessem a nossa natureza. Portanto, ele não é percebido como uma opção equivocada e, muito menos, que a diminuição de seu uso poderia acarretar uma melhora na circulação pela cidade, bem como uma elevação no nível de urbanidade da metrópole.

<sup>22</sup> Sobre essas soluções privadas para problemas públicos da cidade, além da utilização do automóvel para resolver os problemas das pessoas para se locomoverem pela cidade, Oliva (2004) se refere também ao caso dos condomínios internos à cidade de São Paulo, que funcionam como uma solução privada de parte da população paulistana diante dos problemas de moradia. Trata-se de fortificações que permitem aos seus condôminos o sonho de se sentirem apartados dos problemas da cidade, mesmo dentro de seu território.

Singer (1987), ao abordar as vantagens e desvantagens da grande concentração econômica em São Paulo, toca no problema do trânsito:

[...] o uso irrestrito do automóvel em todas as vias da cidade criou um volume excessivo de tráfego dificultando o transporte coletivo e exigindo ponderável volume de obras de alargamento de ruas, construção de passagens elevadas etc. A forte concentração de atividades terciárias no centro histórico da cidade contribui para avolumar determinados fluxos de trânsito, o que não deixa de agravar os problemas do tráfego. Deve-se mencionar, neste contexto, a dificuldade em se construir a rede de transporte subterrâneo (metrô) devido aos elevados custos de desapropriação de imóveis. (SINGER, 1987,p.125).

Oliva (2004) alerta igualmente sobre os problemas que fomos acumulando, ao longo do tempo, por termos feito uma escolha para o desenvolvimento do transporte na cidade de São Paulo baseada no emprego dos automóveis e a consequente construção de rodovias, avenidas e ruas. A naturalização da utilização do automóvel, como solução para o transporte das pessoas pela cidade, dificulta uma discussão nítida sobre os problemas do trânsito e uma construção efetiva de soluções para ele, o que acarreta grandes dificuldades para a vida de seus habitantes, principalmente os mais pobres, condenando-os a um tipo de exclusão social espacial, pela dificuldade de acesso à cidade, que se dá a partir de um transporte público rodoviário ineficiente, e pelo impedimento do trânsito de algumas pessoas por certas partes da cidade, diminuindo, assim, sua urbanidade.

Pochmann (2005) apresenta dados muito esclarecedores sobre o trânsito em São Paulo, como o número de 7,2 milhões de pessoas que se deslocavam diariamente, na região metropolitana, em 1967. Esse número sobe para 21,4 milhões, em 1977, e 29,8 milhões, em 1987. Acrescenta-se a isso o fato de estimar-se que 5,4 milhões de pessoas se deslocavam a pé, devido ao alto custo do transporte coletivo, na cidade, e sua baixa eficiência.

Com a inserção do automóvel no Brasil, em 1960 o número de pessoas que se deslocavam de automóvel na cidade de São Paulo era de 160 mil, passando para 1 milhão, em 1974, e para 3,6 milhões, em 1990. Como destaca Moraes (2008), em meio a esse trânsito caótico que se configurava, surge, na década de 80, o serviço de motoboy na cidade.

Com o aparecimento da categoria, vem também o conflito entre os motoqueiros e os outros condutores de veículos, na cidade (VERONESE; OLIVEIRA, 2006)<sup>23</sup>. Muitos querem o fim do trabalho de motoboy e não entendem como uma profissão que mata tanto e que causa tantos transtornos à cidade possa continuar e, pior, ser ainda

---

<sup>23</sup> Pesquisa realizada na cidade de Porto Alegre.

suportada pelas autoridades competentes. Segundo Moraes (2008), em um estudo feito na cidade de Vitória (ES), o trânsito se configura como um ambiente de luta pela sobrevivência, onde os mais fortes (condutores dos carros) levam vantagem sobre os motoboys. Para Oliveira (2003), em um estudo realizado com motoboys em Salvador, o trânsito é mais uma expressão clara da luta de classes, no país.

É um fato corriqueiro encontrarmos alguém que dirija em São Paulo e reclame dos motoboys; além disso, nos *sites* de relacionamentos, ou redes sociais, frequentemente encontramos debates de pessoas contra e a favor da categoria, nessa cidade. No filme *Motoboy – vida loca*, realizado na metrópole paulistana, Caito Ortiz entrevista alguns condutores que se mostram raivosos com os motoqueiros. No entanto, não há muitas saídas para essa questão, pois o motoboy se tornou uma realidade, e a reconfiguração de um espaço como o da cidade de São Paulo, para que o transporte de coisas seja feito de alguma outra maneira, que não por motos circulando entre os carros, não é algo que se faça do dia para a noite. Sobre isso, Santos (2005) trata das dificuldades de se alterar ou substituir toda uma composição técnica por outra. Uma cidade que cresceu como São Paulo enfrenta sérios problemas para se adaptar aos resultados de sua própria opção de desenvolvimento, o que impõe a seus moradores e dirigentes problemas para alcançar alternativas mais efetivas.

Não podemos nos esquecer, ainda, de que uma reconfiguração do espaço, pela maneira como ele é compreendido nesta pesquisa – como um componente social –, levaria em consideração uma mudança no estilo de vida de seus habitantes. Algo que, obviamente, não se faz de modo rápido.

---

#### 1.4 – MOTOBOYS: SOLUÇÃO PARA O FLUXO?

---

Em sua Tese, Moraes (2008) apresenta um relato sobre a origem do motoboy. Conforme sua pesquisa, esses profissionais têm como seus precursores os motoqueiros do Exército britânico, no começo do século XX. Eles desempenhavam funções importantes para a integração do sistema de informação militar, principalmente nos períodos das duas Grandes Guerras Mundiais. E, ao longo do tempo, esse serviço teria se efetivado como uma prática civil, fundamentalmente, durante a grande greve do sistema de postagem britânico, na década de 70. Ainda segundo o mesmo autor, baseado nos dados oferecidos por Oliveira (2003), a profissão teria surgido em São Paulo, com a vinda de um argentino que trouxe para cá a ideia, no começo da década de oitenta. História um pouco diferente da que tive acesso no campo, mas que não nega a sua veracidade, nem a afirma, contudo.



O fato é que a história de uma categoria que se mantém como uma expressão de um empenho popular, frente aos problemas do emprego gerado pelas contingências político-econômicas da época (DINIZ, 2004), aliado às necessidades do espaço urbano, dificilmente encontrará o seu “autor”, assim como as canções e histórias populares de domínio público. Além disso, o que nos interessa nesta parte do trabalho não é escrever a história da categoria, mas tentar compreender o surgimento e o desenvolvimento desse fenômeno urbano, à luz das teorias de Milton Santos sobre o espaço.

Santos (2005) afirma que, atualmente, o crescimento de São Paulo é menor que o de outras cidades de porte inferior. Ressalta que o crescimento econômico das grandes cidades é menor, também, que das regiões de agricultura moderna, porque é muito mais simples substituir uma composição orgânica do capital por outra, que substituir uma composição técnica por outra, como no caso das cidades. Ou seja, é muito mais fácil, com incentivos financeiros e fiscais, substituir máquinas, sementes e produtos químicos, que arrasar quarteirões, fazer uma nova avenida, um túnel ou um viaduto. Diante de suas limitações e de uma história de má administração do espaço público, para enfrentar suas rápidas e constantes transformações, a cidade necessita de alternativas velozes e eficientes. Isso reforça a hipótese de que o motoboy foi e continua sendo a saída mais barata e mais imediata para o caos no transporte de São Paulo, pois, além do que vimos acima, se trata de uma profissão que não rivaliza com nenhum outro interesse que recaia sobre o transporte urbano, como no caso dos motoristas de vans, que rivalizam com as empresas de ônibus (informação verbal)<sup>24</sup>.

Conforme já foi explicitado, a maneira como se configurou o espaço dessa cidade nos faz compreender há quanto tempo ela já precisa de um grande fluxo de coisas e pessoas por suas ruas e que ela, ao buscar soluções, construiu caminhos que não favoreceram uma circulação efetiva pela cidade, intensificando seus problemas de tráfego. Parece, por conseguinte, que, diante das dificuldades enfrentadas por São Paulo em seu processo de desenvolvimento, o motoboy surge como uma alternativa importante para o sistema produtivo, para o setor de serviços e para o comércio. Se ele se encaixa tão bem nas novas necessidades do espaço, que vislumbramos a partir das teorias de Santos (2005), como alocá-lo dentro da configuração do espaço da cidade, proposta por esse autor (2004) para as megacidades como São Paulo? Ou seja, como alocá-los no Espaço Dividido e seu dois *circuitos, superior e inferior?*

Essa tarefa não é muito fácil de ser desempenhada, porque a própria definição do que são o *circuito superior e inferior* não é muito simples. Quando Santos (2004) se

---

<sup>24</sup> Esta última ideia do parágrafo, devo-a ao Professor Jaime Tadeu de Oliva (2010), que, por ocasião do exame de qualificação, ao se referir a esse fato, mostrou-me sua importância para que melhor pudéssemos compreender o surgimento e a manutenção da categoria na cidade de São Paulo.

refere ao sistema de transporte, situa-o como uma atividade do circuito superior. Distingue, porém, três tipos de elementos diferentes, nesse circuito: os *puros*, os *impuros* e os *mistos*. Os *puros* seriam aqueles vinculados às cidades e ao circuito superior, unicamente: a indústria urbana moderna, o comércio e os serviços modernos, isto é, voltados à alta tecnologia. Os elementos *impuros* são aqueles que se instalam nas cidades para se beneficiar dessa localidade, mas seus interesses fundamentais são manipulados fora da cidade: cita como exemplo as indústrias de exportação e o comércio de exportação. Os *mistos* são aqueles que possuem ligações funcionais tanto com o circuito superior como com o circuito inferior da economia urbana e regional: por exemplo, os atacadistas e os transportadores.

A partir disso, poderíamos pensar que os motoboys fariam parte do circuito superior, como um elemento misto, já que se encaixam na atividade de transportes e possuem ligações funcionais com os dois circuitos<sup>25</sup>. Eles transportam mercadorias para ambos, em todos os sentidos possíveis: dos bancos para as indústrias modernas urbanas e vice-versa, dos bancos para os feirantes, das costureiras para os bancos, dos bancos para os outros bancos, de pizzarias para os seus clientes, entre outros roteiros. De fato, podemos observar nesse aspecto uma das principais funções do motoboy: a de elo entre diversas atividades econômicas. Ele transporta vários tipos de coisas, assim como, por exemplo, os motoristas de caminhão, mas ele o faz de maneira altamente sofisticada, porque está incutida na competência profissional de um motoqueiro a habilidade de se locomover rapidamente entre os carros engarrafados da cidade, para entregar aquilo que não pode esperar: tornou-se uma das principais sustentações da célebre frase “tempo é dinheiro”.

Apesar de sua importância para o circuito superior e da especialização de seu trabalho, não podemos alocar o motoboy como um elemento seu, tornando-se ainda preciso não alocá-lo no que foi denominado por Santos (2004) de transportadores, mas como prestador de serviços não-modernos, no circuito inferior.

[...] podemos dizer, desde já, que a diferença fundamental entre as atividades do circuito inferior e as do circuito superior está baseada nas diferenças de tecnologia e de organização. O circuito superior utiliza uma tecnologia importada e de alto nível, uma tecnologia “capital intensivo”, enquanto no circuito inferior a tecnologia é “trabalho intensivo” e frequentemente local ou localmente adaptada ou recriada. O primeiro é imitativo, enquanto o segundo dispõe de um potencial de criação considerável. (SANTOS, 2004, p. 43).

Mesmo que os motoboys prestem serviços importantes para o circuito superior, algumas coisas apontam para seu alojamento no circuito inferior, já que sua tecnologia é

<sup>25</sup> Tanto Diniz (2004), quanto Moraes (2008) mencionam a ligação dos motoboys a empresas modernas, bancos entre outros.

uma adaptação criativa da moto e das ruas, objetos criados por outras pessoas, que foram recriados pelos motoboys: como frisamos, eles transformaram a moto, antigo instrumento de passeio e sinônimo de liberdade e arrojo, em instrumento de trabalho (MORAES, 2008); transformaram as ruas e suas regras de circulação, criando, em meio ao engarrafamento, o corredor que possibilita o fluxo rápido e efetivo de coisas, reatribuindo, de maneira criativa, às ruas e avenidas da cidade, sua principal função, ou seja, prover a necessidade de fluxo. Além disso, sua atividade é baseada em uma tecnologia *trabalho intensivo* e não no *capital intensivo*, como acontece no circuito superior (SANTOS, 2004).

Outros fatores importantes para pensarmos a atividade de motoboys como pertencente ao circuito inferior são: o fato de que seu trabalho não lhes propicia o acúmulo de dinheiro, porém se caracteriza como *forma de sobrevivência*<sup>26</sup> (SANTOS, 2004); e o tipo de vínculo de trabalho (precário), uma vez que, de acordo com a Delegacia Regional do Trabalho de São Paulo (DRT-SP), no ano de 2008, havia 140 mil motoboys na cidade de São Paulo, dos quais somente 18 mil possuíam registro<sup>27</sup>.

Esses profissionais, todavia, se tornaram indispensáveis para o funcionamento dos dois circuitos. Mesmo pertencendo ao circuito inferior como uma atividade econômica de serviço não-moderno, eles permitiram a conexão necessária para o funcionamento de ambos os circuitos da economia da metrópole. Os motoqueiros trabalham para empresas hipermodernas e para comércios especializados, bem como para profissionais liberais e pequenos empreendedores, de modo que acabaram por se constituir em um dos principais produtores de fluxo das grandes cidades como São Paulo (DINIZ, 2004; MORAES, 2008).

Um outro aspecto que possibilita localizar os motoboys no circuito inferior é o fato apontado por Santos (2004) de que o circuito superior tende a controlar a economia, o que lhe permite um certo controle sobre algumas atividades do Estado<sup>28</sup>. Os

<sup>26</sup> Ver <<http://noticias.terra.com.br/brasil/intgerna/0..OI2260005-EI998,00.html>>. Nessa página, podemos encontrar a afirmação do SINDIMOTO (Sindicato dos Mensageiros Motociclistas, Ciclistas e Moto-Taxistas do Estado de São Paulo) e da AMM (Associação de Motociclistas e Mensageiros do Estado de São Paulo) de que grande parte dos motoboys exerce trabalho esporádico, ganhando em média R\$6,00 por hora. Os poucos que seriam registrados em suas empresas, segundo as mesmas fontes, enfrentariam uma jornada de 8 horas por dia, em média, ganhando uma faixa salarial de R\$1200,00 por mês.

<sup>27</sup> Ver <<http://noticias.terra.com.br/brasil/intgerna/0..OI2260005-EI998,00.html>>. Em 2009, essa proporção parece não diminuir muito na cidade, conforme dados do SINDIMOTO: dos 200 mil motoboys, apenas 20% têm registro em carteira.

<sup>28</sup> Sobre isso, um dos motoboys com quem convivi durante o campo de minha pesquisa e que esteve presente na elaboração da regulamentação criada pelo Prefeito Celso Pitta, garante que a ABRACICLO (Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclo Motores, Motonetas, Bicicletas e Similares) sempre esteve presente nas comissões criadas pela Prefeitura, para discutir as regulamentações sobre os motoboys, fato que retomarei mais à frente, neste trabalho, no Capítulo 4. Além disso, em uma matéria publicada na página eletrônica <<http://www.minhamoto.info/2009/08/19/motoboys-agora-dentro-da-lei/>>, em 19 de outubro de 2009, tratando da regulamentação nacional da profissão – lei sancionada pelo presidente Luís Inácio Lula da Silva, em 29 de julho de 2009 – fica evidenciada a participação da

motoboys, mesmo se reconhecendo sua importância para a economia da metrópole, não conseguem participar de maneira efetiva dos rumos de sua atividade junto à Prefeitura, somente conseguindo serem ouvidos raramente, quando vão às ruas manifestar-se contra alguma decisão do poder público, ou por meio de entrevistas dadas por seus representantes, mas nunca para tomar decisões ou planejar estratégias na Prefeitura. Os políticos e técnicos da administração pública, aparentemente, tomam suas medidas pautados em outros interesses que não os do motoboy, pois os desconhecem<sup>29</sup>.

Seja como for, a cidade de São Paulo comporta um grande número de profissionais motoboys que, diariamente, lutam por sua sobrevivência nas ruas da cidade, promovendo o transporte dos mais variados tipos de coisas, fazendo com que a lógica de funcionamento da metrópole não pare. Segundo os próprios motoqueiros, o número de profissionais deve estar entre 200 e 300 mil, somente na grande São Paulo. De acordo com o SINDIMOTO-SP<sup>30</sup>, no Brasil, são mais de 900 mil profissionais, o que coloca o país no primeiro lugar em número de trabalhadores sobre motos. Ainda conforme os dados do mesmo sindicato, o Estado de São Paulo congrega cerca de 500 mil motoboys, dos quais 200 mil se encontram trabalhando na capital. Para a CET<sup>31</sup>, o número de profissionais na capital é de 140 mil trabalhadores.

Na verdade, ninguém sabe ao certo o número exato de motoboys que existem trabalhando na cidade, pois mesmo os sindicatos da categoria, as associações de motoqueiros profissionais e a CET reconhecem que trabalham com estimativas. Um dos fatores que dificulta a contagem é a baixa adesão dos motoqueiros às regulamentações que visam a controlar e a determinar a forma de funcionamento do serviço na cidade: em agosto de 2007, segundo dados divulgados pela Prefeitura da cidade de São Paulo, o número de motoqueiros que haviam se adequadado ao decreto 46.198, sancionado em 2005, pelo então prefeito José Serra, era de apenas 3.945, quando se estimava um

---

ABRACICLO para acompanhar a regulamentação da nova profissão, bem como para colaborar na criação do curso de treinamento para os motoboys.

<sup>29</sup> Um exemplo claro disso podemos encontrar na matéria publicada no site [www.g1.globo.com](http://www.g1.globo.com), em 18 de janeiro de 2008, sobre uma medida prevista pela Prefeitura de São Paulo, para impedir a circulação de motoboys na pista expressa das marginais, a partir de 11 de fevereiro de 2008. Ao anunciar as medidas, o prefeito Gilberto Kassab mostrou seu total desconhecimento dos interesses desses profissionais, ao declarar: “Acredito que os motociclistas tenham simpatia por estas medidas, já que são questões de segurança, não acredito em manifestações contrárias”. As respostas dos motoboys, apontadas pela reportagem, foram uma pichação, em um portal de um clube perto da casa do prefeito, pedindo a este que deixasse os motoboys em paz, e inúmeras declarações de profissionais motociclistas, afirmando que isso só aumentaria o número de acidentes, pois, para os motoqueiros, trafegar entre os caminhões diminuirá o espaço que usam para circular entre as pistas. Ver

<http://g1.globo.com/Noticias/SaoPaulo/0,,MUL262174-5605,00-ASSOCIACAO+E+MOTOBOYS+CRITICAM+RESTRICOES+NAS+MARGINAIIS.html>

<sup>30</sup> Sindicato dos Mensageiros Motociclistas, Ciclistas e Moto-Taxistas do Estado de São Paulo.

<sup>31</sup> Companhia de Engenharia de Tráfego.

número de 150 mil profissionais trabalhando na cidade<sup>32</sup>. Outro fator que impede a contagem exata dos profissionais da capital é o baixo número de motoqueiros que trabalham registrados: pelos dados do SINDIMOTO, apenas 20% dos profissionais têm carteira assinada<sup>33</sup>.

O que dificulta ainda mais é a circunstância de esses profissionais viajarem constantemente dentro da Grande São Paulo e fora dela, para cidades como Osasco, São Bernardo, Campinas, Mogi das Cruzes, Jundiaí, Sorocaba, entre outras. Além disso, os profissionais residentes nessas outras cidades também realizam parte de seus trabalhos viajando para a capital do Estado. Segundo a CET, o fluxo médio de motoqueiros, entre os viadutos Condessa de São Joaquim e Cubatão, é de 1.300 motos em horário de pico de trânsito na cidade, e pode chegar a mais de 2.000 motos, em outros horários<sup>34</sup>.

Como vimos, o surgimento da necessidade de intensificação do fluxo de coisas na cidade de São Paulo, ligada às transformações do espaço, se dá em um momento em que o sistema de transporte rodoviário, dentro da metrópole, está estrangulado e o motoboy permite, criativamente e de maneira especializada, o uso das mesmas ruas, de uma nova forma, que é capaz de garantir a manutenção do desenvolvimento do meio-técnico-científico-informacional e a continuidade de nossa opção pelo transporte rodoviário e suas consequências. Contudo, o crescimento expressivo dessa categoria traz consequências sérias para a cidade.

---

## 1.5 - AS CONSEQUÊNCIAS DA PRESENÇA DOS MOTOBOYS NAS RUAS DE SÃO PAULO

---

Profissionais especializados em produzir fluxo de coisas em uma cidade como São Paulo, os motoboys foram cruciais para que ela não freasse seu desenvolvimento. Através de suas habilidades, possibilitaram a adequação às exigências da forma que assume o novo modelo de produção depois da Reestruturação Produtiva (DINIZ, 2004; MORAES, 2008) que atinge o país e que tem reflexos diretos na vida de todos nós e não só na dos motoboys, pois todos nós, direta ou indiretamente, somos atingidos pelas transformações no modo de produção (ANTUNES, 2000; ALVES, 1997). Isso nos leva

---

<sup>32</sup> Estes dados foram recolhidos no site do Sindicato de Empresas de Transporte de Carga de São Paulo (SETCESP), na página: <http://www.setcesp.org.br/noticiacompleta.asp?CodNoti=8855>, em 03 jan. 08.

<sup>33</sup> Estes dados foram publicados na página: <http://www.minhamoto.info/2009/08/19/motoboys-agora-dentro-da-lei/>, em 19 out. 09.

<sup>34</sup> Dados fornecidos por Roberto Scaringela, presidente do CET de São Paulo, publicado em 18 jan. 08 no site <http://g1.globo.com/Noticias/SaoPaulo/0,,MUL262174-5605.00-ASSOCIACAO+E+MOTOBOYS+CRITICAM+RESTRICOES+NAS+MARGINAIIS.html>

a vislumbrar as ruas da metrópole, também, como uma extensão das plantas das fábricas, de todo o setor produtivo e de serviços.

O fato de a rua ter importância para o setor produtivo não é novo; parte dos trabalhadores se transporta para o trabalho através dela há muito tempo, e as facilidades ou dificuldades disso tiveram implicações diretas tanto para o sistema produtivo quanto para a vida cotidiana dos trabalhadores (MOISÉS; MARTINEZ-ALIER; SOUZA, 1978). Além disso, muitos profissionais já faziam seu trabalho pelas ruas, como os motoristas de táxi, os motoristas de ônibus e até mesmo os office-boys, os quais se locomoviam pela cidade nos transportes coletivos. A peculiaridade do motoboy está na sua capacidade de suprir as novas formas de produção e de consumo que geraram a necessidade de maior agilidade no fluxo de coisas entre esses pontos, mantendo a supremacia da opção da cidade pelo transporte rodoviário sobre os outros tipos de transporte.

Essa transformação nas relações sociais e a habilidade de se locomover com motocicletas entre os carros engarrafados permitem a um grande número de pessoas um ingresso, mesmo que precário, no mundo do trabalho, o que de certa forma lhes confere a dignidade de se dizer trabalhando e de ter uma renda, mesmo que em condições precárias. Essa necessidade de fluxo, que leva algumas pessoas a se arriscarem diariamente como motoqueiros profissionais, para possibilitar a circulação de coisas na cidade é, ao mesmo tempo, o que os leva à morte e o que lhes propicia um grande poder dentro desse novo espaço que está sendo configurado: o motoboy detém a tecnologia para se locomover em um espaço marcado pela dificuldade de locomoção, baseado na escolha que fez, não somente a cidade de São Paulo, mas também o país, pelo transporte rodoviário. Ele consegue, assim, ser praticamente onipresente no espaço da metrópole, fato importante que é astutamente explorado por alguns motoboys, como veremos em outros capítulos deste trabalho.

No entanto, se essa atividade significa alguns benefícios para esses trabalhadores e para a cidade, ao mostrar o outro lado da moeda, vemos que os prejuízos são enormes. Essa nova expansão do sistema produtivo e econômico para as ruas traz consigo um mal que habita os locais de trabalho mais variados, nos mais variados espaços: os acidentes de trabalho.

Segundo Moraes (2008), analisando dados de Santana, Nobre e Waldvogel (2005), Brasil (2005) e do SIM (Sistema de Informação de Mortalidade), a letalidade entre os trabalhadores do transporte, na qual ele localiza a categoria de motoboys, é a maior entre todas provocadas por situações de trabalho. Lembra, ainda, que seus dados são baseados nos trabalhadores formais do transporte, para ressaltar a dificuldade de se

saber sobre os trabalhadores informais que se vitimam no trânsito. Como vimos acima, estima-se que cerca de 80%<sup>35</sup> dos motoboys da cidade de São Paulo trabalhem informalmente. De qualquer maneira, o trabalho no setor de transporte se configura como o mais arriscado do país.

Muitos motoqueiros perdem suas vidas nas ruas da cidade, e um número ainda maior se vitima em acidentes que geram lesões graves. Conforme dados da CET, morrem todo ano, na cidade, cerca de 380 motoqueiros<sup>36</sup>, número que, segundo os motoboys que acompanhamos, não seria muito preciso, pois não incluem os motoqueiros que morrem a caminho do hospital, nem mesmo dentro dele, porém, somente os que morrem no asfalto das ruas. Essa afirmação dos motoboys se coaduna com o que diz Moraes (2008) sobre a fidedignidade dos dados sobre acidentes de trabalho, no Brasil, pois, para o autor, existem poucos dados sobre a categoria e aqueles a que se tem acesso são pouco confiáveis, sobretudo no que concerne a acidentes de trabalho. Os prejuízos para essas pessoas e para suas famílias são muito grandes, quando não irreparáveis<sup>37</sup>.

No entanto, não são somente os motoqueiros que sofrem com as consequências dos perigos e das deficiências desse novo trabalho, nas ruas da metrópole: ela mesma sofre – e de várias maneiras. Transitar pela cidade conduzindo um veículo se tornou algo ainda mais complicado. Os motoristas que dirigem em São Paulo, hoje em dia, devem ter cuidado redobrado para não colidirem com as motos que surgem em grande velocidade ao lado de seus veículos, em uma distância que não ultrapassa alguns centímetros. Além disso, o alto índice de acidentes envolvendo motoqueiros na cidade tem um grande custo para o município.

Conforme a pesquisa do IPEA<sup>38</sup>, Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas, de 2003, que teve como objetivo identificar e mensurar os custos provocados pelos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas<sup>39</sup> brasileiras, o Brasil, apesar das medidas tomadas pelo governo, a partir da década de 1990, para diminuir os impactos negativos do trânsito, é o país com a maior taxa de mortes por 10 mil veículos, em uma comparação direta com Japão, Alemanha, Estados Unidos, França e Turquia. O custo disso passa dos R\$ 3,6 bilhões, nas 49 aglomerações

---

<sup>35</sup> Estes dados foram fornecidos pelo SINDIMOTO e publicados na página <<http://www.minhamoto.info/2009/08/19/motoboy-agora-dentro-da-lei/>>, em 19 out. 2009.

<sup>36</sup> Estes dados foram recolhidos no site do Sindicato de Empresas de Transporte de Carga de São Paulo (SETCESP), na página <http://www.setcesp.org.br/noticiacompleta.asp?CodNoti=8855>, em 03/01/08.

<sup>37</sup> Sobre os riscos e as consequências da profissão de motoboy, ver Veronese & Oliveira (2006), Moraes (2008) e Diniz (2004).

<sup>38</sup> Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

<sup>39</sup> Entendendo por aglomerações urbanas grandes manchas contínuas no território, compostas por mais de um município com elevado grau de integração, resultantes do processo de crescimento das cidades, ou conjunto de cidades.

pesquisadas, e chega a R\$ 5,3 bilhões, no território nacional como um todo<sup>40</sup>. Esses valores não compreendem os custos com acidentes fora das áreas urbanas, ou seja, nas rodovias do país, que, embora sejam mais graves, são menos numerosos.

Os custos com perda de produção, danos a veículos e atendimento hospitalar correspondem, juntos, a 84% do total de custos e, separados, 42,8%, 28,8% e 13,3%, respectivamente (IPEA, 2003). Esses dados não se referem unicamente à categoria de motoboy, muito menos somente aos acidentes envolvendo motocicletas, mas nos dão uma boa ideia dos problemas enfrentados com o trânsito no país e como isso o afeta, onerando-nos com *altos custos*<sup>41</sup>. Se pensarmos nos motoboys como uma categoria que atua diretamente no trânsito das cidades e lembrarmos que ela, no período de uma década (de 1998 a 2008) cresceu 366,6%<sup>42</sup> e que, segundo dados Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN)<sup>43</sup>, para a cidade de São Paulo, o número de motocicletas cresceu de 228.858, em 2001, para 652.733, em dezembro de 2009, e que o número de motonetas cresceu de 40.091, para 85.586, no mesmo período; podemos imaginar que, nos últimos anos, os motociclistas se tornaram ainda mais importantes para a compreensão das questões do trânsito na cidade.

Conforme Moraes (2008), o número de acidentes de trânsito com motos cresceu pelo menos 400% no período de 1980 a 2005 e, provavelmente, constitui-se como um dos principais fatores que impedem uma maior diminuição nos índices gerais de acidentes de trânsito no país, que só vêm diminuindo, principalmente depois da década de 90, quando uma série de medidas, acompanhadas de um novo código de trânsito, parecem ter alcançado algum êxito, como ressalta a pesquisa do IPEA (2003).

Esses números estão longe de nos permitir uma compreensão exata do impacto do motoboy, no trânsito da cidade de São Paulo, mas nos levam bem perto de compreender que, sem dúvida, a categoria vem contribuindo como um vetor que puxa para cima, para a manutenção dos altos índices de acidentes e mortes na capital, assim como para os grandes custos que envolvem os acidentes de trânsito, nas grandes aglomerações urbanas. Essa hipótese ganha forças, quando levamos em conta os dados fornecidos pela pesquisa de Silva (2003), realizada em Londrina, PR. Segundo a autora,

---

<sup>40</sup> Os custos considerados na pesquisa foram: perda da produção, danos ao veículo, médico-hospitalar, processos jurídicos, congestionamentos, previdenciários, resgate de vítimas, remoção de veículos, danos ao mobiliário urbano e à propriedade de terceiros, custo de outro meio de transporte, danos à sinalização de trânsito, atendimento policial e dos agentes de trânsito e impacto familiar.

<sup>41</sup> Grifo meu, para lembrar-nos de que esses custos não são somente financeiros. Não podemos nunca perder de vista os custos humanos dessa violência que vivemos, na maneira que priorizamos para circularmos em nosso território e fazermos uma reflexão sobre nossas opções.

<sup>42</sup> Ver <http://noticias.terra.com.br/brasil/intgerna/0..OI2260005-EI998,00.html>. A reportagem não deixa clara a fonte desse dado, mas no seu desenvolvimento cita dados do CET, do SINDIMOTOSP e da AMM, possíveis fontes do número sobre o crescimento dos motoboys na cidade de São Paulo.

<sup>43</sup> Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/frota.html>. Acesso em: 09 fev. 2010, às 22hs e quatorze minutos.



os motoboys têm 10 vezes mais chances de se envolver em acidentes que os motoqueiros eventuais.

Não sabemos os equívocos ou acertos de importar esses dados para pensar a realidade da cidade de São Paulo; o fato é que, por sua ligação ao sistema produtivo e econômico, como possibilitadores do fluxo de coisas, nos novos moldes de funcionamento do espaço da metrópole, os motoboys são o elo entre as mais variadas atividades econômicas que se exercem na capital, sendo figuras marcantes no cotidiano das ruas e avenidas da cidade. Os dados apresentados não nos permitem conclusões definitivas, mas nos ajudam a levantar a hipótese de que os motoboys, entre outras coisas, trouxeram um grande incremento para os índices de acidentes de trânsito no país. Trouxeram, também, para as ruas da cidade, de forma explícita e constrangedora, os acidentes de trabalho, uma realidade que há muito se evidenciava dentro das quatro paredes do sistema produtivo.

Devido a toda essa situação que acabamos de tentar esboçar, sobre os riscos, as mortes, os acidentes e seus custos, o poder público se vê obrigado a pensar em políticas que possam ajudar a controlar os sintomas que o surgimento dessa categoria explicitou sobre o trânsito, sobre as relações de trabalho, sobre toda a vida cotidiana da cidade, como se os motoqueiros fossem os culpados por tudo isso. As regulamentações da categoria, na cidade de São Paulo, tentaram diminuir os riscos e os impactos da profissão, mas, como veremos, parecem ignorar que o problema dos motoboys não se resume ao exercício da atividade – não são fruto de um comportamento anormal e perigoso de motoqueiros profissionais, com personalidade deturpada por impulsos suicidas<sup>44</sup> –, mas deve ser tratado levando-se em conta as adequações produzidas localmente, os elementos que configuram o espaço das metrópoles do terceiro mundo e compõem o que Santos (2005) chamou de *meio técnico-científico-informacional*.

Veronese e Oliveira (2006, p. 2718) abordam a maneira paradoxal como a sociedade se relaciona com o motoboy, através da percepção desses profissionais.

A sociedade criou o motoboy, criou todo esse comodismo, e a própria sociedade é que discrimina o motoboy. Mas, aquela mesma pessoa que te xinga na rua, que quando tu passas, tocas no retrovisor dela, ela quer receber o remédio, o documento. Aí, ela te chama pra fazer aquele serviço com pressa. Então, no trânsito, ela te discrimina; mas para ser bem atendido, aí ela te chama em casa (SIG2).

---

<sup>44</sup> Sobre a imputação da culpa dos acidentes de trabalho às suas próprias vítimas, bem como a popularização dessa explicação, no caso dos motoboys, com a sociedade conferindo a eles, de maneira rasa e equivocada, a responsabilidade pelos acidentes nos quais se envolvem, ver Diniz, Assumpção & Lima (2005). Sobre a criação de novas possibilidades para a compreensão das responsabilidades pelos acidentes de trabalho, ver *Caminhos da análise de acidentes de trabalho*, livro compilado e organizado por Ildeberto Muniz de Almeida, publicado em 2003, em Brasília, pelo Ministério do Trabalho e Emprego e pela Secretaria de Inspeção do Trabalho.

Se a sociedade continuar agindo de maneira perversa, que imputa ao outro, de preferência aos que considera mais fracos, a responsabilidade pela cidade que ajuda a criar todos os dias, e continuar acreditando que fazer leis míopes, por que não dizer, cegas, para regulamentar a categoria, ou simplesmente acabar com ela, não conseguirá ao menos compreender o problema, quanto mais resolvê-lo. Acreditamos que o trabalho de motoboy está longe de ser a causa dos problemas enfrentados pela cidade de São Paulo: é apenas mais um dos sintomas que compõem o quadro resultante de uma série de escolhas feitas pelas pessoas que dirigem este país, seus Estados e municípios, assim como, pela própria sociedade<sup>45</sup> que sustenta esses dirigentes e suas práticas. A solução dos problemas, que percebemos, rápida e equivocadamente, como ligados à categoria dos motoboys, deve ser pensada de forma diferente à que vimos até hoje presenciando.

---

## 1.6 – LEIS PARA REGULAR A ATIVIDADE DOS MOTOBOYS

---

Esta parte do trabalho tratará das leis municipais que foram criadas para regulamentar a categoria, na cidade de São Paulo. No entanto, não serão tomados em consideração, aqui, os inúmeros projetos de lei ou todas as leis que vieram regulamentar pequenos detalhes da profissão, como, em 2005, o projeto de lei nº 323/05, do vereador Ademir da Guia, do PCdoB, que determinava que todas as motos fossem pintadas de branco, ou a fracassada medida anunciada pelo prefeito Gilberto Kassab no dia 15 de janeiro de 2008, a qual visava a impedir o tráfego das motos nas marginais ou nas vias expressas, pois isso demandaria um esforço desproporcional para com o objetivo desta parte. Pretendo, pois, mostrar como os representantes políticos que administram a cidade têm criado leis pouco efetivas<sup>46</sup>, na tentativa de dar uma resposta à sociedade diante de números – como os que vimos acima, sobre o aumento de acidentes com motos – que são motivo de constrangimento para qualquer administração pública e para as pessoas que sustentam este *status quo*.

---

<sup>45</sup> É importante ressaltar que, quando falamos de sociedade, dela não destacamos os motoboys: eles fazem parte da sociedade e nosso estudo não pretende vê-los separados da mesma, ainda que, por vezes, possamos opor a categoria profissional dos motoboys a ela, quando o fazemos como um recurso argumentativo.

<sup>46</sup> Enfatizamos a baixa efetividade das leis não somente por seus equívocos em não levar em conta os interesses dos profissionais e por não conseguirem reduzir ou, o que seria melhor, acabar com a morte de tantos jovens trabalhadores, mas, também, pela baixa adesão dos profissionais a sua efetivação: elas “não pegam”.

Fica muito difícil, apesar dos dados serem tão pouco precisos e definitivos, justificar a existência de uma profissão tão arriscada; e, mais difícil ainda, sustentar que não se pode acabar com ela, pois a economia da cidade pararia. Ou seja, somos reféns do espaço que construímos, porque ele tira a vida de tantos jovens, mutila-os e os aleija, mas dependemos deles, de seus acidentes, de suas mutilações, de seus sofrimentos, para continuarmos com nosso modo de vida. Afinal de contas, se os motoboys “andassem direitinho”, atrás dos carros e somente ultrapassando quando a faixa à esquerda estivesse totalmente livre, eles não cumpririam seus objetivos, não seriam efetivos, não possibilitariam o fluxo nesta cidade engarrafada – e nossa pizza não chegaria quentinha, nosso documento chegaria atrasado, nossos livros já estariam ultrapassados. O aparato do Estado intervém para tentar aliviar um pouco o paradoxo em que nos encontramos e para camuflar uma história de escolhas equivocadas para o desenvolvimento da cidade, como evidenciam Moraes (2002), Oliva (2004) e Silva (2009).

A possibilidade de prestação de serviços sobre duas rodas já era prevista desde 1969, pela Lei nº 7.329, de 11 de julho, do mesmo ano. Segundo essa lei, o serviço poderia ser realizado por condutor autônomo, devidamente habilitado, ou por pessoa jurídica que explorasse esse serviço através de frota própria ou não, mediante a utilização de motocicletas ou similares. Essa Lei é a precursora de todas as regulamentações que vão surgir, na tentativa de regularizar a atividade de motoboy na cidade.

Como os motoboys fazem parte da atividade econômica de transporte urbano, segundo a Lei Orgânica do Município de São Paulo, artigo 172, a competência para o planejamento, organização, implantação, execução, bem como regulamentação, controle e fiscalização do transporte público é da Prefeitura. Entretanto, sabemos que os motoboys realizam suas atividades de entrega viajando entre municípios, pelas rodovias, o que por si só já é um empecilho para uma regulamentação efetiva da categoria, no âmbito municipal.

O comportamento dos motoboys de circularem entre os carros engarrafados ou não, pelo espaço que se forma entre as faixas e que leva à morte de tantos jovens, nas ruas de São Paulo, mas que, ao mesmo tempo, é o que confere a efetividade do trabalho dos motoboys, somente se tornou legal após uma medida do ex-Presidente da República Fernando Henrique Cardoso. Ele vetou o artigo 56 do Código Nacional de Trânsito, ato que até hoje é incompreendido por muitos especialistas da área de trânsito<sup>47</sup>. Encontra-se quem afirme que ele fez isso com o argumento de que era preciso ajudar o setor dos fabricantes de motocicletas e motonetas do país, os quais diziam estar passando por uma

---

<sup>47</sup> Ver [http://www.webmotors.com.br/wmpublicador/Colunista2\\_conteudo.vxlpub?hmid=42070](http://www.webmotors.com.br/wmpublicador/Colunista2_conteudo.vxlpub?hmid=42070).

grande crise, o que, para ele, poderia gerar um grande problema pela diminuição de postos de trabalho que seriam atingidos direta ou indiretamente, se tais empresas fechassem suas portas em nosso país. Sobre esse argumento, no entanto, não encontrei nenhuma referência confiável. De qualquer forma, esse foi o passo fundamental para a existência legal da categoria, ou seja, para que ela existisse, realizasse o seu trabalho de maneira efetiva e estivesse em conformidade com a lei: andar no corredor já não era mais ilegal.

O fato é que, em 29 de outubro de 1999, o então prefeito Celso Pitta, pressionado pelo grande número de motos que invadiram as ruas da cidade, causando uma nova configuração do trânsito e criando uma nova profissão de transporte de coisas pela cidade, e munido de um aparato legal que possibilitava sua decisão, cria o Decreto Municipal nº 38.563, que dispõe sobre os serviços de transporte de pequenas cargas, mediante a utilização de motocicletas ou similares, denominando oficialmente de motofrete o que tinha se vulgarizado com o nome de motoboy.

Nas considerações dessa lei, que compõem o seu texto, mas que vêm antes do decreto em si, ou melhor, que vêm antes dos artigos que vão elucidar o que está sendo decretado e que servem para justificar a lei, o tom, para se tratar do assunto motoboys, ainda era bem burocrático, ou seja, demonstrava-se estar tratando unicamente de se regularizar uma categoria que havia surgido e que deveria ter um amparo legal para tanto. Era como se fosse mais um compromisso comum da Prefeitura de normatizar uma atividade econômica que havia se tornado relevante.

CELSO PITTA, Prefeito do Município de São Paulo, usando das atribuições que lhe são conferidas por lei,

CONSIDERANDO que, nos termos da Lei Orgânica do Município de São Paulo, artigo 172, a competência para o planejamento, organização, implantação, execução, bem como regulamentação, controle e fiscalização do transporte público, é da Prefeitura;

CONSIDERANDO que no sistema de transporte urbano está compreendido o transporte de cargas;

CONSIDERANDO que o artigo 63 da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, prevê o transporte de cargas, estabelecendo a aplicação das normas ali estatuídas, no que couber;

CONSIDERANDO que o transporte de pequenas cargas tem sido prestado através da utilização de motocicletas ou similares; CONSIDERANDO, por fim, que o crescimento desse tipo de transporte, diante do interesse público, demanda a sua normatização, de modo a disciplinar a utilização da via pública, os pontos de estacionamento e a habilitação do condutor,

DECRETA: [...] (Decreto Municipal nº 38.563, de 29 de outubro de 1999).

Não há alguma menção aos transtornos, muito menos ao aumento das mortes no trânsito, gerado por uma atividade de altíssimo risco, além de nenhuma consideração

sobre a relevância do serviço para o funcionamento da cidade ou sobre sua importância como fonte de renda para milhares de pessoas que enfrentavam os efeitos de uma configuração político-econômica que diminuía os postos de trabalho, na cidade e no resto do país.

No decorrer do texto, alguns dos primeiros equívocos sobre o que está sendo decretado podem ser observados, no inciso III e IV de seu artigo 2º. Este último rege sobre as inscrições no Cadastro Municipal de Condutores para regularização do profissional. O inciso III requer atestado de domicílio na cidade de São Paulo, para cadastrar o profissional, uma vez que a lei não leva em conta que esses motoqueiros realizam o trabalho em âmbito intermunicipal, o que demonstra um total desconhecimento da realidade desses profissionais e que nos faz levantar a questão: como agir com alguém que mora em Osasco, São Bernardo, Santo André, Guarulhos, porém trabalha em São Paulo como motoboy? Ele não vai poder trabalhar em São Paulo? E os que chegam a São Paulo, vindos de outras cidades? Eles poderão realizar suas entregas, na capital? A regularização de outras cidades permite isso? E se eles não forem regularizados em sua cidade de origem, visto que esta ainda não reconheceu legalmente esses profissionais? São muitas as questões que essa lei não abarca.

Outro equívoco dessa lei pode ser notado no artigo 10, que caracteriza o veículo que poderá ser utilizado pelo profissional. Em seu inciso II, a lei determina que o veículo deverá ter, no máximo, cinco anos de fabricação. A lei dificulta a vida dos profissionais de uma forma completamente sem sentido, pois o importante seria que a moto estivesse em boas condições para o uso, independentemente de sua data de fabricação, já que o inciso IX, do mesmo artigo, prevê inspeções semestrais para todos os veículos cadastrados. Todavia, essa regulamentação, diferentemente das outras, consegue amenizar essa exigência ao declarar, em seus artigos 12 e 13, que serão aceitas, em caráter excepcional, somente no primeiro ano de vigência do decreto, as inscrições de motocicletas com fabricação a partir de 1980, sendo estas obrigatoriamente retiradas de circulação após três anos da publicação do decreto, independentemente da data de cadastramento do veículo como instrumento de trabalho de motofrete.

Como esse decreto não obteve adesão da categoria<sup>48</sup> e as questões envolvendo os motofretistas só cresceram em quantidade e importância, em 8 de dezembro de 2003, a

---

<sup>48</sup> Em 2001, menos de 7% dos motoboys haviam aderido ao Decreto Municipal nº 38.563, de 29 de outubro de 1999. Isso levou o secretário de transportes da cidade de São Paulo a declarar que a fiscalização, sobre os motofretistas seria suspensa e que, até o final de 2001, uma nova regulamentação da categoria entraria em vigor na cidade, fato que, como veremos, só acontecerá dois anos mais tarde do que o previsto pelo secretário. Esses dados foram colhidos no *site*

então prefeita Marta Suplicy aprovou o decreto lei nº 44.220, que pretende regulamentar o serviço de motofrete na cidade de São Paulo. Havia uma certa cobrança da sociedade por uma postura do poder público diante das mortes de tantos motoqueiros e, também, diante da nova realidade do trânsito, criada pela presença maciça desse (não) tão novo personagem: o motoboy.

Em suas considerações, o novo decreto assume uma outra postura na justificativa de sua realização. O impacto do serviço de motofrete no trânsito, a necessidade de reduzir acidentes envolvendo motocicletas, a importância de controlar um serviço que é de interesse público e a preocupação em melhorar as condições do trabalho dos motociclistas profissionais passam a fazer parte dos elementos focalizados na elaboração do decreto.

CONSIDERANDO a crescente expansão e a importância do serviço de transporte de carga por motocicletas, bem como seu impacto no sistema de transporte e no trânsito urbano, demandando maior controle sobre aqueles que prestam esse serviço, em atendimento ao interesse público;

CONSIDERANDO a imperiosa necessidade de reduzir acidentes de trânsito envolvendo motocicletas, bem como de melhorar as condições de trabalho dos motociclistas, [...] (DECRETO LEI Nº 44.220 de 8 de Dezembro de 2003)

No entanto, no decorrer de sua elaboração, o decreto assume algumas determinações que não parecem contribuir para os objetivos traçados em suas considerações.

Tal decreto, assim como o anterior, regulamenta a forma de exploração desse serviço na cidade: pessoa jurídica ou trabalhador autônomo. Estabelece exigências aos empresários e aos motoqueiros para que se cadastrem na Prefeitura e recebam a autorização de funcionamento. Das exigências que faz aos empresários do setor, não existe nenhuma referente às atitudes que devem ter, para o favorecimento da segurança dos motoqueiros na prestação do serviço. São, somente, determinações burocráticas, documentos e atestados, que devem ser apresentados na hora de inscrição, renovação da licença de funcionamento, ou em uma possível fiscalização da Prefeitura. Quanto ao cadastro dos motoqueiros, as exigências são, em sua quase totalidade, igualmente burocráticas, como a apresentação de documentos e atestados. No artigo 10, destacamos o inciso V, que determina o uso de equipamentos especificados pela Secretaria Nacional de Trânsito; o VI prevê que o motoqueiro deve fazer um curso de direção ministrado pela Secretaria Municipal de Trânsito; e o VII trata do baú para transporte de cargas.

Poderíamos enfatizar que essas medidas objetivam a diminuição de riscos e acidentes, contudo, se lembrarmos como esses profissionais andam com suas motos nos corredores, elas não parecem fazer nenhum sentido, a não ser imputar a responsabilidade, pelos riscos no trânsito, todas sobre o profissional, eximindo outras instâncias de qualquer culpa pelas mortes e acidentes, já que existem leis para a atividade – inócuas, míopes, mas existem.

Os artigos 10 e 11 determinam as condições em que deve se encontrar o veículo, para que a sua inscrição seja aceita e o motoboy possa obter o CONDUMOTO<sup>49</sup>. Tais artigos, que poderíamos compreender como algo que visaria à segurança dos motoboys, são exigências praticamente sem sentido para quem conhece a rotina desses profissionais. Além disso, é preciso lembrar que as motos pertencem aos motoqueiros – mesmo quando eles trabalham para empresas do setor – e, por isso, a responsabilidade quanto aos perigos da profissão recaem novamente sobre seus ombros, sem contar os custos de todas essas adequações. A Prefeitura exige adequações custosas na moto e alguns equipamentos, também custosos, e pronto: ela cumpriu a sua parte: “Se esses motoboys continuarem a morrer, nós fizemos a nossa parte”. Essa é a impressão que fica, diante de normas como essas: “Lavo as minhas mãos, já que a minha parte foi feita”. Foi mesmo?

Não há nenhum amparo, no decreto, contra a precarização dos contratos de trabalho e contra as más condições oferecidas por parte da maioria das empresas aos trabalhadores, isto é, o poder público se mantém ausente, quanto às determinações sobre as relações de trabalho dessa categoria. O contrato de trabalho feito entre empresas e motoboys constitui um dos famosos *contratos de gaveta*<sup>50</sup>, nos quais o motoqueiro não é nem empregado nem autônomo. Tal fato ocorre pelo alto custo para se conseguir uma licença para cada moto e, depois disso, não ter uma fiscalização por parte da Prefeitura sobre aqueles que não cumprem a lei e que deixam de ter, pois, essa despesa. Por que o empresário que cumpre a lei deve ser punido com os custos dessa adequação e os outros, os infratores, continuam impunes e engrossando a concorrência?<sup>51</sup> Enquanto as leis e sua fiscalização forem pouco efetivas, os *contratos de gaveta* continuarão a

---

<sup>49</sup> O CONDUMOTO é o cadastro do condutor de motofrete expedido pelo Departamento de Transporte Público, obrigatório, portanto, para quem quer trabalhar em conformidade com a Lei.

<sup>50</sup> Maneira como os motoboys denominam os contratos precários de trabalho que pudemos observar, no campo da pesquisa, conversando com os motoboys.

<sup>51</sup> Em um depoimento publicado no dia 13 de agosto de 2005, o gerente comercial da Master Motos, Fábio Tadeu Frige, explica que gastou mais de R\$ 200,00 com cada um de seus 90 motoqueiros e deu a seguinte declaração: "Poucos pagaram as taxas, fizeram o cadastro e o curso. Houve fiscalização por poucos meses e depois nunca mais tocaram no assunto", afirma. Essas informações foram coletadas na página eletrônica <file:///Users/matheusfernandesdecastro/Desktop/De%20Olho%20na%20Câmara.webarchive>. Acesso em: 23 ago. 09.

existir. Infelizmente, são poucas as empresas do setor que cumprem a sua parte e registram corretamente seus funcionários, informação que se confirma pelo baixo número, como vimos acima, de motoqueiros que têm carteira de trabalho assinada: apenas 20%.

O Artigo 13, que dispõe sobre a licença do motofrete, reforça o desconhecimento, por parte da Prefeitura, das relações entre as empresas de motoboys e seus motoqueiros: as empresas que possuem frota própria são quase inexistentes, porque, conforme os próprios motoboys, as motos são logo destruídas pela falta de zelo de alguns profissionais, o que aumenta os custos para o empresário. As demais partes desse decreto, DAS PENALIDADES e DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS, tratam de pedir o cumprimento e o respeito aos artigos, bem como preveem as condições para a sua aplicação.

Mais uma vez, a tentativa da Prefeitura de regulamentar o serviço de motofrete na cidade foi um fracasso<sup>52</sup> e não ajudou a aumentar o baixo número, que perdura até hoje, de motoboys em conformidade com a lei. Embora proponha alterações no antigo decreto do prefeito Celso Pitta, de 1999, mais favoráveis à categoria, como o aumento da idade permitida para os veículos que se prestarão a realizar o serviço, de 5 para 10 anos, de possibilitar que aqueles que tivessem o cadastro criminal maculado pudessem passar por um período de experiência de seis meses e alguns outros pequenos incentivos, a lei repetiu equívocos passados e não se efetivou.

O ex-prefeito José Serra foi mais um a tentar regularizar a profissão, porém também não obteve sucesso<sup>53</sup>, apesar de sua tentativa de reduzir os custos elevados de expedição de documentos que constavam como obrigatórios nas duas últimas tentativas de seus colegas ex-prefeitos. Em 11 de agosto de 2005, aprova o Decreto nº 46.198, que traz em suas considerações uma única novidade em relação aos decretos antigos sobre a categoria: a preocupação de que esse decreto tenha a adesão dos profissionais que visa a regulamentar, o que, como já dissemos, não funcionou. Isso, talvez, porque, se de um lado ele queria baixar os custos com a expedição de documentos obrigatórios, aumentou o custo para os motoqueiros com os equipamentos de segurança obrigatórios, para o trabalho, como os dispostos nos incisos VIII, IX e X do artigo 3, e nos incisos VIII, IX, X e XI, do artigo 12. Equipamentos como baú, protetor para membros inferiores –

---

<sup>52</sup> Na página <http://abaporu.wordpress.com/2007/06/27/sao-paulo-motoboy-ethnographers-2-re-making-politics/>, um grupo de motoboys publica um breve histórico da categoria, no qual se refere às regulamentações propostas por Marta Suplicy e José Serra como tentativas fracassadas de regulamentar a categoria. Acesso em: 23 ago. 09.

<sup>53</sup> As justificativas dos motoboys para a repetição dos insucessos da adesão popular às leis que procuram regulamentar a atividade de motoboy, na cidade de São Paulo, representam algo com que nos deparamos, em muitos momentos desta pesquisa junto ao motoboys e será retomada no Capítulo 4 deste trabalho.



vulgarmente conhecido como mata-cachorro –, proteção contra linha com cerol<sup>54</sup>, colete de proteção, entre outros, passariam a ser considerados obrigatórios: todavia, o que estas coisas podem, de verdade, ajudar na diminuição dos riscos de pessoas que andam, cotidianamente, entre os carros, engarrafados ou não, a 60, 70, 80, 90 km/h?

No entanto, uma dessas novas normas seria muito interessante para as questões de saúde pública que envolvem a categoria, caso todos se adequassem a essa nova lei. No seu artigo 8, o Parágrafo Único determina:

Sob pena de descredenciamento, deverão ser comunicados à Secretaria Municipal de Transportes, no prazo máximo de 72 (setenta e duas) horas contadas da ocorrência, os afastamentos e os óbitos dos condutores, decorrentes de acidentes. (Decreto nº 46.198, de 11 de agosto de 2005).

Essa determinação poderia facilitar que tivéssemos acesso a um número mais aproximado de acidentes de trabalho envolvendo a categoria, o que possibilitaria o planejamento de políticas públicas para um enfrentamento das dificuldades desse setor. Contudo, tal artigo não ajudou em muita coisa, pois, como frisamos, não existiu adesão ao decreto, muito menos fiscalização.

Uma outra medida que poderia ser interessante, se houvesse adesão à lei, fiscalização do seu cumprimento e as relações de trabalho entre os motoqueiros e as empresas fossem diferentes, é o artigo 14º, que determina que as pessoas jurídicas que exploram essa atividade tenham uma apólice de seguro para seus funcionários de, no mínimo R\$ 22.974,00, para óbitos, e de R\$11.487,00, para invalidez permanente. A par da discussão sobre o quanto vale uma vida, podemos salientar que isso seria, pelo menos, um avanço. Outro avanço desse decreto está no inciso XI do seu artigo 20, que obriga condutores e donos das empresas a cumprirem suas obrigações fiscais, trabalhistas e previdenciárias; enfim, algo que cobra o estabelecimento de uma relação de trabalho não precária entre empresas do setor e seus trabalhadores. Entretanto, todos esses avanços não saíram do papel, já que este decreto, apesar de ter, em suas considerações, a preocupação de diminuir os gastos, como a expedição de documentos, exigiu uma série de novos documentos, aumentou a burocracia, além de ter aumentado os custos com equipamentos de segurança, como tratamos acima. E, também, não possibilitou uma fiscalização efetiva sobre os motociclistas e sobre as empresas.

A maior parte das alterações constantes nessa nova legislação constitui, na verdade, novas exigências que recaem sobre o motoboy e dificulta ainda mais seu

---

<sup>54</sup> Preparado cortante que as crianças e adolescentes utilizam, nas linhas de suas pipas, nas disputas realizadas entre elas. Essas disputas muitas vezes acontecem perto de ruas e avenidas e já foram responsáveis por muitas mortes de motoqueiros, por todo o país.

credenciamento junto à Prefeitura, impedindo-o de ser, ao menos, um trabalhador regular, em conformidade com a lei: o CONDUMOTO (licença para exercer a atividade de motoboy), que antes era válido por cinco anos, agora só será por três; a motocicleta que, na lei anterior, deveria ter no máximo dez anos – excluindo o ano de fabricação – agora deve ter no máximo oito anos, também excluindo o ano de fabricação; o motoqueiro autônomo deverá apresentar, para sua inscrição, uma apólice de seguro de vida de, no mínimo, três vezes o valor do seguro obrigatório; a moto deve estar equipada com novos itens de segurança para estar quite com a lei; e as novas penalidades previstas, nessa lei, são muito mais numerosas, detalhadas e rigorosas. Quer dizer, aumentaram-se as cobranças sobre os motoqueiros e não houve retribuição, com uma melhora efetiva nas suas condições e relações de trabalho: eles continuaram morrendo.

No dia 27 de julho de 2007, o prefeito de São Paulo, Gilberto Kassab, aprovou uma nova lei, nº 14.491, que regulamenta a categoria na cidade. Ela é uma cópia fiel do decreto anterior, de autoria de seu colega José Serra. As únicas modificações foram os vetos aos artigos 41, 42, 43 e seu parágrafo único, bem como o inciso VII do artigo 44. Todos eles fixavam condições para a utilização das motos, capacetes, roupas dos motoboys como veículo de publicidade. Resumindo, nada mudou na lei, bem como na adesão dos motoboys a ela, muito menos seus efeitos sobre a realidade da categoria – portanto, nada a comentar sobre essa lei.

O que podemos garantir é que, ao ver a forma como os políticos e seus aparatos legais para a administração do público agem, em consideração aos motoboys, demonstra-se uma certa displicência constrangedora. Em todos esses decretos, eles deram um novo nome para a categoria, que pouco escutamos, a não ser quando lemos essas leis em voz alta; impuseram novas obrigações burocráticas; conferiram novos direitos trabalhistas, previdenciários, fiscais, mas não conseguiram garantir nada, pois não sabem como fiscalizar o cumprimento de suas próprias leis; obrigaram os motoqueiros a usar equipamentos que eles julgam aumentar a segurança do motoboy, na realização de seu trabalho, porém, que na realidade do corredor, funcionariam apenas como um paliativo, ou seja, diante de tudo isso que foi apresentado, o que realmente pode ser compreendido como um ganho, para os motoboys, se, como vimos na parte anterior deste capítulo, as mortes, desde o período de criação dessas leis até hoje, só aumentaram? Que melhoras elas trouxeram para os motoboys paulistanos? Como justificar essa aparente incompetência de nossos governantes, na proteção de tantas vidas humanas que se perdem, todos os dias na cidade, como reflexo de seu trânsito e de todos os componentes que nele existem?

Ao pensar sobre o que foi exposto acima, sobram perguntas e suposições, faltam, porém, as respostas. Talvez a Prefeitura não possa, ou não consiga, encontrar uma solução para os problemas que envolvem a categoria, ou mesmo, não queira. O que parece um fato certo, todavia, é que os motoboys, ao possibilitarem o fluxo de coisas na cidade, ganham uma relevância social imensa, seja pelo importante serviço que prestam à economia nacional, e por que não dizer mundial, seja para os novos hábitos de consumo da população em geral – os *deliveries* –, seja pelos problemas que causam à administração pública, com o aumento dos custos com acidentes e os outros custos decorrentes disso. Acredito que as teorias de Milton Santos sobre a configuração do espaço sirvam como um norte para a busca das respostas para essas questões. O espaço como um elemento social, construído em um processo dialético entre as necessidades humanas, o desenvolvimento técnico, suas formas e funcionalidades precisas que se sobrepõem ao longo do tempo até chegarmos ao meio técnico-científico-informacional, nos leva bem próximos de uma resposta clara para tudo isso: nós criamos e damos sustentação a todas essas vicissitudes do trabalho do motoboy, já que um dos componentes desse espaço é a psicosfera, conformadora comportamental e ideológica. No entanto, que tipo de vida possibilitamos a essas pessoas que se esforçam para suprir as necessidades de um espaço a que todos nós, se não ajudamos a criar, damos sustentação como membros dessa sociedade?

Algumas respostas espero conseguir, durante os esforços deste trabalho, através dos referenciais adotados e dos objetivos propostos.

---

## CAPÍTULO 2 – AS TÁTICAS E ESTRATÉGIAS COMO INSTRUMENTO NA REALIZAÇÃO DAS PRÁTICAS COTIDIANAS

---

Definir os conceitos de tática e estratégia é fundamental, neste trabalho, pois acredito que me permitirão compreender as formas como os motoboys enfrentam as consequências da racionalidade que organiza a cidade, o trabalho e que, na configuração do campo das práticas cotidianas, promove um arranjo desigual nas relações de força entre esses profissionais e o espaço da metrópole. Creio que essa assimetria seja compensada, unicamente, pela astúcia e por uma certa capacidade de organização desses trabalhadores, o que os ajuda a alcançar algum equilíbrio nas relações de poder entre eles e a cidade, explícitas no cotidiano desse trabalho.

Enquanto São Paulo se torna uma das metrópoles mais importantes do mundo, muitos motoboys perdem suas vidas diariamente, para dar sustentação ao seu desenvolvimento. Esses profissionais se agarram a um trabalho, que, mesmo precário e altamente arriscado, lhes propicia uma renda e uma possibilidade de afirmar seus interesses de tornarem-se membros da sociedade<sup>55</sup>. Imagino que esses profissionais resistam tática e estrategicamente à precariedade do trabalho, dando manutenção à lógica que organiza o espaço e retirando dessa mesma precariedade, em suas práticas cotidianas, algumas vantagens que lhes possibilitem sobreviver.

Para refletir sobre isso, utilizarei como referencial de análise os estudos de Certeau (1994, 1995), que mostram como os homens lidam, no cotidiano, com as determinações culturais, políticas e econômicas, ou seja, em nosso caso, como lidam com a configuração do *meio técnico-científico-informacional* (SANTOS, 2005), impondo uma resistência à racionalidade que tenta discipliná-los.

Certeau (1994) dedica-se, em sua obra, a estudar as relações de poder que se articulam no cotidiano entre as produções culturais e as pessoas que as *consomem*. Ressalta que essas relações são marcadas por uma assimetria de forças, mas que isso não significa uma impossibilidade de se diferenciar do que está sendo consumido, isto é, as pessoas não consomem passivamente os produtos culturais de nossa sociedade e de seus componentes, como o espaço, mas os ressignificam constantemente, o que demonstra uma atividade resistente. Para o autor, por conseguinte, o *consumo* se

---

<sup>55</sup> Sobre o valor atribuído pela sociedade ocidental ao trabalho, Max Weber, em seu livro *A ética protestante e o espírito do capitalismo*, oferece uma compreensão de como o trabalho se torna uma devoção, na cultura ocidental, a partir de preceitos morais das religiões protestantes.

caracteriza na possibilidade de as pessoas conservarem-se diferentes, mesmo vivendo dentro de um *sistema* – um conjunto de produtos culturais, como uma linguagem ou uma religião ou organização – imposto por outrem, exercendo uma resistência interna, como uma competição de cúmplices. A essas ações resistentes denomina *antidisciplinas*, que se articulariam *estrategicamente* e *taticamente* para combater nos espaços (registros linguísticos, fábricas, cidades, entre outros), cotidianamente.

---

## 2.1 – FAZER COM

---

Ao elaborar uma explicação para as *antidisciplinas*, Certeau (1994) nos remete à busca da compreensão das maneiras como as pessoas se apropriam de algo e dão um sentido completamente novo e inesperado: *fazer com*. As pessoas, ao *consumirem* um produto cultural, definem novos sentidos a uma forma planejada para outros fins: *usam* as formas do *sistema* a seu favor, mantendo-as, porém, subvertendo suas finalidades. Essas ideias partem do princípio de que as pessoas, em determinados períodos e em certos locais, são obrigadas a conviver com um tipo de organização da realidade que lhes é estranha. Cita exemplos de povos colonizados que são obrigados a conviver com a cultura do estrangeiro e, mesmo assim, conseguem encontrar maneiras de conservar suas diferenças, vivendo dentro dessa nova forma, desse novo *sistema*, seja ele, por exemplo, uma nova língua, seja uma nova religião.

As maneiras como as pessoas *consomem* o que lhes é imposto e que podem aparecer no *uso* que se faz de um dado local e seus objetos são imprevisíveis e subvertem o sentido do funcionamento estabelecido para o lugar e as coisas que o compõem. Podemos pensar, por exemplo, em um lugar como uma fábrica, que pode não ser formado, única e exclusivamente, por atividades que garantam o que é esperado dele: o trabalho. Certeau (1994) utiliza o exemplo da sucata: os operários, em seu horário e local de trabalho, valem-se de parte dos materiais não totalmente aproveitados na produção e de parte do tempo, totalmente direcionado à realização das atividades produtivas, em nossas organizações do trabalho, para produzirem arte, algo que não se espera ver dentro de uma fábrica.

Portanto, para sabermos o que realmente acontece dentro de um lugar, quer de uma fábrica, quer uma cidade ou uma cultura, é preciso que estejamos atentos às práticas cotidianas, no momento em que se efetivam, pois é através delas que as pessoas podem produzir uma equilíbrio com as determinações que organizam o espaço. Isso remete ao que se sublinhou, no primeiro capítulo deste trabalho, sobre a forma como o

homem se relaciona com seu espaço: espacialização de suas ações, de seu funcionamento psíquico e de suas relações sociais.

Sobre as maneiras como a cultura popular encontra para lidar com os registros simbólicos impostos por uma ordem do colonizador, Certeau (1994) alude a exemplos de *usos* dos populares no Brasil – mais precisamente na Bahia – da religião, como forma de resistência às desigualdades impostas historicamente pela aristocracia ao povo. Este último encontra, segundo o autor, na figura de Padre Cícero, uma possibilidade de subverter a ordem social, porque o santo condena a riqueza, apoiado na sua leitura da Bíblia, que condenaria a acumulação e a exploração do próximo. A cultura popular efetiva a criação de novos significados para uma forma de controle secular do povo: a pastoral (FOUCAULT, 2008).

Os motoboys são um exemplo claro disso, como destacam Moraes (2008) e Diniz (2004): eles deram um novo significado à moto e às ruas da cidade. A moto, que surge como um instrumento de locomoção impregnado de significado, como a liberdade, a jovialidade, o arrojo, se torna, no uso conferido pelo motoboy, um instrumento de trabalho carregado dos valores que constituem suas práticas cotidianas: a coragem para enfrentar cotidianamente um trabalho precário e que sofre inúmeros preconceitos, mesmo sendo agentes extremamente importantes para a manutenção do espaço da cidade e, conseqüentemente, para a sustentação do nosso estilo de vida. Nas ruas, eles criaram o corredor – adequação criativa que favoreceu a manutenção do fluxo de coisas necessárias para manter o *meio técnico-científico-informacional* (SANTOS, 2005) –, mesmo que suas regras de circulação, da época, impossibilitassem esse tipo de atitude, quando começaram a trabalhar<sup>56</sup>. Eles encontraram um modo de se vincularem à sociedade como trabalhadores, que, muitas vezes, com o preço de sua integridade física e até mesmo de suas vidas, “fazem a roda girar”: mesmo que muitos os vejam como um estorvo, não podem prescindir deles.

Para compreender a relação existente entre os motoboys e o espaço da metrópole paulistana, assim, não bastaria ter acesso e analisar dados oficiais sobre a categoria ou as leis que regulamentam, por exemplo, a forma de prestação do serviço na cidade. Devo buscar a relação de *uso* (CERTEAU, 1994) que os profissionais estabelecem ordinariamente com essas coisas que lhes são impostas, durante a realização de seu trabalho: a cidade, a sociedade e o mundo do trabalho, que se apresentam como terrenos de atuação marcados por uma lógica que organiza e esquematiza lugares e práticas, que

---

<sup>56</sup> Como vimos no capítulo anterior, os motoboys começaram a trabalhar na cidade de São Paulo muito antes de meados da década de noventa, quando o ex-Presidente Fernando Henrique Cardoso vetou o artigo 56 do Código Nacional de Trânsito, que impedia a circulação entre as faixas de rodagem dos veículos.

podem ser diferentes da lógica das práticas cotidianas dos motoboys, quer dizer, devo buscar as maneiras como se utilizam de todas essas coisas para sobreviver.

---

## 2.2 – O FAZER COM E A AUTORIDADE

---

Uma das maneiras para compreendermos o uso que as pessoas fazem das coisas está relacionada ao que elas conferem *autoridade* (CERTEAU, 1995). Esta pode estar representada em pessoas, textos, discursos, obras, instituições, entre outros elementos, que fundam uma verdade, disponibilizando uma possibilidade de comunicação que irá articular pessoas. Por ser portadora de uma *credibilidade*, consegue ter um poder (a *autoridade*), que as pessoas lhe conferem, através da *adesão*.

A forma de *uso* ou *consumo* que os indivíduos produzem, nessa relação com o que lhes é imposto cotidianamente, revela a arte de *fazer com* (CERTEAU, 1994). Esta arte – ou seja, como essas pessoas *consomem* os produtos culturais, como o espaço público, as informações, o risco de trabalhar – vai depender da relação entre elas e o que lhes é proposto, já que essa relação é marcada por dois ou mais registros culturais, ou duas ou mais formas de organizar alguma coisa ou lugar (a do produto cultural e a do sujeito), com uma *resistência*, uma *antidisciplina*, entre elas (imposta pelo sujeito), de sorte que o consumo será marcado por aquilo a que as pessoas irão aderir, ou melhor, conferir *autoridade* (CERTEAU, 1995). Pode-se dizer, então, que ao resistir, o sujeito não o faz de qualquer maneira, mas busca o sentido dessa ação nas coisas a que confere autoridade. Caso contrário, se pensarmos que essa relação fosse marcada pela aceitação do que é determinado por outras instâncias sociais, outros elementos do *espaço* (SANTOS, 1996, 2004, 2009), poderíamos sustentar que essas pessoas seriam exatamente o que elas consumissem e, assim, poderíamos determinar o que elas são, sem a necessidade de entrarmos em contato com elas, analisando somente o que a sociedade, o governo e a mídia determinam como comportamentos esperados.

Isso tudo não nos impede, entretanto, de imaginar que existe a identificação entre consumidor e objeto consumido, mas, o importante é compreender que essa identificação não precisa estar totalmente de acordo com os objetivos e determinações impostos pelo que se consome. Um exemplo disso encontrei no trabalho que desenvolvi na cidade de Assis, junto aos mototaxistas (CASTRO, 2004). Quando se implantou a lei que regulamentava a atividade, no município, muitas exigências foram feitas para os profissionais que queriam continuar trabalhando. Tais exigências envolviam muitos gastos com as adequações da moto, da vestimenta, dos equipamentos de segurança,

além do seguro de vida, que deveriam passar a pagar para eles mesmos e para os passageiros. Com tantos gastos impostos para os que queriam trabalhar em conformidade com a lei, o poder público e as autoridades competentes esperavam que houvesse a delação dos profissionais que insistissem em trabalhar de forma ilegal, clandestina, principalmente por parte dos mototaxistas que estavam tendo altos custos para se regularizar. Embora alguns mototaxistas se identificassem com a lei e buscassem se adequar ao que foi pedido, o uso que fizeram dela não significou o esperado pelas autoridades oficiais: a delação de companheiros.

Obviamente, não havia nada na lei que obrigasse os que estavam trabalhando legalmente a denunciar os que estavam trabalhando na ilegalidade. Todavia, acreditou-se que, devido ao aumento de custos para o motoqueiro legalizado, isso levasse a um sentimento de injustiça e, este, à delação. Não foi assim que eles *fizeram com* (CERTEAU, 1994) a situação que se apresentou, porque muitos aceitaram se submeter às determinações da lei, porém não se renderam ao apelo individualista do “salve-se quem puder”, implícito, como consequência, na aprovação e implementação da lei. Eles se mantiveram solidários aos companheiros, mesmo que estes continuassem na ilegalidade, pois não conseguiam ver neles uma concorrência desleal, mas somente pessoas que, como eles, estavam “enfrentando a vida”. Diferentemente do que acreditavam os legisladores e outras autoridades municipais, o que conferia sustentação à lei não era o egoísmo da competição – como proposto pelo darwinismo social de Spencer, que crê na sociedade do mais forte e mais adaptado –, mas o mutualismo, como proposto por Kropotkin (1946), que não ignora a luta pela sobrevivência do outro, que quer ser membro da sociedade, sem deixar de lado, seus companheiros de trabalho, uma vez que sem outros não se luta, não se sobrevive.

Essa reação imprevisível das pessoas diante dos fatos que as atingem, cotidianamente, faculta reafirmar que não estamos autorizados a definir as pessoas pelo que elas consomem, mas como elas fazem com essas coisas, ou seja, como as consomem, como as usam pela autoridade que conferem a essas coisas ao usá-las, ao consumi-las. Portanto, a resistência que se apresenta cotidianamente nas maneiras de agir e que acontecem no consumo, na utilização do que é imposto, poderá se desviar do propósito original da coisa consumida pela adesão que o consumidor tem a uma ou a outra coisa a que confere autoridade. Assim, através de Certeau (1994, 1995), podemos pensar uma outra possibilidade para compreender como as pessoas enfrentam as regras legais, sociais ou organizacionais, ao recebê-las e reverter o seu significado original.

Por isso, uma análise que permita a compreensão desses usos que as pessoas fazem do que consomem deve se dar no cotidiano, com uma convivência que propicie a



compreensão das circunstâncias em que os usos acontecem, que nos permita entender o que é crível e o que não é para os consumidores, no nosso caso, os motoboys.

Esse uso, que diz de uma adesão, de um poder acreditar em algo, lhe atribuir credibilidade, baseia-se na astúcia dos indivíduos para se aproveitar de uma circunstância e transformar algo que lhe é imposto, em algo que pode lhes favorecer, parcialmente ou totalmente. E sobre essas astúcias, geralmente, as estatísticas nada podem dizer, pois, quantitativamente, só se consegue contabilizar e compreender o que é usado. Se ficarmos com o número de acidentes e mortes contabilizados nesses anos em que a profissão vem existindo, na cidade, nunca compreenderemos por que as pessoas aderem a ela e acreditaremos que todos os motoboys são apenas loucos que gostam de se exibir e perturbar a vida dos outros condutores; cairemos no erro da psicologização perversa que imputa ao outro, aos grupos minoritários, ou mais fracos, os problemas de nossa sociedade (ENRIQUEZ, 1999). Começaremos, quiçá, uma campanha para distribuição gratuita de Ritalina<sup>57</sup> para esses profissionais, ao invés de buscarmos a compreensão de tudo o que está em volta disso, tudo que dá manutenção a esses números, que são de responsabilidade da estrutura social, força motriz da constituição do espaço da metrópole (SANTOS, 2009) e da categoria que encontrou, nesse trabalho arriscado e que lhe demanda extrema perícia para se livrar de acidentes, uma fonte de renda e de dignidade.

---

### 2.3 – TÁTICAS E ESTRATÉGIAS

---

Até aqui, Certeau (1994) nos possibilita, então, a compreensão da relação das pessoas com uma *ordem* ou um *sistema* através das modos de *fazer com: uso e consumo*. No entanto, ao buscar entender essa relação de um outro prisma, isto é, de uma referência polemológica, onde o que se deve buscar é a explicitação dos combates entre fortes e fracos, irá precisar os conceitos de *tática* e *estratégia*.

Assim, ele facilita uma melhor compreensão das práticas cotidianas, que são concebidas, neste trabalho, como o combate diário entre os motoboys e os produtos culturais da cidade de São Paulo, ou seja, o conjunto de ações de resistência, de significação e ressignificação, que auxilia esses profissionais a sobreviverem na cidade.

---

<sup>57</sup> Droga frequentemente utilizada em crianças com diagnóstico de hiperatividade. Fato controverso que encontra inúmeros opositores, principalmente dentro da Psicologia, pois, se alguns profissionais acreditam que o problema da hiperatividade deve ser resolvido por uma maior atenção dos pais as crianças, ao invés de transformar as escolas em depósito das mesmas, outros afirmam que ela não existe, ou seja, que a hiperatividade é um falso diagnóstico de uma sociedade perversa, que busca sempre a culpa, pelos seus problemas, no outro, principalmente nos mais fracos.

Nesse sentido, é necessário analisar a definição proposta por Certeau (1994) para os conceitos de *tática* e *estratégia*.

Chamo de estratégia o cálculo (ou manipulação) das relações de forças que se torna possível a partir do momento em que um sujeito de querer e poder (uma empresa, um exército, uma cidade, uma instituição científica) pode ser isolado. A estratégia postula um lugar suscetível de ser circunscrito como algo próprio e ser a base de onde se podem gerir as relações com uma exterioridade de alvos ou ameaça (os clientes ou os concorrentes, os inimigos, o campo em torno da cidade, os objetivos e objetos da pesquisa, etc. (p. 99).

A *estratégia* se caracteriza pelo poder de fundar *um próprio* (CERTEAU, 1994), um espaço para racionalizar, antever e planejar as relações com os ambientes externos; cria autonomia com relação ao tempo, pois permite a liberação das ações frente às circunstâncias impostas por outros. Os motoboys vêm, ao longo de sua curta existência, tentando construir lugares próprios que lhes permitam algumas conquistas, bem como seu acúmulo. As associações e os sindicatos são exemplos desse movimento. Porém, como veremos no Capítulo 4, nem sempre conseguem a manutenção da adesão dos seus afiliados.

A *tática*, ou ação calculada que é determinada pela ausência de *um próprio* (CERTEAU, 1994, p. 100), não pressupõe um poder instaurador de um espaço que permita algum controle sobre o tempo, nem a liberação das circunstâncias. Muito pelo contrário, ela está presa a estas e são elas que podem lhe possibilitar a ação astuta e eficaz. A *tática* se desenvolve no terreno do inimigo, pois ela não tem o seu *próprio* e nisso está a sua força: ela não é visível nem pode ser controlada de antemão, pelos adversários ou concorrentes, ela é surpreendente e combate golpe a golpe. Aproveita as ocasiões e delas depende, sem base para estocar benefícios, aumentar a propriedade e prever saídas. “O que ela ganha não se conserva” (CERTEAU, 1994, p. 100). Ela se efetiva nas falhas de vigilância do poder e se constitui como uma das formas de *antidisciplina* mais importantes, quando consideramos as tensões e os conflitos sociais, uma vez que é uma das armas mais eficazes dos menos privilegiados e menos poderosos, como nos revelam os personagens de Suassuna<sup>58</sup> diante da miséria, das desigualdades, do clima impiedoso e das injustiças dos homens e do céu.

Foi taticamente que, no começo, os motoboys conseguiram se impor na cidade de São Paulo e no Brasil como uma profissão reconhecida. Quando eles começaram com o serviço na cidade, eles se aproveitaram da necessidade de fluxo que a capital tinha, diante de sua configuração do *espaço* (SANTOS, 2005) e do seu paradoxal

<sup>58</sup> Em seu *Auto da Compadecida*, assim como em outros trabalhos, Ariano Suassuna, escritor do Recife, relata com clareza a luta pela sobrevivência dos mais pobres, diante dos poderosos do sertão, de que é um exemplo o personagem Chico, descrito pelo autor como um astuto.

trânsito engarrafado, que tudo inviabilizava para os instrumentos técnicos desenvolvidos até essa época. O motoboy não criou um novo instrumento, ele apenas recriou o papel da moto, transformando as asas da liberdade<sup>59</sup> nas asas do trabalho<sup>60</sup>, improvisando um espaço, já usado pelos motoqueiros mais apressados, para suprir as necessidades da capital e as suas próprias. Esses trabalhadores não planejaram nada, não tinham representantes políticos da categoria, não eram uma profissão reconhecida. As possibilidades estratégicas vieram com o tempo e a história da categoria.

É com a utilização das teorias propostas por Certeau (1994, 1995) que pretendo compreender as práticas cotidianas dos grupos com os quais convivi, durante o campo desta pesquisa, na cidade de São Paulo: como vivem o seu trabalho e a sua articulação com a metrópole, bem como que possibilidades encontram nestes, para criarem alternativas e produzirem um maior equilíbrio entre o que querem realizar e o que lhes é imposto.

Como Certeau (1994) nos alerta sobre os equívocos que podem advir de uma análise científica, devido às dificuldades de seu método, que necessita sempre transferir o objeto estudado para fora de seu contexto, levando a uma mera reprodução do próprio discurso científico, pretendo estar atento às circunstâncias em que se desenvolvem as práticas cotidianas dos motoboys. Para tanto, busquei um contato mais estreito, que me ajude a descrever a relação dos motoqueiros com a cidade, dentro do contexto onde ela se concretiza.

---

<sup>59</sup> Era a essa expressão que uma das principais montadoras de moto do mundo vinculava sua marca, no imaginário dos brasileiros.

<sup>60</sup> Título de minha dissertação de mestrado, já citada anteriormente.

---

## CAPÍTULO 3 – MÉTODO

---

Para conseguir realizar esta pesquisa, busquei entrar em contato com os motoboys de São Paulo, a fim de estabelecer uma relação com algum grupo de profissionais que me levasse a uma convivência prolongada e, assim, ter acesso as práticas cotidianas dessa categoria, na cidade. Consegui, ao longo deste trabalho, primeiramente, uma convivência de seis meses com um grupo de motoboys que circulavam em torno de um projeto artístico: o Canal Motoboy; e, em um segundo momento, uma convivência de duas semanas com um outro grupo, que trabalhava para um grupo farmacêutico de São Paulo, o qual congrega quase 300 motoqueiros registrados e que chamarei, neste trabalho, com o nome fictício de Motofarma<sup>61</sup>. É muito importante ressaltar que a convivência com os grupos foi a maneira que encontrei para buscar cumprir os objetivos desta pesquisa, já descritos anteriormente.

As pessoas do Canal Motoboy foram escolhidas para a realização da pesquisa, entre tantas outras possibilidades que se apresentaram, pois, além de consentirem com a minha presença, em seus encontros, desde nosso primeiro contato pude observar, nessas pessoas, uma postura ativa para equilibrar as relações de poder que se estabeleciam entre o motoboy e a cidade. Com isso, não quero dizer que não poderia encontrar outro grupo com tais características, entretanto, a riqueza dessa convivência pareceu compor com os objetivos que havia traçado, pois me possibilitavam estar próximo do cotidiano da categoria, em São Paulo. Contudo, em um segundo momento, senti necessidade de retornar ao campo, para a complementação de alguns dados. Havia a necessidade de explorar mais alguns fatos, que pudessem fortalecer minha análise sobre as práticas cotidianas dos motoboys na cidade.

Com esse intuito voltei, em julho de 2010, à cidade de São Paulo, para tentar restabelecer o contato com os motoboys com que havia convivido, durante o ano de 2007, e com os quais vinha mantendo, até o momento, esparsos contatos telefônicos e diálogos via *e-mail*. Durante os dias em que busquei reencontrar essas pessoas, tarefa não muito simples, pois elas se encontravam em período de pausa de suas atividades conjuntas (mantinham reuniões todos os sábados pela manhã, antes mesmo de eu os conhecer), procurei igualmente contato com os motoboys da Motofarma, uma empresa que tem um número expressivo de profissionais trabalhando para ela, o que se constitui em uma de suas principais estratégias de negócio.

---

<sup>61</sup> Uso um nome fictício, pois foi o acordo que fiz com o representante da empresa que me permitiu o contato com os motoboys, em um ambiente externo a ela.

Consegui, nesse período de volta a campo, que durou duas semanas, reencontrar quatro integrantes do Canal Motoboy, dos nove com que convivi, em minha primeira estada no grupo, além de manter conversas com nove motoqueiros da Motofarma, que somente conheci nesta segunda fase do campo da pesquisa.

A finalidade dessas convivências foi observar as práticas cotidianas produzidas por esses profissionais para lidarem com as consequências do desenvolvimento do *meio técnico-científico-informacional* (SANTOS, 2005) e sua consequência para as cidades dos países subdesenvolvidos, o *espaço dividido* (SANTOS, 2004), que organizam seu local de trabalho (a cidade de São Paulo), interferindo no modo como devem viver nesse espaço.

Para o desenvolvimento desta pesquisa, realizei o trabalho de campo através de uma inserção etnográfica (SATO; SOUZA, 2001), com a produção de um diário de campo para documentar os fenômenos observados (ROCKWELL, 1987), nos momentos em que os motoboys se encontravam reunidos, ou em momentos quando me encontrava com algum deles, apenas.

No que se refere ao Canal Motoboy, muitas vezes encontrei-me com um ou outro membro do grupo fora do espaço das reuniões semanais. Um dos membros era estudante da filosofia da USP (Universidade de São Paulo) e morava no CRUSP (Conjunto Residencial da Universidade de São Paulo), assim como eu<sup>62</sup>. Foram muitos os encontros fortuitos e as visitas inesperadas, que ele me fez sempre que julgava ter algo importante para falar sobre o grupo. Sua crença e entusiasmo com o trabalho, unido com a proximidade de vizinhança, fizeram dele um informante privilegiado, personagem já descrito por alguns autores, em outras pesquisas etnográficas.

A descrição etnográfica, que surge da antropologia (TRIVIÑOS, 1987), com o estudo de povos primitivos, vem sendo amplamente empregada para estudos de antropologia urbana, no Brasil e em outros países<sup>63</sup>, é utilizada em pesquisas de Psicologia Social e do Trabalho (SATO, 1997) e busca uma imersão no cotidiano dos grupos, para conseguir uma *descrição densa* (GEERTZ, 1989), almejando documentar aquilo que não apareceria numa simples reunião, ou conversa, nem se encontra registrado em nenhum documento produzido pelo grupo: *documentar o não documentado* (ROCKWELL, 1986).

---

<sup>62</sup> Eu soube que o Neka era estudante de Filosofia da USP desde o nosso primeiro encontro, mas que ele também residia no CRUSP (Centro Residencial da Universidade de São Paulo), somente descobri depois de algumas semanas de participação nas reuniões semanais do grupo.

<sup>63</sup> Ver os estudos do NAU (Núcleo de Antropologia Urbana) da USP, dos quais destaco, neste trabalho, o livro *Na Metrópole*, conjunto de textos de vários autores organizados por José Guilherme C. Magnani & Lílian de Luca Torres, de 2008, publicado pelas editoras EDUSP e FAPESP, em conjunto.

Essa abordagem faz com que tanto pesquisador e pesquisado se observem mutuamente, pois define que ambos têm um papel ativo, na produção de conhecimento, que se daria por intermédio de um contato mais natural e espontâneo. De acordo com Magnani (2008), a antropologia busca as experiências humanas, pois quer conhecer os arranjos particulares dados de maneiras diferentes, pelos diferentes grupos para as questões mais comuns da humanidade. Isso coaduna esse método com o referencial teórico de Michel de Certeau, que igualmente procura os diferentes usos, ou seja, as diferentes maneiras de agir com as situações que se apresentam no cotidiano.

Nesse tipo de estudo, o objeto não se apresenta como algo dado, mas construído no processo de convivência entre o pesquisador e o grupo pesquisado. Os fenômenos não se constituem como dados que estão prontos para serem colhidos, mas sim de fatos, que se constroem na experiência cotidiana, na busca pelo desvelamento das *camadas do real* (ROCKWELL, 1986).

Dessa forma, tentei estar sempre atento ao conteúdo a que me era permitido ter acesso, nos encontros que mantive com os grupos, ou com alguns de seus membros, fora dele. Dediquei-me à compreensão das táticas e estratégias desenvolvidas pelos motoboys pesquisados, para lidar com acontecimentos que me eram narrados ou discutidos pelos motoqueiros. Relatei quase tudo em meu diário de campo, o que me permite hoje trazer algumas pequenas contribuições sobre o assunto pesquisado.

Além disso, nesta pesquisa, assumi a postura de estar no campo, proposta por Spink (2003), quer dizer, utilizo informações que foram coletadas das mais diversas maneiras, desde que me declarei estar estudando os motoboys. Todas as informações que obtive em conversas com amigos, amigos dos amigos, desconhecidos no trem, no ônibus, nas ruas, no CRUSP, bem como pesquisas na internet e conversas com ex-profissionais motoboys e motoboys de outras cidades, por onde viajei e viajo, se tornaram fonte de inspiração e reflexão que me ajudaram muito a compreender esse trabalho.

---

### 3.1 – CONHECENDO OS MOTOBOYS DO CANAL MOTOBOY

---

Fazer um trabalho como este me demandou mudar-me do interior para São Paulo – e isso foi uma grande aventura. Durante esse tempo, pude me encantar com as diversas maneiras que as pessoas encontravam para produzir trabalho, nas ruas da cidade. Quem nunca ouviu falar dos camelôs da cidade de São Paulo? Todavia, quem conhece os seguranças que garantem o funcionamento dessas atividades contra a

fiscalização da polícia e possíveis furtos? São homens que se posicionam estrategicamente e se comunicam via rádio, informando sobre o deslocamento de possíveis fiscalizações e assaltantes.

Outros trabalhadores que me chamaram muito a atenção foram os vendedores que habitam os vagões dos trens, entram como pessoas comuns e, quando as portas se fecham, sacam de suas bolsas os mais variados tipos de produtos e repetem frases divertidíssimas, para atrair o interesse de seus clientes. Dessas pessoas, duas foram as que mais me chamaram a atenção: uma dupla de tocadores de violão, que cantavam e ofereciam sua arte, durante os movimentos inesperados e bruscos gerados pelo caminho dos trilhos. Eles tocavam e cantavam, com imensa alegria, canções conhecidas e bordões engraçados de suas autorias. Devo dizer que, para mim e para alguns outros, eram motivo de muita diversão. Durante o campo desta pesquisa, ainda pude conhecer outro grupo de profissionais que atuam na cidade e que descreverei no quarto capítulo: os flanelinhas de motoboys.

Essa cidade se revelava aos meus olhos pequenos, porém curiosos e elásticos, uma grande tempestade de ideias para trabalhos de pesquisa: mais do que isso, uma enorme expressão da criatividade de milhões de pessoas que buscam sobreviver. Mas, e os motoboys, como chegar a eles?

Para um jovem pesquisador caipira, essa tarefa de se ligar a um grupo de profissionais, que tem como principal atividade o deslocamento na metrópole paulistana, não parecia nada fácil. Pensei em procurar alguma agência de motofrete<sup>64</sup>, algum sindicato ou organização representativa da categoria, entretanto, nos primeiros meses de minha estada na capital, não tomei nenhuma iniciativa mais efetiva: conversei com os inúmeros colegas, que vinha fazendo no campus universitário, minha nova morada, e com algumas pessoas que conhecia fortuitamente, em incursões casuais à cidade. Assim, cheguei a conseguir o telefone e o endereço de alguns profissionais, mas hesitava em ligar, titubeava em fazer uma visita. Não sei explicar corretamente, algo me dizia que não era o momento certo, que não seria o lugar para começar, não sei, não era nada que eu pudesse compreender com clareza.

Um dia, um grande professor, Francisco Antonio de Castro Lacaz, me enviou um e-mail com a informação que tinha recebido de seu amigo e pesquisador Eugênio Hatem Pacheli Diniz, de que haveria uma assembleia organizada por um grupo de motoboys envolvidos em um projeto artístico, mas que pareciam, também, estar preocupados com questões políticas da categoria. Convenci-me de que era importante

---

<sup>64</sup> É esta a denominação que a Prefeitura dá à categoria dos motoboys, na Lei nº 14.491, de 27 de julho de 2007.

saber o que estava se passando com aquele grupo, e estava convicto de que seria uma boa oportunidade para estabelecer alguns contatos.

Tive certa dificuldade para encontrar a Câmara dos Vereadores e depois para descobrir onde seria realizada a assembleia, uma vez que tinha imaginado que iria encontrar na rua, em frente ao local determinado, uma grande movimentação de motoqueiros, lutando por seus direitos e bradando hinos de reivindicação. No entanto, isso não passou de uma fantasia minha. Fui descobrir o local após perguntar para várias pessoas, das poucas que passavam por ali, ou que estavam em frente ao prédio, as quais julguei trabalharem lá.

Minha mãe sempre me dizia que minha avó não se cansava de repetir que “em São Paulo só não encontra o caminho quem não sabe ler ou quem não tem boca para perguntar”: placa não tinha, a única opção era perguntar. Encontrei um senhor, não muito simpático, que trabalhava na segurança da Câmara e que me apontou o lugar exato. Era um espaço aberto, um vão, não muito longe de onde estávamos. Fiquei um pouco decepcionado, ao constatar que havia poucas pessoas reunidas, e mais decepcionado ainda, quando eles decidiram começar a assembleia, pois já tinham esperado muito e não deveria chegar mais ninguém. Tinha elaborado a hipótese de que havia chegado cedo e de que muitas outras pessoas ainda iriam chegar, para “esquentar o clima”. Nada disso. Éramos somente nós mesmos, uns 20 “gatos pingados”.

Com o passar do tempo e com as falas que foram se sucedendo, meu julgamento sobre a importância do que estava acontecendo, assim como a respeito da importância de minha presença ali, foi mudando. Retomei a certeza de que tinha encontrado um grupo de pessoas que poderiam ser o elo entre minha vontade de pesquisar e a possibilidade de executar a pesquisa.

Na verdade, foi nesse dia, o primeiro registro em diário de campo de minha pesquisa sobre as práticas cotidianas dos motoboys na cidade de São Paulo. Foi ali que provei aquele gosto da liberdade, a liberdade daquele que se sentia de mãos atadas pelas contingências do entorno, daquele que se reconhecia sem uma rota de saída e que, naquele momento, sabe que, entre os diversos túneis possíveis de serem escolhidos, encontrou um que poderia o conduzir ao seu objetivo. Encontrei as primeiras pessoas que me acolheram como pesquisador e que, gentilmente, aceitaram a minha convivência.

Ao fim da assembleia, conversei com Neka, que presidia a reunião, como representante do Canal Motoboy; tinha partido desse grupo a organização do evento. Ele me recebeu muito bem e de maneira muito interessada. Contei sobre o que estava fazendo ali e quais eram os planos para minha pesquisa de Doutorado. Ele se mostrou



muito satisfeito com o fato de um pesquisador da USP se interessar pelo trabalho deles e me contou que também era vinculado a essa instituição, como aluno do curso de Filosofia. Fez-me várias perguntas e pude perceber do que tratam Sato (1997) e Rockweel (1986), ao aludirem à pouca assimetria entre sujeito e objeto, nas pesquisas de campo, isto é, fui amplamente investigado.

Perguntei a ele se o grupo se reunia para discutir seus projetos e quais eram estes. Ele me explicou rapidamente do que se tratava. Indaguei, na sequência, se poderia acompanhá-los nesses encontros – e ele aceitou prontamente. Informou-me que se reuniam todos os sábados pela manhã, no Centro Cultural São Paulo, e me deu o número de seu celular. Percebi nitidamente que estava diante de uma pessoa que tinha visto em mim alguma possibilidade de ajuda e que entendia minha presença ali como mais um passo dado rumo a algum lugar, que eu não tinha a menor ideia de onde era, porém, que pude descobrir, ao longo do tempo.

O Canal Motoboy consistia em um projeto artístico desenvolvido por um artista plástico espanhol, Antoni Abad, que criou um *site* na internet e desenvolveu trabalhos em alguns países do mundo, com grupos de pessoas. Ele trabalhou, por exemplo, com cadeirantes na Holanda, com ciganos na Espanha, entre outros. O artista fornecia celulares com capacidade de fotografar, filmar, gravar e ter acesso à internet, para que essas pessoas pudessem alimentar diariamente, com fatos de seus cotidianos, o *site* zexe.net.

Os aparelhos celulares e todos os custos que pudessem envolver a transmissão dos dados – filmagens, fotos e entrevistas – para o *site* na internet, eram custeados pelos patrocinadores do projeto artístico. A única exigência feita aos motoqueiros, pelo artista, era de que eles comparecessem às reuniões semanais para discutirem a experiência. Para garantir a frequência, no caso dos motoboys, ele pagava o valor da hora de trabalho, enquanto eles estivessem reunidos.

Sua empreitada não começou da noite para o dia. Abad fez algumas viagens ao Brasil, antes de dar início oficial às suas atividades. Ele conheceu primeiro o Ronaldo, que prestava serviços a uma amiga sua, uma artista plástica paulistana, e este trouxe para o projeto alguns de seus amigos motoboys. Segundo depoimentos dos próprios motoqueiros, muitos vieram interessados no celular, que ficaria com os membros do grupo, ao final do projeto artístico, caso eles não o abandonassem, antes do término. Além disso, alguns viam a possibilidade de ter alguma fama momentânea ou, como eles diziam, *pagar de gatinho*<sup>65</sup> nas entrevistas e aparições públicas que o grupo fazia.

---

<sup>65</sup> Expressão usada por alguns membros do grupo, para se referir àqueles que tiram proveito da exposição propiciada por algo, no caso destes, da exposição proporcionada pelo projeto artístico.

Minha presença e permanência no grupo foram discutidas na primeira reunião de que participei – uma semana depois de nosso primeiro encontro, na Câmara dos Vereadores de São Paulo – quando fui apresentado, pelo Neka, para todos os outros membros. Cada um me recebeu a sua maneira: a única coisa em comum era a curiosidade sobre o que eu estava fazendo ali. Alguns perguntaram abertamente quais eram as minhas intenções, assim como um sogro chato, enquanto outros, como tias sorradeiras, que fazem suas investigações aos poucos, como que tentando evitar denunciar sua enquete, esperavam por momentos em que estivéssemos sozinhos e pudessem começar uma conversa que ia, aos poucos, se transformando em um interrogatório. Apesar de todos demonstrarem interesse em descobrir do que se tratava minha presença, as maneiras como expressaram esse interesse foram muito singulares.

Respondi a todos que estava realizando uma pesquisa de Doutorado e que pretendia escrever sobre eles. Contei que pretendia conviver com o grupo, participando das reuniões semanais e de outros possíveis eventos. Fiz questão de que entendessem que eu não representava um anjo caído do céu para ajudá-los, pelo contrário, minha convivência junto ao grupo certamente me traria benefícios, já que me comprometi a realizar uma pesquisa etnográfica para a construção de meu Doutorado: uma experiência tão rica e o título conseguidos com este trabalho são fundamentais para criar a possibilidade de respostas a questões que há muito me acompanham e para a carreira acadêmica que escolhi. No entanto, para eles, não sabia como a minha presença poderia representar algum ganho. Disse que poderia me comprometer a ajudá-los com algumas atividades que o grupo se propusesse realizar e que acreditassem que eu pudesse contribuir de alguma forma. Agi dessa maneira, porque me questiono sobre o papel do pesquisador junto aos grupos que investigam. Quanto podemos efetivamente ajudar ou atrapalhar? Quanto “sugamos” e quanto devolvemos às pessoas? O quanto invejamos as pessoas? São questões que talvez soem sem importância para alguns pesquisadores, mas que me são caras.

Devidamente apresentado, comecei a participar semanalmente das reuniões, ainda sobre a vigência do projeto artístico, mas ele tinha um prazo para terminar. O *site* não saíria da rede, todavia, os auxílios para o seu abastecimento e o pagamento para que os motoboys se reunissem todos os finais de semana iriam acabar.

Alguns estavam convencidos de que seria o fim das reuniões, pois acreditavam que seus companheiros não demonstrariam interesse em continuar, mas gostariam que o grupo pudesse se transformar em alguma outra coisa: uma ONG ou uma associação ou, mesmo, um meio para gerar renda. Outros queriam parar com as atividades e não pensavam em nenhum futuro possível para o grupo, pelo menos, não com a presença

deles. Entretanto, alguns tinham muitas pretensões para o futuro do grupo que se formou em torno do projeto artístico, cada qual a sua maneira. Vi pessoas saírem e voltarem, outros simplesmente saírem e novas pessoas ingressarem. O grupo foi se transformando, ao longo do tempo.

Quando comecei a participar, alguns dos integrantes já não estavam mais frequentando o grupo por problemas pessoais, ou porque haviam perdido o interesse, depois que Antoni foi embora. O grupo, que inicialmente era composto por doze motoboys, tinha agora somente nove participantes. Além disso, contavam com a presença do Augusto e da Keila. O primeiro era um estudante da Antropologia da USP, que os acompanhava desde o começo; a segunda era uma psicóloga, amiga do Neka, que, assim como este, via um potencial empreendedor no grupo. Ambos deram contribuições importantes e eram reconhecidos por isso. Assim, quando também fui aceito, eles se referiam a nós como *os pesquisadores* e, no momento em que falavam sobre o grupo, em uma entrevista ou em palestras, mostravam-se orgulhosos por estarem sendo acompanhados por estudantes e profissionais interessados em seu trabalho.

Depois de mim, veio o Roberto, um estudante da Sociologia da USP, que queria fazer sua monografia de conclusão de curso sobre os motoboys. Ele sempre participou das reuniões em companhia de sua namorada, que, com o passar do tempo, contribuiu igualmente com o grupo, fazendo alguns pequenos trabalhos. Todos fomos muito bem recebidos.

Nossa presença era tida como algo positivo e importante, principalmente por aqueles que acreditavam – ou queriam acreditar – num futuro para o grupo. Talvez pela nossa vivência acadêmica, por nosso ideal social, ou por um simples desejo de continuarmos convivendo com aquelas pessoas, não sei bem, incentivávamos o prosseguimento das atividades de discussão e da produção coletiva de uma saída para o fim do projeto artístico, para o começo de um novo processo coletivo e para que aquilo tudo não se perdesse no ar. Em nossas conversas sem os motoqueiros, sabíamos – ou pensávamos saber – do enorme potencial transformador, para eles e para a categoria, de um grupo que se organizasse e pensasse os rumos da profissão.

Logo que comecei a frequentar as reuniões, soube que alguns membros estavam pensando em transformar o grupo em uma ONG. Por não saberem, exatamente, quais os procedimentos, buscando compreender o que isso realmente queria dizer e como poderia ser útil para o grupo, o Augusto chamou para a reunião um amigo que era presidente da ABONG (Associação Brasileira das ONGs). Ele fez uma palestra em um dos nossos encontros semanais e se colocou à disposição para maiores esclarecimentos.

Sabendo que o grupo estaria sem lugar para se reunir a partir de setembro, fiz o convite para que seu projeto coletivo fosse incubado dentro da Ação Educativa, na rua General Jardim, em São Paulo. Esse se tornaria o novo endereço do Canal Motoboy.

Além das reuniões, visitei a casa de alguns deles e fui com eles ao sindicato, conversar com seu dirigente, à quadra da Gaviões da Fiel comer feijoada, à exposição de motos, entre outras coisas. Depois de mais de seis meses junto ao grupo, tive que me mudar para Assis e passei a acompanhá-los à distância, com os relatos que o Neka me fazia por telefone, por e-mail, ou em poucos encontros que tivemos, depois da minha mudança.

Em julho de 2010, voltei às atividades de campo, com o intuito de confirmar alguns dados da pesquisa e, dessa forma, tornei a reencontrá-los. Na verdade, as reuniões estavam suspensas no mês de julho e só retornariam em agosto, o que me levou a ter que contatá-los individualmente. Como não dispunha do número do telefone de todos, tive, à medida que conseguia encontrar um deles, que pedir o telefone dos outros e, assim, consegui me reencontrar com o Neka, o Ronaldo, o Luís e a Andréa. O Beijo estava trabalhando como motorista de carros, o Djalma parece que trabalha para uma lavanderia, o Pato estava em um momento muito conturbado, com muitos compromissos, assim como a Adriana e o Edison, enquanto o Renato estava viajando.

Os encontros foram conversas marcadas em bares, lanchonetes, cafés e em suas casas. Foram momentos muito agradáveis, em que relembramos coisas passadas e falamos das perspectivas para o grupo. Conversamos, também, mais especificamente, sobre suas práticas cotidianas e as maneiras que eles encontram para realizá-las, na cidade.

---

### 3.2 – CONHECENDO OS MOTOBOYS DA MOTOFARMA

---

Ao regressar a São Paulo, em 2010, para tentar reencontrar os motoqueiros do Canal Motoboy, tive algumas dificuldades para falar com eles, de modo que, como havia tomado conhecimento, em meu Exame de Qualificação, da existência de uma farmácia, em São Paulo, que congregava quase trezentos motoboys, pensei que seria uma boa ideia ir até lá.

Em meu segundo dia na capital paulistana, acordei bem cedo e me dirigi até o local apontado pelo *site* da empresa. Lá chegando, pude notar, conforme apontava o *site*, que todas as lojas do grupo se concentravam na mesma avenida, uma ao lado da outra. Vi algumas motos paradas em frente às lojas e achei que aqueles motoqueiros

fossem seus motoboys. Ao perguntar a um deles, me respondeu que não trabalhava ali, mas sim em outro lugar. Fui, então, até outro motoqueiro, que me disse a mesma coisa. Depois de duas abordagens frustradas, decidi entrar em uma das lojas do grupo farmacêutico e perguntar onde ficavam os motoboys que trabalhavam ali, fazendo as entregas. Um simpático vendedor prontamente me respondeu que eles não permaneciam nas lojas, ficavam alocados na rua logo ao lado, isto é, na perpendicular à avenida onde nos encontrávamos. Pé na calçada: fui até lá.

Ao ir chegando ao local indicado, pude observar algumas pequenas aglomerações de motoqueiros e me aproximei da primeira. Fui-me apresentando e expondo os motivos que me traziam até ali. Havia uns quatro motoqueiros, nesse primeiro grupo, e um deles, em especial, se interessou pelo assunto e começou a conversar comigo. Em uma segunda conversa, dias depois, perguntei-lhe se deveria usar seu nome verdadeiro ou inventar algum outro, ao me referir a ele em meu trabalho: respondeu que queira ter outro nome, portanto, o chamarei aqui de Leão. Ele me contou, indicando o local com um movimento de cabeça, que trabalhava ali havia muitos anos e que, no início, aquele lugar era uma cooperativa de motoboys, que, com o tempo, começou a prestar serviços para a Motofarma, até que foi integrada por ela, de sorte que todos os seus cooperados passaram a ser empregados, com contratação formal, ou seja, com os direitos salvaguardados pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). O lugar era um sobrado de meia idade, com um enorme portão azul, todo fechado à frente e parecendo bem pequeno para congregar 300 motoboys.

Ao longo de nossa conversa, soube que ali trabalhavam por volta de 270 motoboys, que faziam entregas por toda a cidade de São Paulo e cidades adjacentes e que todas as manhãs, de segunda até sábado, passavam por ali para pegar suas entregas, que eles chamavam de “peças”, para saírem para o trabalho. Os motoqueiros eram divididos por setores, que variavam entre subdivisões de bairros de São Paulo, até cidades inteiras, no caso das pequenas vizinhas de São Paulo, as quais demandavam menos entregas. Sua fala era confiante e segura, fazia críticas a essa maneira de trabalhar e ao tipo de vínculo empregatício que mantinha ali, enumerando algumas desvantagens de fazer parte do quadro de funcionários de uma empresa, comparando à condição de cooperado. Criticou, ainda, os políticos e os representantes da categoria, referindo-se principalmente às medidas para organizar o trânsito tomadas pelos primeiros e à falta de combatividade e representação dos segundos.

Eu quis saber se ele achava que seria possível eu passar a frequentar o local, para continuar a conversar com mais motoqueiros e ele me disse que achava que não haveria problemas, mas que, para entrar no sobrado, eu precisaria falar com os responsáveis, e

me disse seus nomes. Além do portão azul que abria eletronicamente, o local era monitorado por câmaras de segurança, diante das quais os motoqueiros tinham que tirar seus capacetes, para poderem entrar. Pediu-me licença e saiu para trabalhar. Foi nesse momento que conheci a Andréa.

Quando abordei o Leão, ele estava tomando café da manhã com mais três motoqueiros, na Andréa, uma ex-funcionária de uma das lojas da Motofarma e agora vendedora, que tinha como negócio algo muito parecido com o que chamamos de padaria, quando pensamos nos serviços oferecidos; obviamente ela não fazia pães ali. Ela trazia, em seu carro, para a frente do local onde ficavam os motoqueiros, sanduíches, salgados, chocolate quente, pingado, café, sucos e refrigerantes, que eram todos consumidos no período da manhã, o momento de maior frequência de motos no local, devido à organização do trabalho da empresa. Essa simpática e jovem senhora tinha sido empregada da mesma empresa onde trabalhavam os motoqueiros e, ao sair de seu emprego, decidira montar seu próprio negócio e cuidar dos “meninos”, sua forma carinhosa de tratar os motoboys.

Ela já estava ali fazia alguns anos e tinha muitas histórias interessantes para contar sobre a sua convivência com os motoqueiros e as histórias que escutava deles. Muitas vezes, ela era a amiga, a conselheira sentimental, o carinho diário que esses motoboys encontravam, diante de seu local de trabalho. Contou-me que sua filha havia adoecido há algum tempo e precisava tomar muitos remédios caros para o tratamento, mas que, nesse momento, os motoqueiros, ao saberem de sua situação, faziam toda semana “uma vaquinha” de aproximadamente R\$ 500,00, para ajudá-la a comprar os remédios. Disse-me que, se não fosse por eles, não saberia como iria conseguir arcar com os custos do tratamento de sua filha. Andréa me recebeu muito bem e me ajudou a conversar com os motoqueiros, chegando mesmo a chamar alguns, para que ficassem ali comigo conversando. Ela facilitou, já no primeiro dia, o meu contato com os responsáveis pelo local, pois pediu a um dos motoboys que o chamasse para fora do sobrado, a fim de que eu pudesse conversar com ele e contar os motivos de estar ali.

Enquanto o responsável não vinha me receber, segui conversando com a Andréa e com os motoqueiros que ali iam chegando, para lancharem, e, já nesse primeiro dia, pude perceber que uma convivência com os motoboys que trabalhavam ali, mesmo que curta, em função do curto tempo de que eu dispunha para ficar em São Paulo, seria muito rica e proveitosa para os objetivos deste trabalho. Com a vinda do responsável até mim, pude contar-lhe quem eu era e quais as minhas intenções. Ele foi muito acolhedor e se mostrou simpático aos meus interesses; todavia, revelou-me que a permissão somente poderia ser concedida por uma decisão em conjunto com o outro responsável.

Pedi meu telefone e me disse que ligaria mais tarde. Despedimo-nos e eu voltei para junto de outros motoqueiros, que tomavam seus cafés na Andréa.

Lá me conservei por toda a manhã, conversando com ela e com os motoqueiros que por ali passavam. Entrei em contato com muitas informações importantes e pude ter uma primeira aproximação com a lógica de funcionamento do lugar. Pude perceber que não precisaria entrar no sobrado para conseguir conversar com os motoqueiros, porque muitos vinham até a Andréa e, dentre eles, muitos se dispunham a conversar. Algumas conversas eram mais longas e sobre coisas importantes de seus cotidianos, ao passo que outras eram mais curtas e a respeito dos mais variados tipos de coisas. Nesse primeiro dia, após ter uma longa e proveitosa conversa com Leão, o Bombeiro e o Léo, tive que ir embora, já que tinha agendado um encontro com o Neka do Canal, logo após o almoço. Despedi-me da Andréa e parti.

Passado um dia da minha visita à Motofarma, o responsável pelo local ainda não havia entrado em contato comigo, para confirmar se eu poderia ou não passar a frequentar o local, para estar com os motoqueiros. Decidi voltar à Motofarma e falar pessoalmente com ele, para ver o que iria me responder. Ao chegar lá, pela segunda vez, fui muito bem recebido pela Andréa e por alguns dos motoqueiros com que eu tinha tido contato, no primeiro dia; antes de conversar com o responsável, pude estar com outros motoboys que tomavam seus cafés na Andréa. Ela pediu para que avisassem lá dentro que eu estava ali e que eu queria falar com o Rodolfo<sup>66</sup>. Ele, rapidamente apareceu no portão e me perguntou o que era exatamente o que eu queria. Temendo que entrar no sobrado fosse algo que não pudesse acontecer, por questões de segurança da empresa, e diante do fato de que, se ao menos, não se incomodassem com minha presença diária, na frente do prédio, pois isso já seria um grande ganho para mim, disse-lhe que gostaria do consentimento da empresa para que eu pudesse ficar ali fora, junto a Andréa, para conversar com os motoqueiros que se dispusessem a falar comigo sobre seu trabalho na cidade. Percebi que ele se aliviou e prontamente garantiu que não haveria o menor problema quanto a isso. Agradei-lhe muito pela compreensão e pela ajuda e nos despedimos.

A partir desse momento, passei a frequentar, durante todas as manhãs da minha curta estada em São Paulo, a frente do prédio da Motofarma, na companhia da Andréa e dos motoqueiros que por lá passavam todos dias, para tomar seu café da manhã ou reforçar o que já tinham tomado em casa, a fim de dar conta da jornada que se seguiria quando retirassem suas entregas. Daquele lugar, pude perceber um clima de muitas

---

<sup>66</sup> Nome fictício dado ao responsável pelo local, que tratou comigo a possibilidade de minha permanência lá.

brincadeiras, gozações, piadas e solidariedade, que imperava entre os motoqueiros e que se confirmava em suas histórias. Estas também davam lugar a acontecimentos desagradáveis entre eles, como pequenas discussões e desconfianças, como em qualquer outro local de trabalho que eu já tenha frequentado. Notei, igualmente, que quase todos ali se tratavam e reconheciam os outros motoboys da cidade através de seus apelidos, visto que os nomes, muitas vezes, eram ignorados em seu cotidiano. Em minha permanência por lá, fui muito bem tratado por todos os motoqueiros, mas estabeleci uma convivência maior com nove deles: Léo, Marcelo, Hélio, Bombeiro, Café, Agrela, Eduardo, Leão e Deco<sup>67</sup>. Em nossas conversas, perguntei a eles se gostariam de ser apresentados em minha pesquisa com seu nomes verdadeiros, ou se prefeririam ser tratados por outros nomes. Todos, menos Leão e Deco, preferiram que eu falasse deles pelas denominações usuais com as quais os conheci.

---

<sup>67</sup> Os dois últimos nomes são fictícios, atendendo ao pedido dessas pessoas, que preferiram fazer parte da pesquisa com outros nomes.



---

## CAPÍTULO 4 – OS MOTOBOYS, A CIDADE E AS PRÁTICAS COTIDIANAS: ENTRE AS CONTINGÊNCIAS DO ESPAÇO E AS TÁTICAS E ESTRATÉGIAS

---

---

### 4.1 – COMO O CANAL MOTOBOY E OS MOTOQUEIROS DA MOTOFARMA CONTAM A HISTÓRIA DOS MOTOBOYS

---

Poder descrever como os motoboys com quem convivi, durante esta pesquisa, contam a sua história é muito importante para o meu trabalho, pois se liga ao objetivo de conhecer a relação desses profissionais com a cidade de São Paulo, possibilitando-me uma melhor compreensão de como essas pessoas relatam o contexto em que se encontram trabalhando, hoje; e também como veio se desenvolvendo, ao longo dos anos sua relação com a cidade, explicitando a influência de outros tempos em suas práticas cotidianas. Pude, assim, junto com esses motoqueiros, resgatar as maneiras como a categoria criou uma nova possibilidade de ação, no espaço da metrópole paulistana. Nessa história, revelam-se movimentos táticos e estratégicos dos motoboys no espaço, e suas tentativas para restabelecer um certo equilíbrio em suas relações com a metrópole.

Os fatos que narrarei aqui nem de longe podem ser comparados à busca por uma construção da história da categoria, na cidade de São Paulo: eles são o que consegui coletar em meu campo de pesquisa e que me possibilitaram uma descrição da visão dos motoboys sobre o surgimento e o desenvolvimento de sua profissão. Isso não reduz a importância social desta descrição, pois se trata do resgate da memória de profissionais sobre a fundação de sua categoria. Meu objetivo, portanto, com este texto, é entender as maneiras como eles contam suas histórias, e os acontecimentos que lhes permitem fazer uma leitura de suas realidades e projetarem algumas perspectivas. Além disso, é tentar enxergar, na enunciação dos fatos, as marcas de uso dos instrumentos escolhidos no campo das práticas que foram se configurando ao longo de suas vidas como motoboys.

Ao contarem a história da profissão, na cidade, esses motoqueiros evidenciam os fatos que acreditam compor os motivos para o início da profissão e explicitam o conflito que marca suas relações com esse espaço urbano. A fala de Eduardo é muito significativa a esse respeito:

*A cidade, o país foi crescendo de maneira muito desordenada e hoje eles precisam da gente, precisam que a gente faça as*

*coisas chegarem, o dinheiro chegar, tudo isso; mas o quê nos dão em troca? Eles pagam periculosidade? Não pagam. Isto aqui não é vida, é sobrevivência. Você sabe como motoqueiro aposenta? O nosso colega aqui se aposentou, tá aleijado. Não consegue se aposentar como motoqueiro com o piso da categoria. Pra aposentar como invalidez vai ganhar um salário mínimo; como ele vai fazer? Ninguém quer saber dele agora...Agora ele é o patinho feio...As pessoas alimentam os novinhos, os bonitinhos, é isso o que as pessoas querem; ninguém quer alimentar o patinho feio... É a lei da natureza? (Diário de Campo – dia 24/07/2010).<sup>68</sup>*

Na maneira como Eduardo nos conta os motivos do surgimento do motoboy na cidade, podemos notar muitas coisas sobre como a história da relação desses profissionais com São Paulo. Primeiro, ele explica que o surgimento da categoria está relacionado a um crescimento desordenado do país e da cidade, o que se coaduna com parte do que nos aponta Singer (1995) sobre a forma tardia como a cidade começa a construir seus Planos Diretores. Mostra, em seguida, a necessidade de fluxo dessa metrópole – o que se liga às teorias de Santos (2005) – e como ela é suprida pelos motoboys, que, no entanto, não encontram o reconhecimento que julgam merecer de sua parte.

Ele evidencia, também, a forma perversa como a cidade lida com esses profissionais: a cidade cresceu desordenadamente, mal planejada e por isso precisa deles; todavia, não lhes retribui, devidamente, à altura da importância de suas atividades nesse espaço. São Paulo se beneficiaria com sua juventude e habilidades, enquanto eles são capazes de mantê-la funcionando. Porém, se acontece algo – e geralmente isso é uma acidente fatal ou com sequelas significativas à mobilidade dos trabalhadores – eles não podem mais realizar suas atividades, e a cidade não mais os reconhece como pessoas.

Não há muita precisão nem muita certeza sobre a data de início das atividades de entrega com motos. O que se sabe é que, desde 1977, já havia motoqueiros que trabalhavam em Xispas<sup>69</sup>, com baús de metal, para uma instituição bancária da cidade. Segundo Agrela e Marcelo, motoboys há 30 e 28 anos respectivamente, esses profissionais que começaram a trabalhar para um único Banco da cidade foram, no início, imitados por outras instituições bancárias. Entretanto, esses primeiros motoboys eram trabalhadores que faziam parte do quadro profissional da empresa e tinham todos os direitos trabalhistas, como qualquer outro funcionário do Banco.

<sup>68</sup> Diário de Campo é a forma que escolhi aqui para citar os dados que registrei em meu diário de campo de pesquisa, já referido no Capítulo 3.

<sup>69</sup> Tipo de motoneta, produzida pela fábrica da Lambretta, no Brasil, na década de 70. Fruto de um projeto inteiramente nacional, era um intermediário entre as tradicionais lambrettas e as motocicletas. Possuía estepe, como as lambrettas, mas não toda a lataria, apresentando o tanque de gasolina como continuação horizontal do banco (contínuo, para duas pessoas), assim como as atuais motocicletas.

Sua atividade diária se baseava no transporte de cheques, para que fossem compensados em suas agências de origem, e na entrega de documentos. Segundo esses motoqueiros, isso ocorria porque as agências bancárias ainda não contavam com um sistema informatizado e o trânsito da cidade já era marcado por congestionamentos desde então. Informações que congluem com os dados apresentados por Pochmann (2005) e por Oliva (2004), sobre os problemas enfrentados pela cidade, apostando em um modelo de transporte automobilístico. Além disso, esse fato nos evidencia um surgimento dos motoboys na cidade ligado ao *circuito superior* de que nos fala Santos (2004), o que não os configura como sendo uma atividade de tal circuito, como mostramos no primeiro capítulo, pois, apesar de nascer dentro desse circuito, foi se configurando ao longo da história da profissão como uma atividade do *circuito inferior*, por que se baseia no trabalho intensivo, utilizando-se, criativamente, de um instrumento tecnológico, a moto, e não possibilitando acúmulo de dinheiro a seus integrantes.

Não são todos os motoqueiros que têm conhecimento de que sua profissão tem uma história tão longa, apesar de alguns admitirem ter escutado boatos de que profissão teria começado na década de oitenta, por volta dos anos 1982/83. Muitos desconhecem que a profissão tenha uma origem mais remota que esta na cidade.

Os motoqueiros do Canal, por exemplo, afirmam ter escutado histórias sobre o começo da profissão no final da década de 70, mas não se lembravam onde e não tinham certeza da veracidade desse fato. O que eles sabem e o que afirmam é que, por volta de 1982, existiam motoqueiros trabalhando para empresas, fazendo pequenas entregas. Eram trabalhadores bem remunerados, que adoravam motos e encontraram nessa paixão, uma maneira de trabalhar e produzir renda. Aproveitei um momento de descontração antes da reunião do grupo para perguntar sobre a origem da categoria na cidade para Ronaldo, Luiz e Pato: todos afirmaram que trabalhar na década de oitenta era muito melhor, e Luiz completou:

*Havia poucos motoboys...Uns 5 ou 10 mil, mais ou menos.(o grupo parece ter consentido com a sua estimativa. Ronaldo disse: Era bem melhor trabalhar naquela época, eram poucas pessoas trabalhando, os salários eram bem melhores e quase todos trabalhavam registrado. Pato interveio e disse: Neginho tinha duas motos: uma CG para trabalhar e uma mais possante para viajar com a gatinha. Depois, o grupo entrou numa discussão sobre a proibição, que ainda havia, de circular no corredor: era preciso ter cuidado para não ser multado, o troço não podia ser tão escancarado (se referindo a rodar no corredor, ou seja, andar com as motos no espaço que se forma entre os carros), disse Luiz. (Diário de Campo – dia 28/07/2007)*

Afirmam que a maioria dos trabalhadores dessa época era contratada pelas empresas em que trabalhavam, tinham seus direitos trabalhistas respeitados e podiam esperar uma aposentadoria no final da carreira, como também o descanso semanal remunerado, férias e décimo terceiro salário. Não eram registrados como motoboys, já que a profissão não existia oficialmente<sup>70</sup>. Além disso, a boa remuneração, acima citada, lhes propiciava cultivar a paixão pelas duas rodas. Alguns chegavam a possuir dois tipos de moto: uma, geralmente, de 125 cilindradas, para o trabalho, e outra muito mais potente, de 400, 600, 900 cilindradas ou mais, para viajar, ou passear a lazer nos finais de semana. Um dia me disseram que sua situação era tão melhor no passado, que alguns desses profissionais moravam em bairros bons da capital como, por exemplo, o Jardins, uma bairro de classe média alta da cidade de São Paulo.

Durante a década de 80, o número de pessoas que se dedicavam a esse tipo de atividade no município era reduzido: entre cinco a dez mil mototrabalhadores<sup>71</sup>. Estes eram conhecidos como mensageiros ou *courriers*<sup>72</sup>, como alguns dos motoboys mais antigos gostam de ser chamados até hoje<sup>73</sup>. Ainda nessa década, segundo o Marcelo, os motoqueiros que trabalhavam para os bancos foram terceirizados e, mais tarde, com o advento da informatização aos processo bancários, deixaram de realizar serviços internos do banco, passando a funcionar como um tipo de serviço oferecido pelos bancos aos seu clientes: entrega de cheques, transporte de valores entre outras coisas. Eles deixaram de ser funcionários, foram terceirizados, e viraram uma estratégia de negócios para os bancos, ou seja, transformaram-se em instrumento de prestação de serviços pelo banco aos seus clientes e, por consequência, em uma forma de atrair mais clientes, pois, através dos motoboys, os bancos podiam oferecer mais conforto a eles: os motoboys representavam uma ampliação nas possibilidades de lucro dos bancos. Tal fato se repete em outras organizações hoje em dia, como a Motofarma, que tem nos motoboys sua principal estratégia de vendas, e que, apesar de os medicamentos serem vendidos pela internet ou pelo telefone, quem materializa a venda, promovendo o deslocamento da mercadoria, são os motoboys. Isso agrega comodidade e conforto ao produto vendido, aumentando sua procura e, conseqüentemente, as vendas e o lucro dessas organizações.

Na década de 80, com um número ainda pequeno de profissionais atuando, os motoqueiros tinham sempre muito trabalho, eram profissionais especializados em

---

<sup>70</sup> Isso já mudou, porque, em 29 de julho de 2009, o Presidente Luís Inácio Lula da Silva aprovou a Lei nº 12.009, que reconhece as profissões de mototaxi e motoboy, no país.

<sup>71</sup> Número estimado pelos motoboys do Canal.

<sup>72</sup> *Courrier* é a palavra francesa para Correio, que foi utilizada para denominar os motoboys, principalmente no início das atividades desses trabalhadores, na cidade de São Paulo.

<sup>73</sup> Sobre a não identificação de alguns motoqueiros com a identidade de motoboy, faremos uma análise mais aprofundada ainda neste capítulo.

entregas rápidas e eram muito valorizados por isso. O fato de serem poucas as pessoas que prestavam esse tipo de serviço, no começo da categoria, também contribuía para uma certa invisibilidade, já que sua presença não era tão sentida no trânsito da capital. Essa invisibilidade era importante, pois o modo de realização desse tipo de trabalho era ilegal<sup>74</sup>; o artigo 56 do Código Nacional de Trânsito impedia a circulação no espaço que se forma entre os veículos engarrafados ou em movimento, conhecido vulgarmente por *corredor*.

A profissão de motoboy surge, dentre outras coisas, de um desrespeito a uma lei de trânsito. É fato, no entanto, que muitos motociclistas que usavam as ruas somente para se locomover e não para trabalhar, também não respeitavam essa determinação, mas as coisas eram feitas de maneira menos explícita: havia um certo medo de que a polícia registrasse a ocorrência e que os infratores fossem penalizados pela manobra ilegal.

Ainda na década de oitenta, por volta de 1986/7, surgem as primeiras empresas que terceirizavam o trabalho de mensageiro. Elas eram, na sua maioria, empresas dirigidas por motoboys, que começavam a explorar o trabalho de outros motoqueiros. Apesar da terceirização ainda não estar legalizada no país<sup>75</sup>, isso já se praticava. Segundo Marcelo, é nesse momento, também, que os Bancos da cidade passam a terceirizar a atividade de entregas sobre motos, fazendo que os motoqueiros que faziam parte do quadro de funcionários da empresa fossem demitidos para se empregarem em agências de entrega sobre motos, que prestariam serviços a essas instituições bancárias.

*Mais ou menos no meio da década de oitenta, os motoqueiros dos bancos foram terceirizados. O antigo dono do banco<sup>76</sup>, não deixava isto acontecer. Ele trabalhava à moda antiga, sabe? Mas aí ele ficou velho e seu filho assumiu... as coisas mudaram e os motoqueiros foram pra rua. (Diário de Campo – dia 24/07/2010).*

Se a década de oitenta se mostra como o momento do começo da precarização da atividade é, também, o momento em que se inicia a afirmação da categoria, na cidade, pois é só na década seguinte que a atividade ganha notoriedade nos mais diversos âmbitos. Quem não se lembra do “Maníaco do Parque”, que aterrorizou a sociedade brasileira, em 1998? Aquele homem que se passava por fotógrafo e levava as meninas para um Parque onde elas acreditavam estar indo tirar fotos, mas na verdade ali

<sup>74</sup> Ainda na década de 1980, o **modo** de realização desse tipo de trabalho era ilegal, e não o trabalho em si, pois a possibilidade de se realizar legalmente a atividade de entregas com motocicletas existe desde 11 de julho de 1969, devido ao artigo 66 da lei nº 7.329.

<sup>75</sup> Tal fato só viria a ocorrer no Brasil com a Constituição de 1988.

<sup>76</sup> Trata-se da mesma instituição bancária onde teria começado a profissão de motoboy, na cidade de São Paulo, cujo nome não identificaremos.

eram estupradas, torturadas, roubadas e mortas. Pois é, infelizmente, para os mensageiros, no dia-a-dia, o criminoso era o “motoboy Francisco de Assis Pereira”. Esse fato colaborou negativamente para a imagem da categoria, aumentando o preconceito das pessoas diante da figura do motoboy, principalmente, devido à forma sensacionalista que muitos meios de comunicação exploraram o acontecimento. Teria sido muito melhor se algum desses profissionais se destacasse como um herói e ocupasse o horário nobre do telejornalismo brasileiro, por ter salvado uma vida, uma criança perdida ou algo assim, embora, caso isso ocorresse não teria tanto espaço no horário nobre: as tragédias e desgraças parecem vender mais anúncios. A atenção da sociedade recaiu sobre a profissão – que estava se afirmando no país – de uma forma completamente negativa.

Para além dessas consequências já importantes, o caso do “Maníaco do Parque” trouxe uma outra situação crucial para os motoqueiros. Alguns deles acreditam que é a partir desse momento que a denominação motoboy para as pessoas que realizavam serviços sobre moto se massifica, pois foi este o nome escolhido pela mídia para a “profissão” de Francisco. Sentem que é principalmente nesse momento que tanto a sociedade quanto os próprios motoqueiros começam a utilizar tal denominação, que já nasce carregada de preconceitos. Neka protesta:

*[...] a população colocou tudo no mesmo saco, os antigos mensageiros e os novos motoboys passaram a ser uma coisa só para os olhos da sociedade, e não são. (Diário de Campo – dia 25/0702/2007).*

Os motoqueiros mais antigos conseguem perceber os problemas gerados pelo novo nome, pois gostariam de ser chamados, ainda, de mensageiros ou *courriers*; afinal: como se identificar com um anti-herói? Como solidificar a identidade de uma categoria sobre referências a valores tão negativos em nossa sociedade como o assassinato, o roubo e o estupro? Talvez por isso insistam tanto em serem chamados da forma antiga. Para eles, há uma enorme diferença entre os antigos mensageiros e os atuais motoboys. Os primeiros são motoqueiros, apaixonados por moto e pela vida, que encontraram nessa paixão uma especialidade que muito interessava ao sistema produtivo na época: a habilidade de transitar rapidamente pela cidade, transportando objetos pequenos, porém importantes ou fundamentais à produção e à economia. Os segundos são pessoas que não encontraram seu lugar no mercado de trabalho formal e que, por acaso, sabiam andar de moto, ou foram aprender para trabalhar. Viram, por conseguinte, nessa possibilidade, uma maneira de gerar renda e ingressaram nesse tipo de atividade, esperando que fosse algo provisório e lucrativo.

A remuneração conseguida por alguns motoboys no final do mês foi e é – hoje menos do que ontem –, para uma faixa da população trabalhadora, um atrativo. Uma ilusão de ganhar dinheiro sem patrão<sup>77</sup>, sem horário fixo de trabalho, sem lugar fixo, podendo transitar na cidade, conhecer muita gente: tudo parece muito atraente para quem não conhece, de fato, o que é o trabalho do motoboy<sup>78</sup>. Quando digo isso, não estou me referindo somente aos riscos da alta velocidade no trânsito, isso até atrai alguns deles, mas à toda falta de direitos trabalhistas e previdenciários, que atinge a maioria dos motoqueiros, bem como ao fato de arcar com todos os custos: combustível, troca de óleo, pneus, engrenagens e possíveis danos em acidentes que podem custar muito caro materialmente. A maior parte deles arca com todos os custos dos reparos, revisões e abastecimentos e, se precisarem ficar de repouso ou imobilizados, não recebem nada por isso. Desse modo, os ganhos, que podem até parecer bons para alguns, não o são, de fato, diante dos gastos que se deve ter para continuar trabalhando. O que nos fala Eduardo sobre esse assunto nos ajuda a entender melhor algumas coisas da relação dos motoqueiros com as contingências da cidade e seu mercado de trabalho:

*Você acha que, se os caras tivessem um emprego na fábrica, ganhando o que ganha aqui, eles iam continuar na rua com risco de ser assaltado e de acabar aleijado? Eu não concordo com essa história de que motoboy não consegue voltar pra dentro de uma empresa porque se sente preso, porque tem patrão controlando horário, essas coisas. Os caras voltam pra rua porque não têm instrução. Um cara que tem quarta série, você acha que vai ganhar quanto nesta cidade? De moto, o cara trabalha aqui e ali, faz uns bicos e consegue ganhar bem. É muito fácil trabalhar de moto. O cara compra uma moto, põe na rua e começa a trabalhar, entendeu? (Diário de Campo – dia 24/07/2010).*

O relato de Paulo, um motoboy que teve uma pequena participação junto ao grupo de motoboys que acompanhei, é, também, muito esclarecedor sobre o tema. Ele me contou que rodava mais de quatrocentos quilômetros por há alguns anos atrás e que, hoje, mudou de trabalho e está em uma agência, sem ter registro em carteira, entregando talões de cheques. Recebe R\$ 0,60 por cada talão que entrega e nada mais, ou seja, com esse dinheiro deve abastecer a moto e arcar com todos os outros custos que tiver.

<sup>77</sup> Alguns motoboys trabalham sem estar vinculados a alguma empresa do setor. Têm seus próprios clientes e recebem seus pedidos pelo celular ou na própria casa.

<sup>78</sup> Castro (2004), em sua Dissertação de mestrado, mostra que esse tipo de interesse pela profissão de mototaxi, também aparece como um dado importante para que as pessoas se sentissem atraídas para fazer esse tipo de escolha profissional e para afirmar um certo tipo de satisfação com a profissão. Seguindo o referencial dejouriano, analisou que isso se devia a uma defesa, uma estratégia psíquica estruturada contra o sofrimento vivido por esses profissionais, diante das dificuldades do trabalho e da possibilidade de encontrar outro tipo de atividade ou emprego.

Muitos dos novos motoboys são jovens em busca de uma primeira experiência no mercado de trabalho, enfrentando as dificuldades dessa empreitada, em um país onde os índices de desemprego são muito grandes e as exigências para buscar uma vaga no mercado formal se tornam, por vezes, abusivas ou incoerentes; uma delas é a experiência profissional, que exclui a possibilidade do primeiro emprego de muitos. Desse modo, a profissão de motoboy se apresentou como uma alternativa para muitas pessoas desempregadas e sem renda. Essa relação entre o contexto de aumento do desemprego e a grande procura pelo serviço de motoboys conglui com o que Diniz (2004) e Moraes (2008) afirmam ser um dos fatores responsáveis por aumentar o número de profissionais na área: o alto grau de empregabilidade da categoria.

Os trabalhadores que atuam hoje como motoboy, na cidade de São Paulo, possuem os mais diversos níveis de formação escolar, indo do primeiro grau incompleto até o superior completo. Há também pessoas mais velhas, que foram expulsas do mercado de trabalho formal e não encontram mais colocação, por pertencerem ao grupo que Singer (1988) denomina desempregados estruturais<sup>79</sup> ou por estarem com mais de quarenta anos, idade considerada, por muitas empresas, avançada demais para que as pessoas se reinsiram no mercado de trabalho.

Esse segundo grupo de motoqueiros surge em meados da década de 90 e é o responsável por um verdadeiro *boom* no número de pessoas que se valem da moto para trabalhar em São Paulo. Por volta de 1994/6, os motoboys chegam a somar, aproximadamente, 30.000 trabalhadores<sup>80</sup>. Um crescimento tão significativo – já que eram, aproximadamente, no final da década de 80, entre 5.000 e 10.000<sup>81</sup> – logo aumentou com o fator “Maníaco do Parque” e elevou as atenções para o grupo de motoqueiros, que crescia nas ruas da cidade, andando cada vez mais rápido e realizando, cada vez mais, movimentos arriscados e se acidentando.

Encontramos, em Pochmann (2001), uma análise semelhante à descrição do contexto feita pelos motoboys do Canal para a cidade de São Paulo. O autor assinala a crise do trabalho, levando ao aumento do desemprego depois da Reestruturação Produtiva, que vem acompanhada da disseminação das políticas neoliberais, no mundo, na década de 70, atingindo o Brasil, efetivamente no final da década de 80. Na análise

---

<sup>79</sup> Esse termo é usado pelo autor para designar aqueles trabalhadores que, devido ao avanço tecnológico, viram sua profissão ser banida do sistema produtivo e por isso se tornam sem serventia para o mesmo.

<sup>80</sup> Esse dado me chamou muito a atenção, pois, em minha Dissertação de Mestrado, pude constatar que, nessa mesma época, surge e se intensifica rapidamente o serviço de mototaxi na cidade de Assis, no interior do Estado de São Paulo. Nessa pesquisa, relacionei o surgimento da atividade com os reflexos da Terceira Revolução Industrial, iniciada no país na década de 1980 e que se efetiva na década seguinte (ANTUNES, 2000). Além disso, pude averiguar que os mototaxistas surgem, no Brasil, na década de 90.

<sup>81</sup> Esses números foram estimados pelos motoboys do grupo, por suas lembranças da época em questão, e registrados em nosso Diário de Campo. Alguns deles se encontram, também, em um breve histórico da categoria, que foi escrito pelo grupo e publicado em seu *site* na internet: [www.zexe.net](http://www.zexe.net).



que faz sobre a oferta de trabalho na cidade, no período que vai da década de 80 à década de 90, mostra que houve uma enorme elevação dos índices de desemprego, mas que, a partir de 1990, a quantidade de pessoas sem emprego e procurando um posto de trabalho ganhou forte relevância, sem paralelo na cidade desde 1929 (POCHMANN,p.129, 130). Ele conclui afirmando que não há estratos sociais imunes ao desemprego; não sendo a escolaridade, ao contrário do que se pudesse pensar, algo que salve qualquer um desse contexto. No que tange à geração de postos de trabalhos, ressalta o aumento de quase 110% dos trabalhos precários, em grande parte vinculados à estratégia de sobrevivência (POCHMANN,2001,p. 127).

Em 1997, o então Presidente Fernando Henrique Cardoso, através de um veto ao artigo 56 do Código Nacional de Trânsito, autoriza que as motos transitem entre os carros, ou seja, legaliza a atitude dos motoqueiros de circularem nos corredores formados entre os carros que se encontrem parados ou em movimento. Há, entre os motoqueiros, quem diga que o ex-Presidente teria feito isso devido a uma suposta crise vivida pelo setor fabricante de ciclomotores no país, o que evidenciaria a proximidade e a interferência do *circuito superior*, do qual falamos no Capítulo 1, na direção das políticas do Estado, como nos propõe Santos (2004). Se é verdade, ou não, o que vimos foi um crescimento significativo da frota de motocicletas licenciadas na cidade de São Paulo, que, como nos aponta Silva (2009), teve um aumento de 305% no período entre 2000 e 2008, chegando ao número de 750.000 motos em 2009.

De qualquer forma, se pensarmos no que salienta Santos (2005) sobre a necessidade de fluxo nas metrópoles como São Paulo, compreenderemos que não somente as empresas, mas toda a economia da cidade tem grande interesse na manutenção do serviço de motoboy. Isso nos leva a pensar que essa medida – que em um primeiro momento passa despercebida e hoje ressurgiu com grande destaque na mídia – teria sido fruto de algum lobby ou de alguns lobbys extremamente fortes, dadas as consequências assumidas nessa atitude: todo o aumento de acidentes e mortes, bem como seus custos para os cofres públicos<sup>82</sup>. Se, aos nossos olhos, isso parece algo complicado, preservar interesses econômicos a despeito de vidas humanas, para os motoboys isso significou a possibilidade de continuarem trabalhando sem estar cotidianamente infringindo uma regra de trânsito.

---

<sup>82</sup> Sobre o veto do artigo 56 do Código Nacional de Trânsito pelo ex-Presidente FHC e a incompreensão atual dessa medida, por especialistas de trânsito e pela sociedade, ver [http://www.webmotors.com.br/wmpublicador/Colunista2\\_conteudo.vxlpub?hmid=42070](http://www.webmotors.com.br/wmpublicador/Colunista2_conteudo.vxlpub?hmid=42070), uma reportagem de Joel Leite, publicada em 05 mai. 09; ver também “Mortoboys”, uma reportagem intrigante e cáustica publicada em 24 jan. 2008, por Hélio Schwartzman, na página <http://www1.folha.uol.com.br/folha/pensata/helioschwartzman/ult510u366251.shtml>.

O grande crescimento de profissionais motoqueiros a partir da segunda metade da década de 90 foi acompanhado por um significativo crescimento de empresas que prestavam esse tipo de serviço. A maioria das empresas funcionava de maneira extremamente precária e não garantia nenhum tipo de direitos aos trabalhadores. Neka explica:

*Nessa época, o trabalho se precarizou muito porque as pessoas estavam topando qualquer coisa, e muita gente entrou neste serviço, sem mesmo saber do que se tratava. Aumentou muito o número de “bocas de porco” (denominação dada pelos motoboys às pequenas empresas que terceirizam o trabalho de entregas e fazem os famosos contratos de gaveta com os motoboys, onde os motoqueiros não são nem empregados, nem autônomos). (Diário de Campo – dia 25/07/2007).*

Alencar (2007) analisa o aumento, na década de 90, de apoio e incentivo aos pequenos empreendimentos econômicos, no Brasil, através de políticas públicas que vêm desde o governo FHC até o governo Lula. Tais incentivos seriam, para a autora, uma forma negativa de inserção dos desempregados no mercado de trabalho. Agindo dessa maneira, o Estado encobriria os conflitos atuais gerados pelas políticas neoliberais associadas à reestruturação produtiva, pois através da disseminação da ideologia do autoempendedorismo esconde a deficiência em gerar postos de trabalho. Isso escamotearia também a lógica neoliberal, que visa transformar as relações humanas em relações mercadológicas de troca e venda, tendo como principal consequência para os trabalhadores a autculpabilização por não encontrar, nessa sociedade, uma colocação de trabalho, ou uma fonte de renda, já que para o espírito empreendedor basta ter força de vontade e se capacitar para conseguir se tornar uma pessoa rentável e incluída.

Dentro do grupo de empresas surgidas naquela época, nem todas seguiam os mesmos moldes das *bocas de porco*. Havia uma minoria que tentava se enquadrar em alguma referência legal, para poder funcionar de maneira mais adequada. Essa procura gerou as primeiras fagulhas para o estabelecimento das discussões sobre a necessidade da regularização da atividade dos motoboys, em São Paulo. Era necessário positivar na lei a permissão e os critérios para a realização da atividade de transporte sobre duas rodas na cidade, bem como estabelecer critérios para se alcançar a permissão para a exploração dos serviços. Das fagulhas, surgiram as primeiras iniciativas de busca por possibilidades *estratégicas* (CERTEAU, 1994), por parte dos motoboys para se relacionar com a cidade: começam a ser criadas as primeiras associações e os primeiros sindicatos da categoria.

Em 1995, surge a AMM (Associação dos Mensageiros Motociclistas). A associação aparece como a esperança de um movimento organizado das bases e que poderá reivindicar alguns direitos fundamentais à categoria. No entanto, segundo o grupo, a visão que alguns motoqueiros têm dela hoje em dia já não é mais de esperança, mas, sim, de desilusão. Acusam a Associação de não cumprir com suas funções de liderança dentro da categoria. A única vez que vi seu presidente falando – em 2007 –, presenciei um homem indignado contra as injustiças e o descaso das autoridades em relação à categoria. Vi um sujeito inteligente e que demonstrava habilidade para falar claramente o que pensa, sem muitos volteios. Sua fala atingiu diretamente alguns representantes da categoria e do poder público que estavam presentes à assembleia.

No ano de 1999, surge o SIMESP (Sindicato dos Mensageiros de São Paulo), fruto do trabalho de alguns mensageiros que acreditavam em um bom futuro para a categoria e que este não poderia ocorrer sem uma representação política junto aos órgãos competentes que legislam sobre a profissão e a realização de suas atividades na cidade de São Paulo, no Estado e no país. Muitos motoqueiros dizem que esse sindicato nunca exerceu efetivamente o papel de representar a categoria. Nesse mesmo ano, surge o SETCESP (Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo). Este, como um sindicato de transportadores, poderia ter sido um órgão importante para a categoria, já que a atividade primordial do mensageiro é o transporte de coisas pela cidade, mas, assim como o sindicato dos mensageiros, é acusado por parte dos profissionais de nunca exercer nenhuma representação da categoria, ou ter propiciado qualquer conquista ou melhora nas condições de trabalho.

O fato é que alguns motoqueiros, ao falar de seus representantes, não reconhecem neles a *autoridade* (CERTEAU, 1994) que caberia a um líder da categoria. Eles não conseguem encontrar nesses representantes algo em que possam crer e a aderir – uma ideia, um discurso, um projeto –, não os motivando a ceder o poder da representação a elas nem mesmo às instituições a que se vinculam. É perceptível, no relato do grupo, um certo rancor diante de suas entidades.

Ainda em 1999, o então prefeito de São Paulo, Celso Pitta, criou um decreto para a regulamentação do serviço de motofrete na cidade, na tentativa de controlar o surgimento de uma profissão, e joga luz sobre o modelo de administração pública em relação ao desenvolvimento das cidades: controlar, ao invés de planejar. As nossas leis delegam às Prefeituras o dever de legislar sobre atividades de transporte, ou seja, legalmente, é através da lei orgânica dos municípios que o trabalho dos mensageiros deve ser organizado, assim como o trabalho dos mototaxistas<sup>83</sup>. Sobre estes últimos, há

---

<sup>83</sup> Ver CASTRO (2004).

relatos de algumas tentativas, frustradas, por parte de alguns motoqueiros, de implantá-los: no passado, na cidade de São Paulo e, recentemente, foi assunto de destaque na Câmara dos Vereadores paulistana e na mídia de todo o país.<sup>84</sup>

Depois de lançar a lei, o prefeito resolveu, devido às pressões por parte da categoria, chamar alguns de seus representantes para uma mesa de discussão. Foram convidados o SIMESP, o SETCESP, “os donos de algumas cooperativas de motoboys”<sup>85</sup> e a ABRACICLO (Associação Brasileira de Ciclomotores). A AMM não foi convidada a participar. O grupo suspeita que o motivo dessa exclusão se deve ao espírito crítico e impetuoso de seu presidente. Segundo Neka, a conversa foi “nojenta”: os interesses da categoria ficaram para trás e o que se viu foi os representantes da ABRACICLO e da Prefeitura ditando as regras do jogo, fazendo prevalecer seus interesses, e os representantes da categoria negociando interesses particulares. Foi nesse momento, diz ele, que pôde perceber a fraqueza da categoria, no que se refere aos seus representantes, mas também a força no que se refere ao seu poder de consumo.

Como mostramos no Capítulo 1 deste trabalho, os dados sobre o número de motoqueiros que trabalham na cidade de São Paulo não são precisos. Nos diversos relatos, ele varia entre 150.000 a 300.000 mototrabalhadores. Todos eles consumindo combustível, peças, óleo para o motor, roupas, capacetes, motos, entre outras coisas. Não se pode negar que se trata de um nicho de mercado muito interessante e que cresce constantemente. Ter o conhecimento, ou a consciência disso, dá aos motoboys a noção do campo em que eles podem atuar com *astúcia* (CERTEAU, 1994), ou seja, possibilita identificar de quais instrumentos podem se valer em suas práticas cotidianas para alterar a relação de forças que se estabelecia entre esses profissionais e a cidade.

*Nessa época eu trabalhava para a revista Motoboy; aí eu comecei a escrever uns artigos para incentivar a concorrência entre eles. Fazia isso para que a categoria conseguisse ter vantagens na hora de comprar as motos; consertar, entende? Isso é constante, tá crescendo cada vez mais. Os caras não param de comprar moto e elas não param de quebrar... e, outra: cê acha que os caras não liam, quero dizer, não lêem as revistas dos motoqueiros? Os caras são muito espertos. Por isso que eu te falo: os motoboys precisavam entender isso, eles precisam...Tâmo com tudo na mão”. Essa revista (Revista Motoboy) surge em 2000, bem como a ABRAM. Hoje, são mais de um milhão de motos vendidas por ano e existem mais de 12 milhões de motoboy no Brasil. (Diário de Campo – dia 25/07/07).*

<sup>84</sup> Os motoboys com que tive contato, durante o campo, julgavam impossível a realização da atividade de mototaxi, na cidade de São Paulo. Diziam que os passageiros não aguentariam o medo proporcionado por esse tipo de locomoção, nas ruas da cidade.

<sup>85</sup> É dessa forma que alguns motoqueiros, com quem convivi, chamavam alguns representantes de cooperativas de motoqueiros, tentando enfatizar que a lógica cooperativista não imperava nas relações dentro delas.

Fica evidente, nesse trecho da fala do Neka, a *astúcia* (CERTEAU,1994) e a consciência desse antigo mensageiro, quanto ao poder que a mídia lhe trazia. Ele *usava* a revista como um instrumento de combate, um combate não declarado entre motoqueiros e as pessoas que lhes queriam vender algo, aqueles mesmos, e mais alguns outros, que, talvez, tenham tido seus interesses salvaguardados pelo veto ao artigo 56 do Código Nacional de Trânsito. Se o que foi instituído é salvar as empresas de moto, no Brasil, ou todos os setores importantes da economia, não se pode afirmar, mas é crucial, para os motoboys, a possibilidade de estabelecer relações astuciosas nesse contexto. Como vimos, a revista foi um dos instrumentos encontrados.

Nessa perspectiva, esses *instrumentos* (CERTEAU, 1995) são armas usadas cotidianamente pelas pessoas nas relações de poder que se estabelecem no espaço das relações sociais, econômicas, políticas e culturais. Eles propiciam o estabelecimento das negociações ordinárias contra as fatalidades que acometem a categoria. E que fatalidades seriam estas? Mais do que os riscos de acidentes e mortes, seriam a precarização da categoria, o crescente atrito com os outros motoristas, o descaso do poder público para com suas necessidades e a prevalência, política, dos interesses econômicos.

Em 2002, surge o SINDIMOTO (Sindicato dos Trabalhadores Motociclistas do Estado de São Paulo). Ele é fundado como uma tentativa de construir uma maior representatividade da categoria, mas, para isso, ele precisaria da carta sindical<sup>86</sup>, que pertence ao SIMESP. Esse documento vem sendo o motivo de uma luta judicial entre os dois sindicatos, há anos.

Em uma visita que fiz ao SINDIMOTO, em 2007, acompanhando um membro do Canal Motoboy, o seu presidente me contou que, durante muito tempo, vem se organizando para conseguir a carta de representação sindical. Garante que, com isso em mãos, poderia dar melhor andamento aos seus projetos e conseguir maiores benefícios à categoria. Apesar de seu discurso engajado, revolucionário e de suas constantes aparições e depoimentos contundentes na imprensa, tem problemas para ser reconhecido como um líder por seus companheiros e sofre – por parte de alguns motoqueiros – as mesmas críticas endereçadas a outros líderes sindicais.

Quando o conheci, esse presidente parecia alguém muito consciente das dificuldades enfrentadas pela categoria nas mesas de negociações entre o poder público, as montadoras, as empresas de motoboys e os motoqueiros. Destacava, em sua fala, os

---

<sup>86</sup> Segundo Neka, esse documento é dado a apenas um sindicato, em uma determinada área de atuação; quando um sindicato, em uma certa área, tem esse documento, não pode haver outro sindicato com a mesma representação.

enormes problemas vividos por esses profissionais devido ao tipo de relacionamento estabelecido entre eles e a cidade.

A despeito de todo interesse, dedicação e vitalidade demonstrada pelo presidente do SINDIMOTO, na época, na busca por ser um representante dos interesses da categoria, ele reconhece que é tratado, por parte dos motoboys, como os outros líderes de associações e sindicatos: com indiferença. Reconhece que a categoria é muito grande e muito heterogênea na cidade, congregando pessoas muito diferentes, de localidades muito diferentes e com interesses muito distintos para a categoria. Assim, justifica, ele não consegue fundar um *solo de referências* (CERTEAU, 1995), em que todos os motoboys possam acreditar, tendo dificuldades, portanto, para estabelecer um canal de comunicação com os profissionais.

As instituições representativas da categoria, em São Paulo, não conseguem manter a adesão dos seus representados e tornam-se lugares vazios, sem vida: como um animal empalhado, algo que se pode ver e até ter dúvidas, momentâneas, de sua vida, mas que logo se apresenta morto; corpo transformado em uma representação vazia do que já foi vida; corpo morto que não apodrece, porque alguns tentam recuperar sua alma, não que ela não mais exista, mas já não está mais lá.

Encontramos, em Certeau (1995), uma análise da impossibilidade de algumas instituições de agregarem pessoas. Elas mantêm seus muros e alguns nostálgicos, mas perde aquilo que lhe fazia viva a *autoridade*. Esta, entendida como a condição para o estabelecimento da verdade, fundadora de uma possibilidade de comunicação. Os discursos e as pessoas que representam essas instituições da categoria não representam a realidade dos trabalhadores: não são, para eles, *críveis*.

A relação entre os motoboys e seus representantes, na cidade de São Paulo, se configura, então, em algo difícil para ambos os lados, pois, se para os representantes a falta de adesão aos sindicatos e às associações compromete o trabalho, para os motoqueiros, não possuir uma instituição que eles julguem representar a categoria, pelo menos como eles gostariam, o que dificulta a construção de um espaço no qual eles possam se organizar e planejar ações coletivas para o presente e para o futuro. Ou seja, dificulta a criação no espaço da cidade daquilo que Certeau (1994) chamou de *um próprio*, ou seja, um lugar para ações *estratégicas*.

No entanto, as dificuldades de relacionamento dos motoboys com a cidade não se explicitam unicamente por essas questões com a administração política da cidade e, por não reconhecerem seus representantes legais como legítimos, ela também se configura, historicamente, sobre outras questões que habitam as suas práticas

cotidianas: os conflitos e as diferenças entre os motoqueiros e os outros motoristas nas ruas da metrópole só têm se acentuado, nestes últimos anos de convivência.

Para evidenciar o crescente conflito entre a sociedade e os motoboys, bem como suas precárias condições de trabalho, Caito Ortiz<sup>87</sup> lançou, em 2003, o documentário *Motoboys – vida loca*. Através de relatos de motoboys, motoristas de ônibus, taxistas e membros de destaque em nossa sociedade, como Gilberto Dimenstein, Serginho Groisman, entre outros, ele revela os conflitos vividos no cotidiano pelos profissionais das duas rodas e a cidade. Já o nome *Vida Loca* enuncia uma identificação de parte importante dessa categoria: *os cachorros locos*.

A expressão reflete uma forma de levar a vida desenvolvida por parte do grupo de profissionais, para tentarem “se encaixar” em algo, tornando-se uma marca identitária. Segundo Enriquez (2006), as pessoas sentem a necessidade de uma referência social, uma integração. O fato de viverem trabalhando no limite do medo e da morte os integra a uma identidade. Podemos criticá-la, mas será que podemos compreendê-la? Talvez não sejamos capazes de entender a perversão que marca o trabalho cotidiano dessas pessoas no seu convívio com uma sociedade que psicologiza tudo: “*Eles morrem porque não têm juízo; são um bando de loucos*”<sup>88</sup>.

Esse olhar equivocado da sociedade sobre a categoria e sobre os problemas que atingem todas as pessoas que vivem em uma cidade imensa, e com baixo nível de *urbanidade* como São Paulo (OLIVA, 2004), se agrava ainda mais, ao despejar sobre os motoboys toda a culpa por um trânsito ineficiente, sem perceber sua imensa parcela de contribuição para o agravamento do problema: desde a paixão pelos automóveis, a convivência com a má administração dos espaços públicos e com a banalização da vida, da injustiça social e do mal<sup>89</sup>, até sua impaciência por uma pizza que se atrasa, ou pior, quando se aproveita de promoções bizarras que penalizam os motoqueiros com “o valor do pedido”, caso ele não cumpra o prazo estipulado pela empresa. A fala de Adriana nos dá a clara noção disso:

*Se a gente não aprender a acelerar, a gente não faz o trabalho... Todo mundo reclama que a gente corre na rua, mas quando eles tão no escritório esperando os documentos, os cheques, aí eles querem que você tenha asas.* (Diário de Campo – dia 25/08/2007).

---

<sup>87</sup> Tornou-se figura conhecida do grupo, pois, no dia 19 de maio de 2007, esteve presente a um evento organizado pelos motoboys. Estes se referiam a ele com muito carinho.

<sup>88</sup> Frase que escuto corriqueiramente, ao revelar às pessoas que estudo os motoboys, a qual pode ser lida em reportagens sobre a categoria, como algumas já citadas neste trabalho, ou em *sites* de relacionamento onde as pessoas se propõem discutir a realidade desses profissionais, na cidade de São Paulo.

<sup>89</sup> Sobre a banalização do mal em nossa sociedade, ver Hanna Arendt (1999), e sobre a banalização da injustiça social, ver Dejours (1999).

Quem leva uma vida louca? Essa identidade – a vida “loca”, dos “cachorros locos” – construída a partir do olhar do outro (a sociedade que psicologiza tudo), talvez funcione como um *instrumento* (CERTEAU, 1995), algo que potencialize os motoboys no conflito que o espaço do seu trabalho, o trânsito, lhes impõe diariamente. Não são loucos, nem cachorros loucos, mas alguns parecem *usar* dessa possibilidade identitária nos momentos certos, para os interlocutores certos: dentro do campo do discurso social, que vulgariza os conhecimentos psicopatológicos – misturando perversão e psicose (psicopata e psicótico), unindo num único nome, o da loucura –, eles encontram o lugar para inverter, *taticamente* (CERTEAU 1994), as relações de força, entre eles e a sociedade. As palavras de Renato, após ter-se envolvido em um pequeno acidente com um caminhão, ilustram bem esse fato:

*[...] olha aqui o que esses motoristas de merda fazem com a gente, os cara não olha no retrovisor, acham que só tem eles na pista... A gente tem que dar uns sustos neles mesmo, pra vê se eles acordam e prestam mais atenção... Quase fui dessa vez, nego... Por isso que eles têm que ter medo da gente... Sou contra a violência, mas tem uns caras aí que merecem tomá uns trancos. Quando junta um bando de maluco (se referindo aos colegas motoboys), aí eles querem pedir desculpa, se borram de medo... Aí, nós é que somos violentos, por que não presta atenção... (se referindo aos motoristas) Ele parecia ainda muito assustado e irritado com o que lhe havia ocorrido. (Diário de Campo – dia 07/07/2007).*

Através de sua “loucura”, mais do que isso, através da loucura do discurso social, que vulgariza e imputa uma subjetividade doente para essas pessoas<sup>90</sup>, os motoboys conseguem negociar um certo respeito ao seu pequeno espaço da rua: o corredor que se forma entre os carros. Eles se valem astuciosamente desse lugar criado para marginalizá-los, oprimi-los e espiá-los, como uns inconsequentes, capazes de tudo, aqueles que não têm limite, o problema do trânsito paulista, e com isso revertem para si algumas vantagens na realização de suas práticas cotidianas, na cidade.

Alguns creem que o medo das pessoas, quanto a se envolverem em acidentes com os motoboys, assegura maior atenção dos motoristas, ao conduzirem nas ruas paulistanas, o que, possivelmente, reduziria o número de acidentes incluindo motoboys. O comportamento de alguns condutores de carros, que trocam de faixa de rodagem nas avenidas da cidade sem sinalizar e sem olhar nos retrovisores, é motivo de preocupação para essas pessoas que realizam seu trabalho, no corredor. Alguns justificam seus atos de agressão a esses condutores, dizendo: *Para que retrovisor, se eles não usam?* Essa é

<sup>90</sup> Ver Veronese & Oliveira (2006) e Oliveira (2003).



a frase de um dos motoboys entrevistados por Caito Ortiz, quando questionado sobre o que os leva a quebrar os retrovisores de alguns condutores de carro.<sup>91</sup>

A Prefeitura, diante da situação constrangedora e perigosa vivida por motoqueiros e outros condutores diariamente, no trânsito de São Paulo, ao se deparar com os frutos de sua aposta em um sistema de transporte rodoviário, tenta legislar sobre as consequências dessa escolha: as atividades econômicas feitas através do transporte de coisas nas ruas da cidade e, agindo assim, parece também seguir a mesma lógica social perversa a respeito dos motoboys, quando trata dos problemas de trânsito no município, isto é, transfere suas responsabilidades inteiramente ao outro, neste caso, aos motoboys. Vimos exemplos disso no primeiro capítulo deste trabalho, além de escutarmos de alguns motoqueiros do Canal algo importante e que se refere à regulamentação da prefeita Marta Suplicy, quando discutia com Beição, Djalma e Neka sobre a nova<sup>92</sup> regulamentação proposta pelo prefeito Kassab. Para Beição, é sempre assim que acontece:

*Eles inventam um monte de coisa sem sentido pra gente cumprir, mas não pensam na gente de verdade. Perguntou para o Djalma e para o Neka: Lembra quando a Marta obrigou todo mundo a fazer o cursinho de direção... quem paga? Nós... a corda sempre arrebenta do lado mais fraco mesmo... os dois concordaram. (Diário de Campo – dia 04/08/2007)*

Beição aludia à regulamentação proposta pela então prefeita Marta Suplicy, em 2003, para a categoria, que, em seu artigo 10º, inciso VI, exige dos motoboys um curso de direção ministrado pela Secretaria Municipal de Transportes<sup>93</sup>.

Mais uma vez, a responsabilidade por um trânsito urbano caótico e violento, na cidade de São Paulo, recai sobre os motoboys. São eles que devem arcar com os custos do curso exigido por essa nova lei. Esses custos serão inseridos nas despesas com a regulamentação daqueles que querem continuar trabalhando e em conformidade com a lei. O que os incomoda é que todos os problemas do trânsito de São Paulo são atribuídos a eles. E, quanto aos motoristas de carros, táxis e ônibus, eles serão preparados para conduzir ao lado desse novo integrante das ruas? E quanto ao estresse gerado pelos engarrafamentos de mais de uma centena de quilômetros, todos serão preparados para

---

<sup>91</sup> Durante a pesquisa de campo, escutei várias vezes a repetição dessa frase. Alguns a repetiam e diziam estar brincando, afirmavam não gostar de violência, mas admitiam que tinham raiva e vontade de agredir alguns motoristas inseqüentes, os quais não ligam para a vida do próximo. Outros, ao repetir a frase, confessavam já ter quebrado algum retrovisor ou ter-se envolvido em discussões no trânsito, mas sempre com motoristas que não respeitavam o fato de eles também serem gente e estarem ali trabalhando.

<sup>92</sup> Digo nova, pois essa conversa aconteceu depois de apenas alguns dias da aprovação da lei.

<sup>93</sup> Em 8 de dezembro de 2003, a então prefeita Marta Suplicy aprova o decreto lei nº 44.220, que pretende regulamentar o serviço de motofrete, na cidade de São Paulo.

suportar tal fato? Novamente, as determinações do poder público recaem sobre os mais fracos, responsabilizando-os pelas deficiências da cidade.

A lei não foi acatada por todos os motoqueiros, pois vários continuaram trabalhando na ilegalidade, sem fazer o tal curso e sem cumprir muitas outras exigências dela. É muito difícil para os policiais poderem averiguar quem está trabalhando como motoboy ou simplesmente se locomovendo de moto. Aqueles que usam baú são facilmente identificáveis, mas os que usam mochilas não, porque, quando um policial o parar para uma averiguação e constatar que ele não está cadastrado na Prefeitura como profissional motoboy, o motoqueiro, diante de tal circunstância, segundo os próprios motoboys, ainda pode contar com sua *astúcia* (CERTEAU, 1994) e dizer que os documentos que porta são da empresa em que trabalha e que ele, como qualquer outro trabalhador que usa a moto para se locomover para o trabalho, os está levando para casa para estudá-los ou, ao contrário, de casa para a empresa, já que acabou de prepará-los. É muito difícil para a cidade controlar esse tipo de trabalho<sup>94</sup>, sobretudo com o significativo aumento de pessoas que usam a moto para se locomover para o trabalho, que reforça a *tática* dos motoboys diante da fiscalização.

Tentando reparar as falhas da lei anterior, o atual prefeito de São Paulo, Gilberto Kassab, lançou em 2007 uma nova lei para a categoria. Assim como as anteriores, essa nova lei também não levou em conta muitas das reivindicações dos motoboys e não conseguiu se efetivar como reguladora da atividade na cidade. Grande parte da categoria continua trabalhando em desconformidade com ela.

Foi exatamente em uma assembleia, que aconteceu um pouco antes da homologação da nova lei, que eu conheci o grupo do Canal Motoboy, fato já narrado no terceiro capítulo. Essa reunião se deu com o objetivo de discutir os problemas da categoria junto a seus representantes, os representados e a Prefeitura. O grupo tentou se aproveitar da visibilidade conferida pelo projeto artístico, para reunir todos os interessados na composição de uma regulação mais justa para a categoria, na cidade. Como já frisado, o número de pessoas presentes foi muito pequeno, poucos líderes das instituições que representam a categoria compareceram; os motoboys, excluídos os que faziam parte do Canal, somavam dois ou três, enquanto da Prefeitura veio uma representante do Secretário dos Transportes.

Ainda em 2007, no segundo semestre, aconteceu um fato político muito significativo para a categoria: um grupo de jovens motoqueiros da Zona Leste de São

---

<sup>94</sup> Fato semelhante pude observar no caso dos mototaxistas, em Assis. Quando surge a lei municipal que visava a regulamentar o serviço, na cidade, os motoqueiros clandestinos que eram parados para a averiguação policial não se declaravam mototaxistas, porém motoqueiros que estavam passeando de moto e levavam na garupa seu amigo, tendo ainda a confirmação do cliente, que concordava com essa circunstância. A polícia nada pode fazer com quem tem uma moto e quer levar alguém junto consigo.

Paulo se juntou com alguns antigos sindicalistas do setor de transporte da cidade e tomaram o SIMESP.

Alegando que o presidente desse sindicato não estava mais exercendo suas funções de representante da categoria, organizaram “da noite para o dia” uma divulgação por toda a cidade, com cartazes e “boca a boca”, de maneira que, no dia seguinte, fizeram nova eleição para a presidência do sindicato. Alguns motoboys do Canal estiveram presentes ao acontecimento e contaram, em uma reunião do grupo, sobre a inteligência e a perspicácia dos que eles chamaram *os moleques*<sup>95</sup>. Em suas análises, argumentaram que os líderes desse movimento eram jovens interessados em buscar a construção de novas possibilidades para a categoria. No entanto, tinham algum receio dos sindicalistas de outras categorias do transporte que acompanharam o processo, para que este fosse válido. Temiam que estes últimos estivessem interessados em se valer dos motoboys por motivos financeiros e políticos, que pudessem não ser tão importantes para os motoqueiros. Mas, sobretudo, pareciam satisfeitos com a disposição apresentada por um grupo em tentar fazer alguma coisa se transformar. De certa forma, tinham alguma esperança de que essa nova representação política trouxesse novas possibilidades para os motoboys poderem exercer suas práticas cotidianas, na cidade.

Segundo a análise dos motoqueiros do Canal Motoboy, a nova composição do SIMESP gerou um sério problema para o SINDIMOTO, já que o percebiam como um sindicato despotencializado; os novos, *os moleques*, vinham com força total para lutar pela manutenção de seu sindicato. Para os motoqueiros do Canal, o SINDIMOTO teria que buscar medidas e se dinamizar, para não ser “engolido”. Afirmavam, ainda, que os novos sindicalistas poderiam ser grandes parceiros para o futuro do grupo.

Eles não estavam muito errados: no começo de 2008, surge uma nova legislação para todos os motoqueiros do país, que tratava sobre os tipos de capacetes que poderiam ser usados e os que passariam a ser considerados como impróprios. *Os moleques* organizaram uma manifestação, que parou grande parte da cidade de São Paulo. Eles fecharam as principais vias de acesso ao centro e obrigaram a parar tanto os carros quanto as motos que por ali queriam passar. Com isso, conseguiram juntar um grande número de motoqueiros, a fim de que participassem do evento. Após reunirem um número significativo de motoboys, eles se dirigiram ao centro da cidade. Nesse fato, podemos observar, mais uma vez, um movimento *tático* (CERTEAU, 1994) da categoria, que se aproveita da engenharia do tráfego paulistano para congregar o maior número possível de participantes para uma manifestação contra uma lei que feria os

---

<sup>95</sup> Os motoboys do Canal chamavam o grupo de “os moleques”, aparentemente, sem nenhuma intenção pejorativa, mas movidos pela jovialidade do movimento e porque diziam que eles eram novos na categoria, ou pelo menos, trabalhavam a menos tempo como motoboys do que eles.

interesses da categoria. Conseguiram compor com o espaço da cidade uma relação que os fortaleceu, mesmo que momentaneamente, para alcançar outras conquistas. A paralisação ganhou espaço nos principais jornais do país, fossem eles impressos, fossem televisivos, que destacaram os problemas gerados pela manifestação e não a capacidade de articulação dos novos representantes da categoria, tentando negar a força de tal movimentação política dos motoqueiros.

Em 2009, a categoria voltou a ser destaque na mídia, depois que um deputado de São Paulo apresentou, na Assembleia Legislativa, um projeto que tentava resgatar o artigo 56 do Código Nacional de Trânsito, o qual impedia as motos de circularem no corredor formado entre os carros. Tal fato foi visto com ironia pelos motoqueiros, pois se viam seguros de que isso não seria aprovado, já que inviabilizaria o principal meio de transporte de coisas, nas grandes cidades do país. Isso seria inviável para a economia das mesmas e para o sucesso de vendas das motos: opção de rapidez para muitas pessoas que se transportam nesses centros urbanos.

Neste mesmo ano, o Presidente Luís Inácio Lula da Silva, em 29 de julho, através da aprovação à Lei nº 12.009, reconheceu as profissões de mototaxi e motoboy, no país. Depois de 33 anos de existência – pelos nossos registros de campo – a profissão de motoboy passa a ser reconhecida, o que trouxe muitas conquistas trabalhistas para esses profissionais. Por outro lado, com tal reconhecimento, alguns motoqueiros temem que as restrições à profissão se tornem maiores e que muitos deles percam a possibilidade de trabalho que alcançaram: a informalidade, muitas vezes, possibilita a um maior número de pessoas a adesão a alguns tipos de trabalho e a conquista de alguma renda. Para alguns, uma possível *faxina*<sup>96</sup> na categoria seria muito importante para o seu futuro, facilitando a criação e a aplicação de medidas para o controle da profissão na cidade e no país.

Em 2010, o fato que mais tem chamado a atenção dos motoqueiros é a tentativa de impedimento de circularem pela Avenida 23 de Maio<sup>97</sup> e pelas vias expressas das Marginais Pinheiros e Tietê<sup>98</sup>. Todos os motoqueiros que participaram desta pesquisa são unânimes em afirmar que essa proibição seria um grande transtorno para a o

---

<sup>96</sup> Modo como os motoboys se referem a uma possível reorganização da categoria, principalmente pela retirada de pessoas que a compõem e que eles julgam nocivas.

<sup>97</sup> A Avenida 23 de Maio teve sua construção finalizada em 1967 e se constitui atualmente como uma das principais ligações entre o Centro e a Zona Sul da cidade de São Paulo. Foi construída para ser a principal via de acesso ao aeroporto de Congonhas. Seu nome se refere a uma data muito importante para a história do país, pois foi nesse dia, no ano de 1932, que dois jovens da Faculdade de Direito do Largo São Francisco e dois da Escola Politécnica tomaram em combate, na Revolução Constitucionalista, em plena Praça da República.

<sup>98</sup> As marginais são um conjunto de avenidas que formam fisicamente uma única que atravessa a cidade de São Paulo, ligando várias de suas regiões. A Marginal Pinheiros margeia o rio Pinheiros e liga a Rodovia Castelo Branco (zona oeste da cidade) à Região de Interlagos (zona sul da cidade). A Marginal Tietê margeia o rio que dá origem ao seu nome e liga as zonas oeste, norte e leste de São Paulo.

deslocamento dos motoqueiros na cidade e causaria grandes alterações para a realização das atividades cotidianas de muitos deles. Acreditam que isso traria, igualmente, consequências negativas para o trânsito em outras localidades, como, por exemplo, a Avenida Paulista, que, segundo o Leão, ficaria repleta de motoboys.

Quanto à proibição de circular pelas vias expressas das Marginais, não se configura em uma unanimidade entre os motoqueiros. Alguns afirmam que, além de atrapalhar o trabalho dos motoqueiros, seria um fator que poderia causar muitos mais acidentes, enquanto, outros acreditam que seria justamente o contrário. De qualquer maneira, as alterações na lógica de funcionamento do trânsito são transformações que alteram de forma significativa a relação desses profissionais com o espaço da cidade e que não passam despercebidas por eles. Têm suas justificativas e argumentos para apoiarem suas teses e se mostram preocupados com o modo como as transformações são feitas: muitos entendem que, se a Prefeitura os consultasse, as coisas andariam muito melhor com o trânsito de São Paulo.

Para finalizar, gostaria de ressaltar que os fatos descritos nesta parte se fundamentam nos relatos colhidos junto aos motoqueiros sobre as coisas que vêm vivenciando, ao longo de sua trajetória como motoboys, buscando descrever a relação que eles estabelecem com o espaço da cidade, por meio de táticas e estratégias desenvolvidas no decorrer dessa história. Não ousamos falar, aqui, de um resgate da história da categoria, mas das lembranças de alguns motoboys sobre o que os atingiu, durante o tempo em que essa profissão está sendo criada. Tentei mostrar como os motoboys fizeram e fazem uso de tudo isso, em suas práticas cotidianas, ao se relacionarem com a cidade, porque todas essas experiências são utilizadas por eles para pensarem a sua realidade e os rumos de sua profissão.

---

#### 4.2 – COMO OS MOTOBOYS DIVIDEM A CIDADE E DIFERENCIAM SUAS LOCALIDADES, A PARTIR DE SUAS PRÁTICAS COTIDIANAS

---

Os motoboys com quem convivi não percebem a cidade como algo homogêneo e sem diferenciação, o que tem grande influência em suas *táticas* (CERTEAU, 1994), para a realização de suas práticas cotidianas. Têm suas próprias teorias sobre os lugares, as ruas e os bairros, mas suas visões não coincidem, necessariamente. Não raro, pude escutá-los elegendo este ou aquele lugar como o melhor para trabalhar, esta ou aquela

rua como a melhor para se transitar, mas as opiniões não são unânimes, nem a maneira como lidam com os fatos que se apresentam, nos espaços da cidade.

Apesar de as preferências serem múltiplas a Avenida Sumaré parece ser uma unanimidade. Segundo Ronaldo do Canal, quando a Prefeitura decidiu instalar o corredor nessa avenida, muitos motoboys criticaram a forma como ele iria ser construído: junto ao canteiro central e com um espaço considerado pequeno e perigoso. Mas, hoje em dia, os motoqueiros parecem ter aprovado tal mudança e, entre aqueles que conheci, ela desponta como um dos locais preferidos para rodar pela cidade, pois teria se tornado um lugar de circulação rápida e mais segura para os motoboys. Outras vias aparecem como vitais para o trabalho dos motoqueiros, em São Paulo: as marginais, a 23 de Maio, a Avenida Rebouças, a Radial Leste, entre outras. Sustentam que elas são as principais vias de tráfego para os motoboys e, por isso, estão muito apreensivos com as medidas da Prefeitura para impedir o trânsito de motos nas duas primeiras. Mesmo que o impedimento de transitar nas vias expressas das marginais divida opiniões, a proibição de trafegar pela 23 de Maio gera um consenso contrário entre os motoqueiros que integram esta pesquisa.

Só para citar dois exemplos, Luiz e Andréa do Canal, que são a favor da proibição da circulação pelas vias expressas da marginal, são completamente contra a proibição da circulação de motos pela 23 de Maio.

*Luiz - Isso não vai passar, é um absurdo... não vai dar certo, o sindicato deve entrar com um representação contra isso, pois significaria uma desorganização para o trânsito da cidade. Os motoqueiros vão ter que fazer desvios imensos... seria um absurdo. (Diário de Campo – dia 16/07/2007)*

*Andréa - A Prefeitura tem horas que parece não ter nada na cabeça, impedir o trânsito na 23, isso não tem cabimento, não vai pegar. Os caras fazem leis pra tentar corrigir as coisas, mas nem sempre acertam. Impedir as vias expressas tudo bem, mas a 23 é loucura... A via expressa é melhor pra quem vai longe e as pessoas correm mais nela, ela é mais perigosa. A local é boa de trafegar... tem saída para todos os locais e se você precisar de um posto de gasolina, ou se sua moto quebrar, é muito melhor estar na local, é mais fácil de você parar a moto. Eu prefiro sempre andar na local. (Diário de Campo – dia 17/07/2010)*

Na fala de Andréa, fica evidente que a forma como o motoqueiros estabelecem sua relação com os espaços de trânsito, através de *táticas* (CERTEAU, 1994) para a realização de suas tarefas que lhes permita um melhor rendimento, ou mais segurança e conforto, pode interferir sobre suas posições diante dos esforços da Prefeitura para organizar o tráfego na cidade. Em acréscimo, a *estratégia* da Prefeitura da cidade pode interferir nas *táticas* de realização de trabalho dos motoboys. Tal fato parece nos

remeter às críticas de Jacobs (2000) sobre a forma intimidativa e expropriatória como os planejadores urbanos atingem as populações que habitam as cidades, devido aos seus métodos equivocados.

Para Leão da Motofarma, o impedimento de circular na 23 de Maio pode trazer consequências drásticas para o trânsito na cidade.

*Impedir as motos de trafegar pela 23 é loucura, isso vai entupir a Paulista. O cara que precisa sair da zona sul e subir vai acabar aonde? Os caras tão doentes, isso não vai dar certo. (Diário de Campo – dia 14/07/2010)*

Esses efeitos colaterais, segundo ele, seriam causados pela falta de conhecimento da Prefeitura do cotidiano desses profissionais pelas ruas de São Paulo, em função de seu pouco interesse em dialogar com a categoria, antes de tomarem suas medidas. Muitos motoqueiros julgam que o setor de planejamento de trânsito da capital paulistana ganharia muito, se mantivesse um canal aberto com os profissionais que trabalham no trânsito da cidade.

Ao tratarem sobre as diversas regiões de São Paulo, pude notar que os motoqueiros dividem a cidade, basicamente, em duas partes: a região central e a periferia. Quando falam de região central, não esclarecem necessariamente seus perímetros, porque se trata de uma definição que se pauta em critérios muito informais do dia-a-dia, que parece ser um pouco insipiente para geógrafos e moradores de outras cidade, mas completamente compreensível para um morador da cidade. Já a periferia parece ser composta pelos bairros mais afastados e cidades da Grande São Paulo.

Alguns dizem que trabalhar no centro da cidade é muito ruim e tecem seus argumentos para que possamos entender sua conclusão. Muitas ruas vivem lotadas de carros e não têm estacionamento específico para motos, o que, geralmente, tem como consequência, para o motoqueiro que decidir parar em qualquer lugar, a multa por estacionamento irregular, já que existe uma fiscalização intensa sobre essa questão, em alguns pontos centrais da cidade. Tudo isso os obriga, em certas situações, a perder muito tempo para encontrar onde parar a moto e, por vezes, a fazer longas caminhadas do local onde a moto foi deixada, até o local da entrega.

É muito fácil comprovar esse fato, ao andar pelas ruas da região central de São Paulo, como, por exemplo, a Avenida Paulista, onde é possível ver, todos os dias, muitos motoqueiros andando de um lado para o outro, a fim de realizarem suas entregas. Nela, pude conversar com vários motoboys que me relataram que os prédios não autorizam que eles estacionem suas motos em seus estacionamentos e que, por isso,

eles são obrigados a deixarem os veículos em ruas adjacentes à avenida, correndo o risco de terem suas motos roubadas.

Tanto os motoqueiros da Motofarma como os do Canal apontam a região central como um dos lugares com maior número de roubos de moto. A fala de Leão<sup>99</sup> é muito importante sobre o que foi exposto, até aqui, a este respeito.

*A Prefeitura vive criando um monte de lei, mas ela não sabe do que realmente precisamos. Nós precisamos é de estacionamento para não ter que deixar a moto longe de onde temos que fazer as entregas e correr o risco de ser assaltado. Tem muito roubo de moto na região central. Mês passado roubaram duas motos dos moleques que trabalham aqui... É um saco: os caras não te deixam usar o estacionamento deles e ficam embaçando para te deixar entrar no prédio. Você não pode estar de capacete, alguns embaçam com a jaqueta e você, na maioria das vezes, tem que entrar pela porta dos fundos e só pode usar o elevador de serviço. Ninguém quer ver motoboy subindo e descendo junto com seus clientes, é a maior discriminação. (Diário de Campo – dia 14/07/2010)*

Assim como reclamam da falta de organização da cidade que, segundo eles, não prevê lugares suficientes para que possam estacionar, reclamam, ainda, da falta de reconhecimento dos clientes, ou padrões que não permitem que eles estacionem suas motos dentro dos prédios. Dizem que a Prefeitura quer que eles realizem suas atividades corretamente e que sejam mais prudentes, mas não oferece condições para isso, pois, com o tempo perdido na “jurema” de encontrar um lugar onde estacionar suas motos, se veem obrigados a compensar o atraso andando mais rapidamente pelas ruas, o que, para eles, geraria mais acidentes. Isso nos faz lembrar que Jacobs (2000) evidencia: na intenção de planejar e reurbanizar as cidades, seus administradores só conseguem saqueá-las, pois retiram de seus habitantes condições indispensáveis para uma relação efetiva com seu espaço.

Nesse sentido, Luiz faz uma declaração muito interessante sobre uma solução que se apresentou para os motoboys, já há algum tempo, devido ao surgimento de novos trabalhadores das ruas, os quais, diante das contingências da configuração do espaço da cidade, encontraram *taticamente* (CERTEAU, 1994) uma fonte de renda que se alia, diretamente, à profissão dos motoboys.

*Na região central tem muito roubo de moto, por isso eu sempre paro nos bolsões, principalmente aqueles que têm os cuidadores, os flanelinhas de motoboys. Você não conhece?! São os caras que tomam conta dos bolsões de moto. Eles eram moradores de rua, ou desempregados que ganham a vida tomando conta das nossas motos. É isso aí, legal, né? É*

---

<sup>99</sup> Leão é um nome fictício, dado a um motoqueiro da Motofarma, a seu pedido.



*um mundo que trabalha a favor do motoboy.* (Diário de Campo – dia 16/07/2010)

Segundo Luiz, esses profissionais é que tornam possível o trabalho dos motoboys no centro da cidade, auxiliando os motoqueiros não despenderem muito tempo com o estacionamento. Eles fazem a segurança das motos, as estacionam, colocam um saco plástico no capacete dos motoqueiros para protegê-los da chuva, do sol e da poeira, dão informações sobre a localização dos lugares onde os motoboys devem realizar as entregas, entre outras coisas. Alguns são tão conhecidos e tradicionais que são chamados pelos nomes, entre os motoqueiros, que chegam mesmo a deixar as chaves das motos no contato. Eles sustentam esses profissionais com gorjetas que podem variar de um a cinco reais; os “flanelinhas” asseguram a agilidade necessária para a realização das atividades diárias dos motoboys e ainda oferecem conforto e segurança<sup>100</sup>.

No entanto, quando não existe nenhum bolsão por perto, com seus cuidadores, os motoboys devem enfrentar *taticamente* (CERTEAU, 1994) a dificuldade de estacionamento, aliada ao perigo do roubo da moto de outras maneiras. Muitos apostam na compra de equipamentos de segurança para a motocicletas: grandes cadeados, grossas correntes de ferro, alarmes e travas. Outros motoboys vão além, partem para a dissimulação: compram peças usadas e com aparências ruins, para trocar com as de sua moto e dar a ela a aparência de uma moto antiga, sem valor, ou estragada. Tentam jogar, astuciosamente, com os interesses do ladrão, criando uma possibilidade para evitar os roubos. Outros preferem a política da boa vizinhança: fazem acordo com os porteiros dos prédios, que lhes garantem a segurança da moto. Conversei com um porteiro na Carlos Sampaio – próximo ao cruzamento com a Cincinato Braga, a uma quadra da Paulista, onde vários motoboys deixam suas motos paradas para fazer entregas na avenida, no dia 16/07/2010 –, o qual me contou que um motoboy, que durante as noites entrega pizza para o pessoal de seu condomínio, tem que fazer muitas entregas de cheques naquela região, durante o dia, e que o síndico concordou que ele deixasse sua moto no estacionamento do prédio, pois se tratava de um rapaz muito educado e querido por todos do prédio. Quando o questionei sobre os motoqueiros que deixavam as motos em frente ao prédio, ele disse que não poderia deixar todos guardarem suas naquele local, porque “viraria bagunça” e os moradores não iriam gostar. Contudo, falou que,

---

<sup>100</sup> Tive a oportunidade de conversar com alguns desses cuidadores dos bolsões de estacionamento de motos, na praça da República e nas imediações da Praça da Sé. Os trabalhadores que entrevistei já trabalham com isso há muito tempo: os cuidadores da praça da República, por exemplo, estão lá há mais de doze anos. Todos os que encontrei tinham outras profissões, antes de trabalharem com isso, e se encontravam desempregados. Assim, pela dificuldade de encontrar uma colocação no mercado de trabalho, decidiram começar a prestar esse serviço aos motoboys.

quando está na portaria, fica de olho nas motos, porque não lhe custa nada e *os meninos* – maneira como se referia aos motoboys – estão trabalhando e precisam ser ajudados nesse sentido<sup>101</sup>, pois a cidade, segundo ele, está muito violenta e com muitos assaltos.

A fala de Andréa nos traz a possibilidade de compreender um pouco melhor como essas *táticas* (CERTEAU, 1994) contra assaltos e a dificuldade para se estacionar as motos se desenrolam, no cotidiano de trabalho.

*É preciso chegar na malevolência. Depende da situação, tem lugar que a gente tem deixar a moto em algum lugar longe. Por exemplo: tem um lugar que eu sempre faço entrega e que eu conheço o dono da padaria que fica ali perto. Eu tomei um pingado lá algumas vezes e ele sempre me vê por ali. Nesse prédio, não tem jeito, você não consegue parar a moto perto dele... até tem bolsão na rua, mas os bolsões são horríveis às vezes... não tem lugar, ou é muito apertado... é horrível para parar. Aí eu peço pro dono da padaria me deixar colocar a moto num espacinho que ele tem do lado da padaria e ele sempre deixa. Não sei se é porque eu sou mulher. Não sei... porque os meninos sofrem mais. Ninguém quer muita conversa com eles. [...] Tem prédios que tem aquelas entradas pra táxi, aí eu chego e desço correndo e digo pro vigia, que é só entregar na portaria, que é rapidinho e nem paro... já vou correndo, entrego e saio. É rapidinho mesmo. Às vezes, quando tem aqueles quiosques da polícia, eu paro perto e peço pra eles olharem pra mim... eles falam tudo bem, mas também porque eu sou mulher, se eu fosse homem, acho que não teria isso não. (Diário de Campo – dia 17/07/2010)*

Esse depoimento revela como, em alguns momentos, os motoboys têm que improvisar, ser astuciosos e agir de maneira *tática*, para conseguirem dar conta da realização de suas atividades; além disso, demonstra que as motogirls talvez tenham uma maior facilidade para criarem soluções diante dos imprevistos e das dificuldades oferecidas pelo espaço<sup>102</sup>.

Se o centro oferece a dificuldade com relação ao estacionamento, que lhes demanda algumas *táticas* para executarem seus trabalhos, alguns pontos da periferia se mostram hostis de outras maneiras, exigindo outras ações dos motoqueiros. Muitos deles enfrentaram situações desagradáveis, na realização de entregas nos bairros

<sup>101</sup> A fala desse homem aponta para uma solidariedade que se estabelece entre as pessoas, por uma questão moral relacionada ao trabalho, que será fundamental em outros pontos deste texto.

<sup>102</sup> Pensando nisso, um motoboy com quem tive uma conversa fortuita, na avenida Paulista, me apresentou uma tática muito interessante para uma realização mais tranquila de suas tarefas, em seu cotidiano: usava um capacete cor de rosa. Ao longo de nossa conversa, perguntei se seus companheiros não “tiravam sarro” de seu capacete ser rosa e ele me disse que, no início, sim. Explicou que um dia emprestou o capacete para um amigo, em um final de semana, e este não o devolveu no prazo combinado, o que o obrigou a ir trabalhar com o capacete de sua esposa: cor de rosa. Ao trafegar pelas ruas, disse ter percebido que os outros motoristas eram mais cuidadosos e educados com ele, pois o confundiam com uma mulher, já que de capacete e debaixo da jaqueta sobre a moto não é possível distinguir o sexo, principalmente porque se julgava pequeno e magrela. Esse motoqueiro taticamente se disfarçava de mulher, de algum modo, para tirar proveito do que a Andréa nos descreveu acima.

afastados do centro. Afirmam que em muitos lugares as ruas são intransitáveis – não por causa do excesso de trânsito, mas pela qualidade do pavimento, sem contar os casos onde ele praticamente não existe e nos lugares onde ele nunca existiu. Contam histórias de quando tiveram medo de passar por lugares que julgam sem a menor segurança, pois os consideram bairros controlados pelo crime, onde não se percebe a presença do Estado: policiamento, hospitais, escolas e postos de saúde. O Deco, motoqueiro da Motofarma, contou-me que um dia, ao entrar por uma viela, presenciou um homem, ainda com a arma na mão, que havia acabado de matar um outro homem. Confessou que ficou tão assustado que não sabia que rumo tomar e que, depois de frações de segundos, resolveu dar meia volta e desistir da entrega.

Muitas histórias de assaltos às cargas e ao dinheiro que transportavam, bem como roubos e tentativas de roubo de motos, me foram contadas. Os motoqueiros, na realização de seu trabalho, enfrentam um medo cotidiano desse tipo de violência e, para isso, criam algumas *táticas* de modo a enfrentar a situação. Hélio, motoqueiro da Motofarma que faz suas entregas em um bairro distante, declara que costuma tirar seu colete de motoboy em determinados pontos das entregas, pois julga que sua rotina pode chamar a atenção de bandidos. Acredita que, variando suas vestimentas, pode não chamar a atenção, não atrair a curiosidades de assaltantes sobre si. Leão salientou que, apesar de fazer suas entregas sempre na mesma localidade, procura sempre alterar sua rota, fazendo caminhos diferentes, sem que isso interfira muito no tempo de entrega. Conforme ele, existem períodos do dia em que os assaltos são mais frequentes.

*Eu tento fazer minhas entregas bem cedinho, é muito melhor. À tarde as coisas podem ficar mais perigosas. É que vagabundo (se referindo aos assaltantes) acorda tarde. Você já viu vagabundo acordar cedo? Então, é melhor se precaver... ficar atento. Ficar atento também, porque você pode ser pego de surpresa, mesmo se precavendo, e aí... aí é melhor ser esperto, se não dança. (Diário de Campo – dia 22/07/2010)*

Leão explicita suas *táticas*, mas reconhece que elas podem falhar, já que estão presas às circunstâncias – e nunca se sabe quais serão as circunstâncias de um assalto, de sorte que é preciso recorrer a outras astúcias, para enfrentar esse tipo de situação.

Por tudo isso, alguns dizem que é muito melhor trabalhar em agências de motoboys ou *deliveries*, na região central, mesmo com seus problemas de estacionamento e roubos de moto, porque transitar por alguns pontos da periferia, principalmente à noite, pode ser muito perigoso. Contam ainda que, em determinados lugares da periferia, existe uma diferença marcante na maneira de os motoboys locais realizarem suas tarefas diárias, tendo em vista que, longe do centro da cidade, a

fiscalização de trânsito, entre outras coisas, não se faz presente e, por isso, alguns motoqueiros andam sem capacete e são mais performáticos, na condução de suas motocicletas. Aham que as condições de trabalho, igualmente no que se refere ao vínculo com as agências, é ainda pior nas agências e *deliveries* da periferia e que, se precisarem de atendimento médico, estarão mais bem servidos no centro da cidade.

Um dia, quando tomava um café com os motoqueiros do Canal, na General Jardim, antes de irmos para um evento e conversando sobre um acidente que um colega deles tinha sofrido, Ronaldo, ao saber da localidade do sinistro, disse que o motoqueiro estava em maus lençóis, pois ele teria sido levado para um hospital que atende muito mal e que possui médicos incompetentes. Segundo ele, com a aprovação de Beijo e de Djalma, o melhor lugar para se acidentar é nas imediações do centro, já que, se acidentando nesse local, a pessoa seria trazida para o atendimento na Santa Casa, onde o atendimento era ótimo, os médicos muito atenciosos e as enfermeiras bonitas<sup>103</sup>. Muitos motoqueiros da Motofarma concordam com isso e incluem o Hospital das Clínicas nessa lista, enfatizando que há uma unidade de trauma específica para o atendimento dos motoboys.

Paulo, um motoboy amigo de Luiz, aludiu ao fato de ter vindo trabalhar em uma agência na região mais central pela indicação de um amigo. Pouco antes de começar a trabalhar, o amigo o foi advertindo sobre o modo de se vestir e falar que deveria adotar com seu novo cliente: um laboratório de coletas de material para exames médicos.

*Transportar merda não é fácil; olha o que a gente tem que fazer nesta vida. Comecei a trabalhar com isso (transportar material para exame laboratorial) por indicação de um camarada. Ele me disse que se eu quisesse me dar bem com este novo trabalho, que eu deveria me vestir melhor e falar menos gírias. Disse que o ambiente era outro e que pra lidar com doutor é outro esquema: tem que andar direito. Sabe como é que é, né, velho, fui do meu jeito de sempre: motoqueiro se garante na habilidade. (Diário de Campo – dia 30/06/2007)*

Paulo ainda disse, que apesar de algumas *frescuras*, esse trabalho (na região central) era bem melhor que os anteriores e que se deu bem, agindo do seu jeito mesmo, ou seja, naturalmente.

Alguns membros do Canal deixavam transparecer, ao contarem suas histórias sobre a realização cotidiana de suas atividades em lugares *mais chiques*, que entendiam ser importante manter a naturalidade e a identidade, sem se portar diferentemente do que eram, pois não eram bichos: eram pessoas educadas que nem sempre eram tratadas

<sup>103</sup> Do local onde nos encontrávamos podíamos ver os muros do hospital, mas eles não mencionaram o seu nome, somente o apontaram. Mais tarde, vim a descobrir que se tratava da Santa Casa.

com educação. Por mais que sofressem preconceitos por serem motoboys, sendo segregados ao entrar pelas portas dos fundos, a tomarem elevadores diferentes dos outros trabalhadores, em prédios de escritórios, entre outras coisas, deveriam se manter íntegros e tentar não perder a paciência com essas discriminações.

Para alguns motoboys Canal, o projeto artístico foi importante para a autoestima desses profissionais e para sua integração com novos espaços da cidade; além de tirarem fotos das ruas esburacadas, das placas de sinalização mal colocadas, das placas que segregam motoboys e de poderem fotografar e filmar tudo o que lhes dificulta a vida ordinária, alguns deles jamais tinham entrado no Centro Cultural São Paulo, que se localiza em uma região nobre da cidade, onde agora se viam como protagonistas de uma obra de arte que ocupava seu principal saguão. Mais do que isso, realizavam suas reuniões em uma grande tábula redonda, no meio do espaço, e davam explicações as inúmeras pessoas que visitavam o local e admiravam as instalações do zexe.net.

De qualquer forma, é importante sublinhar que os motoboys com quem convivi reconhecem diferentes possibilidades e condições de trabalho, nas diferentes localidades da cidade, e exprimem suas preferências. Além disso, reconhecem que as diferentes localidades abrigam diferentes profissionais, isto é, o grupo de motoboys, de acordo com eles, não é homogêneo na cidade de São Paulo, assim como as possibilidades e condições de trabalho no seu território. Por isso, colecionam uma grande quantidade de histórias de ações *táticas* (CERTEAU, 1994), para lidar com os diferentes locais da cidade, bem como mantêm suas atenções sobre suas práticas cotidianas, pois não podem prever todas as condições a que estarão submetidos, nos lugares.

---

#### 4.3 – ESPAÇO E PODER: UMA RELAÇÃO ENTRE VÍNCULOS DE TRABALHO, ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO E O ESPAÇO DA CIDADE

---

O trabalho de campo junto aos motoboys deflagrou uma relação entre o vínculo de trabalho dos motoboys e a cidade de São Paulo, que tem reflexos em suas possibilidades de composição de forças, diante da metrópole. Não posso afirmar, como certo, que essa relação valha para toda a categoria, mas os relatos dos motoboys com quem convivi me abriram uma possibilidade de vislumbrar o modo como os motoqueiros circulam pelo espaço paulistano, a partir da natureza de sua vinculação trabalhista à profissão. Tal relação entre o vínculo de trabalho e o espaço ocorre por

meio de uma outra relação que se estabelece no cotidiano de trabalho dos motoboys: uma relação entre o vínculo de trabalho dos motoboys e sua organização do trabalho, ou seja, os diferentes vínculos de trabalho determinam a submissão dos motoboys a uma ou mais organizações do trabalho, o que determinará suas relações com o espaço da cidade. Dessa forma, a relação entre o vínculo de trabalho dos motoboys e o espaço da cidade é uma relação indireta, pois será mediada pela organização do trabalho. Essas relações entre vínculo de trabalho, organização do trabalho e o espaço da cidade nos evidenciam a importância dos motoboys para os dois circuitos apontados por Santos (2004): os *circuitos inferior e circuito superior* da economia de São Paulo e como eles se relacionam com a categoria.

Tomei por base os três tipos de vínculos de trabalho destacados pelos motoqueiros, durante o campo desta pesquisa: o precário (geralmente chamado por eles de *contrato de gaveta*, já descrito anteriormente), o formal (ao qual eles se referem como trabalho com carteira assinada) e o autônomo. O vínculo de trabalho precário leva os motoboys a se relacionarem com dois tipos de organização: organização primária e organização secundária do trabalho. No vínculo de trabalho formal, os motoboys são expostos a um único tipo de organização: organização terciária do trabalho. Trabalhando como autônomos, também vivenciam uma única organização do trabalho: organização primária.

Essas denominações dos tipos de organização de trabalho dos motoboys foram criadas nesta pesquisa. Foram dois os motivos que me levaram a criar uma denominação para os tipos de organização de trabalho dos motoboys que encontrei, durante o campo da pesquisa na cidade de São Paulo: primeiro, porque não existe, ou pelo menos desconheço, qualquer tipo de denominação específica para a organização do trabalho dos motoboys e, segundo, para tentar facilitar a compreensão sobre as formas de organização do trabalho desses profissionais, levando em conta a complexidade do planejamento que as diferencia. A organização do trabalho primária se caracteriza pelo menor grau de planejamento, em que a rotina desses trabalhadores se encontra marcada pela imprevisibilidade; a organização do trabalho secundária é marcada por um certo grau de planejamento das tarefas diárias, mas com uma pequena margem para rearranjos imprevistos que, porventura, surjam das contingências da demanda por serviços nas agências de motoboys; e, por fim, a organização terciária se distingue por uma rotina rígida, que pode ser a mesma durante semanas, meses ou anos, na qual não há nenhuma margem para a imprevisibilidade. Nessa perspectiva, da organização do trabalho primária à terciária, existe um aumento no planejamento e na inflexibilidade da rotina.

Essa rigidez da rotina diária não passa somente pela possibilidade ou não de atender a novos pedidos que sejam feitos no decorrer do dia para as agências, mas também pela fixidez da região de circulação dos motoqueiros na cidade, ou seja, da organização do trabalho primária à terciária, há uma diminuição de área coberta pelo motoboy, no que se refere ao espaço da cidade. Em decorrência, quanto mais rígida a rotina, menor a área de circulação dos motoboys pela cidade.

Espero que isso permita a compreensão da maneira como os motoqueiros se relacionam com o espaço urbano, devido ao vínculo do trabalho que obedecem, já que esta está igualmente associada ao tipo de organização de trabalho que se tenha, nessa profissão, na cidade de São Paulo. Portanto, o tipo de vínculo ao trabalho leva a uma, ou mais, organização do trabalho – e esta a um tipo de circulação pela cidade.

---

#### 4.3.1 – VÍNCULO PRECÁRIO

---

A profissão de motoboy, como vimos, envolve uma grande empregabilidade, característica do *circuito inferior* (SANTOS, 2004), pois qualquer um que tenha uma moto, ou a possibilidade de financiar sua compra, pode se transformar em um motoboy. Como me disse Luiz, em uma conversa:

*Se você chega em uma agência e apresenta um RG, uma carteira de habilitação e um comprovante de residência, pronto, você tá contratado.* (Diário de Campo – dia 16/07/2010).

No entanto, isso não significa que se terá conseguido todos os direitos recém-garantidos pelo reconhecimento federal da categoria, mas, tão somente, que se arrumou uma fonte de renda. Muitos motoboys ainda trabalham sob contratos precários e, quando Luiz expõe, acima, essa facilidade de encontrar trabalho nas agências de motoboys, ele não estava se referindo às agências mais *organizadas*<sup>104</sup> do setor, mas àquelas que os vimos chamar anteriormente de “bocas de porco”, que fazem os famosos contratos de gaveta.

Conforme Ronaldo, esses motoqueiros que trabalham sob vínculos precários, nas “bocas de porco”, não servem às grandes empresas da cidade, mas a clientes pequenos

---

<sup>104</sup> Escolhi utilizar a palavra “organizada”, até mesmo como uma forma de respeitar a maneira como os motoboys se dirigem às empresas do setor que conseguem se destacar na cidade de São Paulo e que trabalham em conformidade com as legislações que imperam sobre a categoria. Acredito, também, que essa palavra represente melhor tais empresas, fazendo jus às suas preocupações organizacionais, que aprimoram seu funcionamento e lhes garantem um certo sucesso no cumprimento de seus contratos, mas que não necessariamente reverterem essa organização em benefício dos motoboys, como veremos adiante.

que, pela descrição dos motoboys, seriam empreendimentos do *circuito inferior*, isto é, empreendimentos do setor informal, micro e pequenas empresas ou cooperativas, que desempenham atividades locais. Tais empreendimentos raramente necessitam do serviço de motoboys, salvo para atividades pequenas e que, por vezes, estão aliadas a questões pessoais, familiares, muito mais do que a processos de trabalho ou a estratégias de negócio. Deco confirma o que Ronaldo nos descreveu.

*Essas agências (referindo-se às “bocas de porco”) sobrevivem, porque os caras que trabalham nela são do bairro, ou pelo menos o dono, entendeu? Então, os amigos dele que abrem uma empresa... sabe, essas empresas de fundo de quintal, ou os lojistas que conhecem a mãe do cara... os quitandeiros, entendeu? Os nego precisa mandar um negócio no banco, buscar uma peça... às vezes não é nem pra ele, nem pro negócio dele, é para a esposa, pra filha, coisas da casa dele... Então, é um monte de serviço picadinho, entendeu? (Diário de Campo – dia 22/07/2010)*

Em razão do pouco fluxo de pedidos de entrega de cada cliente, individualmente, essas agências de motoboys trabalhariam para muitos clientes, a fim de ter um fluxo razoável de entregas e garantir sua sustentabilidade. Isso levaria os motoboys a realizarem diversos tipos de trabalho, que vão aparecendo ao longo do dia, em diferentes lugares da cidade. A imprevisibilidade e a variedade das demandas dos clientes dificulta uma organização mais precisa das atividades diárias dos motoqueiros e a delimitação de uma área de atuação para eles, dentro da cidade. A esse tipo de organização do trabalho dos motoboys, em São Paulo, passo a chamar de primária. Ela se caracteriza pela imprevisibilidade da rotina diária das tarefas, levando os motoboys a transitarem por diversas partes da cidade, realizando os mais diferentes tipos de entrega, o que, com o tempo, conferirá a esse profissional um bom conhecimento geográfico da cidade e, em consequência disso, a capacidade de criar os melhores caminhos para a efetivação das entregas.

Algumas dessas “bocas de porco” servem, também, a clientes médios, ou seja, clientes com um maior fluxo de demandas por entregas, por vincularem parte de seu processo produtivo a uma outra parte da cidade. A descrição que obtivemos dos motoqueiros para essa espécie de cliente não me permite enquadrá-los com toda a segurança somente no circuito inferior, como acontece quando se referem aos clientes pequenos, pois não me forneceram dados suficientes para saber, em profundidade, a extensão dos negócios e o tipo de tecnologia a que se ligam os tais clientes médios. Os motoqueiros citam, como exemplo, empresas populares ou pequenas, que necessitam de matéria-prima produzida por outra empresa, solicitando que o motoqueiro faça uma ou duas viagens semanais. Ou, quando essas mesmas empresas, ao invés de serem



compradoras, são fornecedoras de matéria-prima para outras empresas, pedindo que os motoqueiros façam entregas semanais ou diárias. Apontam, ainda, como clientes médios, empresas ou escritórios maiores, que mantêm com a agência de motoboys um fluxo constante de pedidos, mas que geralmente podem ser organizados em um período do dia, ou em um período de alguns dias da semana ou simplesmente em um período de um dos dias da semana.

Esse tipo de cliente tem um fluxo mais regular de demanda por serviços e propicia à agência uma organização da rotina dos motoboys mais elaborada, em que o motoqueiro, a cada dia, recebe um roteiro de sua jornada de trabalho, mas que pode, devido a imprevistos, estar aberto a alguma pequena alteração. Esse segundo tipo de organização é a que chamo de secundária. Ela leva os motoqueiros a trabalharem por roteiro. Isso significa que o motoboy percorrerá determinadas regiões, em certas partes do dia ou da semana. Sobre isso, Ronaldo nos esclarece:

*Eu já trabalhei assim. A gente chama de trabalhar por roteiro: de manhã você cobre a Barra Funda e o Bom Retiro. De tarde, você vai lá para o Jabaquara... você chega na agência e tem o roteiro pronto pra você fazer... Eu não gosto muito dessa forma de trabalho. (Diário de Campo – dia 20/07/2010)*

A organização secundária leva os motoqueiros a uma relação menos completa com o espaço da cidade, quando a relacionamos à organização primária, mas ainda guarda a possibilidade de circulação em diferentes áreas de São Paulo, fato que permite aos motoboys preservar uma das suas principais fontes de poder no espaço urbano, conhecer os caminhos.

---

#### 4.3.2 – VÍNCULO FORMAL

---

Para encontrar um vínculo de trabalho formal, com registro em carteira e salvaguarda de todos os direitos conferidos pela Consolidação das Leis do Trabalho, geralmente os motoqueiros devem se submeter a duas possibilidades: ou se empregar como mais um dos funcionários de uma empresa, que tenha a função de motoqueiro no seu plano de cargos e salários, ou se empregar em uma agência de entregas, que irá registrar esses motoqueiros, os quais geralmente prestarão serviços a uma só empresa, que prefere terceirizar essa função. Descrevem tais empresas, que preferem terceirizar o setor de entregas, de maneira semelhante aos empreendimentos econômicos que Santos

(2004) chama de *circuito superior* da economia: bancos, multinacionais, empresas de alta tecnologia e de capital intensivo. Isso não deve, contudo, nos levar à falsa ideia de que todos os motoboys sob vínculos formais trabalhem para o *circuito superior*, pois alguns podem trabalhar como empregados do setor de transporte, de empresas do *circuito inferior*. Entretanto, o fato de muitos deles prestarem serviços para empresas do *circuito superior* nos mostra como os motoboys que alocamos, nesta pesquisa, no *circuito inferior* da economia, dão, através de suas atividades, sustentação ao *circuito superior*, como uma possibilidade barata e eficiente de transporte.

Para alcançar um posto de trabalho como empregado de uma empresa ou em uma agência de motoboys que terceirizam o trabalho de entrega de grandes clientes, segundo Bombeiro, motoqueiro da Motofarma, as coisas se complicam um pouco, pois os empregadores se tornam mais exigentes:

*Aí o negócio é mais embaçado<sup>105</sup>, os caras querem experiência... um monte de coisa...ah! e o cadastro no MOTOFRE, sem isso você não consegue mais nada, a não ser nessas agências furrebas por aí. (Diário de Campo – dia 15/07/2010)*

Uma vinculação trabalhista formal lhes garante um piso salarial de R\$ 700,00, cesta básica e, dependendo do número de funcionários da empresa, um plano de saúde; alguns chegam a ganhar no final do mês, entre salário e benefícios, mais de R\$ 2.000,00.

Ao contrário do que se possa imaginar, nem todos os motoqueiros estão satisfeitos com o fato de pertencerem ao quadro de funcionários de uma empresa. Leão, motoqueiro da Motofarma, preferia o vínculo que tinha antes, o de cooperado, pois recolhia INSS sobre R\$ 900,00, o que lhe garantia esse mesmo valor, caso ficasse impossibilitado de trabalhar, por questões de saúde. Hoje, com o novo contrato, recebe sobre o piso, o que não lhe garantirá, em hipótese de algum acidente, arcar com suas despesas, pois, para ele, esses duzentos reais a mais fazem a diferença. Apoiado por seus amigos que participavam da conversa, garantiu que ganhavam melhor, quando trabalhavam para a cooperativa que prestava serviço para a empresa da qual são empregados hoje.

Além disso, Leão também percebe a organização do trabalho em sua empresa como nociva aos profissionais, uma vez que os motoqueiros que trabalham para essa empresa não fazem entregas por toda a cidade: cada um tem uma região específica para realizar suas atividades diárias, que são sempre as mesmas. Eles frequentemente cobrem

---

<sup>105</sup> O motoboy usa a palavra “embaçado”, aqui, como sinônimo de complicado ou difícil.

um único bairro ou apenas um setor do mesmo. Acredita que os motoqueiros que começam trabalhando assim não adquirem o que há de mais importante para um motoboy, ou seja, o conhecimento do espaço da cidade.

*Esses caras chegam aqui mais perdido que tudo. Não sabem nem olhar o Guia. Ficam fazendo entrega somente em uma zona restrita da cidade... se perdem este emprego, tão ferrados. Se quiserem trocar de emprego não podem, pois não têm conhecimento da cidade... acabam escravos disso aqui. (Diário de Campo – dia 23/07/2010)*

Essa organização do trabalho extremamente rígida quanto à rotina diária e ao tipo de atividade desenvolvida, além de uma região de abrangência tão fracionada em relação ao espaço total da cidade, é o que chamo aqui uma organização do trabalho terciária. Apesar de vermos que o discurso de Leão está totalmente em desacordo com esse tipo de organização do trabalho e que isso encontra eco no discurso de outros motoboys, alguns veem nela certos pontos positivos.

O motoqueiro Léo da Motofarma gosta de trabalhar em um único setor da cidade e argumenta a respeito de sua preferência:

*Eu cubro uma parte da Freguesia (referindo-se à Freguesia do Ó). Moro lá. Muitos aqui trabalham na região onde moram. Isso é bom, no sentido de que você conhece bem o lugar, fica acostumado com os clientes, já sabe os melhores caminhos, os lugares bons para parar a moto, conhece os maluco do lugar... eu gosto. (Diário de Campo – dia 14/07/2010)*

Para Andréa, motoqueira do Canal, isso também é encarado como algo bom, pois lhe facilita a vida no trabalho:

*Eu trabalho só na Zona Sul. Presto serviço... sou tercerizada de uma empresa multinacional de elevadores e fico só lá. Eu gosto disso... acho que a gente se acostuma com o lugar e com as pessoas, e eles se acostumam com a gente também. As coisas andam melhor. (Diário de Campo – dia 17/07/2010)*

Na fala dos dois motoboys, é possível observar a maneira como *consomem* (CERTEAU, 1994) as determinações de uma especialização do trabalho, que surge na categoria dos motoboys em São Paulo. Valem-se *taticamente* de algo que reconhecem como bom para a empresa, a fim de tornar mais aprazíveis suas atividades diárias, visto que, além de estabelecerem um contato mais cordial com as pessoas do local onde realizam suas atividades, conseguem outras vantagens, como maior segurança para eles e para suas motos.

Andréa me contou, ainda, que acredita que, na maior parte das agências de motoboys que terceirizam o serviço com clientes grandes, isso aconteça, ou seja, as empresas optem por setorizar os profissionais, de sorte a estabelecer uma melhor relação entre os clientes e os motoqueiros. Apesar de, como vimos acima, não podermos ligar a organização terciária do trabalho de motoboy ao *circuito superior* (SANTOS, 2004), podemos supor que este apresenta influências importantes, nessa organização de trabalho, já que uma das características das empresas do *circuito superior* é uma grande preocupação com a organização e a precisão de seus processos. Andréa acredita que faz parte de uma estratégia da empresa e que isso, indiretamente, facilita a vida dos motoqueiros; segundo ela, é muito difícil conhecer toda a cidade de São Paulo e, como o *turn over* dos motoboys é muito grande, nas agências, sempre com muita gente nova começando na profissão, fica mais difícil treinar essas pessoas para trabalharem na cidade inteira, do que em um determinado setor. Concorda com a estratégia da empresa e entende que seja importante uma relação mais próxima dos motoqueiros com seus clientes, pois esse trabalho envolve confiança:

*Nosso trabalho é de muita responsabilidade, transportamos peças caríssimas, documentos importantes, malotes, dinheiro... coisas muito importantes para as pessoas que precisam da gente, então, acho que a confiança é fundamental para os clientes. (Diário de Campo – dia 17/07/2010)*

Embora concordem que há pontos positivos para as agências, nessa especialização do trabalho por áreas, Ronaldo e Luiz percebem pontos negativos que essa organização das atividades traz para o motoqueiro e para a categoria: um desconhecimento do espaço total da cidade. Na opinião de Luiz, os motoqueiros que trabalham assim terão problemas, se precisarem mudar de emprego.

*O cara que trabalha assim se precisar fazer uma entrega em outro lugar tá ferrado. Já pensou se todo mundo se especializa? Só vai saber trabalhar naquele lugar. Uma das coisas boas de ser motoboy é que você tem a chance de conhecer muitos lugares diferentes, ter uma noção completa da cidade: é isso que faz as pessoas precisarem dos motoqueiros. (Diário de Campo – dia 16/07/2010)*

A fala de Ronaldo completa:

*Se têm coisas boas nessa profissão é o fato de que você pode conhecer muitos lugares e pessoas. Tem muita gente chata, mas, também, tem muita gente legal que você pode conhecer. Isso pode até mudar sua vida. (Diário de Campo – dia 20/07/2010)*

Ronaldo sabe que rodar por toda a cidade lhe impõe encontros com os mais variados tipos de lugares e pessoas, e que isso pode trazer muitos benefícios aos motoqueiros que estiverem atentos. Foi por intermédio de uma cliente que conheceu o artista plástico espanhol, Antoni Abad, e que ingressou como membro do Canal Motoboy, o que lhe franqueou acesso a muitas coisas a que não tinha antes, como veremos no próximo capítulo. Neka é outro que evidencia a importância de transitar por toda a cidade, mostrando-nos as possibilidades *estratégicas* (CERTEAU, 1994) que podem nascer dessa circulação mais completa, pelo estabelecimento de vínculos que os potencializariam enquanto pessoas. Ao nos encontrarmos em um bar, no dia 22/07/2010, me contou que pôde, durante seu tempo de motoboy, conhecer muitos dos museus da cidade, levando-o a conhecer muitas pessoas que o inspiraram a voltar a estudar. Conhecer os caminhos e os lugares da cidade e poder circular livremente por toda ela não é importante apenas para o exercício da função, mas também para as vidas das pessoas e para a própria cidade, como uma expressão de sua urbanidade (OLIVA, 2004).

---

#### 4.3.3 – VÍNCULO AUTÔNOMO

---

Esta forma de vinculação à profissão é o que permite a muitos motoboys se ligarem ao mesmo tipo de organização do trabalho que se dá no vínculo precário (organização primária), mas, conforme os motoboys autônomos, com uma grande vantagem, porque não têm patrão. Alguns dos motoqueiros autônomos se sentem como verdadeiros empreendedores e reproduzem o perigoso discurso do autoempreendedorismo, que culpabiliza os mal-sucedidos por seu fracasso (ALENCAR, 2007). Além disso, favorece a alguns não se identificarem como motoboys, por, como já vimos, preferirem ser reconhecidos como *courriers*, ou *motoqueiros de verdade*.

Além dessas vantagens, citadas pelos motoboys, alguns deles, como o Ronaldo e o Luiz, reconhecem outras que se apresentam por trabalharem como autônomos. Falam do poder que está por traz da circulação dos motoqueiros pela totalidade do espaço da cidade e ambos aliam isso ao fato de se manterem como autônomos e dentro de uma organização primária do trabalho, oferecendo-lhes uma rotina imprevisível, presa à demanda de seus antigos clientes e de novos clientes, que, segundo eles, surgem o tempo todo, de maneira inesperada e com novas demandas. Comenta Luiz:

*Eu circulo pela cidade com meu número de telefone no baú, com a moto sempre limpa e em ordem, com uma roupa sempre ajeitada. Quanta gente já me ligou encomendando serviço, porque viu o telefone no baú. Procuo manter o cabelo e a barba em ordem, a aparência ajuda muito a conquistar a confiança. Várias vezes, acontece de estar parando pra almoçar e o cara me vê, pergunta se eu sou motoboy e me pede pra entregar isso ou aquilo... isso é direto. (Diário de Campo – dia 16/07/2010)*

*Taticamente* (CERTEAU, 1994), ele se vale de sua circulação pela cidade para conseguir manter um bom fluxo de trabalho, fazendo das contingências de sua profissão um instrumento para aumentar sua renda.

Para vários deles, permanecer como autônomos é a melhor maneira de se vincular à profissão, a despeito da segurança que o trabalho registrado pode oferecer, como um salário certo no fim do mês e as garantias trabalhistas, prevista na Consolidação das Leis do Trabalho. Dizem conseguir uma remuneração melhor, trabalhando como autônomos, e se sentem seguros com relação à frequência de serviços. Eles têm clientes fixos, aos quais prestam serviços há muitos anos; garantem que, por sempre trabalharem direito e com responsabilidade, os antigos clientes trazem novos clientes, às vezes até mais do que podem dar conta, o que os leva a passar serviços para outros companheiros de confiança, os quais não vão ser irresponsáveis com a indicação, pois, no caso dos autônomos, o nome do motoqueiro é muito importante.

*Eu tenho sempre muito trabalho, tem dia que eu nem consigo dar conta direito de tudo. Tem cliente que pede umas coisas pra gente que não dá para fazer sozinho... aí eu chamo uns caras de confiança, pessoal lá do bairro, e divido com eles... não dá pra ser zoião (egoísta) e querer fazer tudo sozinho: você acaba atrasando e desse jeito pode até perder o cliente. (Diário de Campo – dia 20/07/2010)*

Ronaldo aponta ainda que muitos clientes preferem trabalhar com esses motoqueiros, mesmo tendo um fluxo regular de entregas, pela certeza de que os serviços serão efetivados; em sua visão, alguns clientes gostam de conhecer seus motoqueiros e saber se eles conhecem bem a cidade e a maneira de realizar as entregas, ou seja, gostam de conferir a experiência do motoqueiro e preservar uma ligação de maior confiança. Para alguns motoboys, manter-se como autônomo também se trata de uma questão *tática* (CERTEAU, 1994), pois veem uma boa oportunidade de negócios, ao se manterem nessa forma de vinculação ao trabalho.

Luiz e Deco acreditam que, um dia, esses motoboys de vínculo autônomo serão “profissionais de luxo”, porque os motoqueiros que trabalharem sob a organização terciária da profissão não conheceram o espaço da cidade e serão cada vez mais mal

pagos, enquanto os autônomos, sob uma organização primária do trabalho, por conhecerem todos os lugares da cidade, serão chamados para serviços de emergência, podendo negociar melhor o valor de seus serviços. Assim, esses motoqueiros irão prestar serviços tanto para clientes pequenos, do *circuito inferior*, como para clientes grandes, do *circuito superior* da economia da cidade (SANTOS, 2004).

O que pude compreender da relação que se estabelece entre o vínculo de trabalho e o espaço da cidade é que, dentre os motoboys que participaram desta pesquisa, alguns veem pontos positivos nas diferentes formas de organização de trabalho com que convivem, cotidianamente, mas observam que a especialização da rotina por atividades e principalmente por áreas de entrega pode trazer consequências negativas, quando se pensa na vida profissional do motoqueiro, a médio e a longo prazo. Reconhecem que não saber transitar em toda, ou em grande parte da cidade, os impede de adquirir um dos seus principais poderes de barganha no mercado de trabalho: o saber construído no cotidiano de trabalho, na cidade, sobre os seus caminhos e as localizações dos destinos, quer dizer, ficam impossibilitados de uma relação mais abrangente com a cidade de São Paulo e, ao invés da sua relação com os espaços urbanos potencializá-los, passará a aprisioná-los.

Diante dessa situação, alguns motoqueiros preferem não ter um vínculo de trabalho formal, mesmo que este lhes garanta todos os direitos e possíveis benéficos, pois não querem perder o conhecimento do espaço da cidade e manter a principal característica dessa profissão: serem os únicos que conseguem chegar a qualquer lugar da cidade de São Paulo com agilidade, uma vez que criaram um espaço entre os carros que lhes faculta isso e porque conhecem o espaço da cidade.

Conhecer o espaço da cidade, de fato, é uma das coisas que lhes confere uma equilíbrio maior com as contingências desse trabalho, em São Paulo, porque podem se ligar a lugares e a pessoas que podem trazer benefícios a eles. Além disso, é, talvez, o maior poder da categoria, o que lhes possibilitaria até *fundar um próprio* (CERTEAU, 1994), um lugar para poder planejar ações e armazenar conquistas, ou seja, poder agir com *estratégia*, pois, como apontamos anteriormente, no Capítulo 2, a fundação de *um próprio* pressupõe um poder e não o inaugura; portanto, assim seria possível pensarmos em ações estratégicas por parte dos motoboys, porque a onipresença é um poder que a categoria já tem, apesar de não usá-lo com frequência. Se eles não realizarem suas entregas, ninguém mais, pelo menos nesse momento, pelo tipo de transporte que se observa em São Paulo – o rodoviário – poderia fazer esse trabalho: estar em todas as partes da cidade, de maneira rápida e eficiente. Uma paralisação da categoria acarretaria transtornos significativos à economia da cidade e muitos dos motoboys com que convivi

sabem disso, mas as iniciativas coletivas como associações e sindicatos têm tido grande dificuldade de conseguir e manter sócios. Em acréscimo, a onipresença apenas é um poder significativo, na relação de força desses profissionais com a cidade, quando ela é pensada enquanto uma onipresença da categoria e não somente de um ou outro motoboy.

No entanto, alguns motoboys mais novos, que querem fugir de uma vinculação precária do trabalho e que não têm conhecimento da profissão, segundo os próprios motoqueiros, não percebem a perda que terão, com a especialização espacial do trabalho, presente na organização terciária da profissão. Uma frase de Leão sintetiza muito bem o que certos motoqueiros acham, sobre a escolha por trabalhar sobre uma vinculação formal e, conseqüentemente, sob uma organização terciária do trabalho de motoboy: “Nem tudo que reluz é ouro” (Diário de Campo – dia 14/07/2010).

---

#### 4.4 – OS PACTOS SOCIAIS DOS MOTOBOYS

---

O conceito de Pacto Social, cunhado por Pellegrino (1987), é composto por dois pontos principais: 1º) ser uma negociação que se estabelece entre o sujeito e a sociedade, um *toma lá, dá cá*, em que o sujeito, para ingressar como sócio efetivo do grupo social, oferece sua força de trabalho para contribuir com o desenvolvimento da sociedade, esperando o reconhecimento por seus esforços em manter essa ordem; 2º) esse pacto se configura como uma continuação do Pacto Edípico, que o sujeito estabelece ainda na infância, pelo qual, diante da cultura, nega seu desejo à mãe para poder desejar todas as outras coisas e pessoas do mundo. Tomarei emprestado aqui parte desse conceito, ou melhor, a primeira parte dele, pois essa ideia de uma negociação entre o sujeito e a sociedade me servem muito bem para descrever a relação de forças entre os motoboys e a cidade, no momento em que escolhem se vincular e se manter nessa vinculação com a profissão.

Ao buscarem cumprir com esse pacto e cooperar com o desenvolvimento da sociedade, buscando um trabalho, muitas das pessoas se veem com possibilidades reduzidas de escolha e têm dificuldades para conseguir alcançar um emprego, na cidade de São Paulo (POCHMANN, 2001). Diante dessas dificuldades, muitos, sobretudo nos últimos quinze anos<sup>106</sup>, têm-se dedicado à profissão de motoboy, já que, como vimos – apontado pelos próprios motoqueiros –, ela se apresenta como uma grande possibilidade

---

<sup>106</sup> Refiro-me aos “últimos quinze anos”, levando em consideração o momento, no meio da década de 90, em que os motoqueiros reconhecem um grande aumento do número de pessoas que passam a trabalhar como motoboys na cidade.



de emprego na cidade. Dessa forma, ao se vincularem a essa atividade de trabalho, tais pessoas mostram sua adesão, ou seja, sua crença em um Pacto Social que se fundamenta sobre uma centralidade do trabalho: os motoboys conferem *autoridade* (CERTEAU, 1995) a essa prerrogativa do grupo social e a sua maneira de organizar a vida dentro dele. Mas essa adesão não se dá sem uma certa *resistência*: ela é *consumida* por essas pessoas, isto é, é *ressignificada* (CERTEAU, 1994) e ganha um sentido próprio na realização de suas práticas cotidianas, na cidade de São Paulo. Essa resistência, esse consumo, essa ressignificação, no entanto, não impede que essas pessoas continuem se identificando com o grupo social e suas regras, funcionando apenas como uma alternativa astuta para manter essa identificação.

Muitos autores se dedicaram a estudar como essa centralidade se manifesta em nossas vidas: desde Marx e Weber, com suas distintas explicações para o surgimento do capitalismo industrial e as decorrentes consequências disso para a organização social, até os contemporâneos Ricardo Antunes e Helio Pellegrino, também com diferentes explicações sobre a centralidade do trabalho e suas consequências. Entretanto, uma coisa não se nega: a vinculação ao trabalho é uma forma de pacto que estabelecemos no seio de nossas sociedades, para nos tornarmos seus sócios e contribuirmos para o seu desenvolvimento.

Nesta parte da pesquisa, gostaria de explicitar como o espaço e a maneira de realização das práticas cotidianas têm suas participações na construção desse vínculo – tão caro para o grupo social – pelos motoboys. Na cidade de São Paulo, os motoboys consomem, ressignificam o Pacto Social e compõem novas maneiras de realizarem esse pacto com a sociedade. Ao trabalharem nessa profissão, assumem o Pacto Social de duas maneiras: 1) fingindo ser motoboys, para continuarem sendo *motoqueiros de verdade*<sup>107</sup> e receber o reconhecimento social; 2) ou pagando o pedágio, metáfora para descrever uma contribuição temporária, através de um trabalho precário e perigoso, para dar manutenção ao valor do trabalho, enquanto esperam ou constroem uma possibilidade mais aprazível de vida e de sustentação desse pacto.

---

<sup>107</sup> Grifo meu, para sublinhar a importância dessa expressão, no texto. Como, durante a realização da redação desta pesquisa, utilizo a palavra “motoqueiros” como uma forma de me referir aos motoboys e, nesta parte do trabalho, necessito diferenciar essas duas palavras, usarei aqui uma expressão que me foi oferecida pelos motoboys, durante o campo de pesquisa, no momento em que eles queriam se referir aos motoqueiros, distinguindo-os dos motoboys: motoqueiro de verdade. Por motoqueiros de verdade, denominam aquelas pessoas que usam a moto como meio de locomoção, mas não simplesmente pela economia, ou pela falta de dinheiro para comprarem um carro, mas pela paixão ao veículo e ao estilo de vida.

---

#### 4.4.1 – FINGINDO SER MOTOBOY

---

Muitas das pessoas que vemos nas ruas de São Paulo, andando de moto com baús ou mochila nas costas, apesar de trabalharem como motoboys, não o são. Alguns motoqueiros, mesmo trabalhando há muitos anos como o que passamos a chamar na década de 90 de motoboys, não se sentem assim, não se reconhecem como tais. Entretanto, valem-se desse rótulo para sobreviver. Isso não acontece somente pelo motivo que já apresentamos anteriormente, a propósito da fala de Ronaldo, de Beição e de Luiz, sobre se diferenciar dos motoqueiros mais novos, preferindo o nome de *courrier*, nem mesmo por argumentar, como fez Neka, que o nome de motoboy se apresenta carregado de preconceito, mas, simplesmente, por não querer deixar de ser reconhecido e se reconhecer como um motoqueiro de verdade.

Diante da dificuldade de encontrar emprego na cidade e nutrindo um grande sentimento pelas motocicletas e o hábito de pilotá-las, muitos motoqueiros de verdade uniram o útil ao agradável e fizeram de seu lazer sua fonte de renda, aproveitando da alta empregabilidade da profissão, na cidade.

Paulo, por exemplo, confessou-me que, ao mudar de trabalho, seu novo patrão até quis registrá-lo, porém ele não aceitou, pois acreditava que isso não lhe serviria de nada: *Sou motoqueiro, pô!* (Diário de Campo – dia 30/06/2007). É interessante como, nessa fala, ele deixa transparecer a marca de uma *resistência* (CERTEAU, 1994) que habita alguns dos motoboys da cidade: Paulo se recusa a ser registrado como motoboy. Ele quer continuar a ser o que era, antes de começar a usar a moto para trabalhar, quer manter o lúdico do passeio com a moto; insiste em não ressignificá-la como instrumento de trabalho; quer manter o prazer de andar de moto nas ruas da cidade. Prefere ser um motoqueiro de verdade desempregado, que está unindo o útil ao agradável para conseguir alguma renda, fazendo, para sobreviver, o que mais gosta na vida: andar de moto.

Identificar-se como motoboy, para Paulo, parece ser algo fora de questão. Não quer se perceber como alguém que trocou o prazer de andar de moto pela obrigação social de ser um trabalhador a qualquer preço, isto é, transformando seu grande prazer em uma atividade rotineira e obrigatória, na qual deve mudar sua vestimenta, seu jeito de falar, e se transformar em um entregador educado e eficiente. Ele não quer submeter a realização de suas práticas cotidianas ao estereótipo criado, na década de 90, para os motoboys e resiste a isso: *consome* (CERTEAU, 1994) o mercado de trabalho que se configura para esse tipo de atividade, todavia, a realiza enquanto motoqueiro de verdade, não como motoboy ou motofrete. Se os motoboys criam novos significados

para o espaço entre os carros, ele “pega uma carona” nessa nova formatação, mas, como alguém que circula pelas ruas em busca, muito mais, do prazer e da identidade de um motoqueiro de verdade, que “faz um bico” e contribui com a manutenção do valor social do trabalho, do que alguém que busca uma identificação com o trabalho de motoboy e o reconhecimento legal de uma categoria de alto risco e baixa remuneração.

Outro fato que pude observar, na convivência com os motoqueiros e que se assemelha a situação que Paulo nos mostra, o desejo de não perder o vínculo com sua identidade originária de motoqueiro de verdade, é a insistência de Ronaldo em trabalhar cotidianamente sobre uma XLX 150 cilindradas e não sobre uma moto de 100 ou 125 cilindradas. Com menos potência no motor, mas com menor consumo de combustível, as motos de menor cilindradas se tornaram as mais procuradas pelos motoboys, pois, salvo raríssimas exceções, esses profissionais jamais recebem reembolso pelo combustível consumido na realização de suas atividades.

Em um dos nossos encontros, quando descobri que Ronaldo tinha uma moto de 150 cilindradas de um modelo *off-road*<sup>108</sup>, perguntei por que ele não trocava sua moto por uma menor e mais econômica. Disse-me que muita gente já lhe perguntou por que não troca a sua moto para gastar menos combustível e aumentar sua receita, mas o que as pessoas não entendem é que ele não sentiria o menor prazer em pilotar uma 125: além de elas não terem bons amortecedores e, por isso, judiarem muito das costas do motoqueiro, não têm potência suficiente, o que faz parecer que se está sobre uma bicicleta e não sobre uma moto.

Ele não quer se render ao apelo de uma racionalidade econômica, em detrimento de seu prazer de andar de moto. Assim como Paulo, ele tenta se servir dessa profissão, surgida das necessidades da composição atual da cidade de São Paulo e das estratégias comerciais que garantem sua manutenção, para manter-se um motoqueiro de verdade, acima de tudo. Preserva sua identidade, sua sociabilidade, sua sobrevivência e seu prazer sendo motoboy – sem sê-lo. Um ilusionismo, uma *trampolinagem* desse *prestidigitador* (CERTEAU, 1994), que aparenta ser algo que não é, pois o é, somente enquanto função e utilidade que o espaço e a sociedade intuem conseguir através dele, para a manutenção de suas estruturas e formas, permitindo-lhe, assim, se reconhecer como membro da sociedade, porque é um trabalhador. Esse reconhecimento, mesmo que precário, já que não leva em consideração as condições de trabalho desses homens, é revertido, *astuciosamente*, para a manutenção de sua vida, a seu modo, à sua maneira de *consumi-la* diante das contingências do espaço da cidade.

---

<sup>108</sup> Motos com *design*, suspensão, pneus entre outras coisas, que as habilitam a transitar em terrenos menos convencionais, como as ruas da cidade e as estradas. São geralmente utilizadas para fazer trilhas em meio às matas ou em provas de corridas na terra com salto de obstáculos.

Temos, nesse caso, um exemplo claro de uma *tática* que se instaura na relação cotidiana de alguns motoqueiros com as transformações vividas pelo espaço, e como isso é apropriado por algumas pessoas, por meio de uma ressignificação do que é imposto como um produto cultural. Tais motoqueiros, assim como tantos outros que agem como eles, a sua forma, nos mostram que as transformações do espaço – que, como salienta Santos (1996), podem vir de outros mares, mas são negociadas aqui, no cotidiano da localidade – agem sobre os indivíduos e estes, por sua vez, são agentes dessa negociação, em sua maneira de *consumir* essas transformações. Mas, além da *tática* dos motoboys, o que se evidencia nesta situação é o espaço como um ator social (OLIVA, 2004), que se relaciona com os indivíduos, impondo-lhes coisas, levando-os a uma postura de resistência que se revela pela camuflagem de alguns motoqueiros, que se apresentam, a este mesmo espaço, como motoboys, inclusive vivendo sob os mesmos dramas e conflitos dessa profissão, nas ruas da cidade.

Tanto Paulo como Ronaldo se mostraram, ao longo de nossa convivência, extremamente preocupados com suas vidas, dentro desses disfarces. Eles sabem da intensificação dos riscos que correm, ao rodarem de 100 a 400km por dia sobre uma moto, em um trânsito como o de São Paulo. Isso, sem falar no preconceito social que enfrentam por se dedicarem a essa profissão, seja lá de que modo for. De um jeito ou de outro, a necessidade do fluxo de coisas, apontada por Santos (2005), que se estabelece no espaço da metrópole, não raro os obriga a sucumbirem às exigências de seus clientes, que, ao acioná-los, acima de tudo, não querem perder tempo. Portanto, acabam sendo tocados pelos riscos dessa *tática* à configuração do emprego na metrópole, sendo levados a criarem diariamente novas maneiras de *consumir* suas camuflagens, que os remetem ao pacto que fizeram com a sociedade: poder manter uma identidade de motoqueiro de verdade, camuflada de motoboy, para conseguir a “carteirinha” de sócios da sociedade, provendo alguma renda para sobreviver, diante de uma cidade com um mercado de trabalho repleto de desempregados.

---

#### 4.4.2 – O TRABALHO DE MOTOBOY COMO UM PEDÁGIO

---

Se alguns constroem uma ligação com esse trabalho como um ilusionismo, que camufla um *motoqueiro de verdade* como motoboy, criando a possibilidade de manter sua maneira preferida de viver, ou seja, sobre uma moto, para outros, a vinculação ao trabalho assume metáfora diversa: a de um pedágio, configurando uma outra maneira de fazer o pacto com a sociedade e o espaço da cidade da São Paulo. A maioria dos

motoqueiros com quem convivi afirma que essa vinculação ao trabalho de motoboy é algo passageiro em suas vidas, pela precariedade das condições e das relações de trabalho a que são expostos, para alcançar, no futuro, a possibilidade de se vincularem a outras formas de trabalho e irem sobrevivendo, de maneira socialmente aceitável, ou melhor dizendo, tolerável, enquanto isso não acontece.

Neka é um exemplo claro disso, pois, apesar de continuar a ser um motoqueiro, como já o era antes de ingressar na profissão, hoje se encontra trabalhando como professor, depois de ter-se formado no curso de Filosofia da USP. Ele nunca se afastou dos interesses e da luta da categoria, mantendo-se à frente dos esforços do Canal Motoboy, participando e trabalhando na organização, junto com o grupo, dos principais eventos sobre a categoria, na cidade. Tem orgulho de ter sido motoboy durante anos e de ter trabalhado desde a época em que ainda eram chamados de *courriers*, mas afirma que manter-se muito tempo dentro dessa profissão pode ser enlouquecedor.

*Essa profissão é justa, é honesta como qualquer outra... é uma forma honesta do cara sobreviver nesta cidade. Ninguém tá livre de ter que se esforçar para ganhar a vida, mas esse esforço tem que ter um fim, porque trabalhar sobre uma motoca a vida toda... isso enlouquece qualquer um. Tem que ter cabeça pra fazer isso e aguentar, é muita pressão... muita cobrança e ninguém tá nem aí para você não. Eu já cumpri a minha parte. (Diário de Campo – dia 03/10/2007)*

Neka contou-me que, ao chegar a São Paulo, foi assim que conseguiu se manter na cidade. Porém, com o passar do tempo e com todas as complicações que foram aparecendo, na profissão, decidiu dar prosseguimento aos seus sonhos de continuar os estudos, pois não se sentia justamente recompensado, pela cidade, por seus esforços na realização das práticas cotidianas como motoboy. Com o tempo, principalmente na segunda metade da década de 90, e com o grande aumento de pessoas que passaram a se dedicar a essa atividade, o valor pago aos motoqueiros foi caindo e a atenção e o controle sobre a categoria, aumentando. Por tudo isso, decidiu que era tempo de se aposentar dessa profissão, antes que o pior pudesse lhe acontecer ou que enlouquecesse e, como ele mesmo disse, ele já havia cumprido a sua parte. Deu para a cidade, que necessita manter o *fluxo de coisas* (SANTOS, 2005), como um complemento do complexo produtivo, anos de contribuição como trabalhador de uma das profissões mais arriscadas do mundo, fez sua parte no Pacto Social entre os motoboys e a cidade de São Paulo *taticamente* (CERTEAU, 1994), resignificando, de dentro do grupo social, a obrigatoriedade do trabalho: “*Se eu não enlouquecer, se eu não adoecer, ou se eu não morrer, então, posso conseguir fazer outra coisa de minha vida que não seja tão difícil e deixar de ser tolerado para ser aceito*”.

Essa mesma visão de Neka sobre um “tempo de validade” para a profissão e da necessidade de buscar outra possibilidade de “ganhar a vida”, encontramos em uma conversa com Café. Ele me contou que está na profissão há dezoito anos e que vem, de um tempo para cá, juntando dinheiro e comprando algumas ferramentas para abrir uma oficina de consertos e ter o seu próprio negócio, para, como ele diz, sair dessa vida:

*Como eu te falei outro dia, trabalhar de motoboy tem seu lado bom, mas eu já estou há muito tempo nisso... chega. Tenho guardado um dinheirinho e comprado umas ferramentas pra abrir uma oficina... ter meu próprio negócio. Já paguei meu pedágio amigo: dezoito anos em cima de uma moto, um monte de acidentes... chega. Quem sabe eu consigo realizar meu sonho e ir para Portugal... meu sonho é conhecer Portugal... parece loucura, né, mas quem sabe dá certo; aí eu te mando um postal. Escreve isso no seu trabalho: o motoboy que quer ir para Portugal<sup>109</sup>... risos... Só saindo dessa vida, amigo, só assim. (Diário de Campo – dia 24/07/2010)*

Café explicita claramente a metáfora do pedágio em sua fala e deixa transparecer a vontade e a construção de um projeto de uma nova vida, que para ele seria a possibilidade de não mais se acidentar, quase sempre flertando com a morte, e de realizar um grande sonho. Os impactos do trabalho como motoboy pela cidade de São Paulo, que me mostrou tatuados em seu corpo na forma de inúmeras cicatrizes, encontram uma *resistência* (CERTEAU, 1994) criada por esse motoboy ao fazer seu Pacto Social: a possibilidade de construção de uma nova vida em outra profissão, depois de pagar o seu pedágio, ou seja, após trabalhar em uma profissão que se ofereceu a ele como uma oportunidade de emprego, auxiliando-o a ser reconhecido, mesmo que precariamente, como um membro da sociedade, em um mercado de trabalho com tantos desempregados, como enfatiza Pochmann (1999; 2001) sobre o trabalho na cidade de São Paulo.

Outro motoboy que descreve, explicitamente, sua vinculação ao trabalho como um pedágio é Léo. Ao se referir ao descaso das pessoas para com as possíveis desventuras da vida de um motoboy, ele disse:

*Isso aqui não é vida (se referindo ao trabalho como motoboy). Se você tiver cabeça... todo mundo que eu conheci aqui que tem cabeça, trabalha um tempo aqui e depois abre um butequinho, um táxi; poupa pra fazer outra coisa... paga o pedágio e vai fazer uma coisa melhor. Eu não quero fazer isso o resto da minha vida. Sou motoqueiro, trabalho nisso porque não tive, na época, coisa melhor pra fazer, mas já estou nisso há muito tempo, não é belinha?!*

<sup>109</sup> Está aí: promessa cumprida, amigo. Obrigado.

(forma como se dirige à Andréia). *Quero mudar de vida.*  
(Diário de Campo – dia 14/07/2010)

Para ele, é *falta de juízo* conservar-se nessa profissão por muito tempo. Ele parece concordar com as ideias de Neka sobre os perigos de se manter como motoboy e deixa claro seu desejo de mudar de vida. Fato perfeitamente congluente com sua primeira descrição sobre ser motoboy: *Isso aqui não é vida*. Para ele, sua profissão se configura como um pedágio para conseguir ter acesso a algo que não seja aquém do aceitável como uma maneira de vida, diferente do trabalho precário ao qual se dedica diariamente: algo que lhe possibilite se sentir vivendo, ao invés de sobrevivendo.

Assim como esses três motoqueiros, que têm suas falas destacadas acima, muitos outros apontam a profissão de motoboy como uma sobrevivência, uma alternativa ao desemprego, e nutrem a esperança, que muitas vezes se materializa em projetos, de conseguir encontrar uma nova possibilidade de efetivarem seu pacto com a sociedade. Essa ideia de construir uma pacto mais aceitável, para eles, no futuro, após terem pagado seus pedágios, fica muito mais clara quando nos deparamos com outra fala, que frequentemente aparece em conversas sobre a retribuição que encontram, por parte da sociedade, ao esforço que fazem para honrarem seus compromissos no Pacto Social.

Marcelo, que é motoboy há 28 anos, ao me contar sobre um amigo que também trabalhava como motoboy em São Paulo, disse-me que este escondia das outras pessoas a sua profissão, por vergonha. A essa afirmação do amigo, respondia da seguinte maneira:

*Eu não tenho vergonha de ser motoboy, é uma profissão como outra qualquer. Eu estou trabalhando, não estou roubando e nem estou matando ninguém. Se eu estivesse, sei lá... traficando drogas... essas coisas... você sabe, se eu estivesse envolvido com o crime... aí sim eu ia ter vergonha dos outros, até da minha família, mas não, eu estou trabalhando [...] muita gente tem medo de motoboy, acha que é tudo um bando de louco, de infrator... não, não moço... tem muita gente boa, muito pai de família aqui, trabalhando e mantendo as coisas funcionando. É uma minoria que não presta, como em todo lugar, como em toda profissão tem uns aloprados, mas é a minoria. (Diário de Campo – dia 23/07/2010)*

Os motoboys reconhecem claramente os preconceitos que recaem sobre sua profissão. Notam que, apesar da grande importância da profissão, para a cidade, muitos os tratam como membros toleráveis de nossa sociedade: um estorvo necessário. Mesmo assim, Marcelo não se deixa tomar por esses preconceitos que recaem sobre a profissão e consegue extrair dela uma satisfação moral, quer dizer, como trabalhador, responde

com orgulho às regras impostas pela sociedade para aqueles que querem se considerar, dignamente, como seus membros.

Além da dificuldade de conseguirem se empregar e de encontrarem uma maneira de resistir a isso, aliando-se *taticamente* à profissão de motoboy, para dar conta das contingências do mercado de trabalho, assumindo um Pacto Social que descrevemos aqui através da metáfora do pedágio – que lhes permite viver como membros da sociedade, mas que só em um futuro, longe da profissão, venham a ser finalmente reconhecidos pelos seus esforços, caso sobrevivam ao “estágio” e encontrem outro trabalho –, esses profissionais têm que resistir mais uma vez, porque se deparam com a maneira perversa com que muitos retribuem ao trabalho de motoboy: reconhecem a utilidade do serviço, mas não reconhecem, apenas toleram os profissionais, os motoboys. Essas pessoas que trabalham para manter a configuração de um espaço que foi criado e é vivido por todos nós são conservadas na corda bamba, ou melhor, no limite da vida.

---

#### 4.5 – OS ACIDENTES E A CIDADE

---

Infelizmente, um dos fatos mais comuns da vida dos motoboys é o acidente de trânsito, que tolhe, como vimos, a vida de centenas desses homens todos os anos, além das mutilações, paraplegias, tetraplegias, entre outros tantos tipos de problemas decorrentes desses eventos. Nos grupos com que pude conviver, esse problema não poderia ser diferente. Vez por outra, um ou outro membro do Canal aparecia com um ferimento decorrente de seus cotidianos de trabalho. Na Motofarma, soube de várias histórias de acidentes e, durante o pouco tempo de convivência, um motoqueiro de idade mais avançada, com quem havia conversado dias antes, sofrera um acidente grave e iria ficar afastado do trabalho por, pelo menos, uns dois meses, segundo os motoboys que me contaram o fato.

Na primeira reunião de que participei junto ao Canal, em um momento mais informal, pude conversar sobre os acidentes com Luiz e um amigo seu, que havia vindo à reunião por seu convite, para descobrir se tinha interesse em participar do grupo: Paulo. Luiz relatou que já havia se acidentado algumas vezes, mas que, por sorte, ou por ajuda divina, nunca se machucara seriamente. Disse que acidentes, grandes ou pequenos (aludia à gravidade), fazem parte da rotina desses profissionais e que se alguém não quer se acidentiar, é melhor não sair de casa, pois a precaução, no máximo, pode ajudar a tornar os acidentes menos graves, mas não impedi-los de acontecer.



Paulo, ao falar-me sobre as dificuldades de sua rotina de trabalho, comentou, com pesar, sobre a frequência dos acidentes na vida desses profissionais. Perguntei a ele se já havia se acidentado. Antes de me responder, tentou me explicar a diferença que ele fazia entre os acidentes: tombos e colisões.

*No corredor aparece de tudo: rato, gato, cachorro... até maluco aparece... entendeu. Uma coisa é atropelar um cachorro, outra um rato. É que nem os tombos, uma coisa é você cair sozinho, outra é porque você bateu num carro... ou pior, num caminhão. (Diário de Campo – dia 30/06/2007)*

Conforme sua avaliação, cair não é tão problemático, mas levar um tombo, porque bateu a moto, é geralmente fatal. Essa explicação dada por Paulo se confirma nos dados evidenciados na pesquisa de Silva (2009). Segundo o autor, o envolvimento de outros veículos nos acidentes com as motos é o principal fator de letalidade, transformando as ruas de São Paulo em uma verdadeira guerra. Contudo, seus dados estatísticos apontam em uma direção um pouco diferente do que nos relata o motoboy Paulo, pois, segundo eles, os automóveis são os veículos mais perigosos para os motoqueiros, representando quase 50% dos acidentes fatais envolvendo motos e outros veículos. Nesse tipo de acidente, envolvendo motos e outros veículos, os ônibus ocupam o segundo lugar, com mais de 20%, os caminhões vêm em terceiro lugar, com aproximadamente 20% e, em seguida, com menos de 5%, os acidentes com outras motos e com bicicletas. Tais dados parecem confirmar um saber adquirido cotidianamente pelos motoqueiros: *é melhor cair do que bater a moto*. Mas esse saber construído no cotidiano dessa profissão, por alguns motoboys, se complexifica, visto que não basta cair, é preciso *saber* cair. Isso se evidencia na fala de Marcelo da Motofarma:

*Entre bater e cair, é muito melhor cair... mas é preciso saber cair também. Você tem que rolar e escolher o melhor lugar. Uma vez eu estava numa rua e eu ia me acidentiar [...] parece que não, mas naquele tempinho que você tem... eu pensei: cair neste asfalto duro e quente... porque com o sol a coisa fica quente... ou cair na lama fofa... porque teve uma obra e tinha lama ao lado da pista... taquei a moto na lama. Cheguei em casa com lama dos pés à cabeça (risos). (Diário de Campo – 22/07/2010)*

Parece estar claro, nessas falas, que a *tática* (CERTEAU, 1994) diante dos rotineiros acidentes vêm acompanhadas da necessidade de uma certa perícia, no momento de executá-las. Diante do momento e do que ele lhes impõe, os motoboys

devem tomar uma decisão em frações de segundos para tentarem salvar as suas vidas, ou simplesmente reduzir os danos do sinistro.

Todavia, como os motoboys não sabem se vão poder evitar a colisão em troca de uma queda, alguns deles criaram como principal *tática*, para tentar evitar os acidentes com outros veículos, um cuidado especial com alguns tipos de motoristas. Para a maioria deles, os motoristas profissionais se constituem nos principais problemas, mas, divergem quanto à categoria que julgam ser a mais perigosa. Para alguns motoqueiros, os taxistas são um grande risco, pois funcionam como alguns motoboys, que ganham mais se fazem mais viagens, o que os levaria a correr muito nas ruas e serem imprudentes na direção. Segundo Andréa:

*Os taxistas mesmo, têm uns que são bem maluquinhos. Também eles têm que ganhar, eles andam rápido, porque precisam fazer muitas corridas pra ganhar melhor, eu sei disso, é como a gente, mas... (Diário de Campo – 17/07/2010)*

A despeito de criticar a postura dos taxistas no trânsito, fica evidente na fala da Andréa uma compreensão sobre as dificuldades enfrentadas por eles, para sobreviver na cidade. Solidariamente, entende que esses motoristas profissionais sofrem da mesma pressão para atender a seus clientes e poderem gerar uma renda que seja suficiente: são obrigados a andar com pressa pelas ruas. Em meio aos problemas e rivalidades, parece restar um pouco de respeito e identificação.

Se, para alguns, os taxistas despontam como principal alvo das atenções para se evitar acidentes, para outros os motoristas de vans são os principais vilões, quando pensamos na criação de situações arriscadas para os motoqueiros. Para Léo, motoqueiro da Motofarma, eles são os que mais representam perigo para os motoboys:

*Não tem coisa pior pra motoboy que os motoristas de van, belo. Os caras não querem nem saber não. Eles tacam o bagulho em cima de você e você que se vire pra não bater neles. Se você bobear, eles passam por cima mesmo, eles são bem maior que nós. É uma loucura. Por isso, quando eu vejo uma van eu mudo de pista, reduzo, ou já passo logo, mas sempre esperto. (Diário de Campo – dia 14/07/2010)*

Para Léo, a melhor *tática* (CERTEAU, 1994) com os motoristas de vans é a distância, pois as proporções entre esses dois veículos são desiguais e geram uma situação extremamente perigosa para os motoqueiros. Acredita que tais profissionais têm muita pressa para fazer suas rotas, porque ganham mais dinheiro quanto mais rápido andarem. Disse que compreende a necessidade dessas pessoas, pois acredita que muitos deles também têm suas dificuldades para sustentar suas famílias, mas deveriam

pensar melhor na maneira como conduzem seus veículos, tendo já presenciado muitos acidentes envolvendo vans e motoqueiros.

Muitos outros motoqueiros, ao falarem sobre os ônibus e os caminhões, também acreditam que a melhor mediada a se tomar contra acidentes é a distância, que nem sempre é possível diante do alto número de caminhões e ônibus, nas marginais e avenidas, respectivamente. Pensando justamente nesse fato, alguns motoqueiros julgam que a medida de proibir que os motoboys andem nas vias expressas é algo que pode ajudar a diminuir o número de acidentes na categoria, mesmo que a maior parte dos motoqueiros com quem conversei sobre o assunto entenda essa norma como um absurdo. Comenta Luiz:

*Se a gente libera as faixas da esquerda pros caminhões, pra que eles possam pegar as estradas sem ficar trocando de faixa e chegando perto da gente, que vamos ficar na direita, isso iria ser muito menos arriscado. (Diário de Campo – dia 15/07/2010)*

Para Luiz, São Paulo, como principal cidade do Estado, é rota para o transporte de muitas coisas e não há como evitar que o trânsito seja sempre denso, o que se coaduna com o que afirma Santos (2005) sobre o *fluxo de coisas*, na capital. Ressalta que a melhor maneira seja um bom planejamento e acredita que qualquer medida tomada pela Prefeitura para tentar corrigir os problemas de trânsito são e serão sempre mal vistas pelos motoqueiros, pois interferem nos hábitos desses profissionais em circular pela cidade. Não vê todas as medidas da Prefeitura como válidas e até julga que algumas são muito mal planejadas, mas crê que é preciso um maior empenho dos motoqueiros e dos políticos, para produzirem soluções mais adequadas para todos.

Na segunda reunião com o grupo do Canal, o tema dos acidentes voltou a aparecer, desta vez com Djalma e com Renato. O primeiro era amigo de Beição e estava começando a frequentar o grupo, com o intuito de se integrar a ele. Percebi que sua mão estava machucada, mas antes que eu o questionasse, Neka lhe perguntou se sua mão estava melhor; foi então que eu descobri que ele tinha se acidentado. Ao que parece, ele bateu a parte do guidon, onde se segura com a mão, em um caminhão e isto lhe trouxe algumas sequelas quanto à mobilidade do membro. Depois de algum tempo que ficamos por lá conversando, Renato chegou mancando. Ele havia batido o tornozelo no parachoque de um caminhão e relatou que, por pouco, não havia entrado embaixo do veículo. Sua perna estava inchada e com muitos hematomas, mas sua disposição para falar e fazer piadas parecia não ter sido abalada. Em vários momentos, pude notar que, ao contarem seus acidentes, descreviam os fatos com humor, rindo da situação e dos

perigos que enfrentam no cotidiano, o que me leva a imaginar que isso se configure em uma *tática* (CERTEAU, 1994) diante de uma das principais contingências do trabalho no trânsito da cidade: o risco de acidentes.

Muitas outras vezes, um ou outro membro do Canal chegava com um machucado, contando seu acidente e, em meio a essas conversas, muitas histórias e cicatrizes foram lembradas, fato que também pude vivenciar junto aos motoqueiros da Motofarma, em nossa convivência. Pude notar que havia um certo orgulho, por parte de alguns em relação às suas cicatrizes, como no dia em que visitei o SINDIMOTO, acompanhando Neka, para falar com seu presidente. Ele me mostrou suas cicatrizes com esse mesmo sentimento. Mais do que isso, ele me apresentou suas marcas como uma prova registrada em seu próprio corpo do fato de ter sido um motoboy. Para ele, essas cicatrizes lhe conferiam uma *autoridade* (CERTEAU, 1995), pois confirmavam a veracidade de sua representação como líder do sindicato da categoria. Eram uma fonte de *credibilidade* que se conquista com a prática da profissão, algo que acreditava garantir seu conhecimento sobre as necessidades dos motoboys, uma vez que ele mesmo era um deles e era possível vê-lo em seu corpo: as cicatrizes assumem, para muitos motoqueiros, a função de uma marca identitária.

Não estava acostumado a lidar tão facilmente com acidentes de trânsito e comecei a me preocupar e a imaginar que talvez durante a realização do meu trabalho de campo, junto ao grupo, o pior poderia acontecer com algum deles; não era nada agradável, mas felizmente isso nunca aconteceu. Se, por um lado, eu me chocava com a presença dos acidentes na vida dos meus companheiros, eles pareciam tentar não se importar, não dar relevância a seus aspectos negativos, nem mesmo à periculosidade de seu trabalho: faziam brincadeiras.

Em uma das últimas reuniões do Canal realizadas no Centro Cultural São Paulo, no dia 11/08/2007, Adriana – que, nesse mesmo dia, deixava de ser a única integrante feminina do grupo, com a chegada de Andréa – mostrou para os integrantes do grupo, presentes à reunião naquele dia, a foto de um motoboy acidentado que ela registrara dias antes. O homem estava deitado no chão com a cabeça completamente virada para trás e com os outros membros todos tortos. Uma foto horripilante, que me deixou muito chocado e que os motoqueiros, depois de pensarem na família do sujeito e também se penalizarem, começaram a fazer brincadeiras sobre a foto e a culpabilizar a vítima: diziam que os motoqueiros que sofrem esse tipo de acidente não eram pilotos, que não tinham perícia para dirigir a moto e, por vezes, se referiam aos motoqueiros mais novos como imprudentes ou como não sendo “motoqueiros de verdade” – e isso não significava o mesmo para todos: para os motoqueiros mais antigos que fazem parte do

grupo, a imperícia está em se arriscar demais e andar pelas ruas “como um louco”; para os motoqueiros mais novos, ela se encontra no fato de não saberem como fazer as manobras arriscadas em alta velocidade. De qualquer forma, os dois discursos pareciam aliviar as tensões diárias do risco enfrentado na profissão, transferindo a culpa para a vítima. Tais discursos aparecem como uma *tática* (CERTEAU, 1994) dos motoboys, diante dos riscos de acidentes.

O mesmo discurso que culpabiliza as vítimas pela imprudência de alguns motoqueiros pode encontrar em uma conversa com Hélio, motoqueiro da Motofarma. Ao falar-me sobre acidentes, afirmou que muitos motoqueiros, sobretudo os mais novos de profissão, são imprudentes e não se preparam direito para serem motoqueiros profissionais.

*Eu faço curso de direção defensiva de tempos em tempos em Indaiatuba e me preparo para executar minha profissão. Lá a gente tem instruções de direção defensiva, frenagem e muitas outras coisas que são importantes para se manter longe dos acidentes. Mas tem muito moleque aí, que tira carta e pega a moto para trabalhar... isso quando não compra uma carta... mal sabe dirigir. Não tem nenhum preparo. Eu estou sempre me reciclando. Eu dirijo com minhas filhas no paralamas dianteiro. É assim que eu controlo o risco. (Diário de Campo – dia 22/07/2010)*

Hélio usa o aprimoramento na capacidade de condutor e a imagem de suas filhas como suas principais *táticas* (CERTEAU, 1994) para evitar acidentes, durante a realização de seu trabalho. Lembra de suas responsabilidades como pai e como profissional e acha que muitos motoqueiros não querem saber de se transformarem em bons condutores. Afirma que muitos deles acabam nessa profissão pela facilidade que existe de se comprar uma moto e arrumar um trabalho como motoboy, mas estão sempre buscando uma alternativa que julguem melhor de trabalho, o que seria muito diferente de sua postura: ele se considera um motociclista profissional e não pretende mudar de profissão. A maneira como Hélio constrói sua *tática* para lidar com os acidentes – realidade a que, apesar de toda sua perícia conseguida ao longo de anos de trabalho e inúmeros treinamentos, ele está submetido – é muito elaborada: ele junta a imprudência dos mais novos ao fato de estes não se identificarem como motoboys e estarem nessa profissão como se estivessem pagando um pedágio para uma vida melhor. Para além de tudo isso, ele ainda visualiza a imagem de suas filhas no paralamas de sua moto, para lembrá-lo de que um acidente que lhe aconteça seria muito drástico também para sua família. Hélio invoca seu amor paterno como um alarme para se manter fora de acidentes, o que nos leva a pensar no “preço que se paga” para sustentar essas *táticas*, cotidianamente.

Muitos outros motoqueiros concordam com Hélio, a respeito do despreparo e da falta de responsabilidade de alguns motoboys, ao dirigir as motos, e acrescentam que os irresponsáveis não são perigosos somente a si mesmos, mas a todos os motoristas das ruas, em automóveis ou motocicletas.

A banalização dos acidentes ou a culpabilização das vítimas talvez possam ser compreendidas como uma tentativa de afastar o medo do alto risco de suas atividades diárias, muito parecido com as ideologias defensivas dejourianas e algumas estratégias defensivas dos mototaxistas de Assis (CASTRO, 2004). No entanto, ainda que, em alguns momentos, possam estar tentando reagir à presença do medo, culpabilizando os acidentados, em outros isso não basta: ele se faz presente e é o que os obriga a serem mais críticos com relação à violência de seu cotidiano de trabalho. Assim, o perigo enfrentado diariamente ganha novas explicações e uma nova forma. O motoboy Eduardo, da Motofarma, me contou que, em seu primeiro dia de trabalho, viu seu companheiro perder a perna, porque o motorista de um carro estacionado abriu a porta e atingiu o motoqueiro. Nesse momento, ele voltou para a empresa, devolveu as entregas e prometeu nunca mais trabalhar com aquilo. Não obstante, em função das circunstâncias do mercado de trabalho, foi obrigado a voltar às ruas.

Para Eduardo, a maioria dos motoqueiros corre muito com as motos e não pensa nos riscos cotidianos da profissão, mas não por irresponsabilidade. Garante que muitos motoboys andam de maneira automatizada para poder suportar a pressão do trabalho, somente diminuindo um pouco o ritmo por medo:

*Você sabe qual é o freio de motoboy? É o acidente do outro. O motoqueiro quando vê os outros acidentados diminui a velocidade, fica com medo, mas depois de meia hora tá correndo de novo. O cara põe no automático. O cara acelera e pronto. Se não puser no automático, não aguenta, é muita cobrança, amigo. Isso não é vida, meu amigo, é sobrevivência. (Diário de Campo – dia 24/07/2010)*

Ainda segundo Eduardo, a maioria dos motoboys se encontra trabalhando nessa profissão por não ter muitas escolhas profissionais a fazer. Ele acredita que os motoqueiros tomam essa profissão como uma “tábua de salvação” para sua pouca escolaridade, diante das exigências do mercado de trabalho da cidade. As pessoas que cursaram até a quarta, ou oitava série do ensino fundamental, não teriam a possibilidade de encontrar um trabalho que remunere como o de motoboy<sup>110</sup> e, por isso, arriscam suas vidas cotidianamente, sempre buscando não pensar nos riscos, dirigindo de maneira automatizada e perigosa. Para ele, os motoboys se aliam à profissão por falta de opções

---

<sup>110</sup> Os motoqueiros que trabalham na Motofarma ganham algo em torno de R\$ 2.000,00 por mês.

melhores diante do mercado de trabalho e assumem uma postura automatizada frente ao ritmo de trabalho dessa profissão, como uma *tática* (CERTEAU, 1994) que só é quebrada em face das suas consequências. Falo em *tática* do automatismo, porque ela não permite planejar nada, mas somente lidar com as circunstâncias que se apresentam em seu terreno e não leva a acumular nenhum ganho.

Djalma, do Canal Motoboy, em uma reunião do grupo, onde informalmente se conversava sobre os riscos da profissão e os motoqueiros se mostravam apreensivos, fez uma fala bastante significativa quanto ao medo e à sensação de desamparo, que muitos desses motoqueiros sentem, ao realizar suas atividades de trabalho:

*Ninguém quer saber, não... quando o cara tá esperando pra receber a encomenda dele, ele quer que o negócio chegue logo. Ele não tá pensando no meu filho, na minha esposa... ele só quer saber de você chegar logo com a encomenda. Se eu não me preocupar comigo, quem vai se preocupar? Os caras vivem fazendo lei pra gente não correr, andar direitinho, fazer curso de direção defensiva todas essas coisas, mas ninguém proíbe os clientes de ficar ligando no seu celular da gente, de te xingar, quando você atrasa...*  
(Diário de Campo – dia 29/09/2007)

Assim como Djalma, muitos deles, ao assumirem uma postura crítica diante dos perigos, tentam explicar os acidentes pela falta de interesse da Prefeitura em escutar os motoboys, na hora em que pensam medidas para planejar o fluxo das motos nas ruas e avenidas da cidade, vislumbrando assim uma relação existente entre as configurações do espaço e os riscos da profissão, o que nos faz lembrar a crítica de Jacobs (2000) sobre a forma impositiva, intimidativa e expropriatória como se têm planejado as cidades. Alguns acreditam que mais faixas exclusivas para motoqueiros poderiam ajudar a diminuir o número de acidentes, desde que fossem mais bem planejadas do que as que já existem: como na avenida Rebouças e na Sumaré, que, segundo eles, ajudou muito, mas oferecem alguns problemas, não sendo totalmente seguras, já que muitos motoristas não respeitam o espaço dos motoboys e, em alguns cruzamentos ou na entrada nos túneis (no caso da Rebouças), acabam cruzando com outras faixas dos carros e o risco de acidentes, nesses trechos, se intensifica.

Afirmam ainda que alguns dos equipamentos de segurança propostos nas várias leis que tentaram regulamentar a categoria, na cidade, não servem para nada, quando não atrapalham. Não discutem a importância do capacete, contudo, ao aludir ao modo como transportar as entregas, muitos preferem as bolsas presas às costas, pois veem os baús como algo que aumenta a instabilidade das motos, sobretudo nas curvas, além do risco de ele se enroscar em outros veículos, quando realizam suas manobras no trânsito.

Outros culpam seus patrões e clientes pelos perigos da profissão. Dizem que estes não respeitam as dificuldades que eles encontram para trafegarem pelas ruas, exigindo sempre presteza nas entregas, exercendo um controle do ritmo de produção pelos celulares e rádios, algo muito semelhante ao destacado por Diniz (2004), quando aborda situações que aumentam o risco no trabalho. Para os motoqueiros mais antigos, como Ronaldo, Luiz, Neka (do Canal) e Agrela e Marcelo (da Motofarma), a popularização dos celulares e rádios entre os motoboys piorou demais as condições de trabalho dos motoqueiros vinculados às agências, porque a cobrança e o monitoramento se tornaram constantes. De acordo com os motoqueiros que acompanhei, cada dia é diferente e um trecho que seriam capazes de percorrer com muita rapidez, em determinado dia, poderia demorar muito, em outro, pois o trânsito muda muito em uma cidade como São Paulo. Condições climáticas, reparos nas vias, congestionamentos, acidentes, entre outros, são fatores do cotidiano das ruas que não fazem parte da prescrição das atividades que recebem nas agências, ou seja, alegam que muitas vezes o trabalho prescrito não tem nenhuma semelhança com o trabalho real que deverão enfrentar, ao cumprir suas tarefas, e que isso pode intensificar os riscos. Segundo Andréa:

*A chuva atrapalha muito. Muitas vezes te impede de chegar pelo caminho mais curto, pois tem lugares na cidade que é só chover e inunda tudo. Ela abre cada buraco no asfalto dessa cidade, isso é muito perigoso pra quem tá de moto. Não é só buraco de chuva não, têm também os buracos da SABESP, eu caio direto nestes buracos, a gente tem que estar muito atenta se não, cai neles e isso judia das nossas motos, das nossas costas e pode até nos derrubar... e aí mais atraso. Outra coisa que atrapalha muito são as contramãos, é a pior coisa do mundo. Pra mim tudo deveria ser duas mãos... ia facilitar demais. (Diário de Campo – dia 17/07/2010)*

Comentando as consequências da má organização do trabalho na agência, declara:

*Na hora de anotar o endereço, o cara (se referindo ao responsável por anotar os pedidos de entrega – atendimento ao cliente) tá fazendo mil coisas ao mesmo tempo e acaba anotando errado o endereço, aí a gente fica rodando igual barata tonta pra encontrar o lugar. Nessa brincadeira, você perde meia hora rodando pra conseguir encontrar. Aí se tem que ficar perguntando pras pessoas na rua pra ver se alguém conhece o nome da empresa, mas até aí você já perdeu muito tempo. Se o motoqueiro não tem cabeça, já sai correndo com a moto para tentar não se atrasar para a próxima entrega... é onde as coisas podem dar errado, entende (se referindo aos acidentes). Além disso, você se estressa, corre o risco de tomar multa e dependendo do lugar onde você tá, você corre até risco de vida. Tem umas bocadas por aí, que só por*



*Deus... você tem que ficar muito atenta.* (Diário de Campo – dia 17/07/2010)

Andréa deixa claro em sua fala que são muitos os fatores que podem aumentar a probabilidade do acidente, no cotidiano desses profissionais nas ruas da cidade. Muitos motoqueiros, em sua opinião, diante do atraso gerado pelos problemas encontrados na realização de algumas tarefas, assumem uma *tática* (CERTEAU, 1994) muito perigosa para cumprir o prazo das próximas entregas: aumentar a velocidade – o que se aproxima muito da *tática* do automatismo, mencionada por Eduardo. Ela entende que o melhor a fazer é encarar o atraso e negociar com o próximo cliente, mesmo sob os seus protestos.

Ao conviver com esses profissionais, pude perceber que as opiniões variam muito sobre o que realmente torna perigoso a realização dessa atividade. No entanto, direta ou indiretamente, a configuração do espaço está sempre evidente, nos relatos, como um fator preponderante. Nesse sentido, um fato interessante foi apontado por Eduardo sobre a maneira como o trânsito se transforma na cidade e interfere na realização das tarefas cotidianas.

*Você hoje roda nas ruas, é férias, tem poucos carros na cidade, no final de semana também, mas os piores motoristas saem de casa nesses dias. O motoqueiro, que é novo, eles veem as ruas mais vazias e aceleram... é um erro, você tem um monte de braço na rua que só fazem besteira é aí que dá merda. E essa molecada mais nova que compra uma moto e põe na rua, eles não querem saber de nada, só querem correr. Eu já fiz muita besteira de moto também, mas hoje em dia só ando na boa, principalmente nestas épocas.* (Diário de Campo – dia 24/07/2010)

Para Eduardo, os motoristas de automóveis inexperientes, que ele chama de “braços”, são um dos grandes problemas do trânsito de São Paulo, em determinados períodos do ano ou da semana, pois seriam pessoas que não têm o hábito de andar de carro na cidade e que, durante as férias ou os finais de semana, saem para passear e transformam as ruas em um lugar mais perigoso para os motoqueiros. Nessa época, a cidade recebe muitos motoristas que vêm de outros municípios, como os do interior paulista, que a atravessam como forma de acesso às praias de nosso Estado, ou vêm visitar museus, *shoppings*, parques, entre outras coisas. Por isso, para esse motoqueiro, a experiência que se adquire ao longo do tempo, pilotando nas ruas de São Paulo, faz com que ele assuma uma postura *tática* (CERTEAU, 1994), diferente nesses períodos, como forma de evitar os riscos intensificados por uma população específica, que surge nas ruas da cidade em momentos precisos.

Encontramos paralelo com os fatos citados por Eduardo, a respeito de sua compreensão da relação entre o aumento do perigo de acidentes com determinados

períodos da semana e do ano, nos dados explicitados por Silva (2009). De acordo com o autor, os finais de semana apresentam um incremento no número de acidentes, ao serem comparados aos outros dias da semana, e o mês de dezembro tem o maior índice de acidentes envolvendo motos, quando cotejado aos outros períodos do ano.

Entretanto, não é apenas nos períodos de férias ou nos finais de semana que os acidentes acontecem: eles ocorrem na cidade todos os dias e fazem da profissão de motoqueiro uma das mais perigosas do mundo (MORAES, 2008). Pude observar que os motoqueiros criam algumas explicações para isso e buscam *resistir* cotidianamente a essa realidade de alto risco, criando *táticas* (CERTEAU, 1994) para tentar evitar os acidentes e suas consequências, o que nem sempre funciona.

Independentemente da imprecisão dos números e das dificuldades que enfrentamos para analisar os escassos e pouco confiáveis dados sobre acidentes de trabalho produzidos em nosso país, o fato é que observei, na convivência com esses profissionais, inúmeros casos e pude escutar inúmeros relatos, bem como visualizar as provas físicas que se registram em seus corpos, na forma de cicatrizes. E, diante disso, pude constatar uma alternativa encontrada por esses profissionais para sobreviver, quando não conseguem fugir dos acidentes: a solidariedade.

Mesmo que os motoqueiros mais antigos garantam observar uma diminuição de sua frequência entre aqueles que se locomovem de moto, ela se mantém viva como uma *tática* (CERTEAU, 1994) entre essas pessoas, diante das circunstâncias do trabalho e do espaço aversivos, vividas em seus cotidianos de trabalho. Talvez a crítica à solidariedade entre os motoqueiros da cidade, apontada pelos motoqueiros mais velhos, que reclamam de um contato mais amistoso nas ruas, se deva ao fato de que ela funcionava de maneira muito mais explícita, pois, além de saber poder contar com os membros do grupo, em uma situação difícil, mantinham sempre uma relação amistosa e que lhes possibilitava uma convivência agradável e uma extrema confiança mútua, que não se dissolvia no dia-a-dia, para se restabelecer somente em um dado momento de crise, como tem acontecido ultimamente na cidade de São Paulo.

Conhecemos e podemos ver muitas histórias da labuta diária dos motoqueiros que se defendem nas ruas, quando percebem seus companheiros acidentados, mas, segundo os motoqueiros mais antigos, esse companheirismo não se repete em outras situações: um cumprimento no semáforo, uma ação coletiva cotidiana pela busca de melhores condições para a categoria, entre outras coisas. Na convivência com essas pessoas, pude entrar em contato com ações solidárias que se desenrolam depois do fato, quando o motoqueiro já não possui mais o seu instrumento de trabalho, destruído no acidente, ou ainda o possui, mas danificado e impossibilitado de funcionar. Conforme

Léo da Motofarma, quando se refere aos acidentes e suas consequências para os motoboys, a solidariedade entre os motoqueiros é a única coisa com que têm podido contar nesses momentos:

*Aqui quando alguém se acidenta, se não somos nós fazer uma vaquinha pra ajudar, ou se alguém tem a moto roubada, somos nós, belo, que ajudamos... Cada um dá um real, dois reais por semana... nós somos uns trezentos aqui, isso dá uns trezentão... (Diário de Campo – dia 14/07/2010)*

Na Motofarma, muitas foram as histórias de solidariedade que encontrei entre os motoqueiros. Há, por exemplo, um motoboy que conserta as motos danificadas dos seus companheiros, nos finais de semana. Eles conseguiram encontrar um certo alívio para os temores sobre os acidentes e suas consequências, em ações de mutualismo que os preservam das dificuldades que se seguem ao acidente para esses profissionais; mesmo sendo registrados, ganham comissões por quilômetros rodados e, quando estão parados, recebem somente o piso, o que é pouco para prover o sustento de suas famílias, sem contar ainda o gasto com os reparos na motocicleta.

Alguns motoboys ainda acreditam que a solidariedade não deve ficar somente entre os motoqueiros e deve ser ampliada para o convívio com os outros motoristas, o que traria muitos benefícios a todos:

*Eu procuro manter sempre uma amizade com eles, isso é bom. Muitas vezes já tirei informação com eles, já até segui alguns deles que me ensinaram caminho. Se a gente pudesse manter uma maior colaboração entre os motoristas, a vida ficaria mais fácil. (Diário de Campo – dia 17/07/2010)*

Em sua fala, acima, Andréa demonstra sua vontade de vivenciar um trânsito melhor, fruto da criação de um bom relacionamento entre os motoristas, mas, para Léo, muitas outras coisas poderiam ser diferentes a partir da construção de um relacionamento mais respeitoso e amistoso entre os motoristas:

*Tem muito motorista de carro que dá seta quando vira o volante, tá ligado? Eles viram o volante e dá a seta junto, no automático. Neguinho corta a tua frente e não pede nem desculpa. Fica te olhando como se você não fosse nada e não fala nada. Esses motoristas podiam ser mais educados, belo. Que custa o cara falar “Desculpa, mano, pô, não te vi”, dar uma buzadinha, dar com a mão. Nada. Ficam te olhando com aquela cara de que você não é nada. (Diário de Campo – dia 14/07/2007)*

Perguntei-lhe se ele não achava que esse silêncio dos motoristas, na maioria das vezes, não se devia ao medo de ter zangado um motoboy e a reação suposta, por esse

motorista, diante de tantas histórias de motoqueiros que agrediram condutores de carro. Ele me respondeu que até entende que algumas pessoas sintam medo, porque haveria mesmo motoqueiros mais *estourados*<sup>111</sup>, assim como também existem motoristas *estourados* e pedestres *estourados*.

*Tem hora que eu penso que tá todo mundo muito louco nessa cidade, isso até parece uma guerra. Belo, as pessoas precisam melhorar. Melhorando as maneiras, a gente melhora a cidade, melhorando a cidade, a gente se melhora... é um ciclo, belo. Entendeu? (Diário de Campo – dia 14/07/2007)*

A fala de Léo é muito clara, ao flagrar a situação de violência e desrespeito que impera entre os condutores da capital paulistana. Ela nos mostra como os motoqueiros não são os únicos condutores perigosos da cidade, e ataca nosso preconceito sobre a falta de educação dos motoboys. Esse motoqueiro ressalta que, através de atitudes simples, banais, cotidianas, poderíamos construir uma melhor relação com os espaços da cidade para todos os que por ela passam, ou para todos os que nela habitam, simplesmente pedindo desculpas e sendo mais cuidadosos, na hora de conduzirmos nossos veículos. Léo menciona nossa capacidade de criarmos um melhor ambiente para todos e, também, a capacidade desse ambiente de nos tornar melhores, evidenciando a ideia proposta por Oliva (2004), do espaço como um componente social. Ele não está sozinho nesse sonho.

Alguns motoboys acreditam que a vida dos motoqueiros da cidade pode ser muito melhor, a partir do momento em que a sociedade passar a discutir mais e mais bem informada a situação dos motoboys de São Paulo. Por isso, os motoqueiros do Canal Motoboy publicam seus cotidianos na internet como um jeito de igualmente informar a todos quem são os motoboys, como eles trabalham, que dificuldades enfrentam na realização de suas tarefas, na tentativa de humanizar, diante de toda a sociedade, esses trabalhadores que são muitas vezes confundidos com bandidos ou loucos, por nossa percepção precária e parcial do que é a nossa cidade.

---

<sup>111</sup> Léo usa a palavra *estourado* como sinônimo de irritável, ou melhor, se referindo a pessoas facilmente irritáveis.

---

## CAPÍTULO 5 – O CANAL MOTOBOY: UMA TENTATIVA DE CONSTRUIR UM ESPAÇO ESTRATÉGICO, TATICAMENTE

---

Nesta parte do trabalho, descreverei a tentativa de alguns motoboys de São Paulo de construir uma possibilidade estratégica. Essa tentativa, no entanto, se constitui em um movimento tático dessas pessoas, pois pretendem se valer de um grupo articulado por outra pessoa com finalidades específicas e criar objetivos próprios e ações próprias, para a construção de uma nova realidade.

Conforme Certeau (1994) enfatiza, a *estratégia* se funda a partir de um *poder* – e não o funda. O poder que os motoboys do Canal evocam para construir *um próprio*, um lugar de onde se possam planejar ações antecipadas e armazenar suas conquistas, é a onipresença da categoria pela cidade de São Paulo, que lhe faculta, enquanto categoria, estar em quase todos os lugares ao mesmo tempo, podendo presenciar quase todas as coisas que acontecem na cidade. Tentam aliar essa característica da categoria às tecnologias móveis e à internet – instrumentos redescobertos por suas participações em um projeto artístico, de onde partem suas ideias – para criar uma ação coletiva que lhes permita angariar algumas vantagens na relação desequilibrada que se estabelece entre esses trabalhadores e a cidade.

É importante ressaltar que esse poder é da categoria e não dos motoboys, individualmente, uma vez que, assim, ele se dilui e perde parte significativa de sua potência, já que cada motoboy, mesmo rodando a cidade toda, não pode estar em dois ou mais lugares ao mesmo tempo, enquanto a categoria pode. No entanto, como vimos no capítulo anterior, existiu, ao longo do tempo de surgimento e manutenção da categoria, na cidade, uma grande dificuldade de se conseguir a adesão dos motoboys a um projeto coletivo, como um sindicato ou uma associação. Aqui tentarei descrever, por conseguinte, como alguns motoboys decidiram enfrentar e vêm enfrentando cotidianamente essas possibilidades e dificuldades, para unir alguns profissionais na construção de um projeto comum. Acredito que isso seja importante para que possamos compreender ainda mais a relação dos motoboys com o espaço da cidade.

---

### 5.1 – A HISTÓRIA DO CANAL MOTOBOY

---

Como já relatei anteriormente, no Capítulo 3, o Canal Motoboy é um dos grupos de motoboys com que convivi, durante a realização desta pesquisa. Ele surge de um

projeto artístico do espanhol Antoni Abad: o zexe.net. Essa obra é muito maior que o grupo paulistano, estendendo-se para outras partes do mundo, assinaladas na página inicial do *site*, em um mapa mundi: são nove projetos espalhados pela Europa, América do Sul, América Central e América do Norte. O primeiro projeto teve início em 2004 e o último, em 2009<sup>112</sup>. Eles têm por objetivo convidar pessoas e grupos que se encontram no que os projetos tomam por *risco de exclusão social*, para construir uma nova proposta de meio de comunicação, isto é, uma alternativa frente aos grupos que monopolizam a informação, no mundo. Abad acredita que, com a utilização dos telefones e a discussão contínua do material coletado, em reuniões de trabalho, e a decorrente publicação na internet, os grupos construiriam um *megafone*<sup>113</sup>, o que ampliaria suas chances de serem escutados no mundo todo.

Para este artista plástico espanhol, dentro do seu projeto, o zexe.net, os celulares e a internet funcionam como um instrumento para que pessoas comuns possam se comunicar e inserir em um campo mais abrangente a sua existência. O artista propõe, em sua criação, uma possibilidade de resistência à uniformidade das informações, no mundo, por intermédio da publicação constante do cotidiano de pessoas reais, com vidas reais. Aposta que a distribuição desses sons e imagens, do cotidiano dessas pessoas – registrados pelos celulares e expostos na internet pelo *site* – possa lhes conferir uma potência política e social.

Apesar de as primeiras fotos e vídeos do Canal datarem de dezembro de 2006, o grupo realmente se articula e começa suas atividades no início do ano seguinte. Com o auxílio dos patrocinadores do projeto, do artista plástico, de sua esposa e do estudante de Sociologia Augusto Stiel, o grupo de doze motoqueiros começa a criar, através de palestras e discussões públicas, um espaço para o debate sobre o cotidiano de quem trabalha sobre motos em São Paulo. Foram seis os encontros que faziam parte do lançamento do grupo, na cidade, todos em 2007. O primeiro tinha como tema o próprio Canal Motoboy, tendo ocorrido em 12 de maio, com o objetivo de dar visibilidade ao projeto para a cidade, principalmente no meio artístico. O segundo aconteceu sete dias depois e teve como tema a arte: foi apresentado o documentário *Meu Nome é Ronaldo*, dirigido pelo próprio Abad e pela documentarista Glória Marti. Contou com a presença marcante de Caito Ortiz, diretor do documentário *Motoboys – Vida Loca*. No terceiro evento, o tema foi a política e propunha a discussão com intelectuais e personalidades

---

<sup>112</sup> Os grupos envolvidos no projeto são: Taxistas da Cidade do México (2004), Jovens ciganos de Lleida (2005), Jovens ciganos de León (2005), Trabalhadoras do sexo de Madri (2005), Cadeirantes de Barcelona (2006), Migrantes nicaraguenses na Costa Rica (2006), Motoboys de São Paulo (2007), Pessoas com mobilidade reduzidas em Gênève (2008), Deslocados e desmobilizados na Colômbia (2009).

<sup>113</sup> O instrumento foi escolhido por sua propriedade de amplificar as vozes, o que fez ser muito usado em movimentações populares, sejam elas políticas, sejam culturais ou artísticas.

sobre os rumos da categoria. Estavam presentes o Presidente da CET, Roberto Scaringella, Silvana Zuccolotto, da ANTP, e Oded Grajew, do Instituto Ethos. No quarto encontro, o tema foi o trabalho e participaram da discussão representantes da classe, empresários do setor de motofrete e especialistas em legislação trabalhista. O quinto evento aconteceu com a apresentação de dois longas-metragens a respeito dos motoboys: *Motoboy*, de César Meneghetti e Elisabetta Pandimiglio, de 2004, e *Os 12 trabalhos*, de Ricardo Elias. O tema naquela ocasião foi o cinema. O último dos seis eventos ocorreu no dia 23 de junho no Auditório da Câmara Municipal e teve como tema a legislação que regulamenta a atividade, em São Paulo, momento em que entrei em contato com o grupo, como relatado anteriormente.

A efetivação desses encontros propiciou uma grande visibilidade ao trabalho do grupo na cidade, bem como o surgimento e o fortalecimento de algumas ideias para além do trabalho artístico. As consequências dos eventos foram alguns embriões de parcerias entre o Canal e algumas instituições, o que poderia aliar-se ao objetivo do *megafone* dos motoboys, os interesses de agentes sociais, comerciais e políticos, o que traria ao grupo uma composição de forças interessantes para sua nova empreitada na cidade.

Os possíveis novos parceiros, assim como alguns motoqueiros do Canal, perceberam que era possível multiplicar os usos dos telefones celulares e do *site*, já que os aparelhos estavam sendo manipulados por pessoas pertencentes a uma categoria que tem como prerrogativa o deslocamento rápido e contínuo, nas ruas da cidade, potencializando algumas das características desses dispositivos tecnológicos móveis. A capacidade de deslocamento, aliada aos instrumentos de registro e distribuição de informação, descortinou possibilidades políticas e econômicas reconhecidas pelo grupo e por pessoas fora dele. Essa relação passou a ser a tônica do grupo, como meio para a construção de um novo projeto coletivo que começaria sobre as bases do projeto artístico, pois a onipresença dos motoboys, na cidade de São Paulo, ganhou um novo sentido para os motoqueiros do grupo, quando associada ao celular e sua conexão com a internet. Isso lhes garantiu uma nova potência nas relações que mantêm com a cidade, mas, para que isso se efetivasse, eles precisavam contar com parceiros para conseguirem gerar renda e custear o preço operacional dos aparelhos, bem como um lugar para que o grupo pudesse se encontrar, se organizar e operacionalizar suas novas práticas.

Muitas das pessoas e instituições que acompanharam os primeiros encontros produzidos pelo grupo se interessaram em desenvolver projetos cujo elemento central eram as tecnologias móveis, questões relativas à cidade e à categoria de motoboys. Se, para essas pessoas, os motoboys se tornavam interessantes, para os motoqueiros, esse

interesse poderia significar o começo de uma nova vida. As possibilidades se apresentam como a promessa de uma nova inserção na sociedade: serem os representantes de uma categoria, constituírem-se como veículo de comunicação social, possibilitar renda e um outro tipo de atividade de trabalho menos arriscada e, talvez, mais lucrativa.

---

### 5.1.1 – AS PARCERIAS DO CANAL

---

Logo na primeira reunião de que participei, pude constatar junto aos motoqueiros os reflexos da exposição do grupo pelo projeto artístico. Assim que cheguei, Luiz fez questão de me mostrar uma entrevista que Ronaldo tinha feito com um motoboy na rua. Durante a entrevista, o motoqueiro começou a reclamar das condições de trabalho oferecidas pela empresa de entregas para a qual trabalhava. Ele afirmou que a causa disso tudo era seu chefe, um homem que não dava a mínima atenção para os seus funcionários e que cobrava muito, oferecendo pouco. A excitação de Luiz, ao me mostrar a entrevista, não estava no fato de o motoqueiro reclamar das péssimas condições de trabalho e do descaso do seu chefe, mas porque este era um dos representantes do setor de empresas de motoboys, presente no último evento produzido no auditório da Câmara Municipal. Lá, ele fez um discurso que tinha seu ponto central a ideia de que os motoqueiros deveriam procurar boas empresas para se empregarem, como maneira de reduzirem seus problemas para se adequar às dificuldades da profissão e à legislação que regulamenta a categoria. Ele convidara os motoqueiros para que fossem trabalhar com ele, sustentando que, em sua empresa, todos os profissionais eram tratados justamente.

Desde o começo de minha participação no grupo, pude perceber a consciência de seus participantes quanto ao poder que lhes era conferido, ao se tornarem um meio de comunicação tão rápido e tão onipresente. Luiz e os outros presentes ao encontro, ou seja, presentes a minha primeira reunião com o grupo, estavam felizes por terem desmascarado o empresário que se dizia amigo da categoria. A união do *site* e dos celulares à onipresença dos motoboys na cidade constituía-se em algo que os potencializava, isto é, em um *instrumento* (CERTEAU, 1995) de atuação que promovia um novo arranjo no campo de forças entre os motoboys e aqueles que, de uma forma ou de outra, se ligavam, ou gostariam de se ligar, à categoria e, principalmente, ao Canal: estavam mais imunes a falsas propagandas e à desonestidade de possíveis parceiros, que a visibilidade lhes trouxera.



Devido aos eventos de lançamento do Canal, Ronaldo foi contatado por um repórter do jornal *O Estado de S. Paulo* para uma série de entrevistas. O jornalista queria acompanhar a rotina do motoboy, da sua garupa. Ronaldo fez várias piadas sobre o fato, uma, inclusive, onde ele enaltecia a coragem do rapaz, mas salientava que andou devagar e, mesmo assim, seu garupa demonstrou estar assustado em alguns momentos do percurso. Como consequência desse contato, pôde conversar com Gilberto Dimenstein, pessoa pela qual disse ter profunda admiração. O sucesso do grupo, bem como a felicidade e a excitação por ele, eram notórias nesse dia. O clima era de grande esperança e confiança, como se nada pudesse detê-los agora: eles estavam fortes.

Além da força que sentiam, como consequência dos equipamentos cedidos ao grupo, a fim de que eles trabalhassem e produzissem a obra do *megafone* – que lhes trouxe possibilidades de serem vistos e falarem de suas vidas para pessoas ilustres e meios de comunicação de grande circulação –, eles estavam sendo assediados por grupos que desenvolviam papéis de relevância, em projetos científicos, sociais e políticos. Faziam questão de ressaltar, dirigindo-se a mim e ao Roberto – outro pesquisador que estava convivendo com o grupo, já apresentado no Capítulo 3 – em tom de brincadeira e de soberba, que até mesmo pesquisadores estavam procurando por eles.

Contaram-me alegremente sobre duas parcerias que estavam fazendo. Uma delas era com o ISA (Instituto Sócio-Ambiental), que tinha em mente a realização de uma campanha ambiental que poderia ser potencializada pela atuação dos motoqueiros. A outra era com O Plano do Saber<sup>114</sup>, que pretendia estabelecer uma possibilidade de pesquisas, na área da mobilidade digital. Eles estavam muito satisfeitos diante do interesse da sociedade pelo grupo, como representantes dos motoboys. Minha presença ali parecia culminar com esses momentos de parceria. Fui muito bem recebido e me senti muito contente de estar ali, presenciando aquela conquista.

---

#### 5.1.1.1 – MINHA PARCERIA COM O CANAL

---

Desde os primeiros encontros, pude notar que a parceria do Canal comigo e com os outros pesquisadores se configurava como uma possibilidade de atitudes táticas para alguns membros do grupo, que reconheciam em nós a possibilidade de composição de forças. Ou seja, eles sabiam *fazer com* (CERTEAU, 1994) a nossa presença uma oportunidade de se tornarem mais fortes, no ordinário combate assimétrico das relações de forças entre eles e a metrópole paulistana. Em suas práticas cotidianas, sabiam

---

<sup>114</sup> Nome fictício de um projeto que tentou se vincular, como parceiro, ao Canal Motoboy.

utilizar o poder da instituição que pendia sobre eles através de nós: a universidade, entre outras coisas, representante da ciência e da razão técnica, que tenta organizar os espaços em que as práticas desse grupo se espacializam: a cidade.

Eu havia buscado, no contato com o grupo, uma possibilidade de me inserir em seu cotidiano, de *conversar* (SPINK, 2008) sobre as inquietações que moviam minha pesquisa: a produção de táticas e estratégias, em suas práticas cotidianas. Mas, para o grupo, isso se deu desde o início como uma parceria. Se não para todos, logo no começo, sobretudo para Neka, que enxergava a minha presença como um fator muito positivo para o momento que estavam enfrentando. Antoni Abad, o artista espanhol, tinha acabado de viajar e o grupo estava sem seu mentor. Ao fim da primeira reunião de que participei, todos se despediram e foram embora, menos Neka, Keila – a quem eles também chamavam de pesquisadora – e eu. Fomos tomar café e, na opinião desses dois, essa era a hora de eu falar, pois, segundo eles, eu parecia uma figura caída do céu e que poderia ajudar –e muito – o grupo:

*Velho, você chegou na hora certa, a gente tá fazendo uns contatos aí e ... a coisa tá bombando. A gente precisa de ajuda... nem todos do grupo têm consciência do que é isso daqui. (Diário de Campo – dia 30/06/2007)*

Para Neka, minha presença, em um momento onde as chances se apresentavam ao grupo, era muito importante. O fato de um pesquisador chegar até o grupo como reflexo das atividades promovidas, e não por um convite direto, significava que eles estavam conseguindo atingir um campo social muito relevante para ele, a universidade.

Ex-motoboy e, naquela época, estudante de filosofia da USP, ele enxergava no meio acadêmico muitas possibilidades de parcerias e visibilidade interessantes para o Canal: eventos, publicações, congressos, estagiários e pesquisadores. Além disso, pelo fato de eu ser um psicólogo, imaginava que poderia funcionar como um auxílio à função da Keila: como um gestor de pessoas, da mesma forma que um psicólogo organizacional, para fortalecer o grupo e motivá-lo rumo aos seus objetivos. Ele acreditava na potência do grupo e tinha muitos objetivos traçados para ele, porém, não conseguia ver em todos os outros membros uma congruência com as suas ideias. Para ele, o grupo era muito mais do que uma oportunidade de mudar algumas coisas, em sua vida, era a oportunidade de transformar a vida de muitas pessoas que estivessem ligadas direta ou indiretamente ao projeto: por isso, me disse que estar com eles era ficar por dentro da história:

*Estamos fazendo a história, meu amigo; o que você está vendo e vivendo aqui é histórico. (Diário de Campo dia 30/06/2007)*

Aqui, Neka demonstra mais do que sua fé no Canal: evidencia-se sua astúcia para influenciar o pesquisador a aceitar aliar-se ao grupo e, principalmente, àquilo que ele queria que o grupo fosse. Estar do lado de quem está produzindo a história pode não ser um compromisso ético da maioria dos pesquisadores sociais, ou então um fetiche, mas, de qualquer forma, se constitui como algo extremamente sedutor para o que ele julga ser um intelectual ligado às questões sociais. Ele se utiliza do campo do discurso e das práticas acadêmicas, para conquistar uma aliança que lhe parecia importante. Tenta tocar em minha vaidade, para que eu possa dar o máximo de mim ao grupo, ou ao que ele queria para este.

Por essa sua capacidade de motivar as pessoas, associada a sua disposição para trabalhar e se dedicar às atividades suscitadas por um empreendimento como o Canal, ele se manteve, ao lado de Ronaldo e às vezes de Luiz, por muito tempo como coordenador e líder. Começava quase todas as reuniões noticiando as novas possibilidades de parcerias e, quando estas lhes faltavam, ressuscitava e requeitava as velhas. Nada, nunca, era monótono. Por várias vezes em que nos encontramos fora do grupo, ou um pouco antes de começar, me confidenciava a maneira com que pretendia anunciar as coisas que estavam acontecendo, para alcançar o impacto desejado: tudo era pensado e repensado, estrategicamente. Acreditava no projeto coletivo e atuava politicamente dentro dele, tentando colocar seu modo de pensar e atuar, buscando interferir nas decisões que afetavam as vidas de todos, inclusive a dele.

Minha presença no grupo foi também ela construída como algo importante e aceita como tal, pelos outros membros, pelo menos no começo, pela sua influência. Ele me apresentou a todos como mais uma pessoa que viria somar forças e que poderia ser muito útil para o futuro do grupo.

Ao longo de nossa convivência, pude notar a aceitação dos motoqueiros à minha adesão, com os relatos que me foram feitos, bem como por convites para participar de reuniões de trabalho e até mesmo de reuniões de cunho familiar ou de lazer. Em alguns dos eventos com a mídia, eles faziam questão de que eu, ou outro pesquisador, estivéssemos presentes, pois acreditavam ser importante a divulgação de que eles estavam sendo pesquisados e assistidos por intelectuais e outros profissionais que se interessavam por suas atividades. Funcionávamos, algumas vezes, como uma espécie de troféu e, em outras circunstâncias, como selos de qualidade: éramos apresentados a possíveis parceiros de trabalho como assessores e, no pensamento do grupo, isso significaria, para os possíveis aliados, que o Canal tinha um quadro de profissionais altamente qualificados ou como um sinal de que o que estavam fazendo era tão bom e

tão importante, que nos levava a não podermos prescindir de acompanhá-los e estudá-los.

Assim como minha presença, as de Augusto, de Roberto e de Keila funcionavam para o grupo – e eles imaginavam que também para seus possíveis parceiros – como fundadoras de credibilidade dos projetos que o grupo construía junto a outros agentes sociais. Nossos nomes eram frequentemente associados aos projetos, éramos *usados*, *consumidos* (CERTEAU, 1994) de maneira astuciosa pelo grupo, que se valia do poder conferido à ciência e aos cientistas como produtores de conhecimentos, como competentes, especialistas, entre outras coisas. Valiam-se dos argumentos que a própria academia criou, para dar credibilidade às suas práticas e estudos, a fim de conquistarem vantagens para si.

Em acréscimo, eles nos pediam para analisarmos seus trabalhos e darmos contribuições para estabelecer condições de exequibilidade e relevância àquilo a que pretendiam se dedicar. Em muitos momentos, tentamos dar nossa contribuição ao grupo, dispondo-nos a discutir e buscar ideias e soluções. Lemos e criticamos os projetos produzidos pelo grupo e participamos de reuniões e eventos ao lado deles: fazíamos pesquisa. Acreditavam que tudo que pudéssemos lhes oferecer era uma espécie de contrapartida pelo que eles nos estavam propiciando.

No projeto para se transformarem em uma ONG ou associação, fomos parceiros na busca de informações e pessoas que pudessem esclarecer os trâmites legais para a sua consolidação. Augusto conseguiu trazer para uma reunião um amigo seu, que era presidente da ABONG (Associação Brasileira de ONGs). Este, por sua vez, se mostrou solícito aos desejos do grupo e forneceu todas as informações de que precisavam, pessoalmente, ou através de cursos que conseguiu para eles, com o intuito de facilitar o processo de construção de uma ONG ou uma associação. Nesse momento, forma-se uma parceria fundamental para o Canal motoboy: a incubação pela Ação Educativa.

---

#### 5.1.1.2 – A AÇÃO EDUCATIVA: UMA NOVA CASA E A BUSCA PELA CONSTRUÇÃO DE UM PRÓPRIO<sup>115</sup>

---

Com o fim da exposição do projeto artístico no Centro Cultural São Paulo, o convite feito pelo Eleilson, presidente da ABONG, para que o grupo passasse a se reunir no prédio da Ação Educativa, foi aceito. A Ação Educativa é uma ONG criada

---

<sup>115</sup> Ver Certeau (1994), quando trata do conceito de *estratégia*, no Capítulo III da parte I.

em 1994, com a finalidade de promover os direitos educativos e da juventude. Tem como princípio de suas ações a justiça social, a democracia participativa e o desenvolvimento sustentável no Brasil, promovendo ações de formação e a assessoria a grupos nos bairros, escolas e comunidades. Por suas características, incubia diversas iniciativas de grupos que pretendem construir um projeto coletivo, como ONGs ou associações, por exemplo. Dessa forma, constitui-se como uma excelente parceria para a ambição de alguns membros do Canal que buscavam a construção de *um próprio* (CERTEAU, 1995), ou seja, um lugar circunscrito, isolado, constituído de regras próprias, que subentende um espaço interno e externo, mesmo que estes se comuniquem. Esse lugar permite o acúmulo das vantagens conseguidas nas relações sociais de poder e uma certa proteção das circunstâncias adversas que podem vir de outros lugares, outros *próprios*, como, por exemplo, a cidade. Tudo isso faz com que esse próprio possibilite o planejamento de ações futuras. Nesse momento, para os motoboys do Canal, a ideia da construção desse lugar, desse *próprio*, encarnava-se na criação de uma ONG e, com o tempo, tomou a forma de uma associação, sendo que, hoje em dia, cogitam a possibilidade de se tornar uma rede social: o Coletivo Canal Motoboy. É importante ressaltar que a Ação Educativa é apenas uma parceira para essa construção, não sendo, portanto, um *próprio* para os motoboys.

No dia 18 de agosto de 2007, foi realizada a primeira reunião do grupo, no que eles chamaram de sua nova “casa”. Eu não estive presente. Na semana seguinte, no dia 25 de agosto, pude comparecer e ver que o espaço era bem diferente do anterior, pois, a partir daquele momento, passávamos a nos reunir em uma sala onde não mais se encontravam as marcas físicas do projeto artístico. Na antiga “casa” do grupo, eles se reuniam em um grande saguão, onde havia duas grandes instalações com televisores de plasma, que exibiam os materiais coletados pelos motoboys e que eram expostos no *site*. Havia, ainda, uma grande mesa circular com o emblema do grupo: um capacete com o escrito zexe.net sobre ele.

O novo lugar era composto por duas salas e uma antessala. Nesta última, havia três computadores que ficavam à disposição do grupo, para que seus membros pudessem atualizar seus conteúdos na internet e gerenciar o *site*. Por uma divisória, metade vidro, metade madeira, formava-se, dessa antessala, uma outra sala com uma grande mesa de reunião e um armário. O terceiro espaço era acessado por uma porta no final da antessala; era grande como uma sala de aula e tinha os recursos de uma sala de eventos, como *flip chart*, carteiras etc. Tudo lembrava um ambiente de trabalho e em nada se assemelhava ao espaço anterior, por onde circulavam muitas pessoas, mesmo durante a reunião, já que se tratava de um espaço aberto, construído para gerar

visibilidade para as obras de arte. Foi nesse novo lugar que o grupo amadureceu suas ideias e seus objetivos e onde se encontra alocado até hoje. Foi lá, também, que o grupo passou pela elaboração de uma de suas maiores questões: a definição de seus objetivos; era o momento em que as opiniões divergentes se afinariam ou romperiam totalmente.

O espaço oferecido pela Ação Educativa era no centro da cidade e parecia, aos olhos dos membros, um campo mais neutro e vantajoso, com grande infraestrutura, além de estarem “dentro da barriga” de uma experiente incubadora<sup>116</sup>, o que trazia uma série de vantagens. Muitos membros de outras ONGs circulavam por ali e muitas outras pessoas, envolvidas em projetos também gestados nesse lugar, perambulavam pelo local, o que poderia significar a possibilidade de novas parcerias. Os membros do grupo que visitaram a Ação Educativa, antes de se efetivar a mudança, ficaram impressionados com o que haviam visto e ajudaram ou influenciaram os outros a decidir pela nova casa do Canal Motoboy.

Sem o *glamour* conferido pela antiga residência e com a inspiração para o trabalho advinda da infraestrutura da nova moradia, esse novo período foi marcado pela necessidade de emancipação do grupo quanto ao projeto artístico. Não para abandoná-lo, mas para encampá-lo como mais uma das atividades do grupo e como *instrumento* de suas práticas cotidianas na sua relação com a cidade. Era preciso fundar um terreno de referências próprio, capaz de articular os interesses do grupo em algo que pudesse ser *crível* (CERTEAU, 1995), ou seja, algo que pudesse manter o grupo unido, com adesão de todos os seus membros aos projetos do Canal.

Nesse momento, era necessário que o grupo consolidasse sua autonomia, já que o projeto artístico tinha sido um começo, um “empurrão” para o que eles estavam querendo fazer agora. Eles estavam se apropriando do projeto artístico para criar um campo no qual pudessem atuar *estrategicamente*: calculando e planejando suas atividades e, conseqüentemente, suas vidas (CERTEAU, 1994). Precisavam entender claramente quais eram os objetivos antigos, pertencentes ao projeto artístico, e os novos objetivos que deveriam ser construídos pelo grupo. Sair de uma atitude tática, que se apropria de um campo estruturado que não é o seu (o projeto artístico), e partir para uma atitude estratégica significaria reconhecer o poder de configurar um novo campo, que lhes permitisse uma maior liberdade do tempo e do espaço, mas que, ao mesmo tempo, requer um esforço para a construção de algo que pode ser reconhecido por muitos e que vai carregar a crença de alguns: era preciso manter o grupo unido, coeso. Fazer isso

---

<sup>116</sup> A Ação Educativa é uma ONG muito antiga e experiente, que tem como um de seus objetivos possibilitar o desenvolvimento de outras iniciativas do terceiro setor, como ONGs, OCIPs e Associações. Por isso, é conhecida como incubadora de novos projetos.

demandava uma nova organização do grupo, tanto de suas práticas, quanto do seu universo simbólico.

O grupo estava vivendo um processo de transição, visto que o mentor do projeto tinha viajado e o deixado com a função de se gerir sozinho. A figura de Antoni Abad era muito amada e funcionava como um articulador do grupo. Em uma das primeiras reuniões de que participei, ele fez contato pelo telefone e pediu para que o Neka ligasse o *skype*<sup>117</sup>, a fim de que ele pudesse interagir com o grupo à distância. Eles tinham se esquecido de alguns dos dispositivos que permitiriam essa operação, fazendo com que a conversa se travasse, somente, pelo telefone. O constrangimento por não haver muitas pessoas na reunião se tornou visível, no rosto dos que estavam presentes e na fala do Beijo:

Neste íterim, o artista plástico espanhol ligou para o Neka para dizer que estava on-line e que queria dar um “oi” para o grupo, pedindo que alguns trocassem algumas palavras com ele na internet. Houve um certo constrangimento, bem frisado pelas palavras do Beijo: “*Ainda bem que esquecemos o skype... já pensou se ele vê que não veio quase ninguém na reunião?*” (Diário de Campo –dia 07/07/2007).

O artista ocupava um papel importante no *universo simbólico* do grupo, sendo muitas vezes lembrado como um *herói* ou um *pai fundador* (FLEURY, 1986), aquele que detém uma autoridade conferida pelo grupo e exerce seu poder através de uma adesão voluntária às suas ideias e propostas e não por meio da coerção e que, por isso, é capaz de unir as pessoas em torno de um projeto comum. Em muitas ocasiões, eles diziam que, quando Abad estava no Brasil, o grupo era mais unido e as coisas aconteciam mais facilmente. A falta de um líder, ou melhor, o processo de consolidação de um novo líder demandaria muito tempo e comprometimento. Encontrar alguém que pudesse ocupar esse lugar não seria nada fácil, porém vital para que se instaurasse uma nova possibilidade de grupo, com base no que os membros pretendiam para ele. Continuariam a empregar os recursos disponibilizados pelo projeto artístico, bem como as parcerias que surgiram com ele, mas estabeleceriam objetivos próprios: próprios dos interesses do grupo para seu presente e seu futuro.

A definição de um novo líder, bem como dos novos objetivos que deveriam ter o poder de integrar os membros do grupo, foi um processo longo e que, na realidade, é reativado até hoje, mas que desde o começo girou em torno de praticamente três

---

<sup>117</sup> O *skype* é uma empresa de comunicação via internet, que possibilita gratuitamente uma conexão visual e sonora das pessoas, em qualquer lugar do mundo com acesso à rede.

peças: Neka, Ronaldo e Luiz. Apesar das diferenças entre eles – os três membros mais ativos na liderança do grupo –, Neka e Ronaldo acreditavam que Luiz poderia ser seu grande articulador do Canal. Reconheciam nele a capacidade de liderança e uma *credibilidade* (CERTEAU, 1995) que lhe era atribuída pelo grupo: mesmo que não concordassem com algumas de suas ideias, ele era descrito como alguém dinâmico, inteligente e perspicaz, isto é, tudo de que eles estavam precisando para fortalecer a *adesão* dos membros e dar continuidade aos projetos do grupo. Algumas pessoas já haviam desistido de fazer parte do grupo, porém, novos membros estavam chegando e era preciso criar um ambiente que inspirasse confiança, de sorte a unir as pessoas em um trabalho comum. O único problema era que tanto Neka como Ronaldo não concordavam com o futuro que Luiz vislumbrava para o Canal.

Em uma reunião com o grupo, realizada no dia 27 de outubro de 2007, pude compreender as posições de Neka, Luiz e Ronaldo para com o futuro do Canal e, conseqüentemente, os motivos que os levavam a algumas discordâncias. Luiz queria que o grupo se estruturasse como uma empresa produtora de matérias jornalísticas, informação, para as mais diversas mídias, sem se envolver com os problemas da categoria. Neka queria que o grupo fosse uma associação, que, pela representação da categoria, conseguisse se tornar uma mídia importante que os motoboys pudessem mostrar – o que ele julgava ser o fundamental e inquestionável papel da categoria, na sociedade contemporânea. Já Ronaldo vislumbrava uma mescla das duas propostas.

Após algum tempo, a visão de Ronaldo passou a ser compartilhada pelo grupo, inclusive pelo Neka. Assim, algumas vezes, presenciei conversas entre Neka, Ronaldo e Beijo, nas quais eles comentavam que era preciso trazer Luiz para o lado deles, ou seja, era preciso que Luiz passasse a compreender que o Canal era um processo coletivo e que poderia possibilitar a geração de renda para seus participantes, mas que tinha também, como missão, gerar benefícios à categoria: funcionar como um órgão produtor de informações para a sociedade sobre o que realmente era o trabalho dos motoboys; sua importância para o funcionamento da economia da cidade, do Estado e do país; ser um instrumento de luta para a categoria, informando-a sobre as questões políticas que envolvem a execução desse trabalho nas ruas da cidade, na relação com os clientes, com os donos de empresas do setor de entregas, no cotidiano da atividade, quer dizer, potencializar, a partir do Canal, todos os outros motoboys; ser uma possibilidade estratégica para toda a categoria. O grupo entendia que essa nova proposta poderia funcionar para aproximar Luiz do grupo novamente. Depois de algum tempo afastado, Luiz voltou a participar das reuniões com o entusiasmo de sempre.



Algumas semanas após sua volta para o Canal, ele e Neka participaram de uma reunião com o ISA, no meio da semana. Na reunião do sábado, com o grupo, eles narraram todos os acontecimentos: Neka, com sua empolgação habitual, e Luiz, com sua visão empresarial. O primeiro, extremamente excitado com os resultados da reunião com o ISA e por ver que havia contagiado o grupo de motoboys, aproveitou para afirmar sua ideia de que deveriam montar logo uma associação de motoboys. Nesse momento, o Luiz expressou sua contrariedade por essa ideia, pois acreditava que isso lhes conferiria um caráter de responsabilidade para com a categoria, que ele não achava ser nem um pouco interessante para o grupo:

*Se a gente se transformar nos caras que devem lutar pelos direitos da categoria e passar a representar essas pessoas, qualquer coisa errada que acontecer dentro dessa categoria – e não é pouca coisa errada que acontece –, qualquer zica<sup>118</sup>, vai cair no nosso colo... aí eu quero ver. Acho que não é por aí; no que a categoria vai se transformar não é nosso interesse; temos que ficar isentos disso daí. (Diário de Campo – dia 06/10/2007).*

O grupo enfrentou essas divergências de opinião (e até hoje enfrenta algumas) ainda por algum tempo, afinal de contas tratava-se de uma definição extremamente importante: a identidade do grupo, as referências que norteariam todo o seu futuro. As divergências somente foram abrandadas após uma reunião com um convidado do presidente da Ação Educativa, que veio para ajudar o grupo a estabelecer seus objetivos, tema que destacou como fundamental para a sequência dos trabalhos, já que é o fator principal para a manutenção da união do grupo. O palestrante ministrou uma dinâmica de grupo, para que os membros do Canal conseguissem explicitar seus desejos pessoais em primeiro lugar. Depois, buscou levar o grupo a refletir e discutir as possibilidades de fixar, dentro daquilo que cada um queria, um desejo coletivo, um desejo do grupo para si.

A proposta encontrada pelo grupo para atender aos interesses de seus participantes e produzir um consenso era basicamente a proposta que Ronaldo defendia e que parecia contar com grande aceitação, por parte dos membros do Canal. O fato de haver configurado sua proposta trouxe a eles maior tranquilidade para poder trabalhar, mas não conseguiu eliminar os conflitos entre os membros, o que, de certa forma, parece muito produtivo, no que tange à manutenção de um projeto coletivo e não individual. A parceria com a Ação Educativa trouxe muitos benefícios ao Canal, mas o principal deles foi a ajuda na busca da estruturação de um grupo autônomo, com

---

<sup>118</sup> Gíria para se referir a problema, confusão, mal-entendido.

possibilidades de planejar suas ações e ambições, a partir de um quadro de referências próprio, que estava sendo construído entre as muitas lutas das forças que compunham o antigo projeto artístico e que ainda tentam se rearranjar em um novo projeto coletivo, que já foi o de se transformarem em uma ONG, passou por todo o processo burocrático para a composição de uma associação, que não aconteceu, e hoje imaginam o projeto de se tornar uma rede social: o Coletivo Canal Motoboy.

---

### 5.1.1.3 – OS MOTOBOYS E O MEIO AMBIENTE

---

A parceria do Canal Motoboy com o Instituto Sócio-Ambiental<sup>119</sup> foi uma ideia que sempre esteve presente nas reuniões de que participei, mas a efetivação dessa parceria não foi algo que se deu facilmente. Ela tem uma importância significativa para a história do Canal, pois se tratava do primeiro passo dessas pessoas para se consolidar enquanto grupo, que pretendia partir do projeto artístico para a construção de um projeto próprio e a oportunidade de realizações *estratégicas* (CERTEAU, 1994). A iniciativa para essa parceria veio do Canal, que estava pensando em fazer uma intervenção ambiental na categoria, em São Paulo.

Essa proposta de parceria começou com a ideia de um projeto que buscava a interferência do Canal junto a um fato do cotidiano da categoria de motoboys, que interfere significativamente na vida da cidade, de uma maneira muito mais silenciosa e oculta, do que sua presença pelas ruas e avenidas. A escolha do nosso país e, em particular, da metrópole paulistana, pelo transporte rodoviário (OLIVA, 2004), a falta de planejamento para o seu desenvolvimento e as estratégias comerciais que impulsionaram o surgimento e a manutenção dessa categoria, na cidade, têm outras conseqüências, além do que o grande número de acidentes e mortes, como o considerável impacto sobre o meio ambiente, não somente porque a queima de combustível no motor da moto produz uma fumaça mais poluente que a dos carros, mas pela prática de muitos motoqueiros quanto a um elemento que se utiliza para o funcionamento dos motores de suas motocicletas: o óleo do motor<sup>120</sup>.

---

<sup>119</sup> O Instituto Sócio-Ambiental, comumente chamado de ISA, é uma Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OCIP). Fundada em 22 de abril de 1994, a partir do Programa de Povos Indígenas no Brasil do Centro Ecumênico de Documentação e Informação e do Núcleo de Direitos Indígenas de Brasília. Segundo uma de suas representantes, que manteve contato com os motoboys do Canal, depois de muitos anos de trabalho, essa instituição estava voltando seu olhar para questões ambientais urbanas e por isso se interessava na parceria com os motoqueiros.

<sup>120</sup> Indispensável para o funcionamento dos motores, pois lubrifica suas peças, impedindo que o atrito produzido por seus movimentos, gerado pela queima do combustível, reduza a potência cinética do motor e desgaste suas peças.

Desde a primeira reunião do grupo, de que eu participara, no Centro Cultural São Paulo, no dia 30/06/2007, pude escutar sobre sua ambição de desenvolver um projeto para conscientizar os motoboys do impacto ambiental dessa categoria. Queriam tratar da questão do óleo usado no motor das motos, que geralmente é trocado pelos motoboys em casa, sendo o óleo antigo geralmente despejado na rede de esgoto. Segundo as informações fornecidas por Neka, cada litro desse produto contaminaria um milhão de litros cúbicos de água. Levando-se em conta que, nas motos, o óleo deve ser trocado a cada 1500 ou 2000 quilômetros rodados e que os motoboys com quem conversei rodam de 100 a 400 km/dia e que São Paulo tem aproximadamente 200 mil motoboys, podemos vislumbrar um impacto significativo no ambiente.

Os motoboys acreditavam que um projeto envolvendo questões ambientais traria os holofotes da mídia sobre as ações do grupo. Eles pensavam, ainda, que além de conseguirem publicidade para o Canal, uma ação como essa poderia funcionar como uma *estratégia* (CERTEAU, 1994) para reduzir a imagem negativa da categoria, na sociedade. Eles se aliariam a um discurso ao qual a sociedade vem conferindo uma enorme *autoridade* (CERTEAU, 1995) há alguns anos, principalmente depois da década de 90, com a popularização das consequências do aquecimento global.

O projeto consistia em colocar entre 4 e 5 tendas nas ruas de São Paulo, fazer a coleta dos óleos já usados e conscientizar os motoqueiros sobre a grande poluição causada por esse produto, quando despejado no esgoto e que, portanto, ele deveria ser coletado em pontos espalhados pela cidade, para reciclagem. Exatamente pela forma de abordar os motoqueiros, fazendo com que eles parassem para trocar o óleo, fizeram uma alusão à Fórmula 1, muito popular entre os membros do grupo, ao decidirem chamar a ação de Pit-Stop<sup>121</sup>. Foi proposto, nessa reunião, que o projeto deveria ser escrito rapidamente e executado no mês setembro e que, para tanto, deveriam entrar em contato, sem perda de tempo, com patrocinadores e com a Prefeitura.

Os patrocinadores seriam buscados entre aqueles que se interessassem em distribuir brindes para os motoqueiros abordados nas ruas e que quisessem ter seus nomes aliados a uma causa julgada nobre, pelos membros do Canal. A Prefeitura deveria ser contatada para que fosse permitida a montagem das tendas em lugares estratégicos da cidade, visando a atingir o maior número possível de motoboys e da melhor maneira.

Durante muito tempo, esse projeto foi gestado pelo grupo, mas o seu processo de escrita não foi algo que contou com a participação de muitos membros. Geralmente, as

---

<sup>121</sup> Na campeonato automobilístico que leva o nome de Fórmula 1, o momento em que os pilotos param seus carros junto às suas equipes, geralmente para abastecer, trocar os pneus ou efetuar pequenos reparos, é chamado de Pit-Stop.

ideias eram apresentadas nas reuniões por Keila e por Neka, mas dificilmente conseguiam angariar ajuda entre o motoqueiros para escrevê-lo.

O desinteresse da maioria sobre a composição do projeto denunciava, mais uma vez, como funcionava o comprometimento de algumas das pessoas do grupo com um futuro para além do projeto artístico. Muitos não se interessavam em ser ativos na criação de novas possibilidades de trabalho para o Canal, não se importando em delegar a outrem o compromisso de decidir os projetos de futuras ações. Keila, nesse dia, próximo ao final da reunião, tentou conscientizá-los da importância de suas participações no que estava sendo escrito, mas tal reclamação parecia não ressoar na maioria deles. Alguns até se dispunham a executar o que fosse preciso para viabilizar as futuras ações do projeto, mas não se importavam, ou não queriam gastar seu tempo, pensando nas suas diretrizes, assumindo assim uma postura *tática* (CERTEAU, 1994) junto ao grupo, não se importando que ele ainda continuasse como um *campo do outro*, ou seja, como um projeto artístico de outra pessoa e com objetivos próprios. Isso evidenciava uma divisão clara do trabalho dentro do Canal: uns se importavam muito com o futuro do grupo e se propunham pensar novas possibilidades de ação e a construção de suas diretrizes, buscando criar um campo próprio de atuação, o que lhes possibilitaria uma maior capacidade *estratégica* diante da cidade, enquanto outros, no máximo, se dispunham a executar, a sua maneira, as ordens e as diretrizes dos membros que lideravam o grupo.

No começo, essa preocupação com a participação dos membros do grupo, na construção de ações futuras, era algo que atingia muito mais os pesquisadores, assim como, Neka e Ronaldo, do que os outros membros do Canal. Logo que eu comecei a frequentar as reuniões, Ronaldo, Augusto, Keila e Neka me disseram da dificuldade que enfrentavam para convencer as pessoas a participarem dos debates que envolvessem a criação de uma proposta para além do projeto artístico. É verdade, também, que com o passar do tempo, novas pessoas começaram a se comprometer mais com as atividades do Canal: Beijo, Djalma e futuramente Andréia foram, até o momento em que deixei o grupo, os principais incentivadores da continuação do Canal e da criação de novas propostas de ação; Luiz sempre foi um entusiasta, mas seu comprometimento com o grupo sempre foi pontual, isto é, alternava momentos de grande dedicação, liderança e trabalho, com momentos de afastamento total do grupo.

Vez ou outra, o grupo como um todo parecia se animar com alguma possibilidade ou ideia que se apresentava, assumindo uma postura mais ativa em relação a seus projetos, conseguindo se organizar para discutir algumas propostas de ação. Em um dia como esses, pensavam em medidas *estratégicas* (CERTEAU, 1994) de ação,

começavam a traçar as maneiras para a realização do Pit-Stop e para que alcançassem as, possíveis, boas consequências desse trabalho para o grupo. As principais ideias eram de se fazer mais adesivos com o símbolo do Canal e cartões de visitas para distribuir entre os motoqueiros, a fim de que o grupo alcançasse uma maior divulgação na cidade e pudesse começar a contar com mais colaboração da categoria e de outros parceiros.

Acreditavam que esse projeto seria fundamental para isso e que não poderiam perder a chance de se aproximar mais da categoria e conseguir, assim, envolver mais motoqueiros em projetos futuros. Queriam que a televisão fosse avisada da realização desse trabalho, para que pudesse filmá-los, pois entendiam que, com a mídia mostrando esse evento, haveria uma repercussão muito positiva para as atividades do Canal, principalmente por se tratar de um assunto ambiental que eles julgavam estar na moda.

Em setembro de 2007, a tão buscada parceria com o ISA começou a ganhar forma. Uma representante da ONG veio participar da reunião do grupo e reafirmar o interesse deles em construir uma parceria com o grupo de motoboys do Canal. Disse que, para eles, terem parceiros como os motoboys seria de grande valor, pois poderiam funcionar como divulgadores de diversos projetos que eles pretendem desenvolver na cidade: *“Vocês circulam pela cidade toda e podem ser multiplicadores de nossas ideias”* (Diário de Campo – dia 01/09/2007)

A fala da representante do ISA ressaltava uma qualidade da categoria e uma potencialidade do grupo que eles já conheciam muito bem, mas parece que, dito por ela, isso fez mais sentido para alguns. Talvez porque puderam reafirmar que eles suscitam os interesses de muitos outros grupos, que pretendem realizar seus projetos na cidade e daqueles que queiram ou precisem contar com divulgadores e multiplicadores, por todos os cantos de São Paulo: reafirmaram, para eles mesmos, sua força dentro das configurações do espaço da Metrópole, ou seja, circular por toda a cidade e possibilitar o *fluxo* de coisas (SANTOS, 2005).

A despeito de toda a simpatia e das declarações de interesse pela parceria que existira dos dois lados, durante a reunião, nada ficou definido sobre isso e muito menos sobre o Pit-Stop. Ficaram propostos novos encontros e a possibilidade de efetivação da parceria para, somente a partir desse ponto, começarem a realizar os projetos de maneira conjunta.

No começo do mês de outubro desse mesmo ano, Neka e Luiz foram a uma reunião marcada na sede do ISA. No encontro do dia 06 de outubro de 2007, eles relataram ao grupo como tinha sido a reunião. Havia durado muitas horas, tinha sido bastante produtiva e a ONG se mantinha muito interessada na parceria. Os dois pareciam ter saído dessa reunião com ainda mais certeza de que tudo isso traria muitas

vantagens para o Canal, desde que eles soubessem usar bem as oportunidades que aparecessem, ou melhor, desde que, no contato com o outro, fossem *astutos* (CERTEAU, 1994). Os membros do ISA reafirmaram a importância de o Canal definir rapidamente seus objetivos, para que a parceria pudesse ser finalmente efetivada, porque eles deveriam ter algum tipo de afinidade de interesses para poderem trabalhar juntos. Além disso, o grupo precisaria se constituir legalmente, para começar a fazer contratos, receber patrocínios, pagamentos, entre outras coisas.

Ainda em outubro de 2007, receberam um membro da Ação Educativa que iria fazer algumas reuniões de trabalho com o grupo para que este conseguisse, efetivamente, construir seus objetivos, aprendesse a preparar todos os documentos necessários para montar uma ONG, ou uma associação, ou seja, fazer com que todos os planejamentos anteriores para o futuro do grupo começassem a ganhar corpo e se configurasse *um próprio* (CERTEAU). Nesse dia, pude notar que eles estavam começando a compreender que deveriam dar um passo além e se comprometer com o que vinham sonhando até esse momento: os parceiros estavam a postos, as possibilidades também, era preciso viabilizá-las organizacionalmente e legalmente, para que conseguissem planejar melhor suas ações. A fala de Ronaldo ilustra bem o que quis dizer:

*Nós precisamos fazer a nossa parte... por exemplo, o ISA tá fazendo a parte dele e nós temos que fazer a nossa... precisamos mostrar maturidade, só assim teremos credibilidade pros caras investirem na gente.* (Diário de Campo – dia 21/10/2007)

Os encontros com o membro da Ação Educativa continuaram a acontecer e os ajudou a elaborar todas as diretrizes da associação no começo de 2008, mas eu já não acompanhava mais o grupo, frequentando as reuniões. O Projeto Pit-Stop nunca saiu do papel, mas a parceria com o ISA, se não serviu para isso, marcou desde o começo do grupo um farol para a construção de um coletivo de trabalho. Funcionou como um eixo fino e transparente, mas sempre presente e, nas horas em que o grupo se decepcionava com possíveis parcerias fracassadas, o projeto Pit-Stop e a parceria com o ISA sempre podiam ser lembrados como algo a fazer, como um trabalho do grupo, como uma perspectiva de futuro e, ao buscá-la, muitas outras portas se abriram, ou se fecharam, mas o Canal continuou lá. Segundo os motoqueiros do Canal, o ISA já não existe mais<sup>122</sup>, dissolveu-se tempos atrás, com a perda de seu principal parceira – a

<sup>122</sup> Não pesquisei sobre a veracidade dessa informação, pois não a julguei relevante para meus objetivos, neste trabalho. Por conseguinte, em nenhum momento deste texto afirmo que essa instituição tenha acabado, mas apenas relato a fala dos motoqueiros sobre o que lhes ficou dessa parceria.

PETROBRAS –, no momento da crise econômica mundial de 2009, mas o canal continua com ações ambientais através de fotos que denunciam desrespeito ao ambiente e entrevistas que podem ser vistas e ouvidas no *site*.

---

#### 5.1.1.4 – OS MOTOBOYS DO CANAL E O PLANO DO SABER: FAZENDO CORTESIA COM CHAPÉU ALHEIO

---

A parceria com o Plano do Saber demonstra muito claramente a *astúcia* de um dos membros do Canal em administrar as vantagens e as desvantagens de se ter um parceiro para a construção e a manutenção da autonomia de seu grupo. Astuciosamente, esse membro se valeu dos impactos dessa relação sobre seus companheiros para criar algo que pudesse ser uma fonte de união e manutenção do grupo. Um exemplo claro de transformação da força de um outro grupo mais forte e constituído em fonte de força para um grupo mais fraco: *fazer com* (CERTEAU, 1994).

Desde meu primeiro encontro com o grupo, fui informado sobre o possível estabelecimento dessa parceria. Levei um tempo para compreender, exatamente, do que se tratava, mas rapidamente pude perceber a importância dada pelos motoboys ao fato. Retomando minha conversa com Neka e Keila, no final da primeira reunião de que participei, ficou evidente o entusiasmo. Eles me contaram que o professor Adalto<sup>123</sup>, um dos responsáveis pelo Plano do Saber, vinha desenvolvendo projetos com a utilização de tecnologias móveis e que os motoboys, através do Canal, seriam parceiros muito interessantes para seus objetivos e vice-versa.

Nesse sentido, verifiquei que havia uma expectativa de que a participação do grupo nessas pesquisas pudesse agenciar outros motoboys para os projetos do Canal e, até mesmo, outros pesquisadores, o que era percebido por eles como algo muito vantajoso, visto acreditarem que, com isso, conseguiriam unir mais membros ao grupo, aumentariam a divulgação de seus trabalhos e encontrariam uma possível fonte de renda. Aconselharam-me a procurar o professor para conversar com ele, pois haveria bolsas de um órgão de fomento de São Paulo para quem estivesse participando. Isso me era dito e soava como uma forma de sedução, por Neka, para que eu me juntasse ao grupo, pois eu havia contado sobre minha chegada a São Paulo e minhas condições para a realização da pesquisa, o que lhe evidenciou as dificuldades financeiras que eu estava

---

<sup>123</sup> Nome fictício dado para o responsável pelo Plano do Saber, porque sua identificação não é importante para os objetivos deste trabalho.

enfrentando, naquele momento; além disso, ele havia acabado de me dizer que tinha visto em mim algo de interessante para o grupo, como frisei anteriormente.

Fiquei feliz com a possibilidade de encontrar, eu também, uma maneira de gerar renda participando daquelas pesquisas, mas meio inquieto por suspeitar que a parceria do grupo com o Plano do Saber, apesar de lhes trazer grandes vantagens, poderia se configurar como o fim do projeto do Canal como um grupo autônomo e como uma possibilidade *estratégica* (CERTEAU, 1994) para seus membros: sendo encampado por um outro grupo tão bem constituído, o Canal poderia ser “engolido”, perder toda a sua possibilidade de autonomia, deixando de buscar a construção de objetivos próprios e não encontrando, dentro do grupo, aquilo que poderia funcionar como força motriz para sua manutenção e evolução. Isso parecia se confirmar sobretudo em uma fala de Keila e de Neka sobre a possibilidade de o Canal se transferir para a sede da parceira, na USP. Decidi procurar Adalto para tentar compreender melhor toda a situação.

A forma como eu tive contato com o grupo (já descrita no Capítulo 3, isto é, em uma assembleia que haviam organizado na Câmara Municipal de São Paulo, discutindo – com representantes dos motoboys, empresários do setor de motofrete e representantes da Secretaria de Transportes da Prefeitura de São Paulo – os interesses dos motoqueiros profissionais) fez-me acreditar que se tratava de um grupo de pessoas envolvidas em um projeto artístico e com pretensões políticas quanto à regulamentação da categoria e à produção de outras conquistas coletivas, mas isso era verdade somente para uma parte das pessoas ligadas ao Canal, enquanto, para uma outra parte, ele deveria funcionar somente como uma fonte de renda, independentemente de ser ou não um projeto autônomo e, até mesmo, se ele era ou não vinculado aos interesses da categoria.

Essa postura dos motoboys, diante da parceria com o Plano do Saber, tinha se tornado um motivo de preocupação para Neka, que funcionava como um tipo de coordenador do grupo. Ele, Ronaldo e Luiz pareciam ser figuras muito marcantes perante os outros membros e funcionar como as vigas de sustentação do projeto. Em uma conversa, depois do fim da reunião, percebendo o descontentamento do grupo pela ausência do professor Adalto, Neka e Keila me disseram que já haviam conversado com ele sobre o papel relevante que estava assumindo, junto ao grupo.

Contaram-me que, depois da primeira reunião do professor com todos eles, quando explicou o poder do material de comunicação que eles tinham adquirido com o projeto artístico, o grupo se desestabilizou, porque os membros não conseguiam mais se concentrar na construção de um projeto autônomo e vinculado aos interesses da categoria para o Canal, mas apenas na renda que poderiam conseguir, vinculando-se às pesquisas do Plano do Saber. Eles acreditavam que isso tinha contribuído para dificultar



a dinâmica do grupo e, ao perceberem isso, pediram a Adalto mais cautela ao tratar com eles sobre os projetos dessa parceria.

O professor Adalto, naquele momento, estava funcionando como um agente agregador para o grupo, de modo que sua presença levava os motoboys do Canal a um tipo de encantamento e a um estado de motivação e alegria muito agudos. No momento em que estava me dirigindo para fora do Centro Cultural, por exemplo, Beição sorriu e disse:

*Tá vendo, é só o homem vir na reunião que ela lota... o homem parece um santo da salvação.* (Diário de Campo – dia 21/07/2007)

No entanto, mesmo com medo das consequências da presença do Adalto e suas pesquisas, Neka achava que essa parceria seria muito útil ao Canal, no que se refere à geração de renda, bem como ao desenvolvimento de um novo projeto do grupo, que assumia, naquela hora, a forma de uma ONG, desde que fosse *fazer com* (CERTEAU, 1994) o que o outro lhes trazia. Alguns membros do Canal acreditavam que esse era o caminho para que o grupo pudesse gerar renda ou servir aos interesses da categoria ou, até mesmo, ambas as ações, dependendo do que acreditava o participante. Os membros do Plano do Saber estavam oferecendo ajuda para desenvolver a parte organizacional do grupo. Chegaram a construir um organograma para a ONG dos motoqueiros.

Enfim, chegou o momento mais esperado, a hora em que o Neka explicaria o organograma da ONG, que foi feito por ele e por um dos alunos da ECA, que é orientando do professor Adalto e faz parte do projeto Cidade do Conhecimento. A organização seria composta por uma ASSEMBLEIA DOS (LINK) PROFISSIONAIS, ou seja, os peões, aqueles que mandam os materiais para o Site e o abastecem de informação. Todos participariam desta assembleia. Dela surgiria o CONSELHO GESTOR, que no primeiro momento, será formado pelo grupo do Canal Motoboy: motoqueiros e contratados (o Augusto, a Keila e o Neka); possivelmente o professor Adalto e eu, mas isto não é certo, pois já fazemos parte do CONSELHO CONSULTIVO. Este deverá ser composto por intelectuais, profissionais dos mais variados tipos, ou seja, pessoas que queiram acompanhar e ajudar o projeto de forma consultiva, quase como conselheiros externos. Do CONSELHO GESTOR sairiam o Presidente e o Secretário, bem como as Diretorias: COMUNICAÇÃO; EVENTOS; ESPORTE, LAZER E TURISMO; SEGURANÇA NO TRABALHO; SOCIAL; e FINANCEIRO. Além disso, a ONG contaria com um CONSELHO JURIDICO, mas este não faria parte integrante da instituição, seria um serviço contratado, terceirizado. (Diário de Campo – dia 28/07/2007).

Essa nova parceria do Canal, que ajudava e permitia vislumbrar a possibilidade de auxílio técnico e geração de renda, para dar continuidade às expectativas geradas nas

reuniões do projeto artístico, funcionou durante algum tempo como um fator agregador dos membros e de seus objetivos para o grupo. E isso aconteceu quando o mentor do projeto artístico tinha ido embora e os deixou sozinhos, para gerirem o Canal. O vazio deixado pelo Antoni, fundador amado e respeitado, portador de autoridade sobre o grupo, estava quase sendo suprido pela nova parceria.

Contudo, o que era mais interessante nessa história toda era a capacidade de Neka (apesar de se preocupar com os possíveis efeitos negativos, citados acima, da parceria com o Plano do Saber), que conseguia usar da esperança e da motivação trazidas por Adalto para manter, astutamente, o grupo unido. Ele usava da força dessa nova parceira, conferida pelo próprio grupo, para conservar suas expectativas para o Canal em pé. Ele *fazia com* (CERTEAU, 1994) a força do outro a sua própria força na sua luta para manter o grupo coeso. Como ele era o principal elo entre o Plano do Saber e o grupo, sempre recaíam sobre ele as perguntas a respeito de como andavam as coisas com a parceira. Isso se tornou sua força para lutar pelos objetivos que tinha para o grupo, que só se consolidariam se o grupo ainda existisse.

Durante muito tempo, ele agiu *taticamente* (CERTEAU, 1994) com essa história das pesquisas, para atrair e promover o comprometimento dos membros do grupo, que estavam mais interessados em conseguir renda do que em fazer um projeto coletivo. Isso aconteceu até o momento em que ele conseguiu arrumar outras fontes de empolgação para ele e para o grupo, pois, alguns meses depois de várias tentativas e espera pelo estabelecimento efetivo da parceira, que não acontecia, voltando de uma viagem ao Rio de Janeiro, onde tinha representado o Canal em um encontro de estudos e práticas sociais, chegou cheio de novidades e entusiasmo renovado. Além disso, Luiz tinha voltado para o grupo e a parceria com o ISA ia “de vento em popa”. Nesse dia, Neka foi questionado pelo grupo sobre as pesquisas do Plano do Saber e respondeu:

*O homem tá sempre com a agenda lotada... velho, nós não vamos esperar a USP acordar pra gente... temos que tocar nosso barco. Depois dessa viagem, pra mim ficou claro que nós temos que o caminho é uma associação. Acho que é nisso que temos que pensar. (Diário de Campo – dia 06/10/2007)*

Apesar das tentativas de formar a parceira e das contribuições que o Plano do Saber fez ao grupo, as pesquisas em conjunto com ele nunca aconteceram, pelo menos em parceria com o Canal. O grupo teve que dar conta da manutenção da sua união de outras maneiras: discutindo quais seriam seus objetivos, como unir as pessoas, produzir renda, ou seja, como se tornar autônomo. As outras parcerias e a grande astúcia do Neka, no entanto, nunca deixaram de ser proveitosas a esse respeito.

Ainda na reunião do dia 06 de outubro de 2007, sentindo a empolgação dos colegas, advinda das novas possibilidades que estavam se abrindo, Neka declarou:

*Nós estamos entre a academia, que vem aqui pesquisar as nossas estratégias de grupo, o mercado, que quer saber se nós somos confiáveis pra investir dinheiro na gente, e os motoboys, que vão querer saber se nós somos mais um pilantra que veio tirar dinheiro da categoria... esse é o nosso momento e a gente tem que saber tirar proveito disso...*  
(Diário de Campo – dia 06/10/2007)

Sua fala confirma sua força: a astúcia.

---

## 5.2 – O REGISTRO DO COTIDIANO

---

A participação desses motoqueiros em um projeto artístico implicou algumas transformações em seus cotidianos, que foram mais, ou menos, importantes para os membros do grupo, já que a participação dos motoboys no Canal não foi homogênea; pelo contrário, o prazer, o comprometimento e os interesses dos membros eram muito diferentes, ao participar das atividades propostas pelo artista plástico e sua obra.

Vimos que alguns membros tinham interesses para além da proposta artística que o Canal trazia, em seu nascimento. Alguns deles congluam com a proposta do megafone, que, em si, não deixa de ter uma ressonância no terreno político, pois, ao organizar um grupo de pessoas para amplificar a voz de seus cotidianos, possibilita-lhes um espelho, o que gerou, ou aumentou, em alguns, o desejo de mudar suas realidades. Para outros, entrar em contato com um grupo organizado e com instrumentos tecnológicos poderosos significou a oportunidade de um empreendimento comercial, ao passo que, para um terceiro subgrupo, apenas uma fonte de renda ou de alguma diversão momentânea. O que não vimos, ainda, muito bem, é como essas pessoas se relacionavam cotidianamente com esses novos instrumentos que lhes eram disponibilizados: os celulares multifuncionais e o *site* na internet.

Uma das funções mais exploradas dos celulares pelos motoboys foi a câmera fotográfica. Muitas fotos foram tiradas e enviadas para o *site*, levando esses profissionais a se habituarem ao registro de imagens de coisas que acreditavam ser significativas em seu cotidiano. Muitos faziam as fotos como parte do acordo estabelecido com o projeto artístico, não obstante, alguns diziam ter gostado dessa nova atividade, mas nenhum deles como Ronaldo. Suas fotos passaram a ser uma referência dentro do grupo, que não cansava de elogiá-lo.

Ele se mostrava contente pelo reconhecimento dos colegas e dizia que essa possibilidade de fotografar as coisas interessantes que via, todos os dias, tinha se tornado algo prazeroso, permitindo que prestasse mais atenção no que havia de belo em sua vida. *Consumiu* (CERTEAU, 1994) a atividade determinada pelo projeto como a possibilidade de criação de um prazer, transformando um acordo, tirar fotos para o *site* e compor um projeto artístico de outra pessoa, em sua própria expressão artística, pois suas fotos já foram premiadas em vários concursos. Gostava de construir, no *site*, montagens com suas fotos: tirava duas ou três fotos da parte de um todo e as colava em sequência, na página na internet. Uma vez ele me confessou:

*É bom que as pessoas vejam que têm coisas bonitas no nosso trabalho... é um trabalho duro, mas tem coisas bonitas e legais se você souber aproveitar. Quantas vezes pegamos a estrada e vemos cada paisagem legal... têm coisas muito bonitas por aí. Dentro de São Paulo mesmo têm uns lugares legais... tem que ver, né? (Diário de Campo – dia 22/09/2007)*

Diziam que era importante que as pessoas vissem que eles também têm alma, que não são máquinas ou bichos violentos, mas que também sabem entender e ver as coisas bonitas que há no mundo, como qualquer um. Esse desejo de que a sociedade pudesse enxergar os homens por detrás de sua profissão talvez tenha sido a mola propulsora para que eles mostrassem, no *site*, um pouco de suas vidas privadas, *usando* (CERTEAU, 1994) esse *site* na internet como uma possibilidade de desmistificar a categoria frente à sociedade.

Alguns motoboys do grupo, que eram casados, puseram fotos de suas esposas e filhos no *site*, bem como filmes mostrando, desde cenas comuns do dia-a-dia, até mesmo festas de aniversários e reuniões com os amigos.

Eles gostam da ideia de que pessoas que não são motoboys possam acessar o *site* e ver como esses profissionais são pessoas comuns e que, se alguma coisa acontecer com eles, no trabalho, ou mesmo se voltarem seguros para casa, existe uma série de pessoas por trás deles que se importam com isso. Essas imagens ilustram bem os vários papéis sociais dessas pessoas – que muitos só conseguem ver como um estorvo, no trânsito da cidade – e denunciam que um trabalhador não pode ser visto separado do homem que o compõe. Mostram, ainda, que o corredor que se forma entre os carros não é um espaço habitado por loucos que não têm nada a perder, ou que querem quebrar nossos retrovisores e nos ajudam a perceber que o trânsito, nas ruas de São Paulo, não é constituído somente por máquinas automotivas e por seres irritados, ou irritáveis, que se propõem cumprir uma rota – mas sim por pais, filhos, amigos, irmãos, sonhos,

esperanças, trabalhos, dignidades: tudo isso morre junto com cada profissional motoqueiro que se acidenta; tudo isso morre, quando qualquer pessoa se acidenta nas ruas da cidade. O *site* se torna uma possibilidade *estratégica* (CERTEAU, 1994) para que possam expressar, à cidade e ao mundo, o quão humanos são e como eles merecem fazer parte da sociedade, como qualquer outra pessoa.

No entanto, nem tudo era tão simples nessa relação com o *site*. Alguns membros do grupo, embora gostassem de postar fotos e gravações no *site*, não se sentiam muito bem com os comentários que deveriam colocar junto com a foto. De acordo com as regras de participação no projeto artístico, era preciso que as imagens e gravações postadas fossem acompanhadas de, no mínimo, um pequeno comentário de quem havia registrado o evento, para que o espectador pudesse identificar, minimamente, do que se tratava e qual o pensamento, ou melhor, qual a intenção de se postar aquele registro. Pude perceber, na reunião do dia 07 de julho de 2007, que isso trazia alguns constrangimentos para certos membros do Canal, porque julgavam não saber se expressar corretamente com a linguagem escrita e pediam ajuda para Keila, quando escreviam seus comentários, um pouco antes de a reunião começar. Ela lhes falou sobre a importância de escreverem com suas próprias palavras, mas eles se recusavam e diziam que não queriam escrever nada errado, para que os outros lessem. Uma vez, quando repeti o discurso de Keila sobre a autenticidade da linguagem, um deles me questionou: “*Se alguém ler o que eu escrevi e ver que está errado, aí mesmo que ele vai dizer que motoboy é tudo um bando de xucros e que não arrumam trabalho melhor pra fazer, porque são analfabetos*”<sup>124</sup>. Ficava claro para eles que a exposição propiciada pelo projeto artístico tinha suas consequências, e que era preciso cuidar disso, de sorte que alguns assumiram essa tarefa de uma maneira diferente.

Em uma conversa com Ronaldo, ele me contou que o *site* o ajudara em muitas coisas – e uma delas se referia à linguagem escrita. Para ele, o Canal o levou a escrever melhor, pois os comentários que tinha que escrever, rotineiramente, para as fotos que tanto gosta de tirar e mostrar, obrigaram-no a retomar a prática da escrita:

*Depois que você sai da escola e, principalmente, se você é motoqueiro, você não escreve nada, a não ser seu nome, seu RG e assina, só isso. Depois que eu comecei a enviar as mensagens, eu comecei a me preocupar mais com isso. No começo, eu comia um monte de letras, agora não. Agora as notícias vão direitinho. O Canal me ajudou muito com isso. (Diário de Campo – dia 20/07/2010)*

<sup>124</sup> Opto por não citar o nome do motoqueiro, nessa passagem, por entender que, se eles não queriam que as pessoas soubessem que eles tinham dificuldade para escrever, igualmente não gostariam que eu o citasse abertamente sobre esse assunto específico, nesta parte do trabalho.

O contato com essas possibilidades tecnológicas móveis inspirou as pessoas do grupo na busca de soluções para problemas que enfrentavam no cotidiano, de trabalho ou não: esses novos aparelhos que portavam consigo, como uma prótese (pois estavam com eles em todos os momentos), ajudaram-nos a construir uma nova relação com as coisas que os cercavam, sejam elas fatos ordinários, sejam extraordinários; conseguiram, mesmo, *usar* (CERTEAU, 1994) os celulares para mudar o espaço da cidade. A história de Luiz com a doença do seu sogro parece ilustrar muito bem esse fato. Ele consegue, *taticamente*, criar uma alternativa de proximidade, diante de uma grande distância na geografia urbana.

Durante seu tempo de participação no grupo, Luiz vivenciou um momento de tristeza em sua família. Seu sogro adoeceu e precisou ser internado em um hospital que ficava muito longe da casa de sua filha, esposa do nosso companheiro motoboy. De posse do celular que o projeto artístico lhe conferiu, ele teve a ideia astuciosa de *usar* (CERTEAU, 1994) essa ferramenta como um instrumento para encurtar os espaços da cidade e aproximar pai, filha e neta.

Como motoboy, Luiz era obrigado diariamente a percorrer muitos quilômetros dentro de São Paulo, o que quase sempre o aproximava do local onde o seu sogro estava internado. Unindo, astuciosamente, sua necessidade diária de deslocamento e a multifuncionalidade do celular que portava como membro do Canal, decidiu fazer pequenos filmes diários de sua esposa e filha, nesse aparelho, para mostrar ao seu sogro as mensagens de carinho, amor, acolhimento e esperança, quando estivesse passando próximo ao referido hospital.

Depois de mostrar os filmes ao seu sogro com as mensagens de seus entes queridos, ele o filmava, para que este também enviasse, por meio de seu celular, recados para seus familiares. No final de seu dia de trabalho, chegava a casa com as imagens e o áudio do pai de sua esposa e avô de sua filha, para exibir a ambas que ele estava bem, repartindo com elas a possibilidade de acompanhar a evolução e a melhora do seu sogro.

De maneira muito perspicaz, Luiz conseguiu fazer com o celular uma alternativa para as grandes distâncias que, muitas vezes, separam pessoas na cidade de São Paulo, ao demandar muito tempo para serem percorridas e o dispêndio de quantias significativas de dinheiro, em algumas economias familiares. O aparelho ajudou-o a vencer uma das tantas dificuldades vividas cotidianamente pelas pessoas dessa cidade, que se estrutura em *bairros especializados* e sem *urbanidade* (OLIVA, 2004), onde equipamentos culturais, de saúde, entre outros, não são distribuídos de maneira

equitativa. Ele nos contou essa história com muita felicidade e orgulho de sua criatividade.

No que se refere às questões do trabalho, com a posse dos celulares, o novo hábito de registrar seu cotidiano e a possibilidade de enviar mensagens para outros aparelhos, os motoboys começaram a pensar em ajudar seus companheiros a criar alternativas para enfrentar ou evitar transtornos nas ruas da cidade e até mesmo informar as pessoas sobre fatos importantes para suas rotinas. É importante que fique claro que muitos motoboys já possuíam celulares, antes de entrar no grupo: o que há de novo nessa história são as múltiplas funções dos celulares e, principalmente, o *empenho*<sup>125</sup> de registrar e distribuir as informações diárias. Infelizmente, isso nunca chegou a acontecer da maneira como planejavam.

A ideia de alguns dos motoqueiros era transformar o *site* em um canal de notícias sobre a cidade e sobre questões do cotidiano da categoria, onde os motoqueiros que faziam, ou viessem a fazer parte do grupo, ao se depararem com algum fato relevante para o andamento do trânsito que impedisse ou dificultasse a passagem dos motoqueiros por um determinado lugar, pudessem enviar mensagens de aviso aos seus companheiros, para que evitassem circular por uma determinada rua, avenida ou bairro. Isso possibilitaria aos outros motoboys não perder tempo na realização de suas entregas, ficando presos em vias interditadas por acidentes, inundações, reparos públicos, entre outros. De posse das informações transmitidas via mensagem de celular, os outros motoboys podiam criar rotas alternativas, antever e evitar os problemas, ao invés de serem forçados a improvisar desvios de rota. Os argumentos de Luiz para isso eram os seguintes:

*É por isso que eu acho que a gente deveria ter criado uma rádio também, o acesso à internet ainda não pega todo mundo e a gente não tem tempo de ficar baixando o tempo todo as fotos na internet. A rádio seria muito mais rápida e iria ajudar muito a categoria a andar na cidade. (Diário de Campo – dia 08/12/2007)*

Luiz acreditava que o grupo deveria investir, igualmente, na criação de uma rádio para ampliar a velocidade e as possibilidades de informar a categoria e auxiliá-la a realizar um melhor planejamento de suas tarefas, que levaria a uma grande economia de tempo e permitiria a realização do trabalho de maneira muito menos arriscada, já que os

---

<sup>125</sup> Foi muito difícil escolher esta palavra: “empenho”. Não sei bem se ela retrata corretamente esse novo fato na vida dessas pessoas. Fiquei em dúvida se deveria usar a palavra “hábito”, ou “desejo”, ou “compromisso”, ou simplesmente “vontade”. Não sei se consegui, com a palavra usada, descrever com exatidão o que aconteceu na vida dessas pessoas, no momento em que se descobrem mais fortes por poderem distribuir e ampliar os fatos de suas vidas cotidianas. Por isso, decidi escrever esta nota, para que o leitor leve em consideração todas essas outras palavras, ao ler o que estou tentando descrever.

motoboys não teriam que correr atrás de nenhum tempo perdido, sendo obrigados a acelerar nas ruas da cidade, para cumprirem suas tarefas:

*Se o cara não se planeja direito, ou se fica preso em algum lugar por chuva, inundação, acidente, sei lá, qualquer coisa que prenda o motoqueiro, aí que o cara quer descontar o tempo perdido no acelerador, aí...aí da merda(se referindo a acidentes)... e a gente pode ajudar nisso daí. (Diário de Campo – dia 08/12/2007)*

Dessa forma, os celulares lhes possibilitariam mais ações *estratégicas* (CERTEAU, 1994) diante da realização de suas atividades de transporte, auxiliando, de certa forma, a diminuir a diferença entre como previam realizar a tarefa e como realmente isso ocorreria. Fatos novos e inusitados poderiam ser transmitidos em tempo real, no auxílio a outros profissionais, que poderiam retransmitir essas informações, criando assim uma rede extremamente veloz de comunicação entre a categoria, que poderia levar até a diminuição no risco de acidentes.

Em sua Dissertação, Diniz (2001) aponta a falta ou um mau planejamento da realização das tarefas, que levariam a uma perda de tempo na realização do trabalho, uma das principais causas para a criação do que ele chamou de *condições acidentogênicas*. Propõe inclusive que a redução dos erros, no planejamento, seja fundamentada em medidas indispensáveis para a diminuição no número de acidentes.

O celular não ajudaria somente com relação à locomoção dessas pessoas pela cidade, mas, também, como instrumento de registro de acidentes envolvendo motoboys, identificando a moto e o motoqueiro, permitindo que as pessoas próximas ao acidentado fossem avisadas com maior rapidez sobre o fato e suas consequências: o estado do motoqueiro, para que hospital ele estava sendo levado, entre outras coisas.

Essas pretendidas ações do Canal permitiriam aos motoboys agir com maior força sobre a dimensão do tempo e do espaço. O Canal queria fazer desses aparelhos, com capacidade de registrar e disseminar informação, um instrumento para os motoqueiros planejarem, com maior proximidade das circunstâncias, os seus futuros roteiros, como se estivessem presentes em outro tempo e espaço, diferentes dos que realmente se encontravam. Obviamente não se trataria de um teletransporte, mas de um descolamento no tempo e no espaço, possibilitado pela presença de um motoqueiro e instrumentos de comunicação, concretizando uma *estratégia* (CERTEAU, 1994), transformando a onipresença dos vários indivíduos motoqueiros na cidade, na onipresença da categoria na cidade, o que os possibilitaria acumular algumas vantagens em seus relacionamentos com a cidade.



Os motoboys que já são um dos principais agentes do *fluxo de coisas* (SANTOS, 2005), pela cidade, pretendiam se tornar um dos principais agentes do *fluxo de informação* sobre a cidade e possibilitar a toda a sociedade novas perspectivas de olhar sobre o espaço da mesma:

*Nós podemos informar não só os motoboys, mas todas as pessoas que estejam interessadas em informações sobre a cidade. Nós vemos muitas coisas e podemos mostrar isso a qualquer um: motoqueiro, taxista, motorista de caminhão, de ônibus e as pessoas comuns que estão indo para o trabalho... me disse o Ronaldo. O Neka complementou, em cima: é o mundo a partir do olhar do motoboy. (Diário de Campo – dia 25/08/2007)*

A formatação do *site* do projeto artístico dificultava o ingresso de novos motoboys, como membros fornecedores de notícias; a dificuldade financeira dos motoqueiros e a falta de parceiros que contribuíssem com dinheiro não os deixavam estar sempre com créditos nos celulares, para realizar as transmissões de informação para o *site*. Além disso, o grupo nunca se entusiasmou com a ideia de Luiz de criar uma rádio, já que acreditava conseguir fazer tudo pelo *site*.

Mesmo jamais tendo conseguido se comunicar com tanta velocidade e intensidade, como a sonhada no começo do grupo, a vontade de se comunicar com a sociedade e com os membros da categoria, gerada pela participação no Canal Motoboy, contaminou a muitos dos motoqueiros do grupo, de sorte que é possível encontrar no *site* muitas informações sobre as condições de tráfego em vários pontos da cidade: buracos no asfalto, placas de sinalização mal colocadas, avisos de estacionamentos específicos para motoqueiros, quer dizer, muitas coisas que podem ser relevantes para quem trafega nas ruas da metrópole. Além disso, constituíram um grande acervo de informações sobre a cidade de São Paulo, como frisou Andréa:

*Você vê, os egípcios construíram as pirâmides, os católicos a Bíblia, tudo isso nos dá a noção de como era no tempo deles; nós temos que continuar a fazer isso, pois é a única forma de as pessoas entenderem e saberem o que é a nossa vida, hoje, os problemas e as coisas legais que vivemos nesta cidade: é um legado para as próximas gerações. A gente tem que fazer isso. (Diário de Campo – dia 17/07/2010)*

---

## CAPÍTULO 6 – A LUTA PELA SOBREVIVÊNCIA DOS MOTOBOYS NA CIDADE DE SÃO PAULO

---

Até aqui foi possível visualizar que as pessoas que trabalham como motoboys, na cidade de São Paulo, apesar de enfrentarem grandes dificuldades, encontram, principalmente, possibilidades táticas de ação que lhes possibilitam, mesmo que de maneira fugaz, sem a conservação de vantagens, realizar o seu trabalho e conseguir uma renda. As tentativas desses profissionais de constituírem possibilidades de ação estratégica não tiveram muito sucesso até o momento, pois enfrentaram dificuldades para articularem uma adesão da categoria a seus projetos coletivos e de representação. A ação tática constitui-se, então, na principal maneira como os motoboys se relacionam com a cidade, ou seja, na sua principal maneira de resistir às contingências desse espaço urbano.

Muitos afirmam que gostam dessa profissão, pois aproveitam sua capacidade e obrigatoriedade de deslocamento pela cidade para conhecerem pessoas, visitarem lugares que jamais pensaram conhecer e em que jamais tinham estado antes de serem motoboys. Criam vínculos de amizade e solidariedade que permitem a seus companheiros algum reconforto em momentos em que têm que enfrentar os problemas da profissão, como a quebra ou o roubo do instrumento de trabalho, os acidentes, entre outros. Também construíram um saber cotidiano sobre as ruas e seu funcionamento, sobre as localidades ou regiões, sobre a dinâmica do trânsito na cidade, sobre a organização do trabalho e como esta leva a diferentes formas de se relacionarem com o espaço urbano.

Alguns, ainda, criaram novas maneiras para lidar com as contingências do espaço da cidade, buscando a construção de ações estratégicas, tentando, ao longo da história, construir sindicatos e associações, mesmo encontrando dificuldades para a adesão de sócios, o que compromete a sua representatividade e sua *autoridade* (CERTEAU, 1995): não conseguem fundar uma verdade e possibilitar uma comunicação efetiva dentro da categoria. Apesar disso, alguns mantêm a vontade de continuar buscando uma possibilidade coletiva que possa fazer valer o grande poder da categoria, na cidade: sua onipresença, pois enquanto categoria, conseguem estar em quase todos os lugares ao mesmo tempo. Os motoboys do Canal Motoboy são um exemplo disso: conseguem visualizar as potencialidades da categoria e as unem com o uso de tecnologias de comunicação, como o celular e a internet, criando um grande

registro do cotidiano da cidade, que, como vimos na fala de Andréa, se constitui em um grande legado antropológico para as próximas gerações.

No entanto, quase todos os motoboys com que conversei, ainda que relatando coisas boas sobre a categoria, apontam as grandes dificuldades para lidar com os riscos da profissão, os preconceitos da sociedade, a precariedade das situações e das relações de trabalho. Alguns, como Eduardo, são mais enfáticos e afirmam que é impossível gostar de ser motoboy e que, se alguns o contradizem, *é da boca para fora*, pois acredita que, se tivessem oportunidades melhores, não permaneceriam realizando essa atividade.

*Você acha que, se os caras tivessem um emprego na fábrica, ganhando o que ganha aqui, eles iam continuar na rua com risco de ser assaltado e de acabar aleijado? Eu não concordo com essa história de que motoboy não consegue voltar pra dentro de uma empresa porque se sente preso, porque tem patrão controlando horário, essas coisas. Os caras voltam pra rua porque não têm instrução. Um cara que tem quarta série, você acha que vai ganhar quanto, por aí? De moto, o cara trabalha aqui e ali, faz uns bicos e consegue ganhar bem. É muito fácil trabalhar de moto. O cara compra uma moto, põe na rua e começa a trabalhar, entendeu? [...] você chega em casa travado: toma um banho quente e dorme. A moto trepida muito, as costas doem...E o joelho então? Ninguém percebe, mas é o tempo todo recolhido... Hoje ninguém percebe, mas isso deve dar um monte de lesão. [...] É muito risco de assalto, é o tempo todo as motos sendo roubadas... Eu já perdi uma, não vou perder a segunda. (Diário de Campo – dia 24/07/2010).*

Como se vê, Eduardo descreve sua profissão como algo inviável, como uma última opção. Imagino que, pelo alto grau de periculosidade da profissão, isso deva levar muita gente, que não é motoboy, a acreditar que as pessoas façam isso porque não encontram nenhuma outra opção de trabalho, mesmo que precária ou informal. Entretanto, muitas pessoas que gostavam de andar de moto se vincularam à profissão como uma possibilidade de continuar fazendo o que mais gostam na vida: andar de moto e conseguir uma renda. Isso não impede que essas pessoas também reclamem de muitas coisas que fazem parte da vida de um motoboy e criem um tipo de vinculação específico a ela, como vimos no quarto capítulo. Mesmo gostando de andar de moto, de conhecer pessoas e lugares, entre tantas outras coisas descritas como agradáveis na profissão, pelos motoqueiros, reconhecem que se trata de uma vida muito difícil.

Por isso, ao tentar descrever as táticas e estratégias criadas nas práticas cotidianas dos motoboys de São Paulo, me deparo com uma descrição, oferecida pelos próprios motoqueiros, que me leva a pensar nessa aparente contradição que se apresenta nos momentos onde, direta ou indiretamente, afirmam e negam a profissão. Acredito que, ao explorar melhor uma frase tão repetida por alguns motoqueiros, que

frequentemente usam-na para descreverem suas práticas cotidianas como motoboy, possa ajudar a encontrar um caminho para a resposta. A frase em questão é a seguinte: *Isso não é vida, é sobrevivência*. Por tê-la ouvido tantas vezes, e por sua potência, acredito que essa frase é extremamente importante para me ajudar a compreender a relação que se estabelece entre esses trabalhadores e o espaço da cidade: um homem que, além de histórico e cultural, é também espacial, configurando-se, assim, uma proposta para a Psicologia Social. Isso talvez ajude a compreender melhor por que e como esses homens vivem dessa profissão, mesmo diante de todas as dificuldades que ela apresenta cotidianamente para a realização de suas atividades.

Optei por esse caminho, ou seja, o de analisar a frase *isso não é vida, é sobrevivência*, confrontando-a com outra pergunta: por que, então, algumas pessoas vivem dessa profissão? Não devemos nos contentar com a possível resposta: elas não têm outras coisas para fazer e, portanto, devem continuar sobre as motos. Esta resposta, tão usual e simples quando pensamos a realidade daqueles que se encontram vinculados ao trabalho precário, nos fornece uma compreensão muito rasa dessa realidade, pois nos mostra um sujeito sem escolhas diante do meio, ou seja, um sujeito totalmente determinado por condições históricas e espaciais, como se estas fossem externas a ele, sem que ele pudesse transformá-las. Ser motoboy em São Paulo é uma escolha feita por um sujeito que constrói o espaço da cidade, ao mesmo tempo em que este reage contra ele, colaborando também para sua construção. É uma escolha que é feita e sustentada na relação desses dois atores sociais: os motoboys e a cidade de São Paulo. Uma relação que analisamos aqui, mediante um prisma polemológico, em que os motoboys, mais fracos, agem, principalmente através de táticas, buscando, às vezes, uma possibilidade estratégica de ação diante do outro, mais forte, que, por ser uma cidade, constitui um próprio, que baseia suas ações na estratégia.

---

## 6.1 – A RECUSA MORAL

---

Essa ideia de uma recusa pautada na moral<sup>126</sup> do grupo social aparece aqui, para que possamos entender a forma como os motoboys enfrentam a realização de suas práticas cotidianas, na cidade de São Paulo: como uma *resistência* cotidiana, uma

---

<sup>126</sup> Para a concepção dessa ideia de uma recusa pautada na moral, o texto de Spink (2008) me serviu como ponto de sustentação. Após meu contato, seu conceito de “comunidade moral” – lugar cotidiano, ou seja, “microlugares” que são ambientes organizados por pressupostos morais, que não se diferenciam do macro social, que são o espaço onde se explicitam nossas ações cotidianas, norteadas por regras tácitas do lugar, que garantem o funcionamento harmônico, no caos das imprevisibilidades cotidianas – tive mais clareza sobre o que estava querendo propor, apesar de algumas diferenças em nossas propostas.

relação direta entre a necessidade de sobreviver e manter a sobrevivência da sociedade, *taticamente* (CERTEAU, 1994), através de um pressuposto moral em nosso grupo social: o trabalho.

Assumi, nesta pesquisa, uma definição de práticas cotidianas pautada em Certeau (1994), que me leva a entendê-las como um conjunto de ações e atividades diárias carregadas de significados, que revelam as maneiras de agir das pessoas frente ao consumo das possibilidades encontradas no espaço, ou seja, a maneira como as pessoas lidam cotidianamente com os produtos culturais da sociedade em que se encontram, uma relação de combate de forças entre os significados dos produtos culturais e as ressignificações diárias que as pessoas lhes conferem. Essas ressignificações se pautam pela autoridade que as pessoas conferem a discursos, textos ou pessoas que conseguem fundar uma verdade crível, e, assim, conquistam a adesão de outras pessoas e fundam uma possibilidade de comunicação entre elas. Em nossa sociedade, uma das tantas coisas que conseguem a adesão das pessoas por portar uma *autoridade* (CERTEAU, 1995) é o trabalho.

O ato de trabalhar, que bem ou mal possibilita aos motoboys de São Paulo a satisfação de suas necessidades básicas, lhes permite, acima de tudo, uma satisfação ética – que vem como parte integrante e fundadora de uma luta pela sobrevivência, que se evidencia nesta pesquisa, especificamente, como a recusa moral: uma *resistência*, uma *antidisciplina* (CERTEAU, 1994). Desse modo, a luta pela sobrevivência se dá através das práticas cotidianas de resistência, de antidisciplina, que no caso dos motoboys é explicitada como uma recusa moral, uma tática para reverter, cotidianamente, as dificuldades de se viver como motoboy, na cidade de São Paulo, conferindo autoridade ao trabalho como um dos elementos centrais em nossa sociedade. E como posso propor que uma antidisciplina poderia se configurar em uma maneira como se dá a luta pela sobrevivência? Por que essa antidisciplina parece muito mais aproximá-los de um rompimento com o que chamamos aqui de Pacto Social ao invés de aproximá-los de sua afirmação? Porque parecem querer nos mostrar a forma como a sociedade os trata: como loucos, como infratores que quebram nossos retrovisores, amassam a porta de nossos carros e que merecem lugares marginais dentro do grupo social; como cidadãos de segunda classe, que devem se contentar com um trabalho precário que os compromete a assumir riscos de vida enquanto dão manutenção ao espaço urbano e, portanto, ao nosso modo de vida, nossas regras para viver em sociedade. Mas eles recusam esse lugar marginal, recusam essa proximidade e se afirmam como trabalhadores, mostrando a importância dos motoboys para a cidade – como vimos nas falas de Neka, Ronaldo, Luiz, Eduardo, Marcelo, Hélio e tantos outros

–, e sobrevivem dando manutenção ao Pacto Social que estabelecem, e resistem à grande incoerência que habita o espaço urbano do qual somos criadores, para encontrar um lugar que lhes possibilite sobreviver juntamente com todos nós.

Apesar de esses trabalhadores saberem que a sociedade<sup>127</sup> não reconhece devidamente a atividade de motoboy, ela lhes permite, mesmo que precariamente, se reconhecerem como pessoas que contribuem para as regras de bem-viver do grupo social, pois, através delas, podem continuar afirmando o valor do trabalho – congruente com nossos valores sociais – e, sobretudo, negando valores que julgam não contribuir com a sociedade. Deco, motoqueiro da Motofarma, ao contar como se vinculou à profissão de motoboy, a partir de sua demissão, explicita muito claramente o que falo até aqui:

*Foi difícil. Não é fácil ficar parado, parece que os outros te olham como vagabundo, sei lá. [...] Este trabalho não é fácil, tem muito preconceito em cima dele, mas é com ele que eu ponho comida em casa, ninguém nunca passou fome em casa... Ainda consegui um monte de outras coisas [...] Meus filhos sabem que o pai deles trabalha e isso é que é importante, entendeu? Foi duro, mas eu consegui, entendeu? (Diário de Campo – dia 22/07/2010).*

Essa fala ressalta a importância, conferida pela nossa sociedade, ao trabalho como um de seus elementos centrais. Muitos autores se debruçaram sobre o tema da centralidade do trabalho e de sua importância: através do trabalho, nós nos tornamos sócios da sociedade, pois contribuímos para seu bom funcionamento<sup>128</sup>. Max Weber (1967) elabora uma teoria explicativa sobre o surgimento e a manutenção do modo capitalista de produção, analisando os valores das sociedades protestantes, em que a entrega ao trabalho seria a maior virtude do homem e o único modo de se chegar a Deus.

Para compreendermos a relevância que o trabalho assume em nossas vidas, em decorrência de valores morais propagados pelo protestantismo, como nos aponta Weber, basta pensarmos em nosso cotidiano e tentarmos entender, por exemplo, o significado que atribuímos ordinariamente à palavra “desempregado”. Dificilmente escutaríamos alguém – inserido ou tentando se inserir no mercado de trabalho e que precisa produzir renda para sobreviver – dizer que está sem trabalho com uma expressão feliz. Basta pensarmos no que sentiríamos se alguém de que gostamos muito nos contasse que perdeu seu emprego ou que já se formou há algum tempo e não consegue trabalho. Dessa forma, não fica muito difícil de compreender que, além de atribuímos à palavra

<sup>127</sup> Sobre a consciência do motoboy com relação ao preconceito da sociedade para com a categoria, ver também Oliveira (2003).

<sup>128</sup> Sobre esse tema, ver Pellegrino (1987), Antunes (1999; 2000) e Meda (2004).

“desempregado” sua significação própria – alguém sem ocupação –, completamos esse significado nos penalizando dessa pessoa. Logo, quando alguém declara que está desempregado, logo atribuímos à frase que nos foi dita o seguinte valor: “Não estou trabalhando, mas deveria, ou estou procurando uma nova possibilidade, ou estou desesperado para me colocar, brevemente, de volta ao mercado de trabalho, mais do que isso de volta a sociedade”.

Nossa sociedade, apesar de valorizar o trabalho, vive sob a égide de um sistema econômico produtivo enxuto (ANTUNES, 2000), que diminui o número de postos de trabalho no mundo, além de distribuí-lo de maneira desigual. Ou seja, vivemos dentro de uma contradição: valorizamos o trabalho, sobretudo sob a forma de emprego, como forma de vinculação social, como forma de produção de cidadania e autonomia, mas vivemos uma realidade com altos índices de desemprego e de trabalhos precários: sem direitos trabalhistas, previdenciários, péssimas condições de trabalho e baixas remunerações.

Em face desses fatos, é possível perguntar: como as pessoas podem sobreviver diante de um mundo que afirma o trabalho como fonte de dignidade e que, ao mesmo tempo, nega as possibilidades de acesso ao mesmo? Ou se as apresenta, estas são, majoritariamente, precárias: sem um suficiente retorno financeiro, com condições arriscadas, sem grande reconhecimento social, por vezes informais e não legalizadas (POCHMANN, 1999)?

O trabalho sobre as motos parece ser um exemplo dessas oportunidades ou saídas precárias encontradas por algumas pessoas para sobreviverem, pois supre algumas necessidades dos novos modelos de produção, como nos aponta Diniz (2004, p.23):

A dinâmica cada vez maior entre a produção de bens, serviços e consumo passa a exigir um meio capaz de interconectar os extremos fornecedor-cliente de modo rápido, pontual e confiável. Também as novas tecnologias da informação, conforme será discutido a seguir, ao invés de substituírem a produção pela informação, estabeleceram novos laços entre o setor produtivo e o de serviços, estimulando ainda mais a necessidade de intercâmbio entre os dois setores.

Dessa forma, os desempregados e os jovens inexperientes - que compõem o mercado informal da economia - encontram nas demandas crescentes de serviços que estabeleçam a conexão fornecedor-cliente, uma alternativa para a restrição do emprego noutras áreas.

A profissão de motoboy, como pude constatar em minha pesquisa, além de funcionar como uma solução encontrada pela cidade para manter seu desenvolvimento econômico, suas estratégias de negócios, a prestação de serviços e seu planejamento do espaço, como especialista em produzir fluxo no espaço urbano – dando sustentação ao que Santos (2005) chamou de *meio técnico-científico-informacional* e ao *espaço*

*dividido* (SANTOS, 2004), transitando e sendo um dos principais elos entre os dois circuitos, inferior e superior, da economia da metrópole paulistana –, é uma das maiores alternativas, na cidade, à restrição do emprego e à ameaça da miséria, advindas desse mesmo desenvolvimento. Mesmo sendo extremamente importantes para a cidade, os profissionais com quem convivi enfrentam situações difíceis e agem taticamente diante dos riscos de assaltos e acidentes, das leis que regulam a atividade, em São Paulo, diante de uma organização do trabalho que, como vimos, pode despotencializá-los e que leva em consideração a presteza, a rapidez e a confiabilidade da entrega, muito mais do que a saúde e a vida dos profissionais, como eles mesmos nos enfatizaram muitas vezes, em nossa convivência. Eles criam maneiras de realizar seu trabalho obedecendo às determinações das empresas e dos clientes, além de tentar zelar, tática ou estrategicamente, por suas próprias vidas. Devem aliar, às suas práticas cotidianas, uma luta diária para sobreviver ao trabalho como motoboy e este não alia a si, como um valor importante, a vidas desses profissionais. E, geralmente, quando os questionava sobre os riscos deste trabalho, eles me respondiam da mesma forma como me disse Paulo: *É arriscado, é duro, mas é um trabalho... a gente tem que trabalhar, fazer o quê?*

Tudo isso parece levar à confirmação da compreensão de que esses trabalhadores, que atuam como motoboys na cidade de São Paulo, são homens que produzem suas vidas muito mais pela afirmação dos valores que dão manutenção a sociedade, como a centralidade do trabalho, negociados cotidianamente, do que pela afirmação do valor do trabalho de motoboy, porque vivem sob a égide de um mercado de trabalho precário, ao qual não podem afirmar, mas sim resistir de dentro dele e, ao resistirem, assumem a recusa moral como uma de suas principais táticas diante das contingências enfrentadas no cotidiano – advindas das configurações dessa atividade na capital –, para se aliar a uma profissão e trabalhar, cumprindo com zelo, presteza e responsabilidade as suas atividades e dando manutenção ao grupo social e ao espaço da cidade.

Eles se vinculam a sua profissão na cidade de São Paulo, como uma *resistência*, uma *antidisciplina* (CERTEAU, 1994), que se estabelece como ponto fundamental para o que chamamos aqui de luta pela sobrevivência: a realização das práticas cotidianas, taticamente, para possibilitar a satisfação de necessidades pessoais e sociais, não como coisas distintas, mas indissociáveis, pois, por mais que possam parecer diferir, são a mesma coisa, porque, ao buscarem a sua sobrevivência, buscam também a sobrevivência da sociedade e, esta última, sem eles, não sobreviveria nos moldes atuais da configuração de seu espaço.



Aceitam a sociedade e o tipo de trabalho que se apresenta como a maior chance de ocupação na cidade e tentam se identificar com isso, mesmo que preferindo outro nome, como *courrier*, ou assumindo uma camuflagem. Vivem um trabalho penoso, arriscado, precário e sobre o qual pesam muitos preconceitos sociais, como indicam os motoboys, ao falar da origem do nome e do ódio dos outros condutores, expresso cotidianamente, ao chamá-los de loucos, entre outras coisas. Para negar tudo isso e conseguirem sobreviver, essas pessoas, como vimos no Capítulo 4, assumem esse trabalho taticamente, ou seja, fingindo ser motoboys ou como um penoso pedágio em que são obrigados a trabalhar como motoboys e flertarem com a morte, cotidianamente, para que um dia possam buscar uma melhor inserção no mercado de trabalho na cidade. Negam-se a se reconhecerem como figuras marginais, em nossa sociedade, e com valores opostos a ela, porque continuam afirmando seus valores centrais, bem como dando sustentação à configuração do espaço da cidade, expressão das escolhas que fizemos e continuamos fazendo, para sustentar nossa forma de vida em São Paulo: com baixo nível de urbanidade, bairros especializados e o automóvel como solução para o transporte (OLIVA, 2004), além das compras pela internet e os *deliveries*.

Embora a cidade os obrigue a viver diante de um mercado de trabalho que não condiz com valores centrais em nossa sociedade, porque não possibilita a inserção de muitos e obriga outros tantos a realizarem trabalhos precários, não aceitam o apelo ao *salve-se quem puder da maneira que for possível*, muito comum em nossa sociedade, na perversão dos jeitinhos e da corrupção. Muitas pessoas seguem se afirmando enquanto trabalhadores, enquanto membros de nossa sociedade, mesmo que ela dificulte ao extremo o cumprimento de suas exigências de filiação.

Partindo dessa compreensão, encontro-me com um homem que, para sobreviver nesta sociedade, busca mais do que a satisfação de suas necessidades físicas e biológicas, busca a satisfação de necessidades morais dentro dela. Essa sociedade estipula suas regras e, ao invés de contribuir para sua satisfação a dificulta, obrigando seus membros a lutarem para alcançá-la e poderem sobreviver junto a ela. Assim, podemos compreender que a sobrevivência para essas pessoas seja mais do que conseguir o que comer, o que beber, o que vestir e onde morar, mas, também, encontrar taticamente dignidade no processo que os leva até isso.

Por isso, tomei esses homens como agentes do cotidiano, produtores de suas vidas dentro de uma sociedade que os leva a aceitar trabalhos precários, menos pelo que eles são, porém, mais pelo que eles possibilitam ser. Homens que resistem a uma lógica contraditória de dentro dela, pois se mantêm trabalhando, continuam afirmando os valores de uma sociedade e se valem deles, para sobreviver com a dignidade possível.

Homens que são sociais e que, ao viverem, representam, ou melhor, significam seu ambiente: o espaço da cidade; homens que criaram normas e valores para satisfazer suas necessidades, criaram, então, novas necessidades. Esses motoboys, ao lutarem por sua sobrevivência, satisfazem, além de suas necessidades orgânicas e biológicas, necessidades morais, culturais, das quais são porta-vozes, não sem criticá-las ou resistirem a elas: a tática da recusa moral dos motoboys de São Paulo nos permite enxergar a sobrevivência como uma *resistência*, uma *antidisciplina* (CERTEAU, 1994), um tipo de luta que tem, como uma de suas maiores expressões, uma astúcia para a manutenção de uma sociedade e, portanto, da vida: uma luta pela sobrevivência humana.

---

## 6.2 – O ESPAÇO E A PSICOLOGIA SOCIAL

---

Espero que, por meio dessa ideia de que a luta pela sobrevivência como uma busca de equilíbrio entre as relações que se estabelecem entre o homem e o espaço, possa ter trazido alguma contribuição para a Psicologia Social, no que tange a sua compreensão do homem. Dentro das ciências humanas, o espaço tem sido algo esquecido, o que leva Soja (1993) e Oliva (2004) a apontar que a relação do ser humano com o espaço tem sido muito mal compreendida, mesmo dentro da Geografia. Conforme esses autores, dentro da geografia humana, a dimensão histórica do homem tem prevalecido, ao se analisar sua relação com o mundo. Baseiam-se na forte influência do materialismo histórico como método privilegiado de análise dentro das ciências humanas, para justificar o descrédito com a dimensão espacial do homem: o espaço como espacialização de nossas ações e como um ator social que as compõem.

Acredito que a Psicologia Social enquanto ciência humana e que, portanto, trabalha na intersecção com outras disciplinas como a Sociologia, a Linguística, a Geografia, a Economia, a História e as Artes, apenas para citar alguns exemplos, não pode se furtar à retomada desse componente social: o espaço. Conseguimos, ao longo da história da Psicologia, construir uma visão de homem enquanto um ser social, cultural e histórico, que, como salientam Guareschi (2007) e Farr (1988), nos ajudou a entender o ser humano para além do materialismo científico e o individualismo moderno, que levavam a um estudo do homem como um organismo com comportamentos mensuráveis e do grupo humano como um amontoado de indivíduos. De acordo com a perspectiva de Lane (2004),

[...] o homem fala, pensa aprende e ensina, transforma a natureza; o homem é cultura, é história. Este homem biológico não sobrevive por si e nem é uma espécie que se reproduz tal e qual, com variações decorrentes de clima, alimentação, etc. O seu organismo é uma infra-estrutura que permite o desenvolvimento de uma superestrutura que é social e, portanto, histórica.

A retomada do homem como um sujeito histórico foi fundamental para o desenvolvimento do conceito de homem, dentro da Psicologia, ligando-nos a outras áreas das ciências humanas, possibilitando ampliar nossas fronteiras. É por acreditar nessa característica de nossa Psicologia Social, quer dizer, de sempre buscar se renovar, encontrando novos horizontes, que acredito que possamos começar a ponderar para assumir também o homem como um sujeito espacial. Espero que os esforços desta pesquisa possam contribuir para essa discussão.

Entender o homem como um ser social fundador de culturas (CERTEAU, 1995) e buscar sua ligação com o mundo, concebendo este último como uma parte do homem e não apenas como um continente de suas ações, mas como espacialização das ações humanas, foi o que me permitiu enxergar nossa luta pela sobrevivência como um ato de resistência constitutiva, integrada ao social e suas produções. Vivemos através de nossas produções, através da história, da cultura, mas, também, através do espaço – e todos estes através de nós. Os motoboys vivem através da cidade e de suas produções, e ela vive através deles e de suas práticas cotidianas.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALENCAR, M. M. T. O apoio às pequenas unidades produtivas no Brasil: alternativa ao desemprego ou (des)construção do trabalho assalariado no Brasil?. In: FRANCISCO, E. M. V.; ALMEIDA, C. C. L. **Trabalho, território e cultura**. São Paulo: Cortez, 2007.

ALMEIDA, I. M.(org.) **Caminhos da análise de acidentes do trabalho**. Brasília: Ministério do Trabalho e Emprego; Secretaria de Inspeção do Trabalho, 2005.

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 trabalho. São Paulo: Cortez, 1999.

\_\_\_\_\_. **Os sentidos do trabalho**. São Paulo: Boitempo, 2000

ARENDT, H. **Eichmann em Jerusalém**: um relato sobre a banalidade do mal. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ASCH, S. **Psicologia social**. São Paulo: Nacional, 1977.

BARBOSA, R. N. C. Trabalho e economia solidária: crítica ao empreendedorismo como possibilidade histórica. In: FRANCISCO, E. M. V.; ALMEIDA, C. C. L. **Trabalho, território e cultura**. São Paulo: Cortez, 2007.

BRANT, V. C. (coord.) **São Paulo**: trabalhar e viver. São Paulo: Comissão de Justiça e Paz/Brasiliense, 1989.

CASTRO, M. F. **Asas do trabalho**: um estudo do sofrimento no trabalho dos mototaxistas. 2004. 99 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia do Trabalho) – Departamento de Psicologia Experimental e do Trabalho, Universidade do Estado de São Paulo, Assis, 2004.

CANEVACCI, M. **A cidade polifônica**: ensaio sobre a antropologia da comunicação urbana. São Paulo: Studio Nobel, 1993.

CERTEAU, M. **A invenção do cotidiano**: artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 1994.

\_\_\_\_\_. **A cultura no plural**. Campinas-SP: Papirus, 1995.

DEBORD, G. **A sociedade do espetáculo**: comentários sobre a sociedade do espetáculo. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DEJOURS, C. **A loucura do trabalho**: estudos em psicopatologia do trabalho. São Paulo: Cortez, 1981.

\_\_\_\_\_. **A banalização da injustiça social**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1999.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO – DENATRAN. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/frota.html>. Acesso em 09 fev. 2010.

DINIZ, E. P. H. **Entre as exigências de tempo e os constrangimentos do espaço**: as condições acidentogênicas e as estratégias de regulação dos motociclistas profissionais. 2004. 115 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia da Produção) – Departamento de Engenharia de Produção, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2004.

ENRIQUEZ, E. Perda do trabalho, perda da identidade. In: NABUCO, M. R.; CARVALHO NETO, A. (Org.) **Relações de trabalho contemporâneas**. Belo Horizonte: IRT PUC/Minas, 1999.

FARR, F. **As raízes da psicologia social moderna**. Petrópolis: Vozes, 1988.

FIORI, J. L. Utopia e contradições do capital nos tempos de globalização. In: KRAYCHET, G.; LARA, F.; COSTA, B. (Org.). **Economia dos setores populares**: entre a realidade e a utopia. Petrópolis, RJ: Vozes; Rio de Janeiro: Capina; Salvados: CESE: USCAL, 2000.

FLEURY, M. T. L. O simbólico nas relações de trabalho: um estudo sobre relações de trabalho na empresa estatal. In: \_\_\_\_\_.; FISCHER, R. M.(Coord.). **O poder nas organizações**. São Paulo: Atlaz, 1986.

FOUCAULT, M. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Graal, 1979.

\_\_\_\_\_. **Segurança, território, população**. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

G1. EDIÇÃO SÃO PAULO – NOTÍCIAS. Associação e motoboys criticam restrições nas marginais, Trânsito, 16 jan. 2008. Disponível em:

<http://g1.globo.com/Noticias/SaoPaulo/0,,MUL262174-5605,00-ASSOCIACAO+E+MOTOBOYS+CRITICAM+RESTRICOES+NAS+MARGINAI.S.html>. Acesso em: 10 nov. 2009.

GARESCHI, P. **Psicologia do cotidiano**: representações sociais em ação. Petrópolis, RJ: Vozes, 2007.

GEERTZ, C. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: Guanabara, 1989.

HOBBSAWM, E. **O novo século**: entrevista a Antonio Polito. Trad. Cláudio Marcondes. São Paulo: Cia das Letras, 2000.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA. **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras**. Brasília, DF, 2003.

IZIDORO, A. Só 7% dos motoboys estão regularizados em São Paulo. **Folha de S. Paulo**, Cotidiano, 15 jun. 2001. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u31155.shtml>. Acesso em: 15 fev. 2010.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

KROPOTKIN, P. **El apoyo mutuo**: como factor de progreso entre los animales y los hombres. Buenos Aires: Americalee, 1946.

LANE, S. T. M.; CODO, W. **Psicologia social**: o homem em movimento. Sao Paulo: Brasiliense, 2004.

LEFEBVRE, H. **A linguagem e a sociedade**. Lisboa: Ulisseia, 1966.

\_\_\_\_\_. **O direito a cidade**. São Paulo: Moraes, 1991.

LEITE, J. A moto no lugar dela. **WebMotors**, 5 mai. 2009. Disponível em: [http://www.webmotors.com.br/wmpublicador/Colunista2\\_conteudo.vxlpub?hmid=42070](http://www.webmotors.com.br/wmpublicador/Colunista2_conteudo.vxlpub?hmid=42070). Acesso em: 15 fev. 2010.

MAGNANI, J. G. C. Quando o campo é a cidade: fazendo antropologia na metrópole. In: \_\_\_\_\_.; TORRES, L. L.(Org.). **Na metrópole**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; FAPESP, 2008.

MARQUES, E.; TORRES, A. (Org.) **São Paulo**: segregação, pobreza e desigualdades sociais. São Paulo: SENAC, 2005.

MARTINEZ, P. **Multinacionais**: desenvolvimento ou exploração? São Paulo: Moderna, 1987.

MÉDA, D. **Le travail**. Paris: PUF, 2004.

MOISÉS, J. A.; MARTINEZ-ALIER, V.; SOUZA, S. **Contradições urbanas e movimentos sociais**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

MORAES, T. D. **Coletivo de trabalho e atividade dos motoboys**: gênero profissional, saberes operatórios e riscos da atividade de trabalho. 2008. 404 f. Tese (Doutorado

Psicologia Social) – Instituto de Psicologia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

OLIVA, J. T. **A cidade sobre quatro rodas, o automóvel particular como elemento constitutivo e constituidor da cidade de São Paulo: o espaço geográfico como componente social.** Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Instituto de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

OLIVEIRA, G. C. **Trabalho, vitimização e criminalização no cotidiano de motoboys de Salvador.** 2003. Dissertação (Mestrado em Saúde Comunitária) – Instituto de Saúde Coletiva, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2003.

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

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

PIAGET, J. **A epistemologia genética.** Petrópolis: Vozes, 1972.

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

\_\_\_\_\_. **A metrópole do trabalho.** São Paulo: Brasiliense, 2001.

RATTNER, H. **Industrialização e concentração econômica em São Paulo.** São Paulo: Nacional, 1970.

REDAÇÃO TERRA. SP: número de motoboys cresce 366,6% em 10 anos. **Notícias Terra**, Brasil, 22 jan. 2008. Disponível em:

<<http://noticias.terra.com.br/brasil/intgerna/0..OI2260005-EI998,00.html>>. Acesso em: 06 dez. 2008.

ROCKWELL, E. Etnografia na pesquisa educacional. In: EZPELETA, J.; ROCKWEEL, E. **Pesquisa participante.** São Paulo: Cortez, 1986.

\_\_\_\_\_. **Reflexiones sobre el proceso etnográfico (1982-85)** México, DIE/CINVESTAV, IPN, 1987.

SANTANA, V.; NOBRE, L.; WALDVOGEL B. C. Acidentes de trabalho no Brasil entre 1994 e 2004: uma revisão. **Ciências, Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, vol. 10, n. 4, p. 841-855, out-dez 2005.

SANTOS, M. **O espaço do cidadão.** São Paulo: Nobel, 1987.

\_\_\_\_\_. **A natureza do espaço: técnica e tempo – razão e emoção.** São Paulo: Hucitec, 1996.

\_\_\_\_\_. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países desenvolvidos. São Paulo: EDUSP, 2004.

\_\_\_\_\_. **A urbanização brasileira**. São Paulo: EDUSP, 2005.

\_\_\_\_\_. **Pensando o espaço do homem**: EDUSP, 2009.

\_\_\_\_\_. **A natureza do espaço**: técnica e tempo – razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

SATO, L. **Astúcia e ambigüidade**: as condições simbólicas para o replanejamento negociado no chão de fábrica. Tese (Doutorado em Psicologia Social e do Trabalho) – Instituto de Psicologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1997.

\_\_\_\_\_; SOUZA, M. Contribuindo para desvelar a complexidade do cotidiano através da pesquisa etnográfica em psicologia. **Psicologia USP**, São Paulo, v. 12, n. 2, 2001

\_\_\_\_\_. **Feira livre**: organização, trabalho e sociabilidade. 2006. 205 f. Tese (Livre Docência em Psicologia Social e do Trabalho) – Instituto de Psicologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

SCHWARTSMAN, H. Mortoboys. **Folhaonline**, Pensata, 24 jan. 2008. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/pensata/helioschwartzman/ult510u366251.shtml>>. Acesso em: 12 fev. 2009.

SETCESP apóia normas do Inmetro para uso do capacete padronizado dos profissionais do motofrete. **Estado de São Paulo**, Cidade, 3 jan. 2008. Disponível em: <<http://www.setcesp.org.br/noticiacompleta.asp?CodNoti=8855>>. Acesso em: 23 fev. 2008.

SILVA, R. B. **Os motoboys no globo da morte**: circulação no espaço e trabalho precário na cidade de São Paulo. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Instituto de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

SILVA, D. W. **Atuação profissional de motoboys e fatores associados à ocorrência de acidentes de trânsito em Londrina**, 2006. Dissertação (Mestrado em Saúde Coletiva) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2006.

SHELLEY, M. **Frankenstein**. São Paulo: Scipione, 1997.

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

\_\_\_\_\_. O plano diretor de São Paulo. In: MAGALHAES, M. C. R. **Na sombra da cidade**. São Paulo: Escuta, 1995.



- SOJA, E. W. **Geografias pós-modernas**: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.
- SOUZA, M. L. **Mudar a cidade**: uma introdução crítica ao planejamento urbano. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.
- SPINK, P. Pesquisa de campo em psicologia social: uma perspectiva pós-construcionista. **Psicologia & Sociedade**, São Paulo, vol. 15, n. 2, 2003.
- \_\_\_\_\_. O pesquisador conversador no cotidiano. **Psicologia & Sociedade**, São Paulo, vol. 20, Edição Especial, p. 70-77, 2008.
- THE ABAPURU PROJECT ON TECHNOLOGY APPROPRIATION 27 jun. 2007.  
Disponível em: <<http://abaporu.wordpress.com/2007/06/27/sao-paulo-motoboy-ethnographers-2-re-making-politics/>>. Acesso em: 23 ago. 2009.
- TIZZANI, A. Motoboys, agora, andam dentro da lei. **Agência Infomoto**, 19 out. 2009.  
Disponível em: <<http://www.minhamoto.info/2009/08/19/motoboys-agora-andam-dentro-da-lei/>>. Acesso em: 14 fev. 2010.
- TRIVIÑOS, A. N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais**: a pesquisa qualitativa em educação. São Paulo: Atlas, 1987.
- VELHO, O. G (Org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.
- VERONESE, A. M.; OLIVEIRA, D. L. L. C. Os riscos dos acidentes de trânsito na perspectiva dos motoboys: subsídios para a promoção da saúde. **Caderno de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, vol. 22, n. 12, p. 2717-2721, dez, 2006.
- VIRILIO, P. **Velocidade e política**. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.
- WEBER, M. **A ética protestante e o espírito do capitalismo**. São Paulo: Pioneira. 1967.