

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA

“ENTRE O DESEMPREGO E O MOTOTÁXI: PREFIRO O MOTOTÁXI”.
UM ESTUDO DOS MOTOTAXISTAS DO DISTRITO FEDERAL.

Autor: Raphael Henrique de Fernandes Matos

Brasília, 2016

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA

“ENTRE O DESEMPREGO E O MOTOTÁXI: PREFIRO O MOTOTÁXI”.
UM ESTUDO DOS MOTOTAXISTAS DO DISTRITO FEDERAL.

Autor: Raphael Henrique de Fernandes Matos

Tese apresentada ao Departamento de Sociologia
da Universidade de Brasília/UnB como parte dos
requisitos para a obtenção do título de Doutor.

Brasília, abril de 2016

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA

TESE DE DOUTORADO

“ENTRE O DESEMPREGO E O MOTOTÁXI: PREFIRO O MOTOTÁXI”.
UM ESTUDO DOS MOTOTAXISTAS DO DISTRITO FEDERAL.

Autor: Raphael Henrique de Fernandes Matos

Orientadora: Dra. Christiane Girard Ferreira Nunes (UnB)

Banca: Prof. Dra. Christiane Girard Ferreira Nunes (UnB/SOL)

Prof. Dr. Mário Lisbôa Theodoro (UnB/SOL)

Prof. Dr. Sérgio Barreira Tavolaro (UnB/SOL)

Prof. Dr. Paulo Cesar Marques da Silva (UnB/EnC)

Prof. Dra. Monica Soares Velloso (CODEPLAN)

SUPLENTE: Prof. Dr. Fabrício Monteiro Neves (UnB/SOL)

AGRADECIMENTOS

A Deus todo poderoso que, em sua infinita glória e esplendor, me permitiu começar e terminar esse trabalho.

À professora Christiane Girard que pacientemente me ensinou que ser um professor é um investimento de uma vida inteira. Ademais, compartilhou generosamente seu conhecimento e contribuiu decisivamente com uma orientação primorosa.

A todos meus professores que, ao longo desse trajeto, deram contribuições valiosíssimas para a tese e para meu engrandecimento intelectual. Em especial: Haydeé Caruso, Marisa Veloso e Maristela Grossi Porto.

Ao CNPq que me concedeu uma bolsa contribuindo indubitavelmente para a execução dessa tese. Meus agradecimentos sinceros a todos os servidores dessa instituição.

Ao professor Paulo César Marques da Silva que me fez compreender que a fragmentação do campo científico nada mais é do que uma opção didática e política. Um engenheiro que sabe muito de teoria social.

Ao professor Mario Theodoro Lisboa que fez contribuições importantíssimas para que essa tese pudesse ser aprovada. E se mostrou muito interessado na realização desse trabalho desde o início.

Ao professor Sérgio Tavolaro que acompanhou o desenvolvimento dessa pesquisa em sua disciplina de Teoria Sociológica. Nela um capítulo foi escrito passando por muitas reformulações devido às contribuições inestimáveis que o professor forneceu.

À professora Monica Velloso que aceitou, sem pestanejar, o convite para compor a banca e suas valiosas contribuições possibilitaram que a presente tese pudesse ter mais qualidade.

Aos servidores do Departamento de Sociologia: Paula Costa, Patrícia Rodrigues, Leonardo Souza, Renata Souto, Luciana Ribeiro e Michelle Silva que sempre foram muito gentis e me ajudaram com tudo que precisei durante todo o período do doutorado.

Aos meus alunos dos cursos de direito, biomedicina e engenharia civil do UniCEUB, com vocês aprendi muito mais do que ensinei. Vocês fizeram da minha vida um lugar menos árido. Obrigado por me aceitarem como seu professor.

Aos meus avós Abel da Silva Matos (*in memoriam*) e Maria Jandira Fernandes Matos por terem me ensinado a enfrentar a vida. Saudades Abelão ...

À minha mãe Wanda Fernandes Matos (*in memoriam*) que fazia o melhor *gnochi* do mundo e tive pouco tempo para estar ao seu lado. Saudades!

À minha amada Paula Pantoja que trouxe um significado muito especial para a minha vida.

Aos meus amigos que sempre estiveram comigo pessoalmente, em pensamento ou energia: Cibelli Severo, Daniel Capistrano, Flávia Gieseler, Luciana Maldotti, Osvaldo Assis, Rafael Moraes, Tiago de Aragão e Wendel Brito.

Aos meus companheiros de departamento Lauro Stocco e Mayra Resende que estavam nos finais de semana e feriados “ralando” comigo nos laboratórios do ICS.

Aos meus amigos Wembesom Mendes e Mônica Gomes que me auxiliaram com a melhor revisão do mundo.

A todas as pessoas que, de alguma forma, contribuíram para a realização deste trabalho.

Muito obrigado!

É TALVEZ o último dia da minha vida
Saudei o sol, levantando a mão direita,
Mas não o saudei, dizendo-lhe adeus.
Fiz sinal de gostar de o ver ainda, mais nada.
(Fernando Pessoa –
ditado pelo poeta no dia de sua morte).

Vital andava a pé e achava que assim estava mal
De um ônibus pro outro aquilo para ele era o fim
Conselho de seu pai: "Motocicleta é perigoso, Vital.
É duro de negar, filho, mas isto dói bem mais em mim".

Mas Vital comprou a moto e passou a se sentir total, sentir total
Vital e sua moto, mas que união feliz
Corria e viajava, era sensacional
A vida em duas rodas era tudo que ele sempre quis

Vital passou a se sentir total
Com seu sonho de metal

(Vital e sua moto – Os Paralamas do Sucesso).

RESUMO

O trânsito tem se tornado mais caótico nas médias e grandes cidades do país com o passar dos anos. O aumento contínuo da frota e a rapidez que se exige na vida pós-moderna tem sido uma mistura explosiva que acaba refletindo no número de acidentes no trânsito. A busca por inserção das pessoas no mercado de trabalho informal, como mototaxistas, tem sido um desafio para os gestores e pesquisadores. Nesse sentido, esse trabalho tem por objetivo compreender **as condições do serviço de mototáxi, levando em consideração seus aspectos econômicos e de relevância social, e os pontos que tangem a segurança dos prestadores desse serviço e de seus usuários,** trazer uma discussão a respeito da organização do trabalho dos mototaxistas e entender como esses profissionais estão percebendo o processo de regulamentação de sua categoria profissional, que está em curso, e, como conclusão, foi possível descobrir o perfil do mototaxista, criar recomendações aos gestores do trânsito, bem como para os motociclistas profissionais, além de depreender nas entrevistas que a grande maioria dos profissionais está completamente alheia à regulamentação do mototáxi no Distrito Federal. Alguns atores que estão diretamente envolvidos com o sindicato dos motociclistas profissionais do DF estão dialogando com o governo para que, de fato, a categoria seja regulamentada. Ademais, o sindicato busca se firmar e manter a indicação dos trabalhadores para o curso de formação profissional. Também foi possível traçar o perfil do mototaxista do DF e, por último, constatou-se que a forma de contratação do serviço pelo cliente influencia diretamente no comportamento do mototaxista no trânsito.

Palavras-chave: Mototáxi, relações de trabalho, acidente de trânsito, segurança no trânsito, jornada de trabalho.

ABSTRACT

The traffic has become more chaotic in medium and large cities in the country over the years. The continuous increase in the fleet and the rush that is required in the post-modern life has been an explosive mixture that ends up reflecting the number of traffic accidents. The attempt for integrating people into the informal labor market as “mototaxista” has been a challenge for the government and researchers. In this sense, this work aims to understand **the mototáxi service conditions, taking into account its economic aspects and social relevance, and what concern the security of the workers** as well as bring a discussion of the organization of the “mototáxis” and understand how these professionals are realizing the process of regulation of their professional group that is ongoing. As a conclusion it was possible to find out the mototáxi driver profile, create recommendations to traffic managers and for professional riders as well as inferred from the interviews that the vast majority of professionals is completely outside the regulation of mototáxi in the Federal District. Some actors who are directly involved as the union is dialoguing with the government so that in fact the category is regulated. In addition, the union seeks to establish and maintain an indication of the workers for the vocational training course. It was also possible to trace the DF mototáxi driver's profile and, finally, it was found that the form hiring the mototáxi service directly influences mototáxi driver behavior in traffic.

Key-words: Mototáxi, labor relations, traffic accident, traffic safety, working hours.

RÉSUMÉ

Le trafic est devenu plus chaotique dans les villes moyennes et grandes du pays au cours des années. L'augmentation continue de la flotte et la vitesse qui est nécessaire dans la vie postmoderne est un mélange explosif qui finit par refléter dans le nombre d'accidents de trafic. La recherche de l'intégration des personnes sur le marché du travail informel, comme des conducteurs de taxi moto, est un défi pour les gestionnaires et les chercheurs. En ce sens, ce travail vise à comprendre **les conditions de service de taxi moto, en tenant compte ses aspects économiques et de la pertinence sociale, et les points qui concernent à la sécurité des fournisseurs de ce service et ses utilisateurs**, faire une discussion de l'organisation du travail des conducteurs de taxi moto et de comprendre comment ces professionnels se rendent compte du processus de réglementation de leur catégorie professionnelle qui est en cours, en conclusion, il est possible de trouver le profil de conducteurs de taxi moto, de créer des recommandations aux gestionnaires de trafic et pour les motocyclistes professionnels, au-delà de percevoir dans les entretiens que la majorité des professionnels est complètement en dehors des règles de taxi moto du District Fédéral. Certains acteurs qui ont des relations directes avec le syndicat des motocyclistes professionnels du DF sont en dialogue avec le gouvernement pour avoir, en effet, la réglementation de la catégorie. En outre, le syndicat cherche à établir et à maintenir l'indication des travailleurs pour la formation professionnelle. Il a été possible, aussi, d'avoir un profil du conducteur de taxi moto du DF et, pour finir, il a été constaté que l'accord de service que le client demande influence directement sur le comportement du conducteur de taxi moto dans le trafic.

Mots-clé: taxi moto, relations de travail, accidents de trafic, sécurité dans le trafic, journée de travail.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Distribuição da frota por tipo de transporte - DF.	37
Tabela 2. Acidentes de trânsito com morte, por mês e ano.	57
Tabela 3. Acidentes de trânsito como morte, por ano, segundo a natureza.....	58
Tabela 4. Vítimas mortas, por ano, segundo o tipo de envolvimento.	58
Tabela 5. Distribuição dos questionários aplicados por Região Administrativa.....	83
Tabela 6. Disciplinas com a respectiva carga horária do curso de formação	109
Tabela 7. Porcentagem de reprovação para obter a CNH do tipo “A” segundo o sexo, DF, 2009 – 2014.....	143
Tabela 8. Plano de Aulas.....	144
Tabela 9. Visita de Campo nas RA’s.	151
Tabela 10. Quantidade de questionários aplicados	166
Tabela 11. Em qual cidade reside?	167
Tabela 12. Distribuição de moradia dos mototaxistas por Estado.....	168
Tabela 13. Distribuição dos mototaxistas por sexo.....	169
Tabela 14. Estado Civil	170
Tabela 15. Distribuição da escolaridade dos mototaxistas	171
Tabela 16. Você trabalha em mais algum ramo além do mototáxi?	172
Tabela 17. Você possuía outra profissão antes de ser mototaxista?	174
Tabela 18. Você tem carteira assinada?	176
Tabela 19. Você tem clientes fixos?	177
Tabela 20. Em média você faz quantas viagens por dia?.....	179
Tabela 21. Qual o tempo médio gasto para fazer uma corrida?	180
Tabela 22. Em média quantos quilômetros você percorre por dia trabalhando?	180

Tabela 23. Manhã	181
Tabela 24. Tarde	182
Tabela 25. Noite	182
Tabela 26. Madrugada	183
Tabela 27. Trabalha durante a manhã, tarde e noite?	184
Tabela 28. Quantas horas você trabalha por dia?	185
Tabela 29. Quantos dias por semana você trabalha?	186
Tabela 30. Você conhece o Sindmototáxi?	188
Tabela 31. Você é sindicalizado?	189
Tabela 32. Você acha que os mototaxistas são no trânsito?	194
Tabela 33. Nenhuma	195
Tabela 34. Ultrapassar o sinal vermelho	196
Tabela 35. Andar acima da velocidade da via	197
Tabela 36. Andar no corredor	199
Tabela 37. Andar em local proibido	200
Tabela 38. Carregar mais de uma pessoa por vez	201
Tabela 39. Costurar no trânsito	203
Tabela 40. Você já sofreu acidente carregando cliente?	205
Tabela 41. Você sofreu algum acidente nos últimos doze meses?	206
Tabela 42. Qual a sua parcela de culpa no acidente mais grave?	208
Tabela 43. Você pilota defensivamente?	209
Tabela 44. O passageiro a maioria das vezes pede para você pilotar como?	210
Tabela 45. Você anda no corredor quando está com cliente?	211
Tabela 46. Macacão de couro	213
Tabela 47. Usa jaqueta de couro de proteção ou de outro material	213

Tabela 48. Usa calça de couro ou de material similar?	214
Tabela 49. Usa cotoveleira e ombreira?.....	215
Tabela 50. Usa botas pra pilotar?	215
Tabela 51. Usa luvas pra pilotar?	216
Tabela 52. Usa faixas ou adesivos brilhantes ou fluorescentes na motocicleta?	217
Tabela 53. Usa faixas ou adesivos brilhantes ou fluorescentes nas roupas de pilotar?	218
Tabela 54. Usa luz baixa na motocicleta durante o dia?	218
Tabela 55. Você oferece touca protetora para todos os seus clientes?	219
Tabela 56. Você costura entre os veículos no trânsito quando estão parados ou se movendo lentamente?.....	220
Tabela 57. Você já se sentiu desrespeitado pelos motoristas no trânsito?.....	221
Tabela 58. Quando você se sente desrespeitado pelos motoristas você revida?.....	222
Tabela 59. Você gostaria de trocar o serviço de mototáxi por outro?	225
Tabela 60. Estatísticas descritivas dos mototaxistas	227

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Evolução da frota de motocicleta no Distrito Federal, 2002 - 2012	38
Gráfico 2. Acidentes com morte por tipo de via, Distrito Federal, 1995 - 2013.....	47
Gráfico 3. Frota de veículos registrados e número de mortos em acidentes de trânsito, Distrito Federal, 1995 - 2013.....	48
Gráfico 4. Índice de mortos por 10 mil veículos/ano, Distrito Federal, 1995 - 2013 ...	49
Gráfico 5. Índice de mortos por 100 mil habitantes/ano, Distrito Federal, 1995 - 2013-2013	50
Gráfico 6. Condutores habilitados na categoria "A" e frota de motos, Distrito Federal, 2004 - 2012.....	51
Gráfico 7. Envolvimento de motos em acidentes fatais, Distrito Federal, 2002 - 2012	52
Gráfico 8. Motocilistas envolvidos em acidentes com morte por idade e por gravidade, Distrito Federal, 2012	53
Gráfico 9. Conductoras envolvidas em acidentes com mortes, por idade e por categoria de CNH, DF - 2013.....	56
Gráfico 10. Acidentes com mortes, por dia da semana DF, 2011 - 2012	59
Gráfico 11. Percentual da frota de motocilista em relação ao total de veículos, Distrito Federal, 2002 - 2012	60
Gráfico 12. Crescimento percentual da frota de motos e automóveis em relação ao ano 2002, DF, 2002 - 2012	62

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Ponto de Mototáxi no Valparaíso I.....	74
Figura 2. Mototaxistas esperando as corridas (Valparaíso I).	74
Figura 3. Motocicletas estacionadas em frente ao ponto de mototáxi (Valparaíso I). 75	
Figura 4. Ponto de mototáxi no Gama.....	75
Figura 5. Letreiro do ponto de mototáxi no Gama.....	76
Figura 6. Propaganda do Sindmototáxi sobre a Resolução 350 do CONTRAN	109
Figura 7. Propaganda indicando como a motocicleta deve ter segundo a legislação	112
Figura 8. Vista aérea da pista de treinamento/prova.....	137
Figura 9. Lista de avaliação do exame veicular de motocicleta.....	139
Figura 10. Ponto de mototaxi em Ceilândia.....	148
Figura 11. Ponto de mototáxi na cidade de São Sebastião.....	149
Figura 12. Assistente de pesquisa Luciana Maldotti aplicando questionário em São Sebastião.....	150
Figura 13. Assistente de pesquisa Tiago de Aragão aplicando questionário em Planaltina.....	150
Figura 14. Ponto de mototáxi ao lado da rodoviária de Planaltina.	155
Figura 15. Ponto em frente à feira de Planaltina.....	156
Figura 16. Ponto de mototáxi em Vicente Pires.....	157
Figura 17. Entrevista da Luciana Maldotti em Vicente Pires.	157
Figura 18. Linha telefônica fixa e sofás em outro ponto de mototáxi em Vicente Pires.	158
Figura 19. Ponto em frente à UPA de Ceilândia.....	159

Figura 20. Ponto de mototáxi embaixo de árvore em frente ao Motel San Remy Park.....	159
Figura 21. Ponto de mototáxi embaixo da árvore em frente à loja que fechou.	161
Figura 22. Foto da Central Gama Mototáxi.....	164
Figura 23. Foto do Ligeirinho Mototáxi.	165
Figura 24. Qual outro ramo além do mototáxi, você trabalha?	173
Figura 25. Por que deixou a profissão anterior?	176
Figura 26. Qual seu maior medo na profissão de mototáxi?.....	190
Figura 27. O mototaxista sofre alguma pressão no trabalho?	193
Figura 28. Mais de uma pessoa na motocicleta.....	202
Figura 29. Quais as imprudências mais cometidas pelo mototaxista no trânsito?....	204
Figura 30. Deficiência física adquirida após acidente.	207
Figura 31. Raladura decorrente de queda da motocicleta.....	214
Figura 32. Como você revidou?	223
Figura 33. O que você pensa sobre a regulamentação da profissão de mototaxista?.	224
Figura 34. Por que você gostaria de trocar o mototáxi por outra atividade?	227

LISTA DE SIGLAS

ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos
AT – Acidente de Trânsito
CBTU – Companhia Brasileira de Transportes Urbanos
CLT – Consolidação das Leis do Trabalho
CNH – Carteira Nacional de Habilitação
CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito
CQM – Certificado de Qualificação de Motociclista
CTB – Código de Trânsito Brasileiro
CTPS – Carteira de Trabalho por Tempo de Serviço
DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito
DER – Departamento de Estradas de Rodagem
DETRAN/DF – Departamento de Trânsito do Distrito Federal
DSC – Discurso do Sujeito Coletivo
EPIA – Estrada Parque Indústria e Abastecimento
FAT – Fundo de Amparo ao Trabalhador
FENABRAVE – Federação Nacional de Distribuição de Veículos Automotores
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
OMS – Organização Mundial de Saúde
PEA – População Economicamente Ativa
PNT – Política Nacional de Trânsito
RA – Região Administrativa
SINDMOTOTÁXI – Sindicato dos Motociclistas Profissionais do Distrito Federal
SNT – Sistema Nacional de Trânsito
ST – Secretaria de Estado de Transportes
TNT – Tecido não Tecido

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1 - INTRODUÇÃO.....	12
1.1 - Apresentação	13
1.2 - Estrutura da tese	15
1.3 - Definição do problema	17
1.4 - Objetivo geral	20
1.5 - Objetivos específicos	21
1.6 - Justificativa	21
CAPÍTULO 2 - O TRANSPORTE PÚBLICO E A HISTÓRIA DO SURGIMENTO DO MOTOTÁXI	25
2.1 - O transporte público	25
2.2 - Conceito de mototáxi.....	30
2.3 - As particularidades do mototáxi como serviço de transporte público	31
2.4 - O serviço de mototáxi no Distrito Federal	35
2.5 - O aumento da frota de veículos.....	36
2.6 - A segurança do passageiro e a ocorrência de acidentes de trânsito	39
2.7 - As implicações dos acidentes	43
2.8 - As estatísticas dos acidentes no DF	47
2.9 - Acidentes de trânsito considerando o sexo.....	54
2.10 - Acidentes considerando o tipo, dia da semana e a participação das motos	57
2.11 - Considerações finais do capítulo.....	62
CAPÍTULO 3 - METODOLOGIA DA PESQUISA DE CAMPO	66
3.1 - Utilização de dados secundários	66
3.2 - Metodologia quali/quantitativa.....	68

3.3 - Metodologia quantitativa.....	69
3.4 - Definição do instrumento de coleta de dados	71
3.5 - Realização do pré-teste e os locais de aplicação	73
3.6 - O propósito de pré-testar o instrumento de coleta de dados.....	76
3.7- Reformulação do Instrumento da Pesquisa.....	78
3.8 - Considerações finais do pré-teste.....	79
3.9 - Organização e interpretação dos dados coletados.....	80
3.10 - Definição da amostra	81
3.11 - Metodologia Qualitativa	83
3.12 - Entrevista semiestruturada	85
3.13 - A observação participante.....	87
3.14 - Considerações finais sobre o capítulo.....	91

CAPÍTULO 4 - CONDIÇÕES DE TRABALHO E ORGANIZAÇÃO DO MOTOTÁXI

93

4.1 - Motofretista (Motoboy) x Mototáxi.....	93
4.2 - O papel marginal do motociclista profissional	96
4.3 - Organização do trabalho de mototáxi	99
4.4 - Condições de trabalho.....	103
4.5 - Inserção no mercado informal	104
4.6 - Pressupostos para trabalhar como motofrete.....	107
4.7 - Imbricação mototáxi e motofrete.....	114
4.8 - Riscos inerentes da profissão: o medo	115
4.9 - O risco de adquirir doenças pela utilização do capacete	116
4.10 - Considerações finais sobre o capítulo.....	118

CAPÍTULO 5 - O INTERACIONISMO SIMBÓLICO E O MUNDO DO MOTOTÁXI	120
5.1 - A representação do mototaxista na vida cotidiana	124
5.2 - As estigmatizações do trabalhador do mototáxi.....	130
5.3 - Considerações finais do capítulo.....	133
CAPÍTULO 6 - CAMPO DE PESQUISA.....	135
6.1 - A obtenção da habilitação tipo “A”	135
6.2 - O Local de Realização da Prova Prática	136
6.3 - A pista.....	136
6.4 - O dia da prova prática: a dicotomia entre a aprovação e a reprovação	140
6.5 - A autoescola	144
6.6 - A relação com o instrutor	145
6.7- A aplicação dos questionários	147
CAPÍTULO 7 - ANÁLISE DA PESQUISA DE CAMPO	166
7.1- Considerações finais sobre o capítulo.....	229
CAPÍTULO 8 - PARA ALÉM DE UM TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL	231
8.1 - Recomendações aos gestores do trânsito.....	231
8.2 - Recomendações para os mototaxistas.....	232
CONCLUSÃO	234
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	247
APÊNDICE	256

CAPÍTULO 1 - INTRODUÇÃO

As estatísticas nacionais têm apontado para o alto crescimento na taxa de mortalidade de motociclistas, principalmente em relação aos que trabalham com entregas, conhecidos como motoboys (motofretistas), e como mototaxistas. A Lei 12.009/2009, sancionada pelo então Presidente da República Luís Inácio Lula da Silva, regulamentou a profissão de motofretista e mototaxista em todo o território nacional. No entanto, em vários estados da federação ainda se discute uma regulamentação específica para o serviço de mototáxi. Nessas discussões, observa-se uma grande diversidade de posicionamentos jurídicos e políticos em torno do polêmico serviço.

A questão do mototáxi, contudo, tem sido pouco explorada em estudos acadêmicos e técnicos. Nos bancos de teses e dissertações das maiores universidades do país pouco foi encontrado sobre o assunto. Apenas uma pequena parcela dos estudiosos está voltada para este tema que tem chamado cada vez mais a atenção dos legisladores e gestores do trânsito, em decorrência do número crescente de acidentes envolvendo motociclistas profissionais.

Sob este aspecto, existe um hiato na discussão a respeito de algumas questões fundamentais para a orientação do debate técnico e jurídico da regulamentação do mototáxi, como: a questão da segurança dos usuários, a decisão sobre a aptidão para realizar o serviço, a fixação das tarifas, a delimitação das áreas de atuação etc.

Considerando o que foi exposto, a presente tese pretende investigar, particularmente, as condições do serviço de mototáxi, levando em consideração seus aspectos econômicos e de relevância social, e suas possíveis implicações para a segurança dos prestadores desse serviço e de seus usuários. E, principalmente, descobrir o nível de participação dos mototaxistas no processo de regulamentação do serviço.

1.1 - Apresentação

O objetivo dessa tese é realizar um estudo sobre a realidade social dos mototaxistas nas Regiões Administrativas (RA) do Distrito Federal. Assim, investigou-se as relações sociais de trabalho e a organização desse grupo de profissionais, “muitas vezes estigmatizados”, nas palavras de Goffman, pela mídia e por determinados setores sociais. No entanto, oferece um serviço para deslocar as pessoas de uma localidade a outra que, em determinadas situações, é a única alternativa existente. Assim, esses profissionais cumprem um papel social importante para muitas pessoas, ou seja, os usuários desse modal de transporte.

A atividade do mototáxi não é tão recente quanto se imagina, esta existe há mais de 15 anos no Distrito Federal, mais especificamente, nas RA's mais afastadas do centro do Plano Piloto. Essa distância do centro criou uma certa invisibilidade para a atuação desses profissionais, mas, com o seu notável crescimento, a atenção de alguns setores públicos foi chamada de forma a se pensar em algum tipo de intervenção no setor.

A ferramenta principal do serviço de mototáxi é a motocicleta que foi assimilada há décadas no trânsito das cidades brasileiras. Ao longo de sua existência no trânsito, a motocicleta recebeu, de maneira simbólica, várias conotações, dentre elas: de liberdade, de aventura e também de morte.

A motocicleta pode ser classificada em três tipos, conforme sua utilização: veículo de passeio, veículo de lazer, veículo de trabalho. Pode-se, ainda, pensar em tipos híbridos, como de passeio e de trabalho.

Dessa forma, a motocicleta passou a ser uma ferramenta de trabalho muito importante para a sobrevivência de um grupo de trabalhadores. Muitas pessoas percebem o serviço de mototáxi como uma possibilidade de se inserir no mercado de trabalho. De maneira geral, são trabalhadores que pertencem a classes sociais mais baixas da população,

que não dispõem de uma educação mais elevada ou de um curso técnico que os qualifique para um emprego formal com a carteira assinada e todas as garantias que a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) confere.

A utilização do mototáxi está associada a três motivos fundamentais: questão de segurança (devido à baixa capilaridade do transporte público), de rapidez no deslocamento e de falta de transporte público regular. Muitas pessoas que moram longe da parada do ônibus, e percebem seu trajeto perigoso, principalmente quando chegam em casa mais tarde do que o de costume, solicitam que um mototáxi as espere nas paradas para utilizarem o serviço.

Outro tipo de usuário é aquele com pressa de comparecer a um compromisso com horário marcado e, para não se atrasar, faz uso do mototáxi. Por fim, existem pessoas que consideram a distância para caminhar relativamente longe, ainda mais dependendo do clima (chuva ou sol forte).

O serviço de mototáxi ocorre na medida em que a necessidade de deslocamento é cada vez maior, e as pessoas não têm essa necessidade plenamente satisfeita pelo transporte público tradicional. Outra situação que tem contribuído para o crescimento da prática do mototáxi é o crescimento desordenado das cidades. Assim, o Estatuto das Cidades (2002) preconiza, no 2º Parágrafo do Artigo 41, que é obrigatória a existência de um plano de transporte urbano integrado para as cidades com mais de quinhentos mil habitantes. Este plano deve ser compatível com o Plano Diretor ou nele inserido. O Estatuto das Cidades foi recentemente complementado pela Lei 12.587, sancionada em janeiro de 2012, que estabelece diretrizes para a mobilidade urbana, trazendo essa obrigatoriedade para o número de 50.000 habitantes.

Um dos componentes da política urbana – que deve ser um elemento indutor do cumprimento da função social da propriedade urbana – é a viabilização do exercício do

direito ao transporte, para assegurar às pessoas que vivem na cidade o direito de locomoção e circulação. No entanto, essa proposta do art. 41 do 2º Parágrafo do Estatuto das Cidades dificilmente é cumprido.

Uma política obrigatória, que deve ser tratada no Plano Diretor, é a política de transporte e mobilidade, especialmente para as cidades de grande porte e situadas nas regiões metropolitanas. Porém, a realidade do Distrito Federal é sofrível a ponto de possibilitar o surgimento de alternativas, como o transporte ilegal.

Dessa forma, segundo Brenman (2006), os motoboys/mototáxis são o retrato de uma cidade que não consegue se mover e muito menos respeitar os seus habitantes. Esses profissionais são como o minotauro, personagem da mitologia grega, cuja característica principal é ser metade uma coisa e metade outra. O mototáxi é o prenúncio da modernidade e a dicotomicamente do atraso. É um escravo moderno na eterna corrida contra o tempo; sua vida, às vezes, parece que vale bem menos do que carrega. Por muitas ruas, os vemos jogados ao chão e xingados pelos motoristas impacientes.

1.2 - Estrutura da tese

A tese se estrutura em oito capítulos, explicitados a seguir. No capítulo 1, fez-se uma introdução ao tema do mototáxi, expondo seus conceitos e definições, além de indicar o que será abordado em cada uma das partes da tese. É apresentado, também, o problema de pesquisa, os objetivos geral e específicos e a justificativa.

No capítulo 2, é apresentada uma revisão bibliográfica do serviço de mototáxi dentro da visão do transporte público, abordando seu conceito e surgimento, apresenta, ainda, como o referido serviço é realizado. Além disso, é tratada a questão do aumento da frota e o número crescente de acidentes que os motociclistas profissionais estão enfrentando no trânsito.

O capítulo 3 apresenta a metodologia utilizada para o desenvolvimento da pesquisa de campo da presente tese, bem como o processo de definição dos instrumentos de coleta de informações até as técnicas que foram utilizadas para analisar os dados do questionário fechado. É abordada a definição da amostra e é descrito como ocorreu o processo de aplicação dos questionários. Por fim, é feita uma conclusão sobre as diferentes técnicas de obtenção de dados.

No capítulo 4, é abordado o comportamento dos mototaxistas no trânsito. Também é estudada a organização de trabalho do grupo, a inserção desses trabalhadores no mercado informal, a imbricação entre o mototáxi e o motofrete, bem como os riscos inerentes à profissão e uma análise da categoria “medo”, frequentemente utilizada pelos referidos profissionais.

O capítulo 5 aborda o interacionismo simbólico no contexto do mundo do mototáxi. Ainda, traz o aspecto da representação do mototaxista na vida cotidiana, e, por último, faz uma análise das estigmatizações que sofre o trabalhador do mototáxi. Esse contexto social permite uma aproximação mais interessante da corrente social interacionista.

O capítulo 6 apresenta a análise dos dados obtidos no campo de pesquisa. Busca-se compreender as características sociais e organizacionais do serviço de mototáxi, abordando, principalmente, as características profissionais para possibilitar uma síntese de compreensão dessa profissão. Para tanto, é utilizado o *software SPSS* (programa de computador do tipo científico, cujas sigla significava *Statistical Package for the Social Sciences* - pacote estatístico para as ciências sociais, mas, atualmente, a empresa que o fabrica utiliza apenas sua sigla sem o significado) para auxiliar o processo. Nesse capítulo, busca-se enriquecer a análise dos dados quantitativos obtidos com a aplicação dos questionários com os relatos pessoais apresentados durante entrevistas e conversas informais, destacando algumas categorias utilizadas pelo grupo.

O capítulo 7 aborda uma discussão sob aspectos mais amplos do que somente o mototáxi enquanto uma forma de transporte público. Assim, busca revelar as relações sociais e como elas operam no mundo do mototáxi. E, no capítulo 8, são feitas considerações para os gestores do trânsito e para os próprios mototaxistas.

Para finalizar, são apresentadas as conclusões e considerações finais da tese. Além de encaminhar recomendações para o Sindmototáxi/DF, mototaxistas, e órgãos de trânsito com o intuito de diminuir as situações de riscos e de possíveis acidentes.

1.3 - Definição do problema

Os mototaxistas, apesar de serem motociclistas profissionais, são, muitas vezes, confundidos com os motofretistas pelo senso comum. As atividades são muito distintas considerando o que cada profissional transporta. Enquanto o motofretista transporta, dentre outras coisas: alimentos, documentos, remédios e outros tipos de objetos o mototaxista transporta seres humanos. Nesse sentido, a interação social entre piloto e cliente pode interferir na forma como a moto será pilotada o que pode influir na ocorrência de acidentes.

O tema do mototáxi requer estudos de maior profundidade para entender esse fenômeno, que tem crescido cada vez mais nos últimos anos. O crescimento do mototáxi no interior do país e nos bairros mais afastados das grandes capitais brasileiras, como no DF, é uma realidade social que estudiosos e principalmente os gestores do trânsito têm que se atentar. A inserção do mototáxi na realidade cotidiana tem se tornado mais uma alternativa de mobilidade urbana nas cidades do país. Esta tem se agravado pela falta de planejamento do transporte público, do crescimento desordenado das cidades e de questões sociais como greves sistemáticas de metroviários, rodoviários e outros tipos de movimentos sociais.

O uso da motocicleta pode ser uma resposta ao problema da mobilidade e vem crescendo cada vez mais, segundo os dados de frota do DETRAN/DF (2014). Assim, seu uso vem ganhando cada vez mais força nos espaços das cidades. Essa situação se replica na paisagem urbana do Distrito Federal, sendo que tal aumento nunca foi tomado como uma agenda importante nos governos da capital do país ao longo dos anos. Ainda não houve ações políticas suficientes para que fosse criado um plano de mobilidade urbana que levasse em consideração a grande vulnerabilidade em que estão inseridas as motocicletas, por exemplo.

Os estudos que são desenvolvidos sobre os motociclistas profissionais, muitas vezes, não levam em conta os fatores fundamentais que os colocam em situação de risco, como as relações de trabalho, por exemplo, (Diniz, 2003; Matos, 2008). Aspectos fundamentais como cidadania, dignidade no emprego, relações igualitárias na ocupação dos espaços urbanos públicos e das vias não são devidamente abordados. Em estudos dessa natureza, são consideradas apenas questões técnicas e a questão do crescente número de acidentes em decorrência da chamada imprudência.

Nesse sentido, a categoria “imprudência” acaba sendo uma espécie de explicação generalizada que tem por objetivo realizar uma construção social legitimada por números e estatísticas negativas que são apresentados à população cotidianamente nos telejornais. Assim, a sociedade constrói, por intermédio do senso comum, a ideia de “imprudência” como sendo a responsável pelos acidentes mais violentos no trânsito, escondendo algumas das reais causas, como, por exemplo, as relações de trabalho e a necessidade de sobrevivência que impõem ao trabalhador jornadas exaustivas, dentre outras questões que podem levar a acidentes.

Segundo Vasconcellos (1998), um trânsito com condições ideais de segurança apresentaria um índice de acidentes igual à zero. Todas as pessoas

circularem sem nunca sofrer/provocar acidentes de trânsito. Porém, essa é uma situação utópica, pois, como se sabe, acidentes sempre ocorrem. No entanto, é importante que o número de acidentes não aumente cada vez mais, e que tenha uma tendência a se aproximar do zero. E, em caso de ocorrência, que não seja letal.

Andar de mototáxi não é o simples ato de ser transportado de uma localidade a outra. É, sobretudo, uma experiência que tem consequências antes, durante e depois do seu deslocamento. Realizar uma pesquisa sobre esse tema compreende, dessa forma, estudar e analisar principalmente as condições em que ocorre a oferta de serviço do mototáxi, a razão que faz as pessoas utilizarem esse serviço, a vulnerabilidade e invisibilidade a que estão submetidas, e os riscos inerentes que enfrentam cotidianamente.

Outro aspecto importante é a falta de reconhecimento que esse profissional encontra em sua atuação, uma vez que está inserido em uma cultura e a um sistema planejado, em primeira instância, para o automóvel. Assim, a hegemonia do carro no trânsito vai se instituindo de maneira cultural, amplamente difundida pelas montadoras e sendo absorvida pela consciência coletiva, por intermédio, de campanhas massivas de *marketing*. No entanto, a grande quantidade de automóveis nas vias tem ocasionado muito congestionamento. Assim, o mototáxi apresenta a vantagem da mobilidade que deve ser analisada sob a perspectiva da necessidade das pessoas se deslocarem.

Segundo Vanderbuilt (2009),

uma chave para compreender a cultura do trânsito é que as leis só conseguem explicar uma parte delas. Tão importante quanto elas, se não mais, são as normas culturais, ou o comportamento aceito de um lugar. Com efeito, frequentemente, as leis não passam de normas que foram codificadas. (VANDERBUILT, 2009, p. 223).

Vasconcelos (1998) assevera que o comportamento no trânsito está diretamente ligado a posição social que a pessoa ocupa na sociedade, ou seja, o trânsito reflete diretamente características de sociedades autoritárias e com grandes diferenças sociais, como a sociedade brasileira.

Desse modo, a questão da mobilidade urbana deve ser pensada de uma maneira mais ampla e democrática, não somente a engenharia de tráfego, o comportamento, a infraestrutura, mas também em termos de segurança, acessibilidade, conquistas históricas e sociais. O campo de estudo do mototáxi é um todo complexo que envolve: os mototaxistas, os usuários, as instituições públicas, as instituições privadas, a infraestrutura, os gestores do trânsito, e as práticas e competências urbanas.

O desenvolvimento de uma cultura do trânsito mais democrática, menos violenta e mais inclusiva é uma luta de toda a sociedade. Envolve, por excelência, saberes multidisciplinares como constitutivos desse campo científico. Uma aproximação do conhecimento mais completo da realidade social dos mototaxistas é fundamental para uma análise mais completa da situação na qual estão inseridos.

Após os aspectos levantados, essa tese tem como problema de investigação **as condições do serviço de mototáxi, levando em consideração seus aspectos econômicos e de relevância social, e os pontos que tangem a segurança dos prestadores desse serviço e de seus usuários.**

1.4 - Objetivo geral

Dada a alta taxa de acidentes de trânsito envolvendo motociclistas, a questão da segurança dos usuários de mototáxi, como serviço de transporte público, se coloca central, tanto sob uma perspectiva de segurança pública quanto pela questão de viabilidade econômica desse tipo de serviço. Para se caracterizar a atuação desse profissional, é de

extrema relevância, para o entendimento da categoria, compreender **como o grupo de trabalhadores percebe a regulamentação do serviço de mototáxi que está em curso.**

1.5 - Objetivos específicos

Compreender quem é o trabalhador que atua como mototaxista nas vias das Regiões Administrativas do Distrito Federal é um ponto essencial para entender as relações sociais que permeiam a realidade cotidiana desses profissionais. Além disso,, a partir da revisão bibliográfica e da pesquisa de campo, esta pesquisa pretende responder a algumas questões:

- Qual a realidade social do mototaxista no Distrito Federal?
- Qual é o perfil do mototaxista no Distrito Federal?
- Como é a organização do trabalho desses profissionais?
- Quais as consequências da regulamentação da atividade segundo os mototaxistas?

1.6 - Justificativa

Atualmente, o mercado de trabalho tem exigido, cada vez mais, uma qualificação elevada e específica dos trabalhadores. Essas exigências deixam um grande número de pessoas da população economicamente ativa (PEA) do país fora do mercado formal de trabalho. No entanto, a necessidade de subsistência faz com que muitas pessoas busquem sua inserção no mercado, mesmo que informal.

Segundo Oliveira e Mendes (1997) apud Silva (2008),

houve, no Brasil, um aumento gradativo do número de pessoas que buscam garantir sua subsistência e de seus familiares em ocupações pouco estáveis, no

mercado informal de trabalho. Assim, o aumento do uso da motocicleta como instrumento de trabalho pode ser explicado, provavelmente, pelo desemprego entre jovens observado no Brasil na última década. (OLIVEIRA e MENDES apud SILVA, 2008, p. 246).

Dessa forma, uma parcela crescente de jovens com pouca experiência no trânsito arrisca suas vidas diariamente em busca da sobrevivência. Muitos desses jovens não têm noção das dificuldades que enfrentarão, mas conforme começam a trabalhar se deparam com a realidade da ocupação escolhida.

Dentre essas dificuldades, pode-se observar que a profissão de mototaxista, recém-regulamentada em Lei Federal, apresenta o curso de formação que deve ser realizado por esses profissionais sem maior especificação, o que provoca certa insegurança jurídica na prestação do serviço (Conjur, 2005; 2006). O serviço de mototáxi não exige muita qualificação e trata-se de um mercado de trabalho altamente competitivo e marcado, em geral, por relações precárias de trabalho, logo, esses fatores contribuem para o serviço ter alta exposição ao risco e aos acidentes.

Em decorrência da recente regulamentação da categoria em nível de Lei Federal, existem poucas políticas específicas para essa categoria ter seus direitos sociais como trabalhadores resguardados. Dessa forma, as condições de trabalho às quais o mototaxista se submete não são, muitas vezes, adequadas. Ainda assim, a profissão continua sendo exercida por muitos trabalhadores que têm essa atividade como fonte principal de sustento.

A remuneração dos mototaxistas, assim como a dos motofretistas, está associada ao número de corridas realizadas durante a jornada de trabalho. Por sua vez, a jornada de trabalho é muito extensa podendo chegar a 11 horas consecutivas de trabalho (Oliveira e

Andrade, 2006). Outra pesquisa, realizada por Diniz (2003), aponta que motociclistas profissionais em Minas Gerais se submetem a longas jornadas de trabalho e ainda realizam horas extras para compensar a baixa remuneração, chegando a jornadas de 13 até 15 horas de trabalho diário.

A profissão também é marcada por uma exigência, por parte de alguns clientes, de chegar rapidamente a um determinado local (Sapori, 2003). Como, por exemplo, chegar rápido em determinado ponto da cidade para a pessoa não perder um compromisso. Esse fato pode contribuir para o desrespeito às leis de trânsito e, conseqüentemente, coloca em risco a segurança do mototaxista, do passageiro e dos demais participantes do trânsito.

A Lei nº 4.385/2009, que regulamentou a profissão de mototaxista no Distrito Federal, previu que, para exercer essa função, a pessoa deve, no mínimo, ter vinte e um anos completos; possuir habilitação do tipo “A”, por pelo menos dois anos; e ser aprovada em curso especializado, nos termos da regulamentação do CONTRAN (LEI nº 12.009/2009). Até o presente momento ainda não há o curso de formação de mototaxistas, entretanto, tal curso deverá ser prestado pelo DETRAN/DF ou outro órgão ou instituição que tenha competência.

Por fim, ainda como dificuldade da profissão, temos a relação conflituosa existente entre os motoristas de automóveis e os motociclistas. Os primeiros afirmam que os motociclistas são imprudentes e fazem ultrapassagens perigosas. Os próprios mototaxistas afirmam que os mais imprudentes são os motofretistas e alegam que não são respeitados pelos motoristas por se encontrarem em posição menos privilegiada e mais vulnerável no trânsito.

Para Vasconcellos (1998), a negociação pelo espaço não se dá de maneira igualitária: esta negociação tem um caráter de base ideológica e política, dependendo

de como as pessoas percebem seu papel na sociedade e de sua posição e acesso ao poder. No Brasil, o motorista, de maneira geral, se considera com mais direito à circulação que os outros participantes do trânsito, o que está intrinsecamente ligado às características autoritárias da sociedade e a falta de conhecimento dos direitos do cidadão, o que propicia aos motoristas a ocupação das vias de maneira violenta.

A atuação do mototaxista no trânsito é um fato inexorável que faz parte da realidade cotidiana no Distrito Federal, principalmente nas RA's mais afastadas do centro. Dada essa crescente presença desses profissionais no cotidiano da cidade, se faz de extrema relevância que os gestores públicos tenham um conhecimento mais aprofundado sobre as condições de prestação desse serviço e suas possíveis consequências.

A compreensão da dinâmica econômica e social por detrás do serviço de mototáxi e suas possíveis consequências do ponto de vista da saúde pública se colocam como subsídios fundamentais para se gerar soluções adequadas em todos os níveis, sejam eles governamentais, dos prestadores do serviço e dos usuários.

CAPÍTULO 2 - O TRANSPORTE PÚBLICO E A HISTÓRIA DO SURGIMENTO DO MOTOTÁXI

2.1 - O transporte público

O transporte público é um direito previsto na Carta Magna cabendo, desse modo, ao poder público o dever de provê-lo para os cidadãos realizarem seu direito de ir e vir. Conforme a Constituição Federal (CF) de 1988, o transporte coletivo é um serviço essencial e de responsabilidade dos municípios. O Artigo 30, inciso V, preconiza: “Compete aos municípios: organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”.

Portanto, o transporte público deve ser gerenciado pelo Estado cujo papel precípua, nesse âmbito, é formular regras operacionais que devem ser seguidas pelos operadores e que têm que ser disponibilizadas aos usuários. Os órgãos gestores deveriam, ainda, contribuir com o sistema, fiscalizando e garantindo que a oferta está sendo realizada de maneira sistemática e com a qualidade para atender a população.

O Sistema de Transporte Público de Passageiros (STPP), juntamente com os Sistemas Viário e de Circulação, faz parte do Sistema Local de Transporte Urbano e está relacionado a uma complexa estrutura do transporte público na qual se incluem os diversos modos de transporte utilizados (metrô, ônibus etc.), através dos serviços, das linhas, dos equipamentos (pontos de parada, terminais, estações de metrô, etc.), dos serviços necessários à operação, dos níveis de tarifa e do relacionamento com o usuário (EBTU, 1988).

O transporte por ônibus é o meio de transporte mais utilizado no Brasil, entre outras razões, pela sua simplicidade tecnológica, facilidade de instalação de novos serviços, menor custo do

veículo e pelo baixo custo de implantação e de operação (ANTP, 1997). Além disso, este tipo de transporte busca atender ampla faixa de demandas diversificadas quanto ao aspecto quantitativo e qualitativo.

O transporte público por ônibus, assim como os outros modos de transporte público, deve ser autossustentável não necessitando exclusivamente da tarifa como forma de obter receita. Porém, é importante salientar a função social da tarifa uma vez que se considera que a grande maioria dos usuários, que utilizam o transporte público, é cativa¹ e, portanto, não tem condições de pagar valores altos. Além disso, a qualidade do serviço prestado tende a aumentar o valor da tarifa e, desta forma, diminuir a demanda pelo serviço.

A literatura, em geral, associa o transporte público a um conjunto de fatores econômicos, sociais, políticos e culturais, bem como às intervenções realizadas pelo poder público, pela iniciativa privada, pelos indivíduos e pela sociedade organizada (Vasconcellos, 2000). Nesse sentido, o processo de desenvolvimento do município envolve o planejamento do transporte urbano, da circulação e do uso do solo.

O processo produtivo da cidade se caracteriza, entre outros aspectos, pela divisão social do trabalho. Essa divisão gera uma distribuição espacial das atividades que, por sua vez, requer a existência de um sistema de transporte urbano, representado pelo conjunto de infraestruturas, serviços e organizações, que viabilize os deslocamentos de pessoas e o escoamento de bens.

Esse sistema, além de atender as necessidades do processo produtivo, também gera outros efeitos sobre a sociedade, destacando-se o aspecto estruturante ao reconfigurar o

¹ Cliente cativo é o usuário de transporte público que não tem a opção de utilizar outro modal de transporte, seja pela falta de oferta de diferentes meios de transporte, seja pela vulnerabilidade social referente à falta de recursos para custear outras formas de transporte, como, por exemplo: automóvel particular, motocicleta, táxi.

espaço e as externalidades diversas em relação ao meio ambiente (volume de tráfego, tecnologia veicular, impacto visual, ruídos, poluição, desvalorização e destruição do patrimônio cultural) e aos recursos naturais (consumo de energia).

A importância do sistema de transporte urbano para a cidade impõe ao município a obrigação de planejá-lo de forma eficiente e eficaz, haja vista a escassez de recursos financeiros para investimentos que objetivem expandir a oferta de transportes e melhorar o nível dos serviços prestados.

O desenvolvimento das cidades pode ser controlado e dirigido por ações de planejamento. A forma mais abrangente de controlar esse desenvolvimento é aquela que define o uso e a ocupação do solo que, por sua vez, terá relação direta com as condições de transporte e trânsito. O uso e a ocupação do solo e as condições socioeconômicas dos habitantes determinam a quantidade e o tipo de deslocamentos necessários, que precisam ser atendidos utilizando a infraestrutura viária e os veículos disponíveis (ANTP, 1997).

Segundo Andrade apud Segismundo (2000), o planejamento do transporte está baseado em uma análise de desenvolvimento da demanda, nas metas e nos objetivos e na previsão de um sistema que venha a atender a demanda. Compreende, também, o monitoramento e acompanhamento das operações, visando à implementação de possíveis correções decorrentes de alterações no perfil da demanda estimada.

Pode-se dizer que o planejamento de transportes envolve, primeiramente, o dimensionamento e a combinação apropriada das capacidades futuras de prestação de serviços pelas diferentes modalidades. Implica, em seguida, o escalonamento das prioridades de investimentos que deverão atender ao crescimento de uma demanda total e de demandas específicas por modalidades para o período do plano. O planejamento deverá levar em consideração, ainda, a localização espacial da demanda futura.

Cumpra lembrar, também, a possibilidade de utilizar veículos de menor capacidade para atender as áreas de baixa densidade, de difícil acesso para veículos convencionais e de sistemas viários precários. Desse modo, favorecer-se-á a complementaridade da oferta de transporte coletivo urbano. Além desses aspectos, a programação operacional abrange um conjunto de fatores, tais como: itinerário, tarifa e pontos de parada que serão especificados a seguir.

O itinerário está associado a uma linha e é representado pelo trajeto a ser percorrido pelos veículos para a execução do serviço entre dois pontos extremos que podem ser terminais e/ou pontos de controle. A definição do itinerário requer o conhecimento da topografia e condições da infraestrutura viária, haja vista que as condições precárias de pavimentação, além de causarem desconforto ao usuário e desgaste excessivo dos veículos, implicam em maior custo para o sistema.

A tarifa é a contrapartida financeira dos usuários pela utilização dos serviços de transporte público, que é definida pelo Art. 9, § 1, ° da Lei nº 12.587/2012, conforme especificado a seguir:

a tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

O modelo tarifário desempenha um papel importante no âmbito do Sistema de Transporte Público (STP) sob o ponto de vista do empresário, do Governo e do usuário.

No que concerne à empresa, constata-se a necessidade de se conhecer a estrutura de custos para prestação dos serviços de transportes, a fim de monitorar a relação entre a

arrecadação tarifária e a cobertura dos custos. No que diz respeito ao Governo, é preciso identificar e compreender a política tarifária adotada, haja vista que, nessa política, estão inseridos os interesses do Governo, representados por princípios e diretrizes gerais acerca do gerenciamento da infraestrutura e operação dos transportes.

No tocante ao usuário, o valor percebido em relação à oferta de transporte afeta seu comportamento de diversas formas. Podemos citar o caso em que ocorre o *trade off*² entre tarifa única e ocupação do solo de uma cidade. Para esta situação, o Governo, ao adotar o modelo de tarifa única, estará induzindo a expansão geográfica das cidades, na medida em que, para o usuário, o transporte coletivo não terá maior peso no fator de decisão da escolha do local de moradia.

Assim, esse procedimento trará como consequências, principalmente, a exclusão social e a falta de serviços básicos. Pode-se, ainda, mencionar o impacto direto para o usuário que será o maior tempo na realização do trajeto para as áreas mais centrais da cidade. Importante ressaltar que, de maneira geral, nos centros das cidades se concentram grande parte das atividades essenciais para as pessoas, como: serviços públicos, hospitais, centros comerciais, etc.

Os pontos de parada são locais destinados para as pessoas acessarem a rede de transporte, a fim de realizarem as operações de embarque e desembarque. Essas instalações, geralmente, são providas de equipamentos e facilidades para proporcionar maior conforto e comodidade aos usuários durante a espera do veículo, destacando-se:

² *Trade off* significa fazer uma escolha em detrimento de outra. Muitas vezes, essa expressão da língua inglesa é traduzida como ‘perde-e-ganha’. O *trade off* resulta em um conflito de escolha e uma relação de compromisso, pois a escolha de uma coisa em relação à outra leva, necessariamente, a não poder utilizar os benefícios da opção que não foi escolhida. Um cenário de *trade off* é apresentado quando é necessário sacrificar alguma coisa para se obter um bem maior, o que, por vezes, causa um tipo de dilema.

abrigo, iluminação própria, sinalização, banco, lixeira e informações operacionais sobre os serviços disponibilizados na rede de transporte.

Como pode ser observado, para o Estado propiciar o atendimento da população com transporte público é necessário um grande investimento em infraestrutura, sinalização, equipamentos (pontos de parada, terminais, etc.) e também na fiscalização da operação desse transporte. No entanto, sabe-se que dentro de uma mesma cidade a ocupação do solo acontece de diferentes maneiras e que existem regiões com menor densidade populacional, maior dificuldade de acesso, etc. Assim, essas regiões, geralmente mais afastadas, não recebem o mesmo tratamento das áreas com maior densidade.

Dessa forma, o serviço de transporte público nas áreas mais afastadas do centro apresenta um caráter de maior precariedade não atendendo, muitas vezes, o desejo e a necessidade de deslocamento dessas pessoas. Com isso, o serviço de mototáxi se inseriu de maneira a cobrir uma lacuna deixada pelo transporte público, ganhando, assim, o apoio da população. Isso se evidencia com o cliente cativo do mototáxi, ou, como muitos chamam, os mensalistas que pagam um valor mensal para serem transportados de um local a outro, como, por exemplo, da parada de ônibus até sua residência, após um dia de trabalho.

2.2 - Conceito de mototáxi

A palavra mototáxi é um neologismo. Não pertencente à Língua Portuguesa, os dicionários Houaiss, Michaellis e Aurélio não a registram. Esta foi cunhada em solo brasileiro pela justaposição do prefixo moto (redução da palavra motocicleta) e da palavra táxi. Assim como motovigia se referindo à junção das palavras motocicleta (somente o prefixo) e vigia (Pacheco, 2009). Rapidamente tais palavras foram assimiladas e difundidas nas grandes cidades brasileiras, especialmente nas periferias.

O conceito de mototáxi é relativamente novo e uma de suas acepções é o transporte realizado para um único passageiro em veículo, como a motocicleta em decorrência do pagamento de tarifa fixada pelo Prefeito Municipal. (Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano e Rural de Bauru [EMDURB] - 2006).

Para a Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Fortaleza - CE [ETTUSA] (2006), mototáxi é o serviço de transporte de aluguel no qual a motocicleta é propriedade de uma pessoa física, podendo ser contratada por qualquer pessoa, com itinerários e horários adaptáveis para atender a vontade dos usuários.

Para esta pesquisa, utiliza-se como conceito de mototáxi o serviço de transporte público individual que transporta uma pessoa de uma localidade a outra, em motocicleta, com a remuneração do serviço realizado, e o passageiro tem um certo controle sobre o itinerário e os horários.

2.3 - As particularidades do mototáxi como serviço de transporte público

Nos grandes centros onde os engarrafamentos são quilométricos ancorados em um sistema de transporte individual (como o automóvel) o grande número de veículos nas ruas e avenidas da cidade, com uma única pessoa, é uma das causas da saturação das vias. O agravamento das condições de circulação urbana tem se tornado um problema cotidiano nos grandes e médios centros do país.

Segundo Carvalho (2008) *apud* Pavarino, todo o conforto e flexibilidade que o automóvel particular proporciona, unicamente em nível individual, são invalidadas pelos resultados danosos ao nível coletivo, pois trata-se de uma mobilidade com baixíssima capacidade em relação a área que ocupa, degradando, de forma ambivalente, o meio ambiente urbano e as outras alternativas de transporte.

A necessidade de deslocamento das pessoas de um local ao outro com rapidez e segurança está cada vez maior. Essa situação propicia novas formas de inserção profissional como é o caso do mototáxi. Se existe esse serviço, é porque existe uma demanda que alimenta o processo. Nesse contexto, a demanda pelos serviços de mototáxi ganha espaço na medida em que possibilita o deslocamento mais rápido das pessoas pela cidade, conforme Violato e Waisman (2005) e Oliveira e Andrade (2006).

A motocicleta tem a vantagem de ser menor, mais econômica, considerando o consumo de combustível, e mais ágil no trânsito, não fica retida nos congestionamentos, uma vez que passa pelo corredor (espaço adjacente entre as faixas e a última faixa e o meio-fio). Como desvantagem, tem-se o fato de não poder carregar uma grande quantidade de bagagem, a exposição maior de seus passageiros e o alto índice de acidentes (Brasileiro, 2005).

Cabe ressaltar que a fluidez da motocicleta no trânsito se deu devido à retirada do Artigo 56 do CTB de 1998, que dispunha da seguinte disposição: “É proibida ao condutor de motocicletas, motonetas e ciclomotores a passagem entre veículos de filas adjacentes ou entre a calçada e veículos de fila adjacente a ela”, a justificativa para a retirada do referido artigo seria o fato de restringir enormemente a utilização desse veículo que, no mundo, é amplamente utilizado como maneira de possibilitar maior agilidade ao deslocamento.

Conforme Marques Silva, P. C. (2009), o governo, ao invés de estimular comportamentos prudentes dos motociclistas, dava o seu “aval” para a prática de trafegar “no corredor”, hoje, amplamente condenada pelos motoristas. No entanto, existem pretensões de se estabelecer novamente a proibição, como o artigo 56-A, conforme preconiza o Projeto de Lei nº 2.872/2008 que tramita no Congresso Nacional.

A motocicleta, por possuir a vantagem de não ficar retida em engarrafamentos, é um atrativo para pessoas que precisam se deslocar na cidade. Algumas das vantagens do

mototáxi se equivalem às vantagens do serviço de taxi tradicional e seriam: liberdade de escolha do horário de saída, liberdade na escolha do percurso, viagem porta a porta, menor tempo de viagem, devido à maior flexibilidade (velocidade operacional e percurso), e viagem direta. Conforme Ettusa (2006), Lima (2003) e Dias (2007).

Porém, o mototáxi tem suas limitações em relação ao taxi, por exemplo, no primeiro modo de transporte não se pode transportar dois passageiros e levar cargas maiores. É importante salientar que o público consumidor desse serviço não é, necessariamente, o mesmo do taxi tradicional, uma vez que o mototáxi oferece uma tarifa inferior ao taxi e, muitas vezes, é encontrado somente em bairros mais afastados do centro e nas áreas com menor poder aquisitivo da cidade, como acontece no Distrito Federal, por exemplo.

A bibliografia especializada destaca, também, algumas das desvantagens que o serviço de mototáxi pode apresentar, tais como a: invasão de mototaxistas ilegais, dificuldade de fiscalização, elevado número de acidentes de trânsito envolvendo os motociclistas, concentração de motos no centro da cidade e locais de grande demanda, despreparo de muitos passageiros em andar de motocicleta, más condições de conservação e idade elevada do veículo ou a falta de documentação do veículo ou do condutor, falta de equipamento de segurança (botas, luvas, jaqueta de couro, adesivos reflexivos), e a não utilização da touca protetora descartável no capacete. (EMDURB - Bauru/SP, 2006).

Outras questões importantes referentes às desvantagens da motocicleta residem na exposição a intempéries e à vulnerabilidade maior às condições das vias. Na motocicleta, as pessoas ficam mais expostas às condições climáticas como ao sol forte, ao vento excessivo e, principalmente, à chuva. Além disso, a motocicleta é mais vulnerável que o automóvel no que se refere à má conservação que as vias apresentam. Por exemplo, uma rua com muitos buracos apresenta problemas para o carro, mas para a motocicleta os

problemas são de maiores dimensões, pois pode ocasionar uma queda dos ocupantes, levando-os até mesmo ao óbito.

O preço pelo serviço prestado é um dos grandes diferenciais nos dois modos de transporte. Enquanto o táxi tem o taxímetro, aparelho que computa o valor da tarifa que deve ser pago pelo cliente, o serviço de mototáxi adota um preço previamente estabelecido para o trajeto. Geralmente, dependendo da distância, é cobrado um valor que varia de R\$ 4,00 a R\$ 5,00, mas existem outras formas de tarifação, como em Taubaté (SP), que se cobra R\$ 3,00, por três quilômetros, e R\$ 0,50, por quilômetro adicional, (ANTP, 2010; Agência Brasil, 2009). O Sindmototáxi/DF está estudando duas formas de cobrança do serviço. A primeira seria uma tabela com valores pré-determinados por trajeto. A outra forma seria um taxímetro específico para a motocicleta, levando em consideração suas características.

É importante ressaltar que o mototáxi teve seu espaço delimitado, primeiramente, não por leis específicas, mas pelo costume e pelo tempo do serviço que têm ganhado cada vez mais força. Dialogar com esses atores é fundamental para se buscar um controle sobre esse serviço. Ainda mais que este meio de transporte possui um apoio popular e, geralmente, cobre falhas do sistema de transporte público coletivo em determinadas localidades. (ANTP, 2010).

Dessa forma, torna-se cada vez mais necessário conhecer essa modalidade de transporte e sua forma de inserção no contexto urbano, tanto no que se refere à segurança dos usuários (seus possíveis impactos sobre os demais meios de transporte públicos existentes), quanto em relação a outros aspectos da vida urbana como, por exemplo, o trânsito e a qualidade de vida das pessoas.

2.4 - O serviço de mototáxi no Distrito Federal

No Brasil, são 2,8 milhões de pessoas que trabalham como motociclistas profissionais, de acordo com dados da Federação dos Mototáxis e Motoboys do Brasil (Fenamoto, 2009). No Distrito Federal, são 1,1 mil mototaxistas (segundo estimativas do Sindmototáxi) que atendem a população de praticamente todas as Regiões Administrativas. Porém, estavam cadastrados no Sindmototáxi/DF, em 2015, apenas 654 profissionais.

O serviço de mototáxi teve início no Brasil em 1996 na cidade de Crateús/CE. Rapidamente esse serviço se espalhou pela região nordeste e depois se disseminou por todo o Brasil. No ano de 1998, a revista *Veja* publicou que aproximadamente 100 municípios já tinham regulamentado o serviço de mototáxi e que, em aproximadamente 1.000, o sistema era operado de maneira informal, conforme Oliveira Junior (2003).

No Distrito Federal, o serviço de mototáxi se inicia por volta do ano de 1997, começando primeiro em Planaltina e, em seguida, no Gama. Atualmente, além das duas pioneiras, as cidades de Sobradinho, São Sebastião, Varjão, Gama, Brazlândia, Ceilândia, Vicente Pires, Taguatinga, Lago Sul (condomínios) e os condomínios do São Bartolomeu contam com centrais do referido transporte. Importante salientar que o serviço não existe no Plano Piloto por uma questão política local.

O foco do mototáxi é a população carente de transporte público, por isso, o serviço existe nas RA's onde o transporte público coletivo oferece um atendimento deficiente aos usuários do sistema. Segundo Luiz Carlos Galvão, Presidente do Sindmototáxi/DF, “o trabalhador, muitas vezes, chega tarde do serviço na parada de ônibus e por uma questão de segurança utiliza o serviço de mototáxi para ser levado em casa”³.

³ Todas as falas do Presidente do sindicato citadas neste trabalho correspondem a uma entrevista que realizei com o referido presidente.

Dessa forma, observa-se que o serviço de mototáxi, em algumas localidades, acaba complementando o sistema de transporte regular de passageiros e em outras, muitas vezes, faz o papel do primeiro. Cabe ressaltar que, em ambos os casos, o déficit de transporte adequado contribui primeiro para o surgimento do serviço e depois para uma segunda fase que é de uma expansão e melhor estruturação dele, como, por exemplo: criação do ponto, utilização de linha telefônica para contratar o serviço, etc.

Para trabalhar nas Centrais de mototáxi cadastradas no Distrito Federal, o profissional deve realizar um curso de pilotagem defensiva e ter mais de dois anos de habilitação. O serviço conta com um colete de segurança (com adesivos reflexivos e um número de identificação), onde o passageiro segura o condutor por duas alças. Algumas dessas medidas foram previstas na lei que regulamentou o serviço de mototáxi e já eram colocadas em prática pelo Sindmototáxi/DF há mais tempo.

Mesmo antes da regulamentação da profissão em nível estadual, já existia uma preocupação de quem poderia ser habilitado para prestar o serviço. Ter uma motocicleta, habilitação, boa vontade e disposição para o trabalho são insuficientes para uma pessoa ser um(a) motociclista profissional. Por isso, espera-se que o DETRAN/DF regulamente o curso para esses profissionais como está previsto na Lei n ° 12.009/2009.

2.5 - O aumento da frota de veículos

No Distrito Federal, o número de veículos possui uma forte tendência de crescimento. A quantidade total da frota e, principalmente, a distribuição pelos diferentes modais têm maior ou menor influência na possibilidade de ocorrência de acidentes. Assim, a Tabela 1, indica a mencionada distribuição.

Tabela 1. Distribuição da frota por tipo de transporte - DF. (2014)

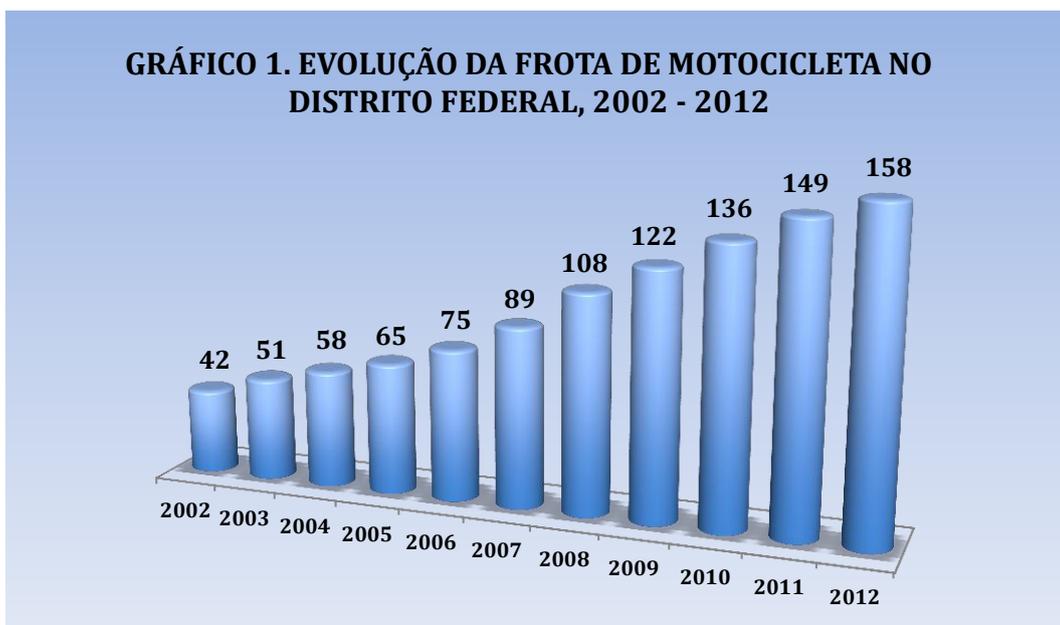
TIPO DE VEÍCULO	FROTA	
	Número	(%)
Automóvel	1.114.293	72,4
Motocicleta*	173.680	11,3
Caminhonete	92.161	6
Camioneta	76.991	5
Caminhão	22.202	1,4
Reboque	18.285	1,2
Utilitário	17.196	1,1
Ônibus	11.651	0,8
Micro-ônibus	5.049	0,3
Semirreboque	3.409	0,2
Outros	4.728	0,3
TOTAL	1.539.645	100

Fonte: DETRAN/DF (2014). *Motocicleta: inclui ciclomotor, motocicleta, motoneta e triciclo.

O automóvel é o veículo em maior quantidade na frota do Distrito Federal, no ano de 2014, contava com 72,4% do total de veículos motorizados. Em segundo lugar, vem a motocicleta com 11,3% e, por último, o semirreboque com 0,2%. Pode-se inferir, dessa forma, a dependência de locomoção das pessoas está ancorada no transporte individual.

Se for observada a série histórica apresentando apenas o crescimento do número de motocicletas, tem-se, conforme o Gráfico 1, que, no ano 2002, a quantidade de motocicletas nas ruas do Distrito Federal era de 42 mil, e, em dez anos (2002 a 2012), a frota mais que triplicou, e, nesse período, houve um acréscimo de 376,19% de motocicletas no trânsito do DF.

GRÁFICO 1. EVOLUÇÃO DA FROTA DE MOTOCICLETA NO DISTRITO FEDERAL, 2002 - 2012



Fonte: DETRAN/DF (2014) - Estatísticas. * Unidade em milhares.

O crescimento consistente da frota tem algumas explicações como, por exemplo, a estabilidade da economia aliada a propagandas com valores das prestações mensais, muitas vezes, inferior à tarifa paga ao ônibus durante um mês. Outra explicação é a venda de motocicletas para pessoas que as utilizarão como ferramenta de trabalho, como no caso de mototaxistas e motofretistas, em que há linhas de crédito específicas utilizando-se do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT).

O que tem chamado tanto a atenção das montadoras, segundo Takeuchi, Presidente da ABRACICLO, é o potencial do país. A frota nacional de motocicletas, em fevereiro de 2015, era de 19.401.654 unidades, ou seja, praticamente uma moto para cada 10 habitantes. O número de motocicletas representa 22,21% do quantitativo total de veículos automotores do país que é de 87.364.144. As motocicletas, se comparadas ao número de automóveis, é bem menor. Contudo, o país é o quarto maior em número de vendas de motocicletas, perdendo apenas para a China, a Índia e a Indonésia. (DENATRAN: 2015; IBGE: 2015).

Com a grande oferta de motocicletas, é possível que a concorrência faça o preço diminuir aumentando ainda mais seu consumo. Importante mencionar que, para o

motociclista profissional, a motocicleta cumpre um papel de principal ferramenta de trabalho tendo a possibilidade de fácil estacionamento, em geral, menor valor que um automóvel, menor valor do seguro, impostos como o IPVA mais baixos (dependendo sempre do modelo e ano), menor consumo de combustível se comparado ao automóvel e, principalmente, não fica parada em engarrafamentos.

2.6 - A segurança do passageiro e a ocorrência de acidentes de trânsito

O número de acidentes envolvendo motocicletas é cada vez maior e esse argumento é amplamente utilizado contra o serviço de mototáxi. Cabe mencionar, também, que a segurança do passageiro passa pela utilização dos equipamentos como o capacete, a touca protetora descartável, as luvas, as botas, jaqueta de couro e, principalmente, saber se portar na moto uma vez que o movimento do passageiro pode interferir na direção da motocicleta (Brasil, 2002). Assim, o usuário do serviço de mototáxi deve utilizar minimamente o capacete e saber se portar na moto, o que diminuiria a gravidade e poderia reduzir alguns acidentes.

A preocupação com os acidentes de moto não é recente, pelo menos por parte da classe médica. Há alguns anos, foi realizado um trabalho conjunto pelas Faculdades Capital e pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET, 2003), com a finalidade de analisar os índices de envolvimento de motociclistas em acidentes no trânsito. Foram acompanhados 800 motociclistas por um período de seis meses, dos quais 365 tiveram 552 acidentes no período, desde simples queimaduras nos escapamentos até casos mais graves.

Esse acompanhamento mostrou que a probabilidade de um motociclista sofrer um tipo de acidente em um período de seis meses foi de 46%. Dos 552 acidentes ocorridos, 410 acarretaram lesões nos motociclistas e 26 em seus acompanhantes. O acidente mais

frequente foi a queda, com 38,3% dos casos. As outras ocorrências foram: colisão ou abalroamento com 24,8%, choque com objeto estranho com 15,2%, queimadura com 15%, atropelamento com 4,3% e mordida de animal com 2,4%.

Com base nos estudos realizados, os pesquisadores chegaram à conclusão de que motocicleta é um veículo seis vezes mais perigoso que o automóvel e mata 16 vezes mais por quilômetro percorrido. Os custos envolvidos em um acidente de trânsito, para os motociclistas e para a sociedade, são altos e variam com a gravidade do mesmo.

Segundo dados do IPEA (2003), estariam elencados entre os custos de um acidente a perda da produção (perdas econômicas referentes à interrupção de suas atividades produtivas), custo do reparo aos veículos envolvidos, custo médico-hospitalar (desde a entrada no hospital até o momento de alta do paciente ou o óbito), custos judiciais, custo de congestionamento (para as pessoas que ficarem retidas no trânsito), custo da Previdência Social (referente à pessoa ou às pessoas que fiquem impossibilitadas de trabalhar durante um período ou permanentemente) e custo para remoção dos veículos acidentados.

De acordo com Luiz Carlos Galvão, Presidente do Sindmototáxi/DF, não há dados contundentes sobre o envolvimento de mototáxis em acidentes e justifica que: “por isso, não há como julgar que o serviço é perigoso. A maioria dos desastres ocorre com motoboys que trabalham por comissão e precisam correr para fazer entregas”.

Ainda há uma grande dificuldade em saber, com exatidão, quem foi a pessoa que sofreu o acidente de motocicleta, de acordo com os registros de ocorrência de acidentes dos órgãos oficiais. O profissional que utiliza a motocicleta, como ferramenta de trabalho, é colocado, muitas vezes, na categoria genérica de ‘motociclista’.

Dessa forma, fica difícil saber se o acidentado era motofretista, mototaxista ou motociclista comum. Os dois primeiros são motociclistas, mas o último pode não ser motofretista ou mototaxista, a diferença reside na forma de utilização da motocicleta.

Enquanto os dois primeiros transportam objetos ou pessoas, o último utiliza a motocicleta apenas como veículo de passeio.

Para o mototaxista filiado ao Sindmototáxi/DF existe um valor inserido em cada corrida realizada referente a um seguro que pode ser acionado pelo profissional em caso de acidente. Dessa forma, o mototaxista recebe R\$ 20,00 por dia parado até que se reestabeleça e possa retornar a sua atividade produtiva.

Uma questão que faz parte do cotidiano de quem pilota uma motocicleta é a ocorrência de acidentes. Dessa forma, foram analisados conceitos de acidentes bem como as estatísticas utilizadas pelo DETRAN/DF (2014), para buscar compreender esse fato inexorável da atuação dos motociclistas nas ruas, avenidas, DF's e BR's que cortam o Distrito Federal.

A Organização Mundial de Saúde (OMS) define acidente como: “um evento independente do desejo do humano, causado por força externa, alheia, que atua subitamente e deixa ferimentos na mente e no corpo” (OMS, citado por Gold, 1998). Essa definição é bem completa, pois abarca também o dano causado na parte emocional do ser humano, uma vez que muitas pessoas se traumatizam após uma experiência dessa e não querem mais pilotar uma motocicleta ou dirigir um automóvel. Assim, Gold (1998) assevera que o acidente de trânsito tem por definição um evento que envolve pelo menos um veículo que circula, de maneira geral, em uma via, podendo o veículo ser motorizado ou não. Para o IPEA (2003), um acidente de trânsito não necessariamente tem que envolver algum veículo motorizado – tanto que o estudo desenvolvido incluiu a queda de pedestres nos passeios (calçadas).

A presente tese considera a definição de acidente de trânsito utilizada pelo DETRAN/DF (2015) mais completa, e que, por sua vez, está orientada pela normatização

da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). Nesse sentido, acidente de trânsito é:

todo evento não premeditado de que resulte dano em veículo ou na sua carga e/ou lesões em pessoas e/ou animais, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou áreas abertas ao público. Pode originar-se, terminar ou envolver veículo parcialmente na via pública.

Os acidentes podem ser divididos em dois grupos distintos: sem vítima e com vítima. O primeiro deles resulta em danos exclusivamente materiais, sem que destes ocasionem danos físicos nos envolvidos (GEIPOT, 1987 apud GOLD, 1998). Os ferimentos, por sua vez, são classificados como leves ou graves, contudo, essa definição não apresenta muita precisão, especialmente se não houver um médico para diagnosticar e avaliar cada caso. Importante deixar registrado que, para a obtenção de informações confiáveis, é imprescindível que haja uma retrospectiva dos dados do hospital e do Instituto Médico Legal (IML).

Considerando os acidentes com vítimas, o que possui o maior destaque é o acidente fatal que acaba levando, pelo menos, um dos envolvidos ao falecimento. Segundo Gold (1998), dentre alguns acidentes em que o registro foi com vítimas são, na verdade, acidentes fatais, pois a notificação do falecimento foi posterior à data do atestado. Assim, como já registrado pela área médica, o falecimento pode acontecer meses depois do acidente e ser um resultado deste. No entanto, para o DETRAN/DF (2009), é considerada a vítima fatal a que vem a óbito no local do acidentes, devido às lesões, ou até o período de trinta dias após o acidente.

2.7 - As implicações dos acidentes

Os acidentes de trânsito no Brasil são responsáveis por uma grande quantidade de vidas perdidas anualmente, segundo o DENATRAN (2014), aproximadamente 37 mil pessoas perdem a vida no trânsito. Este número, porém, pode ser muito maior, pois são contabilizadas apenas aquelas que morrem no local do acidente ou até trinta dias após o acidente. Muitas famílias perdem parentes ou têm que auxiliar as vítimas que ficam com sequelas graves para o resto da vida.

As principais causas dos acidentes de trânsito relacionadas ao condutor são: “dirigir sob o efeito de álcool ou de substância entorpecente; imprudência – velocidade inadequada; imperícia – inexperiência ou falta de conhecimento local; negligência – falta de atenção, falha na observação” (DETRAN/PR, 2015).

O CTB, Art. 29. Capítulo III - Das Normas Gerais de Circulação e Conduta, prevê que os veículos maiores são responsáveis pela segurança dos menores, logo, o pedestre é a peça mais frágil da relação, seguido pelo ciclista e motociclista. Nos países nórdicos, esse princípio é amplamente difundido por toda a população fazendo parte da organização cultural do trânsito desses países.

Um acidente de trânsito causa prejuízos sociais incalculáveis e um alto custo financeiro dependendo de sua gravidade. Segundo pesquisa da Seguradora Líder, responsável pela administração do consórcio de seguradoras que operam no Seguro Obrigatório de Veículos Automotores (DPVAT), nos primeiros seis meses de 2014 foram pagas 165.111 indenizações, o equivalente a R\$ 1.321 ao dia (útil). Em valores, as indenizações alcançaram a monta de R\$ 1,1 bilhão de reais. Outro dado do levantamento indica que a grande maioria das pessoas vitimadas no trânsito ficou, de alguma forma, inválida: 65% do total. Considerando as estatísticas de acidentes, pode-se pensar que, desses, uma parte considerável estava andando de motocicleta.

Fatores econômicos – Seguros Mais Caros

O risco de acidentes com jovens de idade inferior a 20 anos é três vezes maior do que com uma pessoa de 35 anos de idade. Também, a incidência maior de casos de perda total dos veículos e de maior gravidade ocorre entre os jovens, principalmente os do sexo masculino. Essas informações foram desenvolvidas por um estudo realizado pela Itaú Seguros, em 2014, que analisou, de maneira sistemática, o universo dos seus clientes.

As mencionadas informações servem de subsídio para os descontos oferecidos no seguro do carro, de acordo com o perfil de cada motorista, mas também revelam aspectos sobre a incidência de sinistros e qual a maior incidência destes dentro da perspectiva atual. (transitobr, 2015) e (educacaotransito, 2015).

Segue a relação de custos importantes para se avaliar o valor de um acidente de trânsito:

Os custos associados às pessoas⁴:

- **Custo do atendimento pré-hospitalar:** atendimento da vítima com veículos e profissionais especializados (ambulâncias, bombeiros, médicos, etc.).
- **Custo do atendimento hospitalar:** soma dos custos do atendimento médico hospitalar do paciente não internado e do paciente internado na Unidade de Terapia Intensiva e/ou Enfermaria;

⁴ Todos os custos relacionados aos acidentes foram utilizados da publicação: *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras* – Relatório Executivo – Brasília: IPEA/DENATRAN/ANTP, 2006.

- **Custo pós-hospitalar:** custos com reabilitação, para os casos de seqüela temporária ou definitiva;
- **Custo da perda de produção:** é o custo correspondente às perdas econômicas das vítimas de acidente que, em decorrência da interrupção das suas atividades produtivas, deixam de gerar renda e produção ao sistema econômico;
- **Custo de remoção/translado:** custo de remoção da vítima fatal ao Instituto Médico Legal (IML);
- **Gasto previdenciário:** é a soma dos custos incorridos às empresas, relativos ao valor da previdência, pago por ela em virtude do afastamento, temporário ou definitivo, do trabalhador em decorrência de um acidente de trânsito; e sobre as seguradoras — seguro DPVAT.

Custos associados aos veículos:

- **Custo dos danos materiais aos veículos;**
- **Custo de perda de carga;**
- **Custo de remoção/pátio:** custo de remoção do veículo e diárias de pátio de armazenamento;
- **Custo de reposição:** despesa incorrida pela substituição do veículo, no período em que ele ficou sem condições de uso.

Custos institucionais:

- **Custo de processos judiciais:** custo do funcionamento da estrutura judicial em função do atendimento às questões referentes aos acidentes de trânsito;

- **Custo do atendimento policial:** soma dos custos do tempo dos policiais rodoviários, da utilização de veículos para atendimento no local do acidente e do deslocamento para hospital ou delegacia;
- **Custos associados à via e ao ambiente do local de acidente;**
- **Custo dos danos à propriedade pública:** custo de reposição/recuperação de mobiliário ou equipamentos danificados ou destruídos em função de acidentes nas rodovias;
- **Custo dos danos à propriedade privada;**

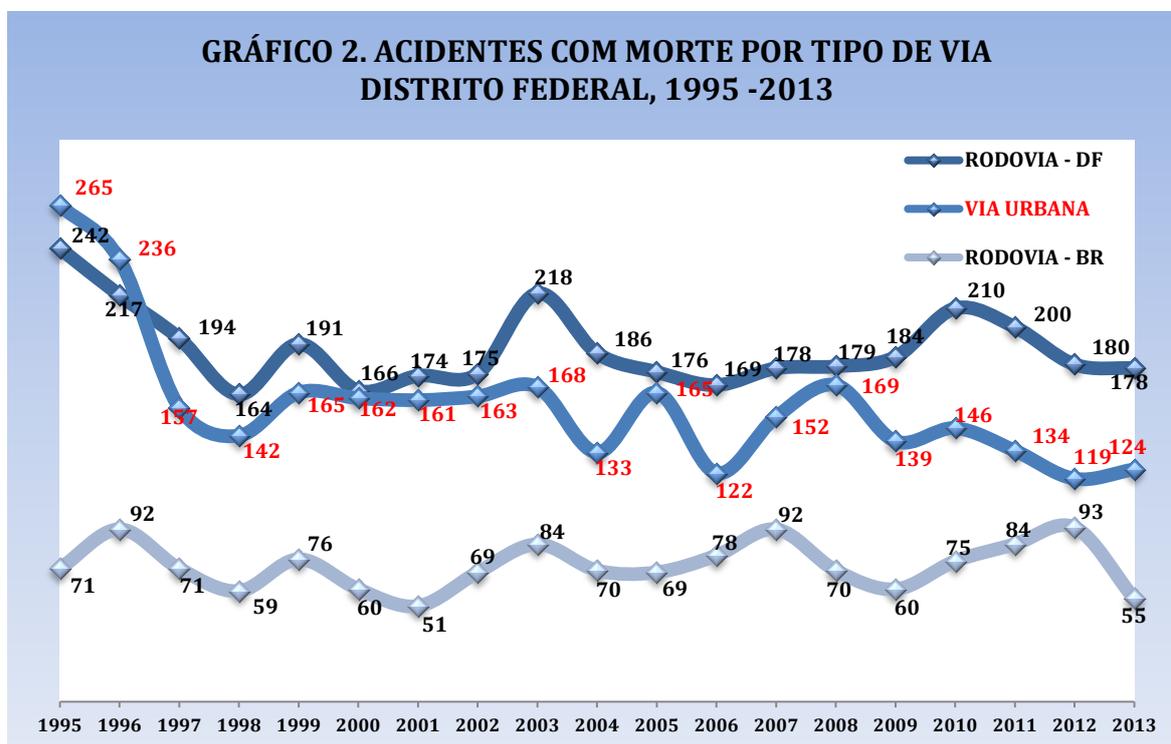
Outros custos “não mensurados”:

- Custos decorrentes das perdas de vida ou de lesões permanentes que impossibilitam uma vida normal, que incidem tanto sobre os envolvidos nos acidentes quanto sobre as pessoas de suas relações; danos invisíveis ao meio ambiente, envolvendo veículos que transportam produtos químicos. Esses custos são impossíveis de mensurar; mas, quando existem, na maioria das vezes, superam os demais.

Como observado, são muitos os custos relacionados aos acidentes de trânsito. A grande maioria está associada a danos eminentemente materiais, no entanto, há custos que não podem ser mensurados através de um valor monetário, como, por exemplo: perder o aniversário de um parente por ter ficado retido(a) no trânsito, após a ocorrência de um acidente. Ou como mensurar o valor da vida humana perdida em um trágico acidente em que várias pessoas faleceram? E mesmo que seja possível mensurar, o resultado nunca poderá repor a perda.

2.8 - As estatísticas dos acidentes no DF

A seguir, serão observadas as estatísticas de ocorrência de acidentes nas vias do Distrito Federal:



Fonte: DETRAN/DF (2013) - Estatísticas.

Em relação aos acidentes com morte por tipo de via no Distrito Federal, pode-se observar uma série histórica que vai desde 1995 até 2013. Verifica-se que nas DF's acontecem a maior quantidade de acidentes com vítimas fatais. Apenas em 1995 e 1996 o número de acidentes na via urbana foi superior. As vias urbanas estão em segundo lugar no número de acidentes fatais e por último vêm as BR's. O gráfico também mostra uma tendência da diminuição do número de acidentes fatais, mesmo que, em alguns anos, haja um certo aumento.

GRÁFICO 3. FROTA DE VEÍCULOS REGISTRADOS E NÚMERO DE MORTOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO DF, 1995 - 2013

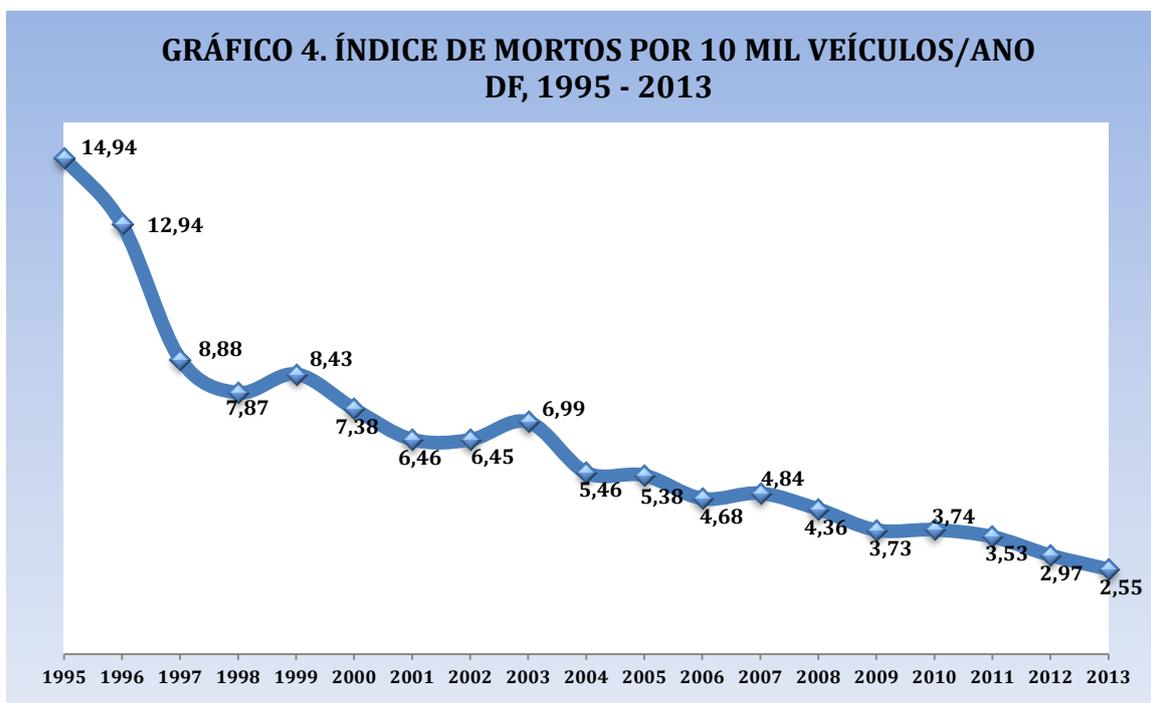


Fonte: DETRAN/DF (2013) - Estatísticas.

No gráfico referente ao número de mortos no DF de 1995 a 2013, também é verificada uma tendência de diminuição desse número. O ano de 2003 apresentou um aumento de 15,31% se comparado com o ano anterior, mas voltou a cair no ano seguinte. No início dessa série, foi observada a ocorrência de 652 mortes e, em 2013, foram registradas 381, essa diminuição representou uma queda de 271 mortes, ou seja, 41,5% nesses 18 anos. Importante mencionar que essa diminuição ocorreu paralelamente ao crescimento sistemático da frota, ou seja, mesmo a frota aumentando anualmente a tendência do número de morte foi de diminuir.

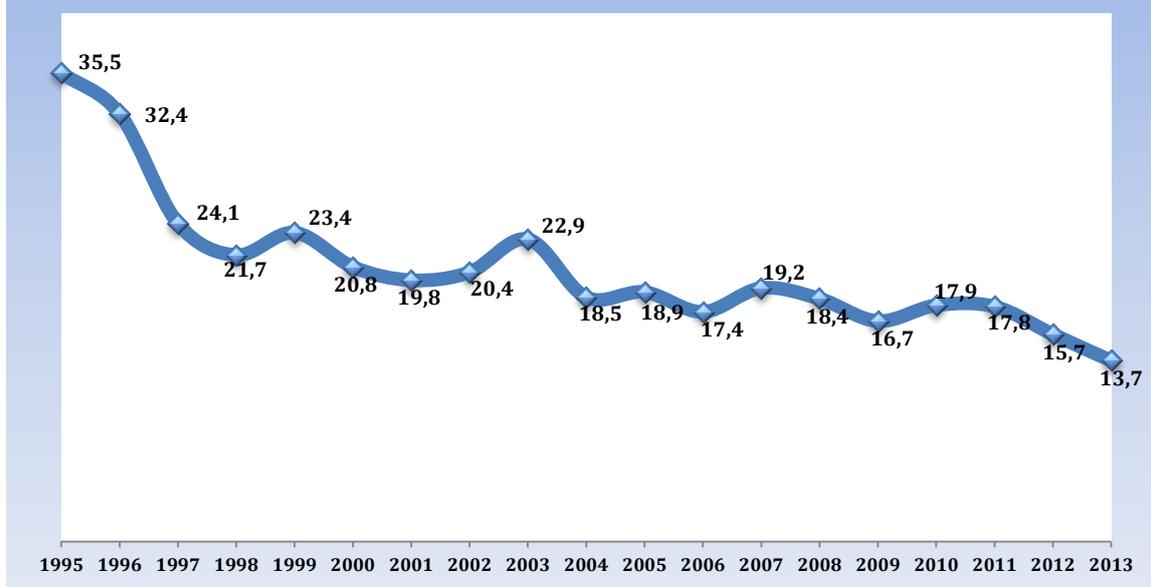
Cabe frisar que o número de mortos aqui não leva em consideração qual o modal, mas sim, o resultado do acidente que é o óbito de algum envolvido. Nesse sentido, o número total de mortos diminuiu, mas, por outro lado, quando se considera a motocicleta é a que apresenta o maior número de envolvimento em acidentes fatais e a tendência é o aumento no número de acidentes.

Um indicador muito importante para avaliar a ocorrência de acidentes é o índice de mortos por 10 mil veículos/ano no Distrito Federal. Assim, em 1995, o número apresentado foi de 14,94 e, em praticamente todos os anos, esse número diminuiu em relação ao ano anterior com exceção de 1999, 2003, 2007 e 2010 com 8,43; 6,99; 4,84 e 3,74, respectivamente. Nos dezoito anos que seguiram essa série histórica, foi apresentada uma redução de 12,39 (82,93%) mortes considerando o início da medição. Os anos de 1996 e 1997 representaram uma queda brusca no número de mortos por 10 mil veículos/ano do DF, (4,06). Essa queda pode ter relação direta com o início do programa da faixa de pedestres e com a lei seca que, posteriormente, passou a vigorar cobrando uma multa muito alta para quem fosse autuado em flagrante por ingerir bebida alcoólica e dirigir.



Fonte: DETRAN/DF (2013) - Estatísticas.

GRÁFICO 5. ÍNDICE DE MORTOS POR 100 MIL HABITANTES/ANO, DISTRITO FEDERAL, 1995 - 2013

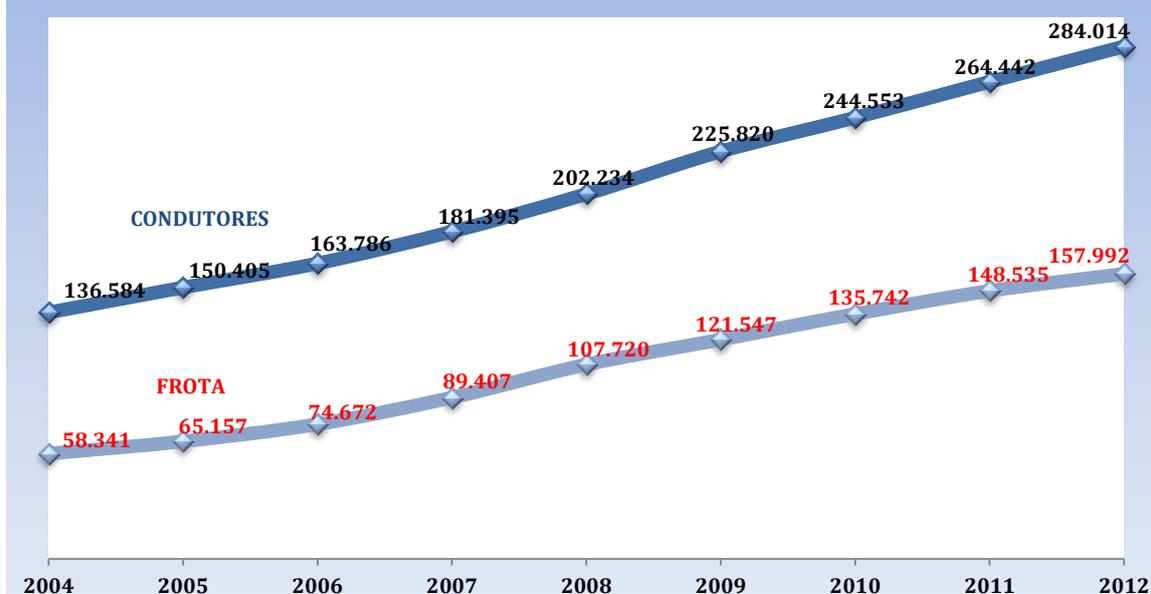


Fonte: DETRAN/DF (2014) - Estatísticas.

De acordo com os gráficos 4 e 5 apresentados acima, o índice de mortos por 100 mil habitantes/ano também é um indicador importante para se analisar a ocorrência de acidentes em uma localidade. Assim, temos que o número mais alto ocorreu no ano de 1995 e o menor em 2013 com 35,5 e 13,7, respectivamente. A diferença entre ambos é de 21,8, representando uma diminuição de 61,40%. A queda nos anos que se seguiram foi relativamente acentuada, no entanto, nos anos de 1999; 2003; 2005; 2007 e 2010 houve aumento do número em relação ao ano anterior, mas depois os números voltaram a cair.

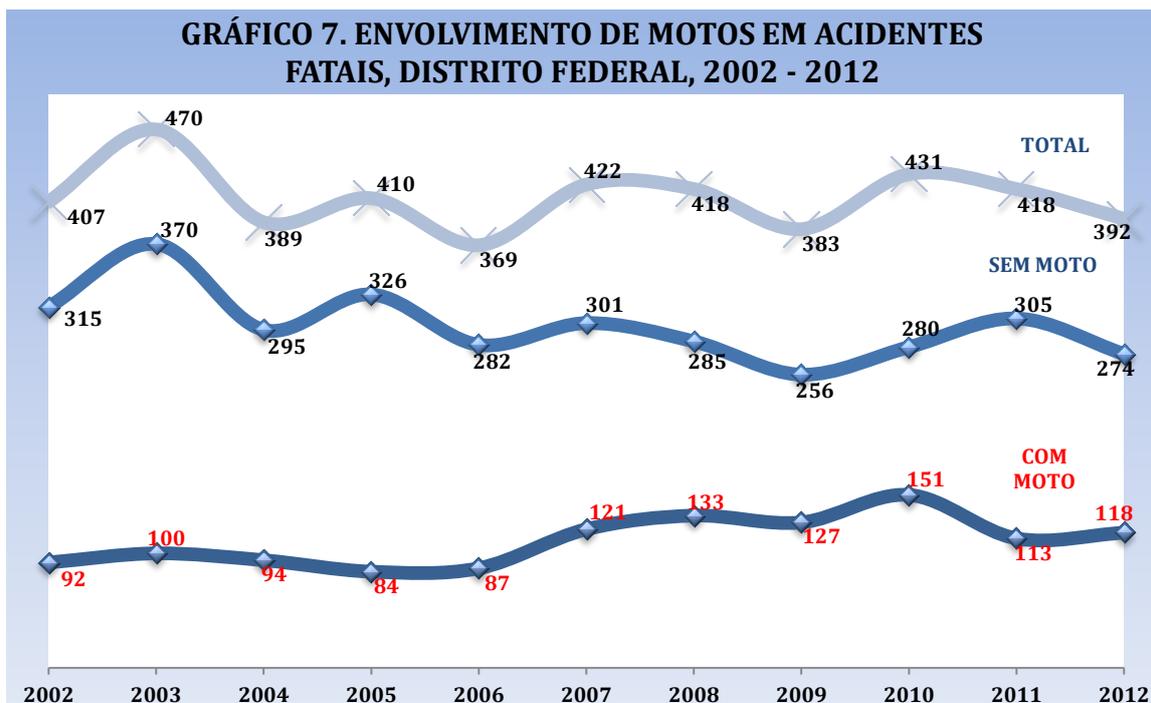
Um aspecto importante relacionado aos acidentes são os horários em que ocorreram a maior quantidade que são no momento em que os trabalhadores entram e saem do trabalho. Nesse sentido, se os acidentes ocorrem no deslocamento de casa para o trabalho, e vice-versa, são considerados acidentes de trabalho. Os horários com a maior incidência de acidentes foram das 6h às 7 horas da manhã e às 17h, segundo o DETRAN/DF (2015).

GRÁFICO 6. CONDUTORES HABILITADOS NA CATEGORIA "A" E FROTA DE MOTOS, DISTRITO FEDERAL, 2004 - 2012



Fonte: DETRAN/DF (2012) - Estatísticas.

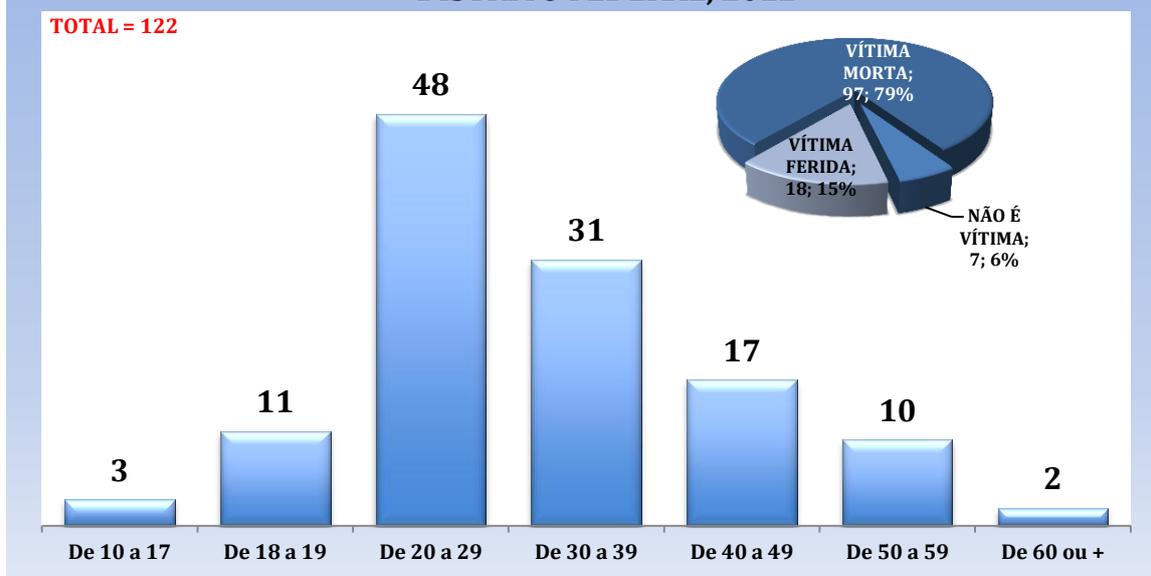
A série histórica do número de condutores habilitados na categoria e frota de motocicletas no Distrito Federal indica que a quantidade de condutores é quase o dobro do número da frota. Nesse sentido, a série também indica que ambas crescem a cada ano e que não houve uma estabilização em nenhum momento. Em relação ao número de condutores, a média de crescimento anual é 16.381. A variação de 2011 para 2012 foi de 6,89% (19.572). E a variação da quantidade de condutores de 2004 a 2012 foi de 51,90% (147.430). Considerando a frota, observa-se que o crescimento médio foi de 11.072. Ainda, a variação de 2011 para 2012 foi de 5,98% (9.457) e o período que compreende 2004 – 2012 apresentou um aumento de 63,07% (99.651).



Fonte: DETRAN/DF (2012) - Estatísticas.

Em todos os anos dessa série, os acidentes fatais com motocicletas representaram mais de 20% do total de acidentes ocorridos no Distrito Federal entre os anos de 2002 e 2012. E nos anos de 2008, 2009, 2010 e 2012 a participação foi superior a 30%, sendo que no ano de 2010 esse número chegou a 35,03%. As estatísticas de acidentes fatais deixam bem evidenciada a vulnerabilidade das motos no trânsito do DF. Diferentemente dos automóveis, o motociclista não está envolto em uma proteção de metal, ao contrário, seu corpo está totalmente exposto e, assim, sofre diretamente o impacto dos acidentes desde os mais casuais aos mais violentos. No entanto, com a motocicleta, mesmo os acidentes mais corriqueiros podem ter consequências mais sérias aos pilotos e passageiros.

GRÁFICO 8. MOTOCICLISTAS ENVOLVIDOS EM ACIDENTES COM MORTE POR IDADE E POR GRAVIDADE, DISTRITO FEDERAL, 2012



Fonte: DETRAN/DF (2012) - Estatísticas.

Considerando os acidentes com mortes envolvendo os motociclistas nas vias do Distrito Federal, a faixa etária de 20 a 29 (48) é a que apresentou o maior número de acidentes fatais. Essas faixas são as que concentram a grande maioria dos profissionais que trabalham com motocicletas profissionalmente no trânsito do DF. As faixas de 18 a 19 (11); 40 a 49 (17) e 50 a 59 (10) possuíram números intermediários. Por último, os menores números de acidentes fatais foram as faixas de 10 a 17 (3) e de 60 ou mais (2). Essa primeira não deveria apresentar mortes, pois, com a idade menor que 18 anos completos, não é possível que a pessoa seja habilitada, segundo o Código de Trânsito Brasileiro. Nesse sentido, acredita-se que estes seriam passageiros.

Os motociclistas estão entre os atores mais frágeis que compõem o trânsito. Assim, dos 122 acidentes reportados praticamente 80% dos acidentes levaram o motociclista a óbito. Em relação à vítima ferida, foi alcançado um total de 15% e não sendo vítima fez 6% do quantitativo. Nesse sentido, os jovens são as maiores vítimas das consequências dos

acidentes e, como informou um dos motociclistas profissionais, “o parachoque de motoboy é a testa”.

2.9 - Acidentes de trânsito considerando o sexo

O trabalho de motociclista profissional (motofrete e mototáxi) é praticamente masculino, a participação feminina é muito pequena. Cynthia Sarti fornece uma pista na compreensão deste fenômeno na medida em que:

A identidade masculina, na família e fora dela, associa-se diretamente ao valor do trabalho, não apenas para os pobres. O trabalho é muito mais do que o instrumento da sobrevivência material, mas constitui o substrato da identidade masculina, forjando um jeito de ser homem. É condição de sua autonomia moral, ou seja, da afirmação positiva de si, que lhe permite dizer: eu sou. (SARTI, 2003, p. 87).

Pode-se observar que o trabalho na construção da identidade masculina está diretamente ligado ao imaginário social de que o homem é o provedor da família e dos bens necessários para a manutenção desta. Essa ideia da construção social da identidade masculina fica mais clara com Machado (2003):

A construção cultural dos conceitos e preconceitos a partir da ideia de que não se nasce mulher, mas se torna mulher, e que também não se nasce homem, mas se torna homem, ideias que levam à afirmação de que há uma construção social e cultural das ideias de gênero, isto é, que a diferença sexual é construída simbolicamente e que devemos prestar atenção, pois no dia-a-dia, as características de ser homem e mulher parecem naturalizadas. (MACHADO, 2003, p. 121).

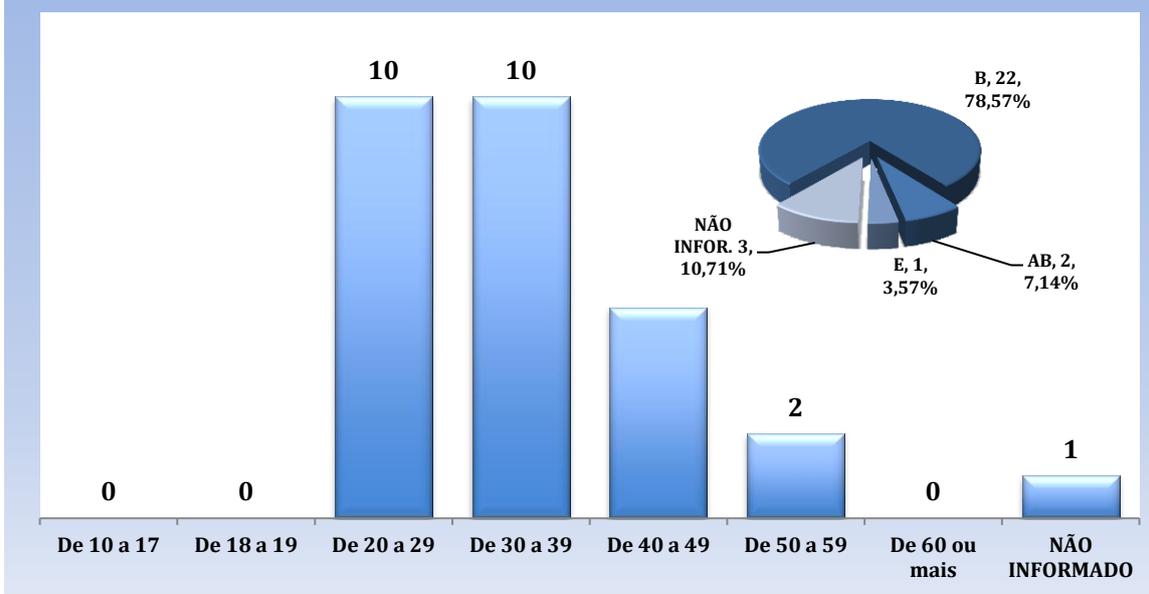
A rua é, por excelência, o espaço do público em dicotomia com a casa (ver DaMatta, 1980). É o espaço da circulação e do perigo, espaço nos quais as habilidades

individuais, como a coragem, se sobressaem na luta pela vida, configurando-se como espaço construído como masculino. Ao homem cabe a rua, ou seja, o mundo público. Enquanto para a mulher, cabe o mundo privado, ou seja, a casa. Dessa forma, o trabalho, especificamente o exercido na rua, se caracteriza como predominantemente masculino.

Vale ressaltar que considerar a rua como espaço masculino não é, de forma alguma, ignorar ou desprezar a presença feminina no espaço do motociclista profissional, mas, ao contrário, mostrar como este espaço de trabalho é prioritariamente concebido como “masculino”, tornando muito difícil a entrada de mulheres.

Em relação ao gênero, muitos estudos mostram que o homem sofre mais acidentes no trânsito do que a mulher. E entre os motociclistas esse fato também pode ser verificado conforme as informações do DETRAN/DF. Sabe-se que a maior quantidade de habilitados nos dois tipos de CNH “A” e “B” são homens e isso poderia justificar o número maior de acidentados ser do sexo masculino, no entanto, proporcionalmente, o maior número de acidentes ocorre com o sexo masculino também.

GRÁFICO 9. CONDUTORAS ENVOLVIDAS EM ACIDENTES COM MORTE, POR IDADE E POR CATEGORIA DE CNH, DF - 2013



Fonte: DETRAN/DF (2013) - Estatísticas.

As condutoras se envolvem em uma quantidade muito menor que os homens em acidentes com morte. Esse fator tem explicações múltiplas, dentre as quais podemos mencionar: a maior quantidade de homens habilitados no trânsito (62,2% contra 37,8% das mulheres), maior quantidade de homens trabalhando no trânsito profissionalmente e uma maior atenção prestada pelas mulheres em suas ações. Não foi buscado aqui exaurir as explicações, mas trazer alguns aspectos para se pensar e discutir essa questão.

A quantidade de acidentes para as condutoras ocorre, em sua grande maioria, nas faixas de 20-29 e 30-39 anos. A segunda faixa etária em que ocorre a maior quantidade de acidentes é a de 40-49. Interessante observar que, no ano de 2013, não foram relatadas mortes nas faixas etárias de 10-17, 18-19 e de 60 ou mais anos de idade.

As mulheres envolvidas em acidentes com morte, considerando a habilitação que possuíam, foram distribuídas da seguinte forma: no ano de 2013, conforme informações do DETRAN/DF (2014): 78% (22) das vítimas possuíam a CNH do tipo “B”, 7% (2)

possuíam dupla habilitação “AB” e 4% (1) a tipo “E”, ainda 11% (3) não foram informadas.

2.10 - Acidentes considerando o tipo, dia da semana e a participação das motos

Esse tópico abordará a ocorrência de acidentes considerando o tipo e a gravidade, quais os dias da semana em que mais ocorrem e o envolvimento das motocicletas.

Tabela 2. Acidentes de trânsito com morte, por mês e ano.

MÊS	ANO															
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Janeiro	30	27	27	25	22	35	33	28	31	26	40	34	24	30	32	31
Fevereiro	27	31	23	33	32	25	29	24	34	25	24	34	30	23	29	31
Março	42	38	37	34	33	34	35	26	36	41	36	36	28	24	32	26
Abril	38	33	39	45	26	37	27	31	47	33	30	40	40	36	30	30
Maiο	38	30	36	33	43	36	33	35	38	33	41	37	39	31	28	29
Junho	43	40	36	42	33	30	24	41	36	30	39	35	29	29	38	22
Julho	35	38	34	43	42	46	35	35	28	30	29	31	30	27	35	22
Agosto	19	26	40	47	37	36	22	44	38	39	53	43	41	35	32	35
Setembro	21	36	37	35	31	35	28	53	34	30	42	34	37	22	33	20
Outubro	32	28	35	32	36	38	30	34	28	33	36	38	34	31	28	28
Novembro	26	30	28	37	31	25	36	34	39	29	25	32	29	31	24	18
Dezembro	37	29	35	64	23	33	37	37	29	34	36	24	32	43	27	34
Total	388	386	407	470	389	410	369	422	418	383	431	418	393	362	368	326

Fonte: DETRAN/DF (2015) - Estatísticas

Segundo o DETRAN/DF (2014), os anos de 2003 (470), 2010 (431) e 2007 (422) foram os que mais tiveram ocorrência de acidentes com mortes nas vias do Distrito Federal. Por sua vez, os anos de 2013 (361), 2006 (369) e 2001 (386) registraram os menores números de acidentes. Os meses que apresentaram a maior quantidade de óbitos

foram: agosto (520), maio (503) e abril (502), no entanto, os que possuíram a menor quantidade foram: fevereiro (394), janeiro (412) e novembro (432).

Tabela 3. Acidentes de trânsito como morte, por ano, segundo a natureza.

NATUREZA	ANO															
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Atropelamento de Pedestre	146	163	152	155	136	152	130	131	151	112	149	130	120	120	114	105
Colisão	154	122	161	202	160	155	156	175	184	159	173	156	156	146	136	145
Capotamento/ Tombamento	39	36	29	43	32	39	31	39	28	49	39	55	46	38	37	24
Choque com Objeto Fixo	25	43	34	40	40	32	33	39	26	32	33	52	38	40	63	33
Queda	15	17	20	20	14	22	16	22	26	29	32	22	26	13	11	12
Atropelamento de Animal	5	1	4	2	1	2	-	5	2	-	3	-	1	-	1	-
Demais Tipos	4	4	7	8	6	8	3	11	1	2	2	3	6	5	6	7

Fonte: DETRAN/DF (2015) - Estatísticas

Segundo a natureza dos acidentes, os anos de 2003 (470) e 2007 (422) tiveram as maiores ocorrências de fatais. Quando se analisa a natureza dos acidentes, tem-se que a colisão (2.259) foi a que ocorreu com maior frequência, seguida pelo atropelamento de pedestres (1.946). Por sua vez, os que tiveram menor ocorrência foram o atropelamento de animais (26) e a queda (294).

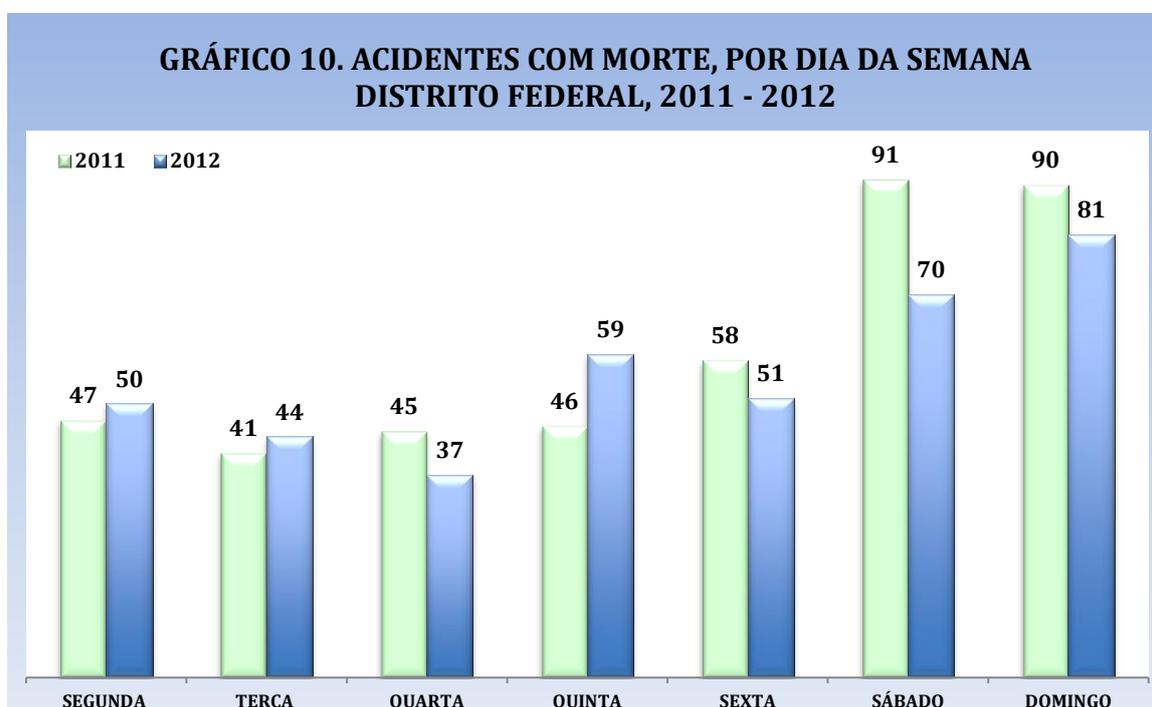
Tabela 4. Vítimas mortas, por ano, segundo o tipo de envolvimento

VÍTIMA MORTA	ANO															
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Tipo de Envolvimento																
Pedestre	149	165	157	158	139	163	132	136	157	115	154	136	124	126	124	114
Passageiro	102	71	87	98	79	77	82	102	74	94	74	92	72	63	79	59

Motociclista	43	47	67	81	75	63	62	93	89	87	111	95	98	96	96	85
Ciclista	52	40	54	65	46	64	59	52	55	42	34	35	33	26	20	30
Demais																
Condutores	86	98	78	110	83	75	75	84	81	86	87	105	90	71	87	60
(1)																
Outro	-	-	1	-	1	-	4	-	-	-	1	2	1	2	-	1

Fonte: DETRAN/DF (2015) - Estatísticas

Segundo o DETRAN/DF (2014), as vítimas mortas no trânsito foram, em sua maioria, os pedestres (2.007), passageiros (1.173) e motociclistas (1.107). E os que foram vitimados em menor número foram os ciclistas (657).

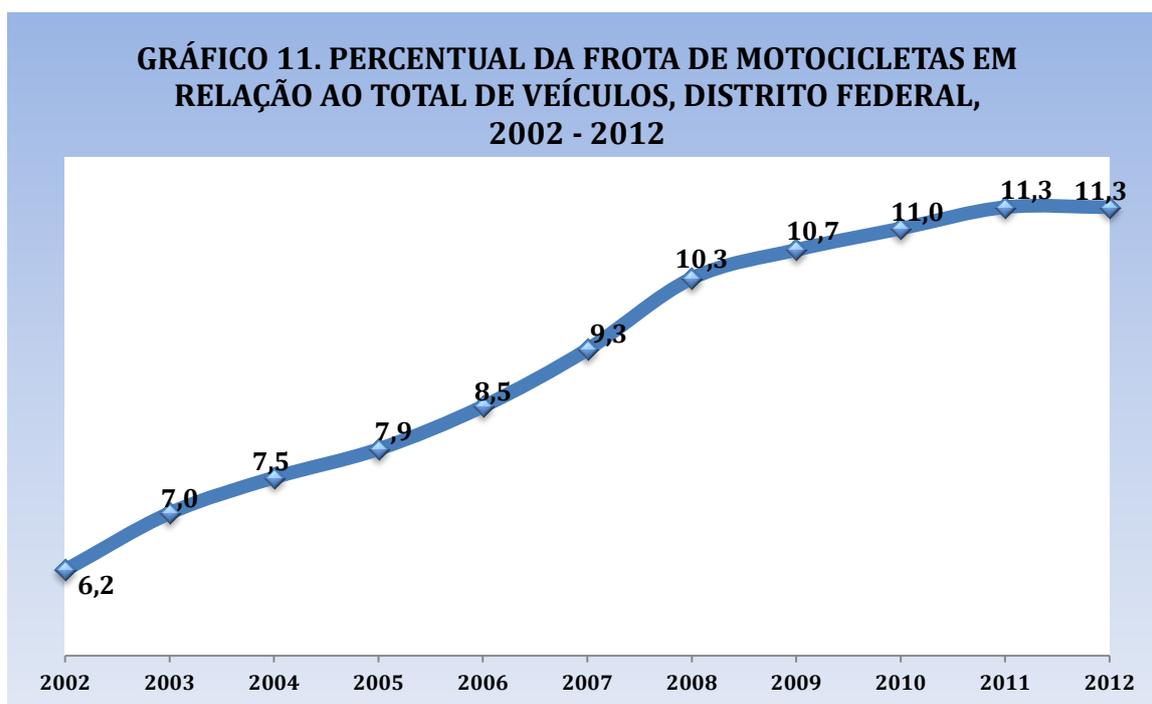


Fonte: DETRAN/DF (2012) - Estatísticas.

A maioria dos acidentes acontece durante o final de semana, como pode ser observado no gráfico 23, esse dado pode estar associado ao fato de que as pessoas nos finais de semana estão propensas a beber ou estão com mais tempo livre para o lazer.

Outro aspecto é que os motociclistas profissionais são muito acionados durante os finais de semana. Principalmente os que fazem entregas de alimentos, pois muitas famílias de classe média preferem não cozinhar nos finais de semana.

Ainda segundo o mesmo gráfico, observa-se que o número de acidentes no final de semana diminuiu de 2011 para 2012, no entanto, segunda 3 (6,38%), terça 3 (7,31%) e quinta 13 (28,26%) tiveram um aumento em seus números. No sábado, a diminuição foi de 21 (-23,07%) e no domingo foi de 9 (-10%).



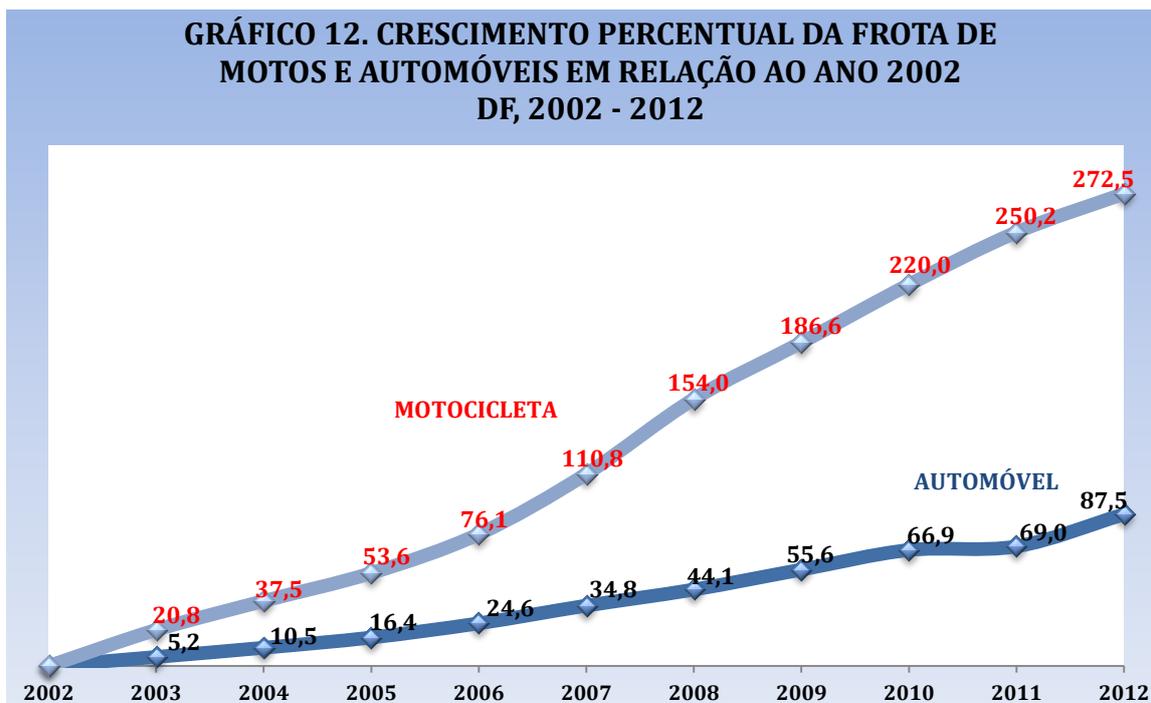
Fonte: DETRAN/DF (2012) - Estatísticas.

O crescimento da frota de motocicletas tem se intensificado nos últimos anos. Alguns fatores podem ser levantados em consideração para responder esse fato. Primeiramente, o transporte público tem causado cada vez mais insatisfação nos usuários. As constantes greves dos ônibus e do metrô, a superlotação, a irregularidade da oferta e a condição deteriorada da frota contribuem para que muitas pessoas busquem o transporte motorizado individual.

Desde a criação do Plano Real, a compra de veículos automotores tem sido possível para as classes sociais menos favorecidas em decorrência dos planos de financiamento, em muitos casos, até 100% do valor do veículo. Dessa forma, a pessoa, muitas vezes, verifica apenas se a prestação pode ser absorvida pelo orçamento familiar. Em caso positivo, é realizada a aquisição mesmo não levando em conta outros fatores que deveriam ser inerentes como a manutenção e o seguro.

Para os pilotos profissionais, há uma linha de crédito especial custeada pelo Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT). Nesse caso, é necessário que a pessoa comprove que trabalha com mototáxi ou motofrete e, dessa forma, poderá financiar sua motocicleta com condições bem vantajosas com taxas mais baixas do que as praticadas pelo mercado de maneira geral.

Por último, tem sido a política mais forte utilizada pelas montadoras de motocicletas calcular o valor da prestação mensal de uma motocicleta de até 150 cc baseada no valor da tarifa da passagem de ônibus. A passagem de ônibus custa R\$ 6,50 ida e volta, enquanto o valor da prestação do motocicleta está por volta de R\$ 254,00 dependendo do modelo, ou seja, R\$ 8,46 reais por dia. Assim, muitos consideram mais vantajoso comprar uma motocicleta do que andar de transporte público.



Fonte: DETRAN/DF (2012) - Estatísticas.

A comparação do crescimento das frotas de motocicletas e automóvel fornece uma dimensão real de como a motocicleta tem ganhado cada vez mais espaço na predileção de muitas pessoas. O ano de 2002 é a referência inicial, assim, observa-se já no ano seguinte (2003) que o aumento das motos foi de 20,8%, enquanto o de carros foi de apenas 5,2%. Em apenas cinco anos, o número de motocicletas mais que dobrou, enquanto o número de carros, em dez anos, ainda não possuiu um aumento próximo de 90%. As motocicletas, nesse mesmo período, alcançaram um aumento expressivo de 272,5%.

2.11 - Considerações finais do capítulo

O Sistema de Transporte Público de Passageiros (STPP) não oferece condições de transporte que atendam satisfatoriamente às regiões mais afastadas do centro do Plano Piloto. Nesse sentido, o serviço de mototáxi preenche uma lacuna nessa oferta e procura no

mercado. Assim, busca-se diminuir um pouco a vulnerabilidade à qual está submetida a população carente de transporte público de qualidade.

O planejamento urbano das cidades tem que, necessariamente, passar pelo planejamento do transporte público. Uma vez que essa atuação do Estado é realizada de forma parcial ou acaba resvalando na omissão, possibilita várias situações que vão desde a proliferação de transporte “pirata” até o surgimento e expansão de serviços alternativos como o de mototáxi. Isso se evidenciou no Distrito Federal na última década.

Esse espaço negligenciado pelo Estado possibilitou que, no ano de 1997, o serviço de mototáxi surgisse no DF e a falta de regulamentação e fiscalização permitiu sua expansão. Atualmente, segundo o Sindicato dos Motociclistas Profissionais do DF, esse serviço é oferecido sistematicamente em pelo menos dezenove regiões administrativas. E a perspectiva é de continuar crescendo, pois a regulamentação em nível distrital não apresenta sinais de se resolver a médio prazo.

O serviço de mototáxi permite uma rápida inserção no mercado de trabalho de várias pessoas que se encontram em situação de desemprego. E a própria falta de regulamentação contribui decisivamente para essa situação. Outro fator que possibilita tal fato, é a própria necessidade das pessoas em se deslocarem pela cidade. E o preço cobrado pelos mototaxistas também aparece como atrativo para o público alvo do serviço.

O serviço tem, ainda, sua expansão ancorada em outros aspectos como a facilidade de aquisição de uma motocicleta e, principalmente, na sua característica de fluidez no trânsito. Tal característica foi mantida com o veto do artigo 56 do CTB que proibia a utilização do corredor (espaço entre as faixas das vias e o espaço entre a última faixa e o meio fio). Assim, a motocicleta não fica presa nos congestionamentos.

O mencionado serviço traz, em seu bojo, uma grande polêmica relacionada às questões acidentológicas as quais esses profissionais estão inseridos em seu cotidiano de

trabalho. A segurança para os usuários deve ser um dos maiores princípios norteadores do serviço. Não basta que o cliente seja levado com rapidez de uma localidade a outra, é necessário que o trajeto seja feito com segurança e, principalmente, que não ocorram acidentes no referido trajeto.

Ainda mencionando a questão da segurança, é de vital importância que a motocicleta, que será utilizada para esse serviço, esteja completamente de acordo com as Resoluções do Contran. Ademais, o uso de vestimentas adequadas e do capacete complementam parte dos cuidados necessários para se andar de motocicleta.

Todas as medidas necessárias para se evitar a ocorrência dos acidentes são imprescindíveis ainda mais que por volta de 25% do total de acidentes fatais que ocorrem têm participações das motos. A literatura especializada trata da gravidade dos pacientes acidentados com motocicleta em que o óbito é muito superior ao dos automóveis. Além disso, o óbito é muito maior devido às dilacerações que o corpo sofre em grande parte dos casos.

Ainda sobre os acidentes com os motociclistas, a maioria ocorre nos horários de entrada no trabalho e no horários de saída, ou seja, os acidentes de trajeto que são considerados acidentes de trabalho. A menor atenção devido a um relaxamento por não estar propriamente trabalhando possibilita tal ocorrência. Importante ressaltar que o crescimento da frota tem impacto diretamente proporcional na ocorrência do número de acidentes.

Os acidentes possuem muitos custos associados à sua ocorrência como: atendimento pré-hospitalar, hospitalar e pós-hospitalar. Também tem a perda de produção, custo de remoção, gasto previdenciário, danos materiais, processos judiciais, atendimento policial, danos à propriedade pública e, principalmente, o custo da perda da vida humana que é insubstituível.

Os homens são as maiores vítimas dos acidentes de trânsito. No caso dos motociclistas profissionais, essa situação se acentua mais devido a esse espaço ser construído socialmente como um espaço masculino. A participação das mulheres é muito pequena nessa categoria de trabalhadores e isso se reflete em vários números como esse. Os atributos morais da coragem e da bravura são altamente valorizados nesse meio.

Entender os padrões e regularidades da ocorrência dos acidentes é fundamental para ações e políticas públicas eficientes e eficazes no sentido de envidar esforços para a diminuição dos acidentes. A sua ocorrência, em determinadas faixas etárias, já possui características de epidemia. E, nesse sentido, em pleno momento de uma futura regulamentação da categoria discutir bem questões que contribuirão com a efetiva diminuição de acidentes é uma condição determinante.

A preservação da saúde, tanto dos prestadores de serviço como de seus clientes, é uma atuação que o Estado, representado por seus vários órgãos, não pode deixar de cumprir em seu papel. Mais do que uma questão social envolve um aspecto da saúde pública.

CAPÍTULO 3 - METODOLOGIA DA PESQUISA DE CAMPO

Como metodologia de pesquisa, foram utilizadas técnicas quantitativas e qualitativas para a análise do objeto de estudo. Em relação à primeira, foram realizadas aplicação de questionários fechados a uma amostra de mototaxistas e, na segunda, foram realizadas doze entrevistas em profundidade com instrutores de motocicleta. A comparação do discurso dos diferentes atores possibilitou compreender algumas questões que antes não estavam muito explícitas considerando o objeto dessa pesquisa.

Dessa forma, foi possível obter dados consistentes sobre os mototaxistas, principalmente em relação aos acidentes, jornada de trabalho, clientes cativos, fiscalização, ponto de parada, trajetos, remuneração, comportamento no trânsito, ou seja, todos os aspectos fundamentais que compõem a rotina desse trabalhador.

3.1 - Utilização de dados secundários

A presente tese utilizou-se de dados secundários principalmente no Capítulo 2. Tal fato tem relevância, pois possibilitou uma série de análises relacionadas aos motociclistas. Dentre os quais podem ser mencionados: as condições acidentológicas dos motociclistas no Distrito Federal, o número da frota; os maiores envolvidos em acidentes fatais; o número de habilitados, segundo o sexo, dentre outros.

Nesse sentido, a metodologia de dados secundários tem seu fundamento na utilização de informações que já existem em determinadas fontes, como, por exemplo: IBGE, IPEA, DETRAN, outras instituições governamentais ou privadas, em relatórios, pesquisas, levantamentos, entre outros.

As informações relevantes para a pesquisa foram coletadas, compiladas e analisadas com o intuito de gerar conhecimento, a partir da conexão de dados

anteriormente dispersos em diversas fontes ou mesmo coletados em fonte única. A utilização desses dados tem como vantagem: a economicidade, o ganho de tempo e, dependendo do conjunto de dados, a facilidade para ser encontrado. No entanto, as principais desvantagens são: os dados podem estar desatualizados e quem os utilizar não poderá ajustar o instrumento para coletar somente a informação que considere importante para seu estudo.

Gil (2012) informa que a utilização de fontes documentais existentes possui, como características: permitir o conhecimento do passado, permitir a investigação de processos de mudança cultural e social, permitir que os dados sejam obtidos com menor custo e favorecer a obtenção de dados sem constranger o objeto de pesquisa.

Para Quivy e Campenhoudt (2013),

é frequente o trabalho de um investigador necessitar de dados macrossociais, que apenas organismos oficiais poderosos, como os institutos nacionais de estatística, têm condições para recolher. Aliás, se estes organismos existem, é principalmente para oferecerem aos responsáveis e aos investigadores dados abundantes e dignos de confiança, que aqueles não poderiam recolher por si próprios. Por outro lado, as bibliotecas, os arquivos e os bancos de dados, sob todas as suas formas, são ricos em dados que apenas esperam pela atenção dos investigadores. É, portanto, inútil consagrar grandes recursos para recolher aquilo que já existe, ainda que a apresentação dos dados possa não ser totalmente adequada e deva sofrer algumas adaptações. (QUIVY e CAMPENHOUDT, 2013, p. 201).

Dessa forma, os dados secundários do banco de dados das estatísticas do DETRAN/DF foram importantes para dar um recorte macrossocial da realidade dos motociclistas nas avenidas do Distrito Federal. No entanto, ficou evidente que estes dados não fazem uma diferenciação entre os motociclistas profissionais e os que

utilizam a motocicleta como veículo de passeio. Mesmo assim, os referidos dados são preciosos por deixar evidente a vulnerabilidade dos motociclistas principalmente no tocante à violência no trânsito da cidade.

3.2 - Metodologia quali/quantitativa

Para Demo (1995), metodologia

significa, na origem do termo, estudos dos caminhos, dos instrumentos usados para se fazer ciência. É uma disciplina instrumental a serviço da pesquisa. Ao mesmo tempo em que visa conhecer caminhos do processo científico, também problematiza criticamente, no sentido de indagar os limites da ciência, seja com referência à capacidade de conhecer, seja com referência à capacidade de intervir na realidade. (DEMO, 1995, p.11).

Para Günther, (2008, p. 2), “o método constitui, então, o caminho para se aproximar a algum objeto de estudo, sendo que métodos múltiplos implicam em caminhos distintos para chegar a um mesmo objeto de estudo”.

Os “caminhos” utilizados para abordar o objeto dessa pesquisa foram tanto os métodos quantitativos como os qualitativos sem hierarquizá-los. Os dois métodos se complementam e não possuem uma demarcação de se excluírem como advogam alguns autores e pesquisadores. As inferências estatísticas são complementadas pelas entrevistas e etnografia sem sobreposição de informações ou prejuízos na coleta dos dados.

Alguns autores utilizam a terminologia multimétodo para se referirem à utilização de metodologia qualitativa e quantitativa. No entanto, autores como Creswell a classificam como método misto. Conforme Creswell (2010, p. 247), “essas estratégias revelam que facilmente, a depender da questão de pesquisa, as propostas de estudo

podem empregar métodos quantitativos e qualitativos, ora atribuindo mais peso a um do que a outro, ora iniciando-se com um e concluindo-se com outro”.

Para Günther (2008),

no caso de trabalhos que optem por multimétodos, na escolha definitiva do tipo de abordagem adequada ao seu objeto e objetivos é recomendável que os instrumentos empregados forneçam informações sobre aspectos complementares do fenômeno (...) A maior dificuldade nesse sentido diz respeito à seleção e ao tratamento das informações obtidas (geralmente em grande quantidade) e, sobretudo, ao empenho para buscar aspectos nos quais as mesmas se complementam e se confrontam entre si, de modo a compreender holisticamente a realidade. (GÜNTHER, 2008, p.14).

Dessa forma, a pesquisa desenvolvida, em determinados momentos, optou por entrevistas com questionários fechados, entrevistas em profundidade e a etnografia. Todos os métodos utilizados objetivavam abordar, de maneira holística, o mesmo objeto, de tal forma que as informações coletadas foram se complementando. Assim, o multimétodo ou método misto possibilitou respostas satisfatórias para às quais a presente tese se propôs investigar.

3.3 - Metodologia quantitativa

Esse método é caracterizado basicamente pelo emprego da quantificação, seja nas modalidades de coleta dos dados, como também em seu tratamento por intermédio das técnicas estatísticas. Essa metodologia tem como fator diferencial a busca por garantir a precisão dos trabalhos realizados, conduzindo, muitas vezes, a um resultando com pouca possibilidade de distorções ou enviesamentos da realidade social, desde que aplicados e

respeitados os rigores científicos. As maiores vantagens apresentadas são a economia de tempo e recursos na execução de pesquisas.

Dessa forma, com as informações necessárias aliadas às técnicas embasadas pela estatística, foi possível desenvolver a pesquisa que respondeu ao problema apresentado. Assim, essa tese buscou utilizar a metodologia quantitativa para obter a representação estatística do problema de pesquisa apresentado. Com base nesses pressupostos, foi realizada uma amostragem para a efetiva aplicação dos questionários.

Para Babbie (2003, p.118) “a história das pesquisas de opinião política mostra que *surveys* por amostragem podem ser bem precisos. Ao mesmo tempo, deve ficar igualmente claro que as amostras devem ser selecionadas cuidadosamente”.

Para tanto, essa pesquisa teve o cuidado de buscar uma precisão na amostra obtida. Ainda, buscou-se uma lista de substituição considerável para obter os números estabelecidos.

O Sindmototáxi/DF forneceu um banco de dados com o registro de 645 mototaxistas registrados na entidade. Dessa forma, foi possível utilizar uma listagem com o nome dos profissionais e realizar o sorteio da amostra. Foi utilizada uma amostra aleatória simples com reposição, que se caracteriza pelo fato de que todas as pessoas têm a mesma probabilidade de serem sorteadas para compor a amostra (Barbetta, 2012).

Babbie (2003) assevera que

a amostragem aleatória simples [ASS] é o método de amostragem básico suposto pelos cálculos estatísticos do *survey*. A matemática da amostragem aleatória é particularmente complexa, e nos desviaremos dela, preferindo descrever os métodos de campo que empregam este método. (BABBIE, 2003, p. 120).

Babbie (2003) informa, ainda que

uma vez estabelecida uma moldura de amostragem de acordo com a discussão anterior, você numera cada elemento da lista, atribuindo um e só um número a cada um, sem saltar nenhum número. A seguir, usa uma tabela de números aleatórios para selecionar os elementos da amostra”. Então, a amostra da presente pesquisa seguiu rigorosamente os preceitos técnicos e os participantes foram sorteados pelo *software SPSS*. (BABBIE, 2003, p.122).

Um dos aspectos mais importantes da pesquisa por amostragem é a representatividade da amostra selecionada. Um princípio básico da amostragem probabilística é, para Babbie (2003, p.125), “uma amostra será representativa da população da qual foi selecionada se todos os membros da população tiverem oportunidade igual de serem selecionados para a amostra”.

A aplicação dos questionários fechados possibilitou a apreensão de uma realidade social apresentada pelos mototaxistas do Distrito Federal. Além de fornecer um rico retrato do número de acidentes que estes profissionais sofreram, apresentou o perfil socioeconômico, e informações sobre a organização do trabalho desses motociclistas.

3.4 - Definição do instrumento de coleta de dados

A elaboração do questionário levou um tempo considerável da pesquisa, pois este deveria extrair, com a máxima precisão, as informações necessárias para as fases subsequentes da pesquisa, como, por exemplo: a tabulação, a organização dos dados em forma de tabelas e gráficos e, por último, a análise.

Dessa forma, ocorreram várias conversas informais com os trabalhadores do mototáxi para se entender melhor a realidade desses profissionais e, conseqüentemente, obter os subsídios necessários para elaborar as perguntas do questionário, que fariam parte do pré-teste, com um maior grau pertinência.

Para Barbetta (2012),

na condução de uma pesquisa, a construção de um questionário é uma etapa longa que deve ser executada com muita cautela. Tendo em mãos os objetivos da pesquisa claramente definidos, bem como a população a ser estudada, chamamos a atenção de alguns procedimentos para a construção de um questionário:

- a) Separar as características (variáveis) a serem levantadas.
- b) Fazer uma revisão bibliográfica para verificar formas de mensurar as variáveis em estudo.
- c) Estabelecer a forma de mensuração das variáveis a serem levantadas.
- d) Elaborar uma ou mais perguntas para cada variável a ser observada.
- e) Verificar se a pergunta está suficientemente clara.
- f) Verificar se a forma da pergunta não está induzindo alguma resposta.
- g) Verificar se a pergunta não é óbvia. (BARBETTA, 2012, p. 32).

Para Gil (2012),

o questionário apresenta uma série de vantagens. A relação que se segue indica algumas dessas vantagens:

- a) possibilita atingir grande número de pessoas, mesmo que estejam dispersas numa área geográfica muito extensa, já que o questionário pode ser enviado pelo correio;
- b) implica menores gastos com pessoal, posto que o questionário pode não exigir o treinamento de pesquisadores;
- c) garante o anonimato das respostas;
- d) permite que as pessoas o respondam no momento em que julgarem mais conveniente;
- e) não expõe os pesquisadores à influência das opiniões e do aspecto pessoal do entrevistado. (GIL, 2012, p.121).

Dessa forma, buscou-se levar em consideração tanto as recomendações de Barbetta para a confecção do questionário da pesquisa, como as considerações de Gil. Ambas abordagens se complementam e possibilitam que o pesquisador evite determinados erros e desenvolva um instrumento que possa abordar, adequadamente, o objeto de estudo.

O questionário de perguntas fechadas foi pré-testado e possui um total de 28 questões subdivididas em três blocos, sendo eles: A) Dados pessoais, B) Condições de trabalho e C) Motocicleta. Dessa forma, ficou mais factível depreender informações sobre as condições de trabalho e como este é desempenhado por esse profissional.

Como mencionado, o bloco B referiu-se às condições de trabalho do mototaxista, ou seja, buscou investigar, por exemplo: há quanto tempo possui habilitação de motocicleta, há quanto tempo presta esse serviço, quantas corridas faz por dia, quantos quilômetros roda, em média, por dia, qual a remuneração média, dentre outros aspectos.

Por sua vez, o bloco C buscou compreender, de quem é a propriedade da motocicleta utilizada para o trabalho, de que forma foi adquirida, qual o ano de fabricação, quanto é gasto em manutenção por mês, etc. Dessa forma, os dados quantitativos foram levantados, o que possibilitou as inferências para o universo analisado.

3.5 - Realização do pré-teste e os locais de aplicação

O instrumento de pesquisa foi pré-testado com um total de 15 mototaxistas nas cidades: Valparaíso I - GO (entorno de Brasília) e Gama - DF nos dias 14/06/2014 e 16/06/2014, respectivamente. Na primeira, foram aplicados oito questionários, enquanto que na segunda foram aplicados sete. Praticamente a totalidade de mototaxistas das localidades em questão foi entrevistada.

Os pontos de mototáxi estavam bem localizados próximos a fortes áreas de comércio em cada uma das cidades mencionadas. Os locais eram bem simples e contavam com um telefone para receber as ligações com a solicitação do serviço prestado.

Em Valparaíso I, o ponto de mototáxi está localizado dentro de uma área comercial no bairro do Jardim Oriente, às margens da BR- 040, próximo à passarela que

interliga o mencionado bairro a cidade do Valparaíso. Esse local é muito movimentado e contribui com a utilização do serviço oferecido pelos mototaxistas. O ponto de mototáxi no Gama também está em um local privilegiado, no que se refere ao fluxo das pessoas, e também se localiza próximo a muitos comércios e à rodoviária da cidade.

Figura 1. Ponto de Mototáxi no Valparaíso I.



Fonte: Próprio autor.

Figura 2. Mototaxistas esperando as corridas (Valparaíso I).



Fonte: Próprio autor.

Figura 3. Motocicletas estacionadas em frente ao ponto de mototáxi (Valparaíso I).



Fonte: Próprio autor.

Figura 4. Ponto de mototáxi no Gama.



Fonte: Próprio autor.

Figura 5. Letreiro do ponto de mototáxi no Gama.



Fonte: Próprio autor.

As entrevistas ocorreram nos pontos de mototáxi de cada local. Durante uma corrida e outra, os mototaxistas foram muito solícitos ao responder o questionário, apenas um se recusou terminantemente a respondê-lo, em Valparaíso I, mesmo sendo explicado que se tratava de uma pesquisa científica e que haveria sigilo nas respostas.

O tempo médio de aplicação do questionário foi de 12 minutos. Dessa forma, os entrevistados não ficaram cansados e nem tiveram que sair correndo para atender a uma corrida e deixar a entrevista pela metade. É interessante ressaltar que alguns entrevistados ficaram conversando sobre a rotina deles depois da aplicação do questionário.

3.6 - O propósito de pré-testar o instrumento de coleta de dados

Para o alcance da metodologia apresentada, foi necessário testar o instrumento, verificar a viabilidade da técnica escolhida e observar as respostas alcançadas junto ao objeto de estudo.

Segundo a literatura especializada, em pesquisas sociais, os instrumentos não devem ser demasiadamente longos por: cansar o entrevistado, possibilitar que se recuse a

respondê-lo, ou mesmo responder algum item aleatoriamente para terminar a entrevista rapidamente. Dessa forma, Gil (2012) assevera:

O pré-teste de um instrumento de coleta de dados tem por objetivo assegurar-lhe validade e precisão. Como é sabido, no caso do questionário, a obtenção desses requisitos é bastante crítica. Todavia, o pré-teste deve assegurar que o questionário esteja bem elaborado, sobretudo no referente à:

- a) clareza e precisão dos termos;
- b) forma das questões;
- c) desmembramento das questões; e
- d) ordem das questões. (GIL, 2012, p.134).

Barbetta (2012), em relação ao pré-teste, informa que

antes de iniciar a coleta de dados através de um questionário, precisamos verificar se o instrumento está bom. Nesse contexto, torna-se fundamental a realização de um pré-teste, aplicando o questionário em alguns indivíduos com características similares aos indivíduos da população em estudo. Somente pela aplicação efetiva do questionário é que podemos detectar algumas falhas que tenham passado despercebidas em sua elaboração, tais como: ambiguidade de alguma pergunta, resposta que não havia sido prevista, não variabilidade de respostas em alguma pergunta, etc. O pré-teste também pode ser usado para estimar o tempo de aplicação do questionário. (BARBETTA, 2012, p.34).

No entanto, Lakatos e Marconi (1992) complementam que

ainda em ao questionário, o pré-teste poderá evidenciar se ele apresenta ou não três elementos de suma importância:

- **fidedignidade** – isto é, obter-se-ão sempre os mesmos resultados, independentemente da pessoa que o aplica?
- **validade** – os dados obtidos são todos necessários à pesquisa? Nenhum fato, dado ou fenômeno foi deixado de lado da coleta?

- **operatividade** – o vocabulário é acessível a todos os entrevistados, e o significado das questões é claro? (LAKATOS e MARCONI, 1992, p.129).

Ainda em relação ao instrumento, deve-se verificar se a linguagem está adequada para o público-alvo, se os comandos das questões não causam dúvidas ou dupla interpretação provocando prejuízo à pesquisa. Além disso, deve-se verificar se não há erros de ortografia e se as questões contribuem, adequadamente, para responder o problema de pesquisa.

Após o pré-teste, o instrumento passou por uma crítica, foi reformulado e, posteriormente, validado. Algumas perguntas foram retiradas, outras incluídas e ainda tiveram perguntas com o formato alterado para se adequarem aos objetivos da pesquisa.

3.7 - Reformulação do Instrumento da Pesquisa

Foi observado que o instrumento deveria passar por reformulação para se adequar melhor à proposta da presente pesquisa. Dessa forma, algumas questões foram retiradas, outras adicionadas, algumas tiveram suas escalas de mensuração mudadas e outras sua forma, pois geraram alguma ambiguidade para o grupo pesquisado.

As perguntas sobre idade, tempo de trabalho e renda deixaram de ter faixas para mensurá-las sendo substituídas por valores nominais, pois é mais interessante possibilitar um dado importante, como a média. Na questão sobre o rendimento do mototaxista estar ligado ao número de corridas, a resposta foi “Sim” em todos os casos, não apresentando variabilidade, ou seja, é uma pergunta na qual já se sabe a resposta, por isso, foi retirada.

Ainda em relação às alterações do instrumento, na questão sobre a quantidade de quilômetros que os mototaxistas rodam em um dia de trabalho, foi necessário incluir mais duas faixas, pois a quantidade de quilômetros que eles rodam é muito superior ao que

estava anteriormente no questionário. As perguntas: se eles conhecem o sindicato dos mototaxistas (Sindmototáxi), se sofreram algum acidente carregando cliente foram incluídas.

Por fim, as últimas alterações realizadas se referiam à forma. Por exemplo, a questão 29 fazia o seguinte questionamento: “O passageiro influencia na forma como você pilota?” Essa formulação causou uma ambiguidade de interpretação, uma vez que alguns responderam que sim, pois uma pessoa que não sabia se portar na motocicleta fazia com que tivessem que fazer mais força para fazer uma curva, por exemplo. Mas, o objetivo da pergunta é saber se a influência ocorre no sentido de querer que o mototaxista pilote com maior ou menor velocidade, segundo o interesse do cliente.

Por isso, a questão foi reformulada da seguinte forma, para obter o que se pretendia: “O passageiro pede para você pilotar mais rápido ou mais devagar?”. Assim, a ambiguidade foi eliminada o que possibilitou obter a resposta desejada.

3.8 - Considerações finais do pré-teste

O pré-teste realizado foi satisfatório, pois possibilitou que o instrumento de coleta de dados fosse reformulado adequando-se melhor ao propósito da pesquisa. O instrumento antes do pré-teste apresentava: questões com duplo entendimento, questões desnecessárias e questões que precisavam ser incluídas. Conforme Marconi & Lakatos (2009, p.133) “a pesquisa-piloto evidenciará: ambiguidade das questões, existência de perguntas supérfluas, adequação ou não da ordem de apresentação das questões, se são muito numerosas ou, ao contrário, necessitam ser complementadas”.

Após a realização do pré-teste, o resultado da aplicação foi discutido questão por questão e, quando necessária, a devida correção foi aplicada. Com isso, o instrumento foi validado, chegando ao seu formato definitivo que deu curso à realização do campo.

Marconi & Lakatos (2009, p.133) afirmam, ainda, que “uma vez constadas as falhas, reformula-se o instrumento, conservando, modificando, ampliando, desdobrando ou alterando itens; explicitando melhor algumas questões ou modificando a redação de outras”.

Depois de realizado o pré-teste e o questionário ter sido reformulado e validado, foi o momento de aplicá-lo com os participantes da amostra. Assim, os questionários foram aplicados diretamente pelo pesquisador, com o auxílio de quatro entrevistadores que passaram por um treinamento prévio. Os entrevistados não tiveram acesso ao instrumento e as entrevistas ocorreram nos pontos de mototáxi. Foi sorteada, ainda, uma lista de substituição para as possíveis perdas na aplicação dos questionários.

A aplicação dos questionários fechados foi a realização de mais uma etapa da metodologia quantitativa. Após a aplicação, seguiram-se as etapas subsequentes do tratamento das informações obtidas em campo junto aos mototaxistas do Distrito Federal.

Pelos motivos apresentados, prezou-se pela clareza, objetividade e concisão do instrumento para que este se ativesse aos questionamentos fundamentais da pesquisa.

3.9 - Organização e interpretação dos dados coletados

Nessa etapa, os dados quantitativos foram tabulados no *software SPSS* possibilitando a geração de tabelas e gráficos que auxiliaram na interpretação do objeto de estudo da presente tese. Essa parte da pesquisa permitiu a organização dos dados deixando em evidência qual foi a resposta do campo para a pergunta central da tese.

Após a tabulação dos dados, o *software* gerou as tabelas e os gráficos que contribuíram para o processo de análise, assim sendo, possibilitou entender melhor os aspectos fundamentais da profissão de mototaxista. Assim, foi possível fazer as inferências para o desenvolvimento da tese.

3.10 - Definição da amostra

Definir a amostra de um grupo de trabalhadores tão fluido, no sentido de uma transitoriedade de atuação profissional, apresentou um certo grau de complexidade. A rotatividade desses trabalhadores no ponto de mototáxi é alta. O maior problema encontrado foi obter uma listagem confiável que tivesse o cadastro desses trabalhadores. Os órgãos oficiais não possuem informações da categoria, pois ainda está em situação irregular, situação corroborada com a não existência de controle e fiscalização do Estado.

Nesse sentido, a única instituição que possui uma sistematização dessas informações é o Sindmototáxi/DF.

O Sindmototáxi/DF forneceu uma lista com todos os mototaxistas registrados, por ele, no DF. A referida lista possuía um quantitativo pouco superior a 1.000 mototaxistas, no entanto, muitos não haviam feito atualização de informações no sindicato por um período superior há dois anos, alguns haviam falecido, outros deixado a profissão e uma parte atuava nas cidades do entorno do Distrito Federal. Assim, todos esses casos foram excluídos do universo de pesquisa.

A limpeza do banco de dados possibilitou maior precisão e efetividade no universo da amostra, impactando, assim, em uma maior qualidade da pesquisa, além de otimizar a sua realização. Dessa forma, o universo amostral ficou com um total de 645 mototaxistas que trabalham no Distrito Federal.

A presente tese partiu do cadastro do Sindmototáxi/DF e considera como unidade amostral cada mototaxista. Este trabalho não tem a pretensão de apresentar uma representatividade estatística por cidade satélite, mas sim, para todo o Distrito Federal. Cabe ressaltar, nesse sentido, que algumas cidades apresentaram um número de

mototaxistas diferenciados em relação a outras, ou seja, em algumas cidades o número é bem superior a outras.

O cadastro mostrou, ainda, que a atividade de mototáxi está ocorrendo em dezenove cidades, sendo elas: Brazlândia, Ceilândia, Estrutural, Gama, Guará, Lago Sul, Núcleo Bandeirante, Paranoá, Park Way, Planaltina (DF), Plano Piloto⁵, Recanto das Emas, São Sebastião, Samambaia, Santa Maria, Sobradinho, Taguatinga, Varjão e Vicente Pires.

Para o cálculo da amostra, foram utilizadas as equações 1.1 e 1.2, conforme Barbeta (2001), e foi obtida uma amostra de 86,57 entrevistas de um universo de 645 mototaxistas, porém, como não pode haver número fracionário arredondou-se a amostra para 87 entrevistas. Por sua vez, o erro amostral ficou em 10% e a confiança em 90%. A diferença entre o número da amostra (87) e o quantitativo total (645) foi de 558 mototaxistas. Esse número compôs a lista de substituição. Assim, esta lista teve mais de seis vezes o tamanho da amostra.

Onde: n = amostra

$$n = \frac{N \times n_0}{N + n_0} \quad (4.1)$$

N = população

n_0 = amostra inicial

E = erro amostral

$$n_0 = \frac{1}{E^2} \quad (4.2)$$

Dessa forma, deveriam ser aplicados os 87 questionários em doze Regiões Administrativas (RA's) do Distrito Federal. As RA's de Brazlândia 1 (1,14%), Guará 1 (1,14%) e o Núcleo Bandeirante 1 (1,14%) apresentaram a menor quantidade de questionários aplicados, enquanto São Sebastião 30 (34,48%), Planaltina/DF 19 (21,83%) e

⁵ Devido à dinâmica do trabalho de mototáxi, quando a pesquisa foi realizada, já não havia mais a oferta de mototáxi no Plano Piloto. A informação obtida foi que na Rodoviária do Plano Piloto um rapaz oferecia o serviço, mas que este parou de trabalhar no local.

Sobradinho 10 (11,49%) possuem a maior quantidade de questionários aplicados, conforme a tabela 6. A quantidade de questionários aplicada por RA tem relação direta com a quantidade de mototaxistas que possui a localidade.

Tabela 5. Distribuição dos questionários aplicados por Região Administrativa

REGIÃO ADMINISTRATIVA	QUESTIONÁRIOS	
Brazlândia	1	1,1%
Ceilândia	6	6,9%
Estrutural	2	2,3%
Guará	1	1,1%
Núcleo Bandeirante	1	1,1%
Park Way	3	3,4%
Planaltina/DF	19	21,8%
São Sebastião	30	34,5%
Santa Maria	1	1,1%
Sobradinho	10	11,5%
Varjão	6	6,9%
Vicente Pires	7	8,0%
TOTAL	87	100,0%

Fonte: Própria pesquisa

Importante ressaltar que a amostra foi sorteada no *software* SPSS mantendo a premissa da aleatoriedade. Assim, todos os mototaxistas selecionados na amostra tiveram a mesma probabilidade de serem sorteados.

3.11 - Metodologia Qualitativa

A metodologia quantitativa tem na representatividade e nos cálculos estatísticos a sua validação. Em contrapartida, a metodologia qualitativa não busca quantificar, mas

através dessa quantificação trazer respostas para os problemas de pesquisa. A metodologia qualitativa, em suas várias técnicas, busca um dado falado ou a prática observada. O discurso passa a ser a fonte das informações.

Dentre as várias técnicas de pesquisa, tem-se a observação, a observação participante, a etnografia, as entrevistas individuais, semiestruturadas, grupos focais dentre muitas outras. Nas palavras de Demo (1995), o dado qualitativo é um dado construído pelo diálogo, com a possibilidade de ser falseável, por isso, científico.

Assim, essa pesquisa utilizou, como técnicas de pesquisa qualitativa, a entrevista semiestruturada e a observação participante. Em relação à entrevista, foi realizada a análise de conteúdo. Conforme Quivy e Campenhoudt (2013),

a análise de incide sobre mensagens tão variadas como obras literárias, artigos de jornais, documentos oficiais, programas audiovisuais, declarações políticas, actas de reuniões ou relatórios de entrevistas pouco diretivas. A escolha dos termos utilizados pelo locutor, a sua frequência e o seu modo de disposição, a construção do ‘discurso’ e o seu desenvolvimento são fontes de informações a partir das quais o investigador tenta construir um conhecimento. (QUIVY e CAMPENHOUDT 2013, p. 226).

Por sua vez, a observação participante consistiu em o presente pesquisador obter a habilitação do tipo “A”, com a finalidade de ser um motociclista profissional. Para tanto, fez todo o processo, desde as provas psicotécnicas na autoescola, as aulas práticas de motocicleta e a prova realizada pelo DETRAN/DF. Após esses trâmites, recebeu a habilitação com a inscrição “exerce atividade remunerada”. Até o momento, não poderia exercer a atividade de mototaxista uma vez que o curso específico para conceder a licença para o trabalhador não é lhe oferecido, conforme estabelece a lei.

Para Becker (1999),

o observador participante coleta dados através de sua participação na vida cotidiana do grupo ou organização que estuda. Ele observa as pessoas que está estudando para ver as situações com que se deparam normalmente e como se comportam diante delas. Entabula conversação com alguns ou com todos os participantes desta situação e descobre as interpretações que eles têm sobre os acontecimentos que observou. (Becker, 1999, p. 47).

O período de obtenção da CNH permitiu ao pesquisador conversar com os instrutores, funcionários da autoescola e os técnicos avaliadores do DETRAN/DF e, principalmente, observar o comportamento de muitos trabalhadores que buscavam a habilitação para trabalhar como mototaxistas. Essa parte da pesquisa foi responsável pela obtenção de muitas informações importantes para o desenvolvimento da presente tese, como poderá ser visto no capítulo dos resultados.

3.12 - Entrevista semiestruturada

Foram entrevistados doze instrutores que ministram as aulas práticas de pilotagem para os novos motociclistas. As mencionadas entrevistas foram semiestruturadas e ocorreram durante o período de aulas dos candidatos, estas foram de extrema importância para se entender o início de todo o processo de obtenção da habilitação do tipo “A”.

Os instrutores são os profissionais que vão formar os motociclistas profissionais e saber o que aqueles pensam do processo de formação desses futuros trabalhadores é um fator importante para entender se o curso será suficiente para que estes exerçam plenamente a atividade escolhida.

Para Gil (2012), entrevista é

a técnica em que o investigador se apresenta frente ao investigado e lhe formula perguntas, com o objetivo de obtenção dos dados que interessam à investigação. A entrevista é, portanto, uma forma de interação social. Mais especificamente, é

uma forma de diálogo assimétrico, em que uma das partes busca coletar dados e a outra e a outra se apresenta como fonte de informação. (GIL, 2012, p. 109).

As entrevistas semiestruturadas possuíam um roteiro de perguntas que não eram fixos, ou seja, segundo a dinâmica da entrevista, algumas poderiam ser excluídas ou mesmo ser formuladas no momento da entrevista, conforme o entrevistado oferecesse um tema ou questão que fosse importante para ser explorada pelo pesquisador.

Para Manzini (1990/1991), a entrevista semiestruturada está diretamente ligada ao assunto sobre o qual é desenvolvido um roteiro com as principais perguntas, complementadas por outras questões relacionadas com o momento da entrevista. Para Manzini, esse tipo de entrevista permite o surgimento de informações de forma mais livre e as respostas não estão condicionadas a uma padronização de alternativas.

As entrevistas semiestruturadas consistiram em uma espécie de entrevista na qual os instrutores de motoescola foram convidados a falar, de maneira franca, sobre os aspectos mais importantes da formação de motociclistas profissionais. Os roteiros de entrevistas, por não serem rígidos, permitiam ao entrevistador utilizar aspectos levantados pelos entrevistados que foram muito relevantes para o entendimento do objeto de pesquisa.

As entrevistas foram gravadas, com autorização de todos os participantes, e, *a posteriori*, foram transcritas e os trechos foram utilizados para compor o corpo da tese. Foram analisadas e mostraram de forma representativa a fala do grupo pesquisado. A análise de conteúdo foi a técnica utilizada e a utilização do *wordle* gerou a nuvem de palavras que serão analisadas no capítulo 7 desta tese.

Utilizando-se de alguns passos básicos para a análise dos dados qualitativos tem-se:

1. Leitura das transcrições;
2. Codificação do material;
3. Organização dos temas;
4. Construção de redes temáticas;
5. Descrição e exploração das redes temáticas;
6. Sumário dos temas;
7. Interpretação dos padrões encontrados.

O resultado de uma avaliação qualitativa, ainda que não exclusivo, é o **depoimento, o testemunho, a proposta**, conforme (Demo, 1995). Dessa forma, foram utilizados os trechos das entrevistas para uma análise das informações e para complementar os dados quantitativos, uma vez que as técnicas não são excludentes, podendo mesmo ser complementares.

3.13 - A observação participante

A observação, como técnica científica de pesquisa, teve sua origem nas Ciências da Natureza da qual as Ciências Sociais fizeram um empréstimo. Segundo Vislick Young (1966, p.127), “a observação é geralmente o primeiro passo na pesquisa de campo” e “pode ser utilizada no estudo da conduta coletiva e das situações sociais complexas, no estudo separado das partes que compõe uma totalidade, ou no estudo simultâneo de uma totalidade e das partes que a compõe”.

William Halse Rivers (1932) faz uma relação de várias descobertas nas Ciências da Natureza que foram e são satisfeitas através de experiências empíricas, pois necessitam das observações para formulação de leis gerais.

O autor é enfático ao dizer que as descobertas das Ciências Sociais devem acontecer pela observação das culturas. Essa observação foi aplicada por Rivers (1932), através de uma pesquisa de campo de pequena duração com o máximo de coleta de dados, principalmente genealógicos, dos nativos, ou seja, não havia tempo para o pesquisador se aprofundar na cultura nativa. Dessa maneira, pode-se fazer uma análise da cultura em sua forma viva.

A observação participante consiste no fato do pesquisador tomar parte no grupo estudado com o objetivo de observar os fenômenos sociais. As condições sob as quais se realizam as observações e o tipo de material (para pesquisa) ficam submetidos ao

juízo científico do observador. Por isso, Malinowski (1976) considera de extrema relevância, para o leitor, que as condições de estudo observáveis sejam possíveis de serem discernidas entre o que é retirado, a partir dos estudos da pesquisa, e o que são generalizações feitas pelo autor. Em relação aos instrumentos utilizados pelo autor, o mais importante deles é o caderno de anotações, tendo muito cuidado para se anotar e diferenciar o fenômeno social em si e as interpretações desse mesmo fenômeno.

A observação participante, como qualquer outra técnica científica, apresenta vantagens e desvantagens. Suas vantagens são permitir a observação do comportamento natural dos nativos, independente da vontade deste em colaborar com informações, o que possibilita uma maior profundidade da pesquisa e permite uma grande compreensão dos fatos em seu termo de referência. Já as desvantagens são: a busca pela espontaneidade do nativo pode onerar gastos se prolongada, o tempo para o acontecimento do fenômeno pode ser excessivamente longo, o observador pode se identificar muito com o grupo observado, podendo deixar de ser objetivo e até pode perder o discernimento do que é relevante ou não para sua pesquisa.

A observação participante foi uma evolução metodológica para a observação dos fenômenos de uma maneira mais pura, sem comentadores ou análises vestigiais e representou uma ruptura com a antropologia de gabinete (Mc Grane, Morgan, Fraser, Taylor), iniciada pelos culturalistas (Boas, Mead, Benedict, Linton), e cujo delineamento foi instituído por: Rivers, Malinowski e Radcliffe Brown.

Para Malinowski (1976), depois de estar integrado, convivendo e partilhando da vida nativa, existem três objetivos fundamentais bem claros e definidos da pesquisa etnográfica:

- 1°. Domínio do esqueleto: regras, leis, normas, que regem e estruturam o funcionamento da vida coletiva e as relações entre os nativos.

- 2°. Domínio da carne e do sangue: domínio da conduta (este é, por sua vez, de extrema importância para o pesquisador, pois, ao lado da memória nativa, faz parte das fontes, são acessíveis, mas frequentemente, enganosas e complexas).
- 3°. Domínio do espírito: domínio da vida espiritual propriamente dita. Observar como essa área importante da vida dos nativos é desempenhada. (Esse terceiro aspecto em relação ao objeto de pesquisa dessa tese não foi abordado por não fazer parte do cerne da pesquisa).

Ao analisar os três objetivos fundamentais da pesquisa etnográfica, observa-se que existe uma necessidade essencial de se estabelecer um contorno de todos os fenômenos da sociedade nativa (noção de totalidade).

Para se alcançar esses três objetivos (domínios), Malinowski (1976) utiliza três metodologias principais: estar dentro da aldeia; ter conhecimento e princípios genuinamente científicos; e, também, empregar técnicas de coleta. Estar dentro da aldeia é a metodologia mais importante. Ter conhecimento e princípios genuinamente científicos é fundamental, pois diferencia o cientista do homem comum. E, por fim, as regras de coleta diferenciam o que tem relevância ou não para a pesquisa. Como o próprio Malinowski (1976) afirma sobre a metodologia utilizada:

só se pode obter êxito através da aplicação sistemática e paciente de algumas regras de bom senso assim como de princípios científicos bem conhecidos, e não pela descoberta de qualquer atalho maravilhoso que conduza ao resultado desejado, sem esforços e sem problemas. (MALINOWSKI, 1976, p. 149).

Para Flick (2007, p.152), a observação participante tem como característica os “aspectos principais do método consistirem no fato de o pesquisador mergulhar de cabeça

no campo, de ele observar a partir de uma perspectiva de membro, mas também, de influenciar o que é observado graças à sua participação”.

Flick (2004), deixa claro, ainda, que a observação participante tem dois pilares centrais. O primeiro é que o pesquisador deve cada vez mais atuar como participante para ganhar acesso ao campo e às próprias pessoas. Em um segundo momento, a observação deve, necessariamente, passar por um processo para tornar-se cada vez mais concreta e mais concentrada nas questões essenciais da pesquisa.

A inserção para se tornar um mototaxista profissional foi um diferencial da pesquisa. Fazer as aulas de pilotagem e conversar com os diferentes atores foi muito enriquecedor para adentrar no mundo do mototáxi. Em alguns momentos, mostrar a habilitação com a frase “exerce atividade remunerada” abriu o campo para a coleta de informações de diversas formas, desde as conversas informais até as entrevistas em profundidade.

Poder observar o andamento das aulas dos outros candidatos para obterem a CNH do tipo ‘A’ foi bem interessante. A dinâmica de ensino dos instrutores na relação candidato-instrutor e a percepção dos instrutores de que as aulas são insuficientes para formar um bom piloto só foi possível devido ao fato de estar em campo, olhando, conversando e anotando após cada dia de aula os acontecimentos mais importantes no caderno de notas que, *a posteriori*, foram tratados.

A observação participante permitiu, dentre outras situações, que o pesquisador sentisse a angústia de não se considerar devidamente orientado pelo instrutor e, principalmente, receio do temível dia da prova prática. Tais sentimentos são compartilhados tanto pelos motociclistas comuns como os que pretendiam se tornar profissionais e sobreviver das entregas e do mototáxi.

A observação participante também possibilitou que fossem obtidos dados visuais que foram utilizados no corpo da tese ao longo de seu desenvolvimento. As imagens traduzem de maneira mais aprofundada determinadas situações que superam o limite da palavra oral.

Flick (2004, p.171) considera que “os dados visuais vêm atravessando um período crescente de redescobrimto na pesquisa qualitativa. Os motivos para empregá-los, no lugar dos dados verbais ou somados a estes, são diversos”. Primeiro, existe um desejo, por parte do pesquisador, de ultrapassar os limites da palavra oral e do relato sobre as ações a favor da análise das próprias ações em sua ocorrência natural. Segundo, a vantagem proporcionada pelo fato de que algumas formas de observação se sobressaem apenas no campo em estudo. Por fim, possibilita adquirir conhecimento através da observação, participando e intervindo no campo, analisando, dessa forma, as consequências.

Dessa forma, várias técnicas de metodologia quantitativa e qualitativa foram combinadas para abordar o objeto de pesquisa, dentre as quais podem ser destacadas: amostragem para a aplicação dos questionários fechados, entrevistas informais para contribuir com a construção do questionário, entrevistas semiestruturadas, análise das entrevistas e observação participante. Assim, ambas metodologias foram utilizadas para abordar o problema de pesquisa trazendo uma perspectiva mais ampla do objeto estudado.

3.14 - Considerações finais sobre o capítulo

Buscou-se seguir, ao máximo, a metodologia proposta pela pesquisa para que esta pudesse ter representatividade e, principalmente, pudesse abordar o objeto de estudo da forma holística. Para tanto, foi utilizado o multimétodo que mescla tanto metodologias quantitativas como qualitativas para conseguir o máximo de informações.

Além da aplicação dos questionários com os mototaxistas, também foram realizadas conversas e entrevistas com os mesmos. Foi realizada, ainda, conversa informal com um lotero e uma cliente do serviço na Região Administrativa de Ceilândia. Tais informações contribuíram para entender mais a forma interna de funcionamento do serviço de mototáxi.

A etnografia foi muito importante para compreender, do ponto vista legal, como é o processo para se tornar uma mototaxista profissional. Assim, o pesquisador passou por todas as etapas necessárias à obtenção da CNH do tipo “A”, desde as aulas de motoescola até a aprovação no exame do DETRAN/DF. O pesquisador apenas não trabalhou efetivamente como mototaxista, devido aos inúmeros riscos relacionados à atividade.

Ressalta-se que as diferentes metodologias se complementam e não necessariamente se excluem, de forma que, é possível aliar os pontos fortes de cada uma para construir um modelo analítico mais completo que possibilite maior entendimento do objeto de estudo da presente tese. Assim, considera-se que a abordagem foi bem adequada ao que foi proposto como problema de pesquisa e aos objetivos.

CAPÍTULO 4 - CONDIÇÕES DE TRABALHO E ORGANIZAÇÃO DO MOTOTÁXI

4.1 - Motofretista (Motoboy) x Mototáxi

A atuação dos motociclistas profissionais se deve à facilidade de encontrar emprego nessa área e também à falta de barreiras à entrada. Assim, inúmeros trabalhadores buscam o sustento de suas famílias nesse tipo de atividade. Uma vez que se inicia o trabalho, esses profissionais se deparam com as dificuldades da profissão, dentre elas, a disputa com os automóveis pelo espaço no trânsito e, principalmente, o risco inerente de acidentes ao qual estão mais expostos devido à vulnerabilidade das motocicletas e, principalmente, à fragilidade do corpo humano.

O senso comum coloca praticamente todas as pessoas que utilizam a motocicleta em uma única grande categoria chamada de motoqueiro. No entanto, existe uma grande diferença entre os vários grupos de pessoas que utilizam a motocicleta. A diferença mais marcante reside na forma como a motocicleta é utilizada. Assim, inicialmente, pode-se separar os motociclistas profissionais dos motociclistas comuns.

Os motociclistas comuns são as pessoas que utilizam a motocicleta como veículos exclusivamente de passeio, ou seja, para fazer seus deslocamentos pela cidade não possuindo como objetivo uma remuneração. Por sua vez, os motociclistas profissionais, na grande maioria das vezes, fazem um determinado trajeto com o objetivo primordial de receber uma retribuição pecuniária pelo deslocamento prestado. Assim, é possível separar os motociclistas profissionais em duas categorias de trabalhadores: os motofretistas (motoboys) e os mototaxistas.

Os motofretistas transportam alimentos, remédios, documentos e pequenos objetos, enquanto os mototaxistas transportam pessoas, ou seja, a vida humana. Nesse sentido, esta é a maior diferença entre esses profissionais. O que é transportado tem influência direta na forma como o profissional vai se portar no trânsito. Os motofretistas, muitas vezes, possuem hora marcada para entregar um documento ou mesmo o alimento (geralmente *fast food*) que não pode chegar frio na mesa do cliente.

Assim, o motofretista tem que correr para cumprir um horário ou uma meta pré-estabelecida. Já o mototaxista vai depender da maneira como o passageiro pedirá que se comporte no trânsito, se com muito cuidado ou se o objetivo será chegar em algum local

com a maior brevidade possível. Então, o que determinará será a contratação de risco que o cliente está disposto a correr.

Mesmo que os mototaxistas respeitem a vontade do cliente em ir mais devagar durante o trajeto, na hora de voltar, estes podem ter a mesma pressa do motofretista em chegar no ponto o quanto antes para pegar o próximo passageiro. Nesse sentido, a remuneração de ambos profissionais está ligada diretamente à produção. Quanto maior for o número de entregas maior remuneração no final do mês para os motofretistas, assim como para os mototaxistas, quanto maior o número de corridas maior será o rendimento.

Uma característica que diferencia muito esses profissionais se refere às formas de contratação. De maneira geral, os motofretistas são contratados de três formas distintas: *freelancer*, terceirizado ou contratado. O *freelancer* é o profissional que não possui vínculo nenhum apenas recebe uma diária e é chamado quando há um pico de trabalho e os outros profissionais não estão conseguindo dar vazão à quantidade de entregas. O contratado é o motofretista que foi contratado diretamente por uma empresa e esse grupo é cada vez menor. Por último, os terceirizados são o maior grupos dos três. Uma empresa contrata os motofretistas e estes são designados para realizar entregas para uma rede de alimentos, rede de farmácias, escritórios, etc.

Em geral, o mototaxista é um profissional autônomo. Ele não tem vínculo trabalhista com empregador. Assim, ele é o seu próprio patrão e estipula a própria jornada de trabalho. Seus horários de entrada e saída são determinados pela própria vontade e, principalmente, pelo movimento da praça. É comum muitos afirmarem que, enquanto o movimento estiver forte, vão trabalhando e, em momentos de menor movimento, ou especificamente quando está chovendo forte existe maior tendência a parar.

Como observado, as formas de contratação e a atribuição que é dada ao motociclista profissional têm um impacto direto na maneira como eles vão se portar no trânsito. (Diniz, 2003; Matos, 2008). As relações de trabalho, de certa forma, contribuem para que esses profissionais realizem o maior número de deslocamentos possível em uma jornada de trabalho, seja para receber mais comissão por entrega realizada seja para receber por mais corridas realizadas.

Uma outra característica comum a ambos profissionais é a longa jornada de trabalho. Os motofretistas possuem menor controle que os mototaxistas sobre ela, no entanto, esses profissionais não deixam de mencionar, em seus discursos, que a jornada é

muito longa e que é preciso ser assim para conseguirem mais dinheiro para proverem suas famílias com o suficiente para a sobrevivência. O cansaço que sentem após o trabalho pode ter consequências imprevisíveis, como, por exemplo, a ocorrência de acidentes no trajeto de volta para casa devido à diminuição da atenção.

As relações de trabalho típicas dos motociclistas profissionais estão dentro de uma nova organização do capitalismo que se acentuou no início do Século XXI e que teve reflexos direto no mundo do trabalho. (Antunes, 2006). Deixar os trabalhadores em situação de vulnerabilidade era uma forma com que o sistema capitalista, em escala global, vinha desenhando novas modalidades de trabalho (o trabalho precário). Se difundiu, à partir desse momento, formas distintas de ‘empresa enxuta’, ‘empreendedorismo’, ‘cooperativismo’, ‘trabalho voluntário’ etc., dentre as mais diferentes maneiras de trabalho precarizado. (Idem).

A mesma precarização podia ser analisada quando se observavam as diferentes modalidades de “flexibilização” do trabalho, que, inevitavelmente, acabavam trazendo, de forma mascarada, diferentes formas de precarização. Para Vasapollo (2005) apud Antunes (2006), a nova condição do trabalho está subtraíndo direitos e garantias sociais. Havia forte tendência de se converter tudo em precariedade, sem nenhuma/poucas garantias ou continuidade: o trabalhador precarizado se encontra em uma tênue fronteira entre ocupação e desocupação e também dentro de uma incerteza jurídica diante de suas garantias sociais: flexibilização, desregulação das relações de trabalho, ausência de direitos.

A flexibilização não era de forma alguma riqueza, mas contribui para gerar riqueza para o capital. A ausência de garantias aumentava mais essa debilidade. Nessa batalha, a força de trabalho é relegada a ficar sem cobertura, tanto em relação ao trabalho atual, que não possui garantias, quanto em relação ao próximo trabalho ou ao futuro, já que nos momentos de não ocupação não há quem ampare esse tipo de trabalhador, ainda mais se for autônomo e não tiver contribuído com a Previdência Social.

Observa-se que os motociclistas profissionais estão inseridos em uma forte lógica da precarização e flexibilização do mercado de trabalho. A vulnerabilidade a que esses profissionais estão submetidos é muito grande. A descontinuidade no mercado é uma das maiores características desses trabalhadores. A incerteza é uma condição que é enfrentada em todos os momentos. O profissional, que é contratado, sente os efeitos da flexibilização

e precarização de forma mais efetiva. As prerrogativas do capital estão postas sempre de maneira assimétrica em detrimento da saúde do profissional.

Por último, observa-se que os riscos de acidentes são inerentes a todos os participantes do trânsito com maior probabilidade para os motociclistas. No entanto, os motociclistas profissionais, segundo informação do sindicato, são as maiores vítimas da guerra do trânsito. Nesse sentido, os motociclistas profissionais, muitas vezes, temem o fato de poder sofrer algum acidente que os incapacite ou que os levem à óbito.

4.2 - O papel marginal do motociclista profissional

O motociclista profissional (mototaxista e motofretista) jamais perdeu a condição de marginal no trânsito. O termo marginal tem origem no latim *marginis*, tendo por acepção aquele que não ocupa uma posição de centralidade, no entanto, possui uma posição secundária na sociedade (nesse caso no trânsito).

Segundo Schmitt (1990) apud Kuyumjian (1996), marginalidade aqui é entendida como uma espécie de estatuto mais ou menos formal no seio da sociedade, traduzindo uma situação que, pelo menos na teoria, pode ter uma caráter transitório. Os critérios de utilidade dos benefícios sociais criados pela sociedade delineiam e definem a marginalidade no que tange os benefícios materiais destinados à coletividade.

Em cada período histórico, observa-se que alguns grupos marginais são integrados à sociedade, enquanto outros são deliberadamente lançados à marginalidade. O mototaxista aceitou as regras da modernidade, acompanhando, dessa forma, as imposições sociais e econômicas que o definiram como um profissional, assim, a marginalidade, no sentido profissional, é parcial. No entanto, o referido profissional é tratado como um marginal no trânsito e isso acaba se materializando pelo espaço que este ocupa nas vias: o espaço marginal do corredor.

Os marginais fogem das estruturas de integração social, como: profissionais do sexo, bandidos, pedintes, loucos, vagabundos e também alguns grupos de profissionais. Com o passar do tempo, alguns foram parcialmente integrados ao tecido social por realizarem pequenas atividades que tinham alguma importância social. No entanto, outros foram decididamente jogados à exclusão. (Kuyumjian, 1996).

Segundo Quijano (1998, p.1), duas vertentes se originaram para interpretar o fenômeno. A primeira de José Nun, que assevera que a mão de obra excedente pode ser considerada uma “masa marginal”, sem funções ou mais apropriadamente disfunções

referentes ao capital; a proposta de Aníbal Quijano, é que essa mão de obra excendente possui uma tendência de formar um “polo marginal” na economia: uma espécie de conjunto de ocupações estabelecidas que giram em torno da utilizações de recursos provenientes dos resíduos de produção, que acabam se estruturando como relações sociais de modo precário e instável; que geram ingressos reduzidos, de forma instável e de incompleta configuração sobre o “salário” ou o próprio “lucro”; produção de bens e/ou serviços realizados pela mencionada população de trabalhadores marginalizados.

No entanto, a marginalidade não foi transitória quando se refere a questões sociais bem como a própria participação desse profissional do trânsito. O mototaxista aceitou entrar na ótica capitalista e, assim, foi somado ao contingente de mão-de-obra de reserva, o que acentuou sua condição de marginalizado.

Um tipo de marginalidade em que se pode tipificar o mototaxista corresponde à transgressão, pois esses trabalhadores em seu *modus operandi*, muitas vezes, se veem em situações em que transgredir as normas de trânsito é a solução para conseguir alcançar um objetivo como chegar, o quanto antes, em uma localidade para buscar um cliente.

Segundo Kuymjian (1996), um outro tipo de marginalidade corresponderia aos transgressores e aos não-integrados pela lógica do trabalho, seja porque não trabalham ou porque trabalham em atividade não-valorizada, embora seja necessária à sociedade. Schmitt (1990) assevera que,

tanto na sociedade como no livro, a margem é vazia e a figura imprevista do marginal que nela vem inscrever-se, na maior parte dos casos, prestes a dissolver-se em um lado ou cair no outro, porque desafia os marcos preestabelecidos da razão social. (SCHIMITT, 1990, p.286).

Importante ressaltar que, a assimilação não representa, de forma alguma, a passagem para uma posição de centralidade, mas serve, em primeira instância, para que se mantenham funcionando atividades importantes e sem prestígio social, como, por exemplo: trabalhadores domésticos, garis e os motociclistas profissionais (mototáxi e mofrete).

A tendência das sociedades modernas é de ser cada vez mais excludente, deixando à margem os que não forem visivelmente úteis. O deslocamento marcado pela rejeição e pela necessidade de isolar, intensifica a marginalidade. Vai sistematicamente transformando o marginal em excluído.

Diferentemente dos países desenvolvidos, a exclusão no Brasil não é resultado do aumento crescente do número de desempregados e a perda do *status* desse grupo de trabalhadores (Bouguet e Nogueira, 1994). A exclusão significa uma dificuldade enorme de acesso à escola principalmente o ensino médio e superior e ao sistema de bens e consumo. Os indivíduos nos países em desenvolvimento não são excluídos do quadro social, como se um dia tivessem pertencido a ele, na realidade, um determinado grupo de trabalhadores nunca foi plenamente absorvido. Assim, a exclusão é a continuidade de um processo histórico que advém da falta de educação formal e não decorre de crises recentes como é o caso europeu. (Kuyumjian, 1996).

Essa situação acaba sendo responsável por contribuir com uma sociedade paralela à instituída, principalmente no mercado de trabalho, a dos excluídos, com maneiras singulares de socialização. Espaço no qual ocorrem novas relações, novos conhecimentos e se organiza uma cultura própria.

O mundo do mototáxi é fluido e se incorpora, em determinados momentos, ao motofrete. Existe, no entanto, uma espécie de estatuto de funcionamento em que se organizam. A fala do grupo traz, em sua essência, expressões que descrevem situações de dificuldade, de risco, de medo e de prazer às quais estão inseridos cotidianamente em sua atividade.

A fluidez da profissão também é marcada pela mobilidade. Em algum momento, pode-se trabalhar em um ponto, mas em outro pode-se sair e buscar outro ponto que seja mais movimentado. Também os signos do mundo moderno estão presentes na constituição do grupo, como o aparelho celular. Todos possuem um, afinal, ele também pode ser considerado um instrumento de trabalho.

Ainda como resultado dessa marginalização, tem-se que esta se materializa no próprio local que é ocupado no trânsito pelo motociclista profissional que é o corredor. Assim, como o papel que é atribuído a este profissional é secundário, também utiliza um espaço marginal nas vias públicas das cidades.

Assim, o motociclista profissional é empurrado para ocupar esse local em um primeiro momento, pela própria pressa na qual está inserida a organização de seu trabalho e, em segundo plano, pelo motorista. Não foram poucos os relatos de motociclistas profissionais dizendo que, quando estavam ocupando uma faixa, era comum os motoristas

não respeitarem um espaço mínimo de segurança fazendo com que eles fossem para o corredor por acharem mais seguro.

DaMatta (2010) assevera que os comportamentos mais mencionados como hábitos dos motoristas são ultrapassagens perigosas, andar pelos corredores (no caso de motociclistas, mais especificamente), parar nas calçadas, ter pressa, não ter atenção, avançar sinal e cortar pelo lado direito.

Nesse sentido, observa-se que o mototaxista está em uma situação de marginalização e que, dificilmente, sua condição mudará no processo de produção e reprodução capitalista. A sua atuação na parte marginal da via (o corredor) é bastante simbólica em relação a sua prática e *modus operandi*.

4.3 - Organização do trabalho de mototáxi

Abordou-se nos tópicos anteriores a estrutura do trânsito, seus componentes, a profissão de mototaxista e o mercado de trabalho em que este está inserido. Foram observadas as dificuldades inerentes a esse ramo de atuaçãoe, diante disso, é possível, então, fazer uma análise desse grupo sob a perspectiva da realidade social a qual está inserido.

A vida cotidiana para esses trabalhadores se apresenta sobre duas rodas, avenidas, automóveis e corredores. O homem vestido de máquina nos mostra uma faceta de sua simbiose no mundo atual, o qual está cada vez mais rápido e em constante mudança. O homem-máquina fica, muitas vezes, entre doze e quinze horas do dia em sua jornada. Nesse sentido, pode-se dizer que a vida dos mototaxistas é o trânsito.

O cotidiano dos mototaxistas pode ser considerado extenuante. Para muitos, há um nível alto de risco, tanto pela possibilidade de acidentes quanto pela de assaltos. No entanto, para eles, todo o conjunto da atividade possui uma subjetividade dotada de razão. Se não fosse a determinação desse sentido racionalizado, os mototaxistas não se colocariam nessa situação de exposição a perigos constantes e sistemáticos.

O conflito por espaço nas vias é explicitado por muitos como um dos fatores mais estressantes na jornada de trabalho. O automóvel busca sempre impor sua supremacia e seu interesse na utilização das vias. Em contrapartida, os motociclistas buscam seus espaços,

suas rotas e as brechas, como a utilização do corredor. Para Cássio⁶, “a moto sem o corredor é melhor não existir. Ele é que faz a gente chegar”. Em um trânsito civilizado, a noção que impera é a de que o mais forte deve cuidar do mais fraco. O que, infelizmente, não ocorre no trânsito de Brasília, como mostram os dados estatísticos do DETRAN/DF. Vasconcellos (1998) demonstra claramente a interligação da sociedade, o ambiente e o trânsito quando nos diz:

O trânsito não é só uma questão técnica, é também uma questão social e política, pois representa o movimento das pessoas no espaço urbano, numa sociedade capitalista de complexidade crescente (no nosso caso). Esse movimento geral, na verdade a soma de milhares ou milhões de movimentos individuais, realiza-se num espaço que tem de ser dividido entre as pessoas e os veículos, fazendo do trânsito uma disputa pelo espaço. (VASCONCELLOS, 1998, p. 23)

As vias são, muitas vezes, “palcos” de conflito entre os motociclistas profissionais e os motoristas de automóveis (importante deixar claro que o conflito tem uma base física, dessa forma, fica evidenciado que na disputa existente pelo espaço os múltiplos interesses se apresentam), o individualismo e a vontade de ter suas necessidades atendidas, conforme considerem satisfatório, fazem com que o outro, muitas vezes, seja colocado em segundo plano ou até mesmo nem seja considerado.

Os mototaxistas dizem que evitam cometer imprudências no trânsito quando o passageiro pede para ir devagar e ter o maior cuidado possível. Nesse sentido, a interação face a face norteia a atuação do mototaxista. A rapidez nas corridas vai depender do passageiro e, conseqüentemente, o risco a que estarão submetidos. “As mulheres, em geral, pedem para andar mais devagar. Quando elas acham que está rápido demais reclamam e eu tiro o pé. Tenho que agradar o meu freguês” (Paulinho).

No entanto, existem casos de pessoas que estão com muita pressa e não querem perder ou chegar atrasado em um compromisso e pedem para o mototaxista correr bastante. “Já teve uma vez que uma moça disse, moço vai só pelo corredor e pé na tábua. Então eu sentei o pé e ela não se atrasou, mas eu tive que costurar e passar sinal fechado” (Emerson).

Fica evidenciado que o cliente, na interação face a face, orienta como quer que a moto seja pilotada, primando pela segurança ou pela rapidez. Neste relato, fica nítido o

⁶ Todos os nomes dos mototaxistas foram trocados para manter o sigilo das identidades dos entrevistados como praxe nas pesquisas sociais. Também se informa aos leitores que, ao longo da tese, serão utilizados trechos das entrevistas realizadas durante o campo de pesquisa.

desrespeito às leis de trânsito, o que gera uma exposição maior aos riscos de acidentes. O entrevistado Emerson mencionou que, em alguns casos, quando ele coloca a dificuldade de se fazer um determinado deslocamento em um curto período, algumas pessoas fazem cara feia. Dessa forma, interpreta a maneira como as pessoas entenderam o que ele quis passar e reage conforme é mais interessante para não perder o freguês. Portanto, o medo de perder o freguês controla o comportamento de respeitar ou não as regras.

A linguagem é uma das formas que estes profissionais conseguem reproduzir as situações que ocorrem no momento da interação entre os indivíduos. A sua compreensão é essencial para entender a realidade. No trânsito, a linguagem existente envolve a buzina, a luz e os sinais de trânsito. Esses sinais são fundamentais para o entendimento das vontades e das ações que serão executadas pelos atores. Como o outro está materializado e mediado pelo corpo, não pode esconder as interpretações, os gestos e suas reações, principalmente no momento da interação.

A linguagem simbólica é capaz de transcender a realidade. Por isso, é um de seus componentes essenciais. O universo simbólico é um nível de legitimação, em que os processos simbólicos mostram realidades diferentes das que compõem a experiência da vida cotidiana, os referidos processos são produtos sociais e possuem um processo histórico.

Os conceitos sociológicos apresentados por Berger e Luckmann (1985), como interação face a face, o 'aqui e agora', os sistemas de sinais etc. resultam na demonstração de nossa construção da realidade. Logo, devemos entender o mundo como tendo múltiplas realidades. Porém, dentro dessas realidades, a mais importante é aquela da vida cotidiana e essa é a predominante.

Os entrevistados afirmam que os mototaxistas em Brasília têm uma remuneração diretamente condicionada ao número de corridas realizadas no dia, na semana e no mês. Quando um dia tem um número muito grande de corridas pode equilibrar com um dia em que o movimento foi muito fraco. Dessa forma, a quantidade de corrida média faz com que busquem ficar menos tempo no ponto para conseguirem um valor maior para a manutenção de suas despesas pessoais e familiares. “Tem dia que não dá quase nada, mas tem que dia que não paro no ponto. Quando é assim, eu tento aproveitar o máximo. Não sei como vai ser amanhã” (Danilo).

Dentro dessa perspectiva da realidade cotidiana, estão os determinantes não controláveis, como: roubo da moto, pneu furado, chuva. Um pneu furado gera um prejuízo. “quando fico parado posso perder algum cliente” (Alex). A perda da moto em um acidente ou por roubo pode significar a perda do ganha pão. “Sem essa moto velha meus filhos passarão fome. Não imagino minha vida sem ela” (Danilo).

O roubo de motos populares até 150cc tem se tornado cada vez mais comum devido à fácil evasão do local do assalto e pela comercialização das peças posteriormente. Para os motociclistas profissionais, é um enorme problema devido ao fato de que raramente algum deles paga seguro, pelo preço elevado que este possui. Nesse sentido, todos os profissionais entrevistados não pagavam seguro.

A chuva é outro determinante incontrolável que atrapalha muito os mototaxistas. “A maioria das pessoas não gosta de andar de moto quando chove. Aí a gente tem que, muitas vezes, ficar parado no ponto esperando, esperando e nada até a chuva passar” (Alex). De maneira geral, as pessoas consideram andar de motocicleta na chuva mais perigoso, devido à pista ficar molhada e diminuir a aderência dos pneus. Além disso, os buracos que seriam visíveis, na chuva, deixam de ser, e tem o fato que o mototaxista vai se molhar todo.

O conhecimento que dirige a conduta do mototaxista é ensinado pelos mais velhos aos mais novos para que estes consigam realizar seus trajetos em menos tempo. As experiências envolvem andar no corredor, zigue-zague, avançar sinal vermelho, trafegar em local proibido (calçadas, áreas verdes), saber passar pelos ‘pardais’ sem levar multa. Nesse sentido, observa-se a internalização do *modus operandi* do grupo. Como é possível passar pelo “pardal” sem ser multado? “É simples é só passar perto do meio fio que não tem como pegar” (Emerson).

A subsistência, muitas vezes, justifica o risco de acidentes (“aqui e agora”). As relações face a face influenciam diretamente o comportamento do mototaxista no trânsito. Por mais que os gestores do trânsito fechem os seus olhos ou demorem para entender o fenômeno do mototáxi, estes profissionais estão ganhando cada vez mais espaço na vida urbana e se são vistos como problemas para uns, para outros, são vistos como solução. Eles estão sendo integrados pela periferia que, durante muito tempo, tem sido excluída de uma política de mobilidade adequada, segundo os entrevistados.

4.4 - Condições de trabalho

Segundo Marx (2002), os elementos que compõem o processo de trabalho são: a atividade adequada a um fim, isto é, o **próprio trabalho**; a matéria a que se aplica o trabalho, o **objeto de trabalho**; os meios de trabalho e o **instrumental de trabalho**. Pode ser feito um paralelo com o serviço prestado pelo mototáxi: o trabalho em si seria a corrida realizada.

No capitalismo, as relações sociais de emprego se caracterizam pelo assalariamento, ou, segundo o Marxismo, pela exploração do homem pelo capital com o intuito do lucro e, conseqüentemente, da acumulação. Os interesses contraditórios das relações capitalistas baseiam-se nas relações de cooperação e conflito no processo de trabalho engendrando um equilíbrio instável.

A utilização da força de trabalho é o próprio trabalho. O comprador da força de trabalho consome-a fazendo o vendedor dela trabalhar. Este, ao trabalhar, torna-se realmente no que era antes apenas potencialmente força de trabalho em ação, trabalhador. (Marx, 2002, p. 75).

Dessa forma, pode-se dizer que o caráter de conflito das relações de trabalho entre o mototaxista e um empregador é praticamente inexistente, uma vez que trabalham de forma autônoma e não se verifica uma busca por obter o máximo da força de trabalho sem elevar custos. Em contrapartida, o trabalhador se coloca à intensificação do seu esforço, além do mínimo necessário, para obter maiores rendimentos ao final do mês. Essa situação tende a ser transformada com a iminente regulamentação da categoria.

O serviço oferecido pelos operadores foi recentemente reconhecido pelos órgãos oficiais. Embora esse serviço seja conceituado como informal, existe uma forma de atuação por parte dos operadores que prestam esse serviço, sobretudo, na maneira de como se organizam.

Podemos considerar, mesmo que de maneira restrita, o transporte informal como composto de um sistema de organização simples, sendo necessário a motocicleta, o ponto, um meio de comunicação com o cliente e o mototaxista. Essas são as condições necessárias para a prestação do serviço.

Geralmente, trata-se de organizações pequenas e, às vezes, até familiares. Os mototaxistas são os proprietários⁷ das motocicletas em que trabalham. O fato de trabalharem em família apresenta vantagens na hora de se organizarem, como, por exemplo: a rapidez nas decisões é consequência da informalidade organizacional, o que propicia agilidade nas mudanças e adaptações em novas situações.

Dessa forma, o fato de se organizarem informalmente propicia que as decisões sejam deliberadas por todos os trabalhadores de um determinado ponto com certa celeridade. Não existem trâmites para serem seguidos como em uma empresa com forte estrutura hierárquica, assim, as decisões que afetam todos são deliberadas e implementadas com brevidade. Um exemplo disso, pode ser quando uma taxa vai ser aumentada para trazer mais conforto para os clientes.

Importante ressaltar que muitos mototaxistas se comportam como verdadeiros empreendedores, constituindo o segmento mais dinâmico do setor informal. Organizam-se, também, em grupos de operadores com o intuito de ampliar a força do grupo e diminuir as possíveis vulnerabilidades do serviço.

4.5 - Inserção no mercado informal

O transporte por mototáxi insere-se no setor informal, porque é um serviço não regulamentado, não existem barreiras rígidas para a entrada ou saída dessa atuação e, principalmente, por atuação em pequena escala e o uso de tecnologias muito simples (um ponto e um celular). Dessa maneira, requer uma análise mais aprofundada do setor informal da economia, bem como dos fatores que a possibilitam surgir e, em alguns casos, se expandir.

A definição de setor informal é muito ampla, por essa razão, buscou-se reunir algumas conceituações sobre o tema. Segundo a Organização Internacional do Trabalho (OIT), o setor informal é definido por suas características econômicas: facilidade de entrada no mercado, forte dependência de recursos nacionais, propriedade familiar, pequena escala de operação, qualificação adquirida fora do sistema forma de educação e mercado sem uma regulamentação governamental (Barros, P. R. & Varandas, S., 1988).

⁷ É extremamente raro um mototaxista não ser proprietário da motocicleta em que trabalha. Pode ocorrer de pegar uma moto emprestada quando a sua está no conserto, mas a regra é o trabalhador ser o proprietário de seu instrumento de trabalho.

Já para Souza (1980), o setor informal é constituído pelo conjunto de empresas e pessoas ocupadas em atividades não organizadas, que utilizam processos tecnológicos simples e que, além disso, estão inseridas em mercados competitivos, ou na base da estrutura produtiva no caso dos mercados oligopólios concentrados.

Barrizzelli (1990) considera a economia informal como sendo uma fonte de estabilização do país. Geralmente, o setor produtivo da economia informal é formado por pessoas de baixíssima renda. A estabilização acontece sentido de que, em países em desenvolvimento como é o caso do Brasil, o setor informal possui um papel importante. Inclusive possui maior quantidade de trabalhadores do que o setor formal da economia que está regido pela Consolidação das Leis do Trabalho e pela Lei nº 8.112/1990, no caso dos servidores públicos federais, além das leis dos servidores estaduais e municipais.

Theodoro (2002) contribui com a discussão argumentando que

a informalidade não caracterizaria apenas uma parte da sociedade: como estaria associada diretamente à relação Estado-sociedade, diria respeito à totalidade dessa mesma sociedade (...) Em síntese, a informalidade seria percebida então como uma lógica de funcionamento da sociedade, uma espécie de regra geral do jogo social, caracterizada principalmente por uma forma híbrida de não-respeito à Lei. (THEODORO, 2002, p.18).

Para de Soto (1987), o informal é uma espécie de resposta popular, espontânea e criativa, perante a incapacidade do governo de possibilitar a satisfação mínima das populações menos favorecidas socialmente. A afirmação de Soto corrobora com o surgimento do mototáxi. Este tipo de transporte, de fato, surge como uma resposta popular perante uma ingerência do estado em não conseguir possibilitar à sua população um transporte público seguro, eficiente e com tarifas módicas conforme preconiza a Constituição Federal (1988).

Na conceitualização, que servirá de subsídio teórico para o desenvolvimento da presente tese, partir-se-á de uma definição síntese das definições aqui apresentadas. O setor informal é responsável por absorver grandes contingentes de mão de obra, que, muitas vezes, não conseguem se adequar ao mercado formal. Representa a possibilidade de muitos trabalhadores proverem a si e seus familiares o sustento. Muitos não possuem maior qualificação educacional e não possuem a proteção do regime da Previdência Social. Trata-se de um setor fortemente marcado por uma entrada e saída fluida da atuação como mototaxista.

Carvalho (1983) afirma que grupos sociais populares podem se organizar em novas formas imprevisíveis na margem e nas frestas das estruturas burocráticas. Ao restringir o acesso de novos grupos sociais ao poder político ou tornando-as tão centralizadas que são incapazes de reações inteligentes, as burocracias deixam de ser agentes eficientes de ação.

Assim, a discussão relacionada às modificações do mundo do trabalho possui, como um de seus pilares, o papel exercido pelos trabalhadores no processo de produção. Tais mudanças possibilitaram uma gama de questionamentos acerca dos reais impactos que poderiam trazer para as funções dos operários na produção. Nos países em desenvolvimento, a flexibilização das relações sociais de trabalho contribuiu decisivamente para o aumento do mercado de trabalho informal e o desemprego (Santana e Ramalho, 2010).

A insegurança passou a ser parte inerente do trabalho assalariado com vínculo formal de emprego. As formas de trabalho precárias passaram a ser a norma vigente do mercado, sendo sistematicamente incorporadas às práticas das empresas. Assim, o desemprego assumiu um quadro maior, mudando hábitos e disseminando pobreza e falta de esperança e o trabalho informal acabou se tornando uma possibilidade real para todos os excluídos do mercado formal de trabalho, mais especificamente, nos países em desenvolvimento.

Isso se insere em um processo contínuo de qualificação/desqualificação ao qual estão submetidos os trabalhadores no mercado produtivo, no que é esperado deles nessa nova realidade, e também como seria sua forma de estar inseridos nesse mercado inconstante.

A qualificação do trabalhador passa a ser constituída a partir de características como o conjunto das competências utilizadas no trabalho, articulando, dessa forma, saberes múltiplos que são oriundos de diferentes esferas. O crescente aumento dos requisitos de qualificação no mundo produtivo levou a uma exclusão sistemática de um contingente de trabalhadores.

Santana e Ramalho (2010) apud Harry Braverman (1977), em seu livro *Trabalho e Capital Monopolista*, parte do pressuposto que

o trabalho nos marcos do sistema capitalista de produção era degradado. Haveria uma tendência inexorável no interior do processo de trabalho que levaria a uma desqualificação progressiva como consequência do aprofundamento da

divisão do trabalho no capitalismo. Esse processo simplificaria ao máximo as tarefas, exigindo-se maior especialização parcial; e menor, ou reduzida, qualificação global. (SANTANA e RAMALHO, 2010, p. 20).

Taylor (1992), considerando o trabalhador um ser preguiçoso de maneira natural ou intencional, defendia radicalmente um processo de separação entre a concepção e a execução do trabalho, dessa forma, a gerência ficaria responsável pelo trabalho intelectual, ao trabalhador restava o manual. O referido autor advogava a decomposição do processo de trabalho em movimentos e tarifas fragmentadas que pudessem ser controladas rigidamente pelo tempo, resultando em uma maior hierarquização e desqualificação no interior do processo de trabalho.

O desemprego dentro desse novo contexto é a expressão das inadequações da população frente às novas exigências do mercado produtivo. A oferta de trabalho estaria garantida para a PEA, uma vez que houvesse uma perfeita adaptação ao novo paradigma produtivo. Mesmo com muitos investimentos governamentais para a qualificação profissional, pouco se tem conseguido para segurar a tendência ao desemprego.

4.6 - Pressupostos para trabalhar como motofrete

O ex-Presidente da República, Luís Inácio Lula da Silva, sancionou a Lei nº 12.009, em 29 de julho de 2009, que regulamentou os serviços de motofrete e mototáxi em nível federal, ficando a cargo dos Estados sancionarem as leis complementares para regerem os respectivos serviços.

A referida Lei, em seu artigo primeiro, asseverou o seguinte:

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

A mesma lei também define, no artigo 2º, quais as condições necessárias para que uma pessoa possa atuar na área de entrega ou transporte de pessoas:

- I – ter completado 21 (vinte e um) anos;
- II – possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria;
- III – ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran;

IV – estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorreflexivos, nos termos da regulamentação do Contran.

Observa-se que a supracitada Lei buscou evitar que pessoas que acabaram de obter a habilitação tipo “A” sejam motociclistas profissionais sem maior experiência. O inciso II acaba ratificando a necessidade de que a pessoa tenha, no mínimo, dois anos de habilitação para exercer a atividade. Com isso, espera-se que o profissional que queira exercer a atividade de mototaxista não seja inexperiente em contato com a motocicleta ainda mais porque estará transportando uma outra vida como passageiro da moto.

Assim, uma luta de muitos anos das categorias começou a se materializar. O fato de se positivar aspectos fundamentais da atuação desses profissionais começa a ter uma definição, ou melhor, começa a ter marcos legais. A lei vem possibilitar uma visibilidade dos motofretistas e mototaxistas. Dentro dessa perspectiva, os Estados e o Distrito Federal, em complementaridade a Lei Federal, devem sancionar suas leis para viabilizar a atuação desses profissionais.

Em resposta ao inciso III da Lei nº 12.009/2009, o CONTRAN sancionou a Resolução nº 350, de 14 de junho 2010, que “institui curso especializado obrigatório destinado a profissionais em transporte de passageiros (mototaxista) e em entrega de mercadorias (motofretista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas”.

O mesmo dispositivo legal postula, ainda: “considerando a importância de garantir aos motociclistas profissionais a aquisição de conhecimentos, a padronização de ações e, conseqüentemente, atitudes de segurança no trânsito”. A prerrogativa é a de instrução de curso especializado para os motociclistas profissionais. O curso terá validade em todo o território nacional e será ministrado pelo órgão executivo de trânsito do Estado ou do DF, ou entidades por ele autorizados.

O artigo 3º da Resolução nº 350 indica que a grade curricular e todas as disposições gerais sobre o curso de formação especializado estão no Anexo I. Dessa forma, observa-se que os mototaxistas têm que fazer o curso de 30 horas/aula com a seguinte estrutura curricular:

Tabela 6. Disciplinas com a respectiva carga horária do curso de formação

Módulo	Disciplina	Carga horária
MÓDULO I – Básico	Ética e cidadania na atividade profissional	3 h/a
	Noções básicas de Legislação	7 h/a
	Gestão do risco sobre duas rodas	7 h/a
	Segurança da saúde	3 h/a
MÓDULO II - Específico	Transporte de pessoas	5 h/a
	Transporte de cargas	5 h/a
MÓDULO III - Prática de Pilotagem Profissional	Prática veicular individual específica (carga ou pessoas)	5 h/a
Total		30 h/a

Fonte: Resolução do CONTRAN n° 350

Figura 6. Propaganda do Sindmototáxi sobre a Resolução 350 do CONTRAN

**RESOLUÇÃO 350 DO CONTRAN
CURSO OBRIGATORIO**

Texto

✦ A resolução nº 350, do Contran, torna obrigatória a realização de cursos especializados para motofretista

O QUE ESTABELECE

- 1 Os cursos serão ministrados pelos Detrans ou por órgãos, entidades e instituições autorizados
- 2 Para fazer o curso, o profissional deverá ter no mínimo 21 anos e estar habilitado há pelo menos dois anos na categoria "A"
- 3 O curso tem carga horária de 30 horas-aula e inclui noções básicas de legislação
- 4 Os profissionais também terão de cumprir mais cinco horas-aula de prática de pilotagem profissional
- 5 O motociclista profissional deverá realizar o curso de reciclagem a cada cinco anos
- 6 Outro requisito para o exercício da atividade é a autorização do poder público que concedente o registro da motocicleta na categoria aluguel

Não espere multas regularize sua situação agora!!!

Fonte: Imagem retirada de Propaganda do Sindmototáxi (2015).

A Lei distrital n° 4.385/2009, publicada no Diário Oficial do Distrito Federal (DO – DF), em 03/08/2009, dispõe o seguinte: “a prestação do serviço de coleta, transporte e entrega de pequenas cargas e documentos, utilizando-se motocicletas ou motonetas, denominado Motofrete, e dá outras providências”. A referida lei regulamenta apenas o

serviço de motofrete e proíbe que o motofretista preste o serviço de mototáxi no Distrito Federal.

A Lei nº 5.309, de 18 de fevereiro de 2014, de autoria do Poder Executivo do Distrital “Institui o serviço de mototáxi no Distrito Federal e dá outras providências”. O art. 1º, parágrafo 1º, informa que “o serviço de mototáxi deve ser prestado por pessoa que atenda aos requisitos da legislação federal sobre a matéria”. E o 2º parágrafo trás uma interdição: “o serviço instituído por essa Lei não pode ser prestado na Região Administrativa de Brasília – RA I⁸.”

O início da referida Lei traz, explicitamente, a proibição do serviço em Brasília (RA 1). Segundo o ex-Subsecretário de Transporte Público Coletivo e Individual, Ronaldo Persiano, se o serviço de mototáxi fosse autorizado na RA I geraria muita concorrência com os taxis e não haveria demanda, pois as pessoas da localidade possuem um nível socioeconômico mais elevado e não procurariam o serviço. (Câmara, 2015).

O posicionamento do ex-Subsecretario pode responder parcialmente a questão, pois o fluxo de pessoas na RA I não se restringe apenas às pessoas que residem no Plano Piloto, mas também, às pessoas que moram em todo o DF e não possuem o mesmo nível de renda desse grupo. Outra questão é que a maior vantagem do serviço é o rápido deslocamento e não ficar retido em congestionamentos. Isso poderia fazer com que o serviço fosse mais utilizado. A questão que fica é: qual grupo ou quais grupos se beneficiam com a interdição?

O Art. 2º, para os fins da Lei, considera:

- I – autorizatário: mototaxista profissional autônomo detentor do termo de autorização e da licença de condutor para prestar serviços de mototáxi no Distrito Federal;
- II – cadastro de condutores de mototáxi: registro permanente dos condutores e dos respectivos veículos utilizados no serviço de mototáxi realizado pela unidade gestora;
- III – certificado para trafegar: documento que autoriza determinado veículo a servir de meio de transporte de passageiros no serviço de mototáxi;
- IV – licença de condutor: documento que habilita o profissional a conduzir veículo cadastrado na unidade gestora para a prestação do serviço de mototáxi;
- V – mototáxi: serviço público de transporte individual de passageiros em veículo ciclomotor, na forma definida no Código de Trânsito Brasileiro, na categoria aluguel, de interesse coletivo, mediante pagamento de tarifa estabelecida pelo poder público e aferida por motocímetro;

⁸ A Região Administrativa I corresponde ao Plano Piloto.

- VI – motocímetro: aparelho instalado em veículo ciclomotor com o objetivo de aferir a tarifa devida em razão da quilometragem rodada e do tempo de parada;
- VII – mototaxista: pessoa natural a quem é delegado o termo de autorização para exploração dos serviços de mototáxi;
- VIII – termo de autorização: documento expedido pela unidade gestora que autoriza o mototaxista a explorar o serviço de mototáxi no Distrito Federal;
- IX – unidade gestora: unidade orgânica da Secretaria de Estado de Transportes com a competência definida no art. 3º.

A Lei é bastante abrangente como pode ser observado, no entanto, ainda é necessário definir os incisos II (cadastro de condutores de mototáxi), III (certificado para trafegar) e IV (licença de condutor). Esses são os pontos fundamentais para que os mototaxistas possam sair da ilegalidade e todos esses pontos deveriam ser mais específicos, uma vez que existe apenas a menção de que são necessários.

Os artigos 5º a 7º da Lei nº5.309/2014 trazem a indicação de quem pode prestar o serviço de mototaxista:

- Art. 5º O serviço de mototáxi é executado **exclusivamente por profissionais autônomos**, mediante autorização do Distrito Federal;
- Art. 6º A autorização para prestação do serviço de mototáxi depende de aprovação em processo seletivo, na forma do regulamento;
- Parágrafo único. A autorização é ato unilateral e discricionário e pode ser cassada, revogada ou modificada a qualquer tempo pelo Poder Executivo.
- Art. 7º O Edital de seleção para prestação do serviço de mototáxi, além de outros requisitos nele especificados, deve exigir que os interessados atendam aos requisitos desta Lei e de legislação federal sobre a matéria.

A referida Lei já está há mais de um ano sancionada pelo Poder Executivo do Distrito Federal e, até o presente momento, vários pontos não avançaram para que o serviço de mototáxi possa operar atendendo à população de forma legal. Um exemplo disso é o artigo 7º, pois em nenhum momento foi publicado um edital para selecionar as pessoas interessadas em prestar o serviço de mototáxi no Distrito Federal. Cabe frisar que o serviço deve ser prestado de forma autônoma pelos profissionais.

O Art. 4º postula que o Poder Público deve:

- I – fiscalizar a adequada prestação do serviço, evitando abusos econômicos e mantendo o incentivo à concorrência salutar;
- II – assegurar a qualidade da prestação do serviço de mototáxi no que diz respeito à segurança, ao conforto, à higiene, à higidez, e à acessibilidade, bem como a continuidade do serviço e a modicidade tarifária;

- III – estimular a conservação energética e a redução de causas de poluição ambiental.

É observado no art. 4º, inciso I, mais um aspecto que merece atenção para que seja definido um órgão ou secretaria que terá como atribuição fiscalizar, de maneira sistemática e eficiente, o serviço de mototáxi. A forma genérica de escrita contribui para a insegurança jurídica e, principalmente, para o não cumprimento da lei, uma vez que não há responsável para fazê-la ser cumprida pelos autorizatários.

Ainda a mesma Lei, em seu artigo 11º, regulamenta também o tipo de veículo que pode ser utilizado no serviço de mototáxi:

- I – ter no máximo quatro anos de fabricação e possuir motor com no mínimo cento e vinte cilindradas e no máximo trezentas cilindradas;
- II – possuir os equipamentos operacionais e de segurança obrigatórios determinados pelo Código de Trânsito Brasileiro, pelas normas dos órgãos e entidades de Sistema Nacional de Trânsito e pela unidade gestora;
- III – possuir emplacamento no Distrito Federal, na categoria aluguel;
- IV – **possuir freio a disco**, motocímetro e aparelhos registradores em modelos aprovados pela unidade gestora, devidamente aferidos e lacrados pelos órgãos competentes;
- V – obedecer aos padrões de visualização determinados pela unidade gestora.

Parágrafo 1º É vedada a substituição de veículo por outro com idade superior.

Parágrafo 2º Os veículos em operação devem ser submetidos à vistoria técnica anual realizada pela unidade gestora.

Figura 7. Propaganda indicando como a motocicleta deve ter segundo a legislação



Fonte: Imagem retirada de Propaganda do Sindmototáxi (2015).

Segundo o artigo 11º, a preocupação com a segurança foi firmemente positivada por todos os incisos, com a única exceção do inciso III. A motocicleta a ser utilizada no serviço pode ter, no máximo, quatro anos, pois isso traz maior segurança aos usuários do serviço e mantém a frota mais nova, no entanto, pode excluir profissionais que possuam uma menor condição financeira. Os incisos II e IV buscam garantir que medidas simples, como a instalação de antena aparadora de linha e a colocação de adesivos reflexivos, diminuam a ocorrência de possíveis acidentes.

O art. 20 trata das sanções que podem ser aplicadas aos infratores:

A infração administrativa sujeita o infrator às seguintes sanções:

- I – advertência;
- II – multa;
- III – frequência obrigatória em curso de reciclagem;
- IV – suspensão temporária da licença de condutor;
- V – suspensão temporária da autorização;
- VI – cancelamento de registro no cadastro de condutores de mototáxi;
- VII – cassação da autorização.

Parágrafo único. As sanções previstas neste artigo não eximem o infrator de outras sanções estabelecidas na legislação em vigor.

Dentre as várias formas de sanção, a que chama mais a atenção, de maneira positiva, é a do inciso III que impõe ao mototaxista infrator a obrigatoriedade de fazer um curso de reciclagem para poder se adequar ao que a legislação estabelece. Essa forma de sanção tem um caráter mais educativo do que necessariamente punitivo.

Interessante indicar que a nº Lei 4.385/2009, que regulamenta o serviço de motofrete, inciso II do parágrafo 3º do art. 18º, preconiza que

a penalidade de apreensão será aplicada cumulativamente com a penalidade de multa nos seguintes casos:

- I – prestação de serviço de motofrete sem licença da ST;
- II – transporte remunerado de passageiros;
- III – utilização de motocicletas ou motonetas não aprovadas pela ST;
- IV – nos demais casos previstos no CTB e determinações do CONTRAN.

O art. 18 trata, de maneira direta, a proibição do motofretista realizar o transporte de passageiros com fins de remuneração, ou seja, o motofretista não pode exercer a função de mototaxista. A legislação trata, de forma específica, a separação entre essas duas

atividades. No entanto, apesar de criada uma lei específica para regulamentar a questão do mototáxi no Distrito Federal o serviço ainda continua irregular.

Cabe deixar registrado que, para fins de fiscalização do cumprimento da lei vigente do mototáxi, a responsável é a Secretaria de Estado de Transportes, conforme o art. 2º

competete a ST gerir, administrar e fiscalizar o serviço de Motofrete”. O parágrafo único prevê “a gerência, a administração e a fiscalização a que se refere o caput serão exercidas pela Diretoria de Transporte Público Individual – DTRIN, unidade orgânica da Subsecretaria de Infraestrutura e Transporte Público Individual – SUINFRA.

Como observado, esses são os aspectos mais importantes das Leis nº 5.309/2014 (mototáxi) e 4.385/2009 (motofrete), no entanto, apenas alguns pontos estão, de fato, sendo realizados, em outros, é facilmente observável que o descumprimento da lei tem sido constante. Por todos os locais onde é realizado o serviço de entrega por motocicleta, dificilmente é encontrada uma que esteja plenamente de acordo com a legislação. Assim, fica claro deduzir que a fiscalização não tem cumprido seu papel precípua. E, no caso do mototáxi, a situação ainda é muito pior pelo fato de não ser regulamentada.

Para trabalhar como motociclista profissional não basta possuir uma motocicleta, a habilitação do tipo ‘A’ e disposição. A questão formal é muito mais ampla. São muitas as obrigações para cumprir a lei. No entanto, como a fiscalização não se apresenta de forma atuante, muitos trabalhadores acabam se aproveitando da situação para exercerem a profissão de qualquer maneira. A realidade social acaba suplantando as questões formais. Isso também vale para a atuação no mototáxi. Sempre que a fiscalização for falha ou inexistente vai possibilitar a entrada de pessoas despreparadas que podem colocar a vida de terceiros em risco.

4.7 - Imbricação mototáxi e motofrete

É muito complicado fazer uma cisão entre esses dois tipos de serviços prestados pelos motociclistas profissionais. Foi percebido, em campo, que existe uma certa fluidez entre os trabalhadores por essas duas profissões. Em um momento, um trabalhador trabalha como motofretista e depois muda completamente para o mototáxi.

O caminho inverso também foi percebido. No entanto, algo muito comum foi o fato da dupla atuação. Um mesmo profissional exercia as duas atividades. Em um determinado

momento, realizava entregas como motofretista e, em outro, complementava sua jornada como mototaxista. Assim, pela própria resposta do campo, fica difícil fazer uma separação rígida entre as duas profissões por esses profissionais.

4.8 - Riscos inerentes da profissão: o medo

O medo é um dos sentimentos mais básicos do ser humano. Ele foi muito importante para o desenvolvimento da espécie. Por causa desse sentimento, muitas ações foram tomadas. Uma das principais foi o homem ter se organizado em comunidades e *a posteriori* em grupos com características iguais, como os artesãos nas corporações de ofício na idade média. A ideia que sempre permeou essas uniões foi de se proteger.

Assim, os mototaxistas procuram formas de proteção mesmo que, em seu cotidiano, de trabalho estejam submetidos a uma tensão muito grande que é o medo de sofrerem acidente que os deixem inutilizados para o trabalho, os matem ou os levem a ter um prejuízo financeiro, ou ainda, que ocorra o roubo de sua ferramenta de trabalho (a motocicleta).

Para os mototaxistas, o tempo é o fator determinante de suas ações, assim

Toda minha existência neste mundo é continuamente ordenada pelo tempo. Minha própria vida é um episódio na corrente do tempo externamente convencional. O tempo já existia antes de meu nascimento e continuará a existir depois que eu morrer. O conhecimento de minha morte inevitável torna este tempo finito pra mim. Só disponho de certa quantidade de tempo para a realização de meus projetos e o conhecimento deste fato afeta minha atitude com relação a estes projetos. (BERGER e LUCKMANN, 1966, p. 45).

O risco a que todos os mototaxistas estão submetidos e a necessidade de prover suas famílias com os bens materiais podem ser equacionados pelos profissionais da seguinte forma: “ganhar a maior quantidade de dinheiro e permanecer vivo por mais um dia”.

A dinâmica de ocorrência de acidentes faz com que essa realidade seja uma das maiores preocupações dos mototaxistas junto com a possibilidade de terem a motocicleta roubada. O acidente traz inúmeras preocupações como: a questão de subsistência da família, a morte e, principalmente, ficar incapaz dependendo do cuidado de terceiros.

Com a ocorrência de um acidente, dependendo do grau, o mototaxista ficará afastado por um período de tempo, assim, a renda da família cairá bastante. No caso em que a família depende exclusivamente desse rendimento poderá levar a família a um estado

de privação. No entanto, se o mototaxista for sindicalizado no Sindmototáxi, receberá um valor de R\$ 20,00 por dia, durante um período de três meses para que se reestabeleça e volte ao trabalho.

A questão da morte está muito arraigada na fala desses profissionais. A frieza com que muitos tratam dessa temática pode ser pensada, pela psicologia, como uma forma de autoproteção do eu. A morte é a única certeza de todo ser vivente, mas quando se convive com essa possibilidade profissionalmente a maneira de encará-la é diferente de outras categorias profissionais. Nas palavras de Sartre, quando deixamos de acreditar que somos imortais a vida perde o sentido.

O medo da incapacidade, muitas vezes, é maior que o da morte. Alguns entrevistados afirmaram que a morte seria menos pior do que ficar em cima de uma cama dando trabalho para a família. A possibilidade de ficar completamente dependente devido a um acidente de trabalho faz com que muitos tenham a convicção que morrer não é a pior situação que pode ocorrer. Alguns trabalhadores mencionaram que pelo menos a esposa teria uma pensão.

4.9 - O risco de adquirir doenças pela utilização do capacete

Uma das críticas realizadas ao serviço de mototáxi é a utilização de um mesmo capacete por vários usuários do serviço. Esse fato, sem as devidas precauções de higiene, pode ser responsável pela disseminação de algumas doenças.

Nesse sentido, as autoridades públicas possuem o receio de que os usuários desse transporte sejam vítimas potenciais. As doenças segundo, a literatura médica, podem ser micoses no couro cabeludo e na pele do rosto, problemas respiratórios, gripes e resfriados, bem como infestação de piolhos.

Conforme os especialistas da área de saúde, o calor e a umidade em decorrência da transpiração da pele favorecem o aparecimento de micro-organismos causadores de doenças. Dessa forma, os passageiros são os mais suscetíveis aos riscos mencionados, pois compartilham o mesmo acessório e não há como saber se a pessoa que utilizou o capacete anteriormente possui boa condição de saúde.

“Senhor Rivelino, você oferece aos seus passageiros touca descartável?” “Nunca ofereço”. Diante dessa resposta, foi observado, em campo, que a prática de oferecer a touca descartável não acontece. Isso está diretamente ligado ao fato de que a regulação

para o serviço de mototáxi no Distrito Federal ainda precisa evoluir tendo que haver, inclusive, uma fiscalização atuante.

O médico Clóvis Barbosa (wordpress, 2013) assevera que as infecções ocorrem por causa da descamação natural da pele. Quando se trata dos fungos, estes causam doenças que têm potencial para atacar o sistema respiratório ou piorar muito a situação da pessoa que sofre de rinite ou sinusite.

Segundo especialistas, as únicas formas de se evitar essa situação é a assepsia constante do equipamento e a utilização de toucas descartáveis em materiais como o TNT, por exemplo. Outra forma seria o usuário possuir seu próprio capacete. Esses problemas podem ocorrer quando não há uma assepsia frequente do capacete ou quando este é limpo e não é seco por completo.

Os usuários gostariam de receber a touca para proteção, no entanto, como isso implica em um custo para quem presta o serviço e a regulação ser fraca os mototaxistas não a oferece aos passageiros.

A literatura médica informa que é preciso lavar sistematicamente o capacete. A maneira ideal é fazer a assepsia deste uma vez por semana. No caso de a forração interna do capacete não ser removível, o procedimento de limpeza pode ser realizado com um pano úmido, sabão ou detergente neutro e deixar secar em local arejado. Caso o forro seja removível, pode-se colocar a peça diretamente na máquina de lavar roupas. Para secar, o ideal é deixar o capacete com a abertura para cima em local arejado.

4.10 - Considerações finais sobre o capítulo

A pesquisa evidenciou uma diferença muito grande entre o mototaxista e o motofretista. O que é transportado pelo profissional tem um impacto real na forma como se porta no trânsito. No caso do mototaxista, a interação direta com o cliente pode fazer com que pilote respeitando as leis de trânsito e, conseqüentemente, seja o mais cuidadoso o possível, no entanto, o cliente pode solicitar ao profissional que tome medidas para que chegue mais rápido ao seu destino e isso poderá ter conseqüências.

O serviço do motofrete está organizado em relação ao ponto em que o profissional trabalha. Um ponto com grande visibilidade propiciará uma maior quantidade de corridas. Dessa forma, foi observado que a criação do ponto sempre se dá em locais de grande movimento de pessoas, seja próximo às rodoviárias das Regiões Administrativas ou dos centros dessas cidades.

O ponto pode ser um local físico com uma razoável estrutura como sofás e bancos para os mototaxistas e clientes esperarem por sua vez. Ademais, geralmente, também contam com banheiro, mesa e um local de descanso que muitos trabalhadores utilizam para se alimentar durante a jornada e entre uma corrida e outra. Cabe mencionar que todos os mototaxistas pagam uma taxa para o dono do ponto para poderem trabalhar nesse local.

O ponto também pode ser embaixo de uma árvore ou outro local aberto como foi encontrado em várias Regiões Administrativas, assim, os trabalhadores não possuíam maior conforto no local de trabalho, no entanto, não precisavam pagar a taxa mensal para o dono do ponto. Este último, geralmente, é um mototaxista que trabalha no ponto e recebe a taxa para manter o local em funcionamento. A taxa serve para pagar o aluguel, água e luz e a linha telefônica fixa que recebe chamadas dos clientes, após arcar com todas essas despesas, o excedente fica para o dono do ponto.

O ponto segue uma ordem de preferência que ajuda a organizar o trabalho, ou seja, quem chega ao ponto vai ser o último da fila na ordem de saída para atender aos clientes. Esta ordem é estrita e não se pode passar na frente dos outros, pois gera reclamação imediata. A ordem tem que ser seguida para as ligações recebidas pelo telefone fixo e para os clientes que aparecem espontaneamente no ponto, mas se o trabalhador receber uma ligação em seu aparelho celular poderá sair para atender, mas, quando voltar, estará no final da fila.

A atuação como mototaxista não oferece grandes barreiras para quem deseja atuar nessa área, pois não houve a regularização em nível estadual e como não há fiscalização possibilita às pessoas, que não têm condições financeiras favoráveis, atuarem nessa área. Muitos mototaxistas, em conversas informais, afirmaram que querem que a profissão seja rapidamente regulamentada para retirar da profissão pessoas que sequer possuem a habilitação do tipo “A”.

A profissão de mototaxista está constantemente exposta a riscos como acidentes, assalto e roubo. Assim, para se tornar um profissional dessa área tem que saber lidar com essa possibilidade. O medo de que ocorra alguma dessas situações preocupa muitos esses trabalhadores, mas é necessário que não deixem a ansiedade tomar a frente, pois desistiriam de trabalhar nesse ramo.

CAPÍTULO 5 - O INTERACIONISMO SIMBÓLICO E O MUNDO DO MOTOTÁXI

A dualidade estrutura e indivíduo têm sido, com grande frequência, discutidos em toda história da sociologia. Por um lado, há autores que privilegiam a estrutura em detrimento do indivíduo. Por outro, há os que tomam o indivíduo como peça fundamental para a análise sociológica. E há, ainda, numa tendência um pouco mais contemporânea, os que procuram conciliar esses dois aspectos da realidade social. Não será discutida a última tendência, por não ser considerada fundamental para a compreensão da abordagem a ser realizada por essa tese.

A primeira tendência (ênfase na estrutura) está bem representada pelos funcionalistas. Merton, de forma mais moderada, e também Parsons mais veementemente. Para os funcionalistas, a estrutura é um grande organismo ou máquina que, como acredita Parsons, funciona quase autonomamente⁹, utilizando-se de mecanismos ou instituições como a escola e a família para que os indivíduos, meras marionetes, internalizem suas normas.

Privilegiando também a estrutura, estão os estruturalistas como Lévi-Strauss e Althusser. Os referidos autores também tendiam a abolir os agentes “transformando-os em simples epifenômenos da estrutura” conforme (BOURDIEU, 1990, p. 21). Da mesma forma que os funcionalistas, os estruturalistas colocam as ações dos sujeitos como decorrência de uma estrutura pré-determinada: vê “os atores sociais como marionetes cujos fios seriam as estruturas” (idem).

Dessa forma, pensando o mundo do mototáxi pelo viés estruturalista, é observado que a construção social das formas de atuação desse profissional já está, de antemão, dada e que este teria uma pequena ou praticamente nenhuma forma de atuação mais dinâmica que pudesse ser construída como uma prática cotidiana e uma reflexão sobre essa mesma prática. O interacionismo simbólico se contrapõe a essa lógica como será visto a seguir.

⁹ “Uma sociedade é um tipo de sistema social, em qualquer universo de sistemas sociais, e que atinge o **mais elevado nível de auto-suficiência**, como um sistema com relação aos seus ambientes.” (...) “Esta interpretação **contrasta** nitidamente com a nossa noção de censo comum **de que a sociedade é composta de indivíduos humanos concretos.**” TALCOTT PARSONS em “SOCIEDADES: Perspectivas Evolutivas e Comparativas”.

Uma segunda vertente privilegia, em contraposição às vertentes anteriores, o indivíduo. Como é o caso do interacionismo simbólico com Goffman, Becker, Straus, Lemert — produto da escola de Chicago, que vem se opor ao funcionalismo. O indivíduo atua e transforma a sociedade, sendo esta o resultado das diversas interações entre os indivíduos: “as relações sociais, então, não surgem como determinadas de uma vez por todas, mas como abertas e dependendo de constante aprovação comum”. (HANS, 2007, p.37).

A perspectiva do interacionismo simbólico se adequa melhor à análise social do microcosmo sociológico da prestação de serviço do mototáxi. Uma vez que as relações sociais aqui não são determinadas *a priori* e nem de forma tácita. Estas são constituídas sempre na interação entre os atores mototaxista-passageiro, conforme a necessidade do segundo e sempre precisando que ambos estejam em acordo.

Trata-se de um tipo de investigação essencialmente, de acordo com Boudon, microssociológica. Goffman fez seus estudos dentro dessa estrutura de pensamento misturando as esferas, micro e macro. Muito embora não negue que uma esfera possa influir na outra, o autor assevera que a microssociologia deve ser estudada como um fenômeno *sui generis*, remetendo-nos ao pensamento durkheimiano de fato social. Este só deve ser analisado enquanto tal. Assim, trata a ordem da interação como “um domínio autônomo de pleno direito”. (GOFFMAN e WINKIN, 1990, p.195).

Importante explicitar o conceito de ordem. Ordem aqui não implica no fato dos indivíduos estarem socialmente situados (o que mostraria uma “intervenção” da estrutura sobre o indivíduo, como nas análises funcionalistas). Implica, antes disso, que os atores devem “saber jogar o jogo”. O que difere da internalização da cultura, ou do processo de socialização puro e simples. Isso porque as interações são processos situacionais, o indivíduo procura sempre por estratégias que o permitam representar o seu papel, bem como garantir seus interesses. As diferentes situações e reações dos indivíduos não se restringem às normas de socialização e, nesse sentido, ordenação é interna ao campo, se dá dentro da própria interação. Não tendo, portanto, a natureza do contrato: “é fluida”.

Saber jogar o jogo e, principalmente, saber garantir seus interesses na contratação do serviço de mototáxi é de extrema importância. Um cliente habituado ao serviço sabe que, se estiver com muita pressa para chegar a um local, pode propor ao mototaxista um dinheiro a mais para que consiga chegar ao local no horário desejado. Por sua vez, o

mototaxista fará uma análise e cálculo dos possíveis riscos para aceitar ou declinar a proposta. Assim, cada vez que alguém vai pegar o mototáxi é combinado a forma de pilotar, ou seja, a contratação é fluida.

Há, ainda, privilegiando o indivíduo, a sociologia da ação. O princípio fundamental dessa sociologia é que os fenômenos sociais são resultados das ações dos indivíduos ou comportamentos individuais. Um segundo princípio deve ser a preocupação em compreender o sentido dessas ações e desses comportamentos individuais. Os sociólogos da ação, dessa forma, estão sempre tentando identificar os atores e os sentidos de seus comportamentos.

A sociologia da ação também pode ser denominada de sociologia acionista e por sociologia interacionista. Este último termo pode levar à confusão dessa metodologia com a do interacionismo simbólico. Boudon define o interacionismo simbólico como “um paradigma, ou melhor, um estilo de investigação sociológica que se caracteriza pela ênfase dada aos aspectos simbólicos das relações de interação social”. (BOUDON, 1995, p.29). O autor difere, então, o interacionismo simbólico da sociologia da ação, porque esta, além de se interessar pelas interações diretas entre os indivíduos, também investiga as “situações de interdependência” em que, mesmo sem se conhecerem, os atores agem e influenciam uns aos outros.

O aspecto das situações de interdependência se apresenta de maneira inerente ao estudo da presente tese, uma vez que, nem sempre, o passageiro conhece a pessoa que irá lhe prestar o serviço. No entanto, necessariamente, haverá situações na interação de ambos em que um irá influenciar a ação do outro em maior ou menor nível. Seja na maneira de pilotar a motocicleta, seja na maneira que será cobrado o serviço e até mesmo a forma como o passageiro se porta na moto influenciará a ação do piloto.

A interação (seus contextos), dentro do interacionismo simbólico, de acordo com Isaac Joseph, também possui uma regularidade. Contudo, as maneiras de se agir são manipuláveis e variam. O ator tentará controlar as formas e as impressões que os outros indivíduos fazem dele. Assim, “as regularidades e obrigações que são objeto de análise exigem que as reativemos constantemente e que rerepresentemos para os outros e para nós mesmos”. (JOSEPH, 2014, p.9). Dessa forma, mesmo as regularidades dependerão dos indivíduos e das suas tentativas de manipular a situação. Dentre outras formas de manipular a impressão que o outro faz do indivíduo, pode-se verificar, de maneira clara, o

fato de que existe a construção social de que o motociclista profissional é imprudente. No entanto, o mototaxista, quando abordado por um possível cliente que está em dúvida se utiliza ou não o serviço, busca passar uma imagem que, apesar de serem vistos pela mídia como irresponsáveis no trânsito, não compactua com tal comportamento e, ao contrário, preza sempre por seguir as regras e condutas.

Percebemos o interacionismo simbólico, de Goffman, ao ver a ênfase dada pelo autor à interação direta dos autores e como estão interagindo. Goffman irá entender o mundo, figuradamente, é claro,¹⁰ como um “grande palco” ou, ainda, uma “sala de reuniões”, em que os atores procuram representar seus papéis da forma mais convincente possível. O ator tem sempre um público a destinar seu comportamento e ações. Este interpreta seus papéis na tentativa de convencer os outros atores sobre a sua posição, ou *status*, dentro da sociedade. O ator e a plateia são elementos fundamentais para que as interações se tornem possíveis.

De certa maneira, pode-se pensar o trânsito como um grande palco, onde os atores estão vestidos de bicicletas, automóveis, motocicletas, caminhões, ônibus, etc. As interações sociais são inerentes ao trânsito e às formas de comunicação também, como luzes, buzinas e gestos. As intencionalidades dos atores estão, a cada segundo, sendo demonstradas e as interações sociais entre esses diferentes tipos constituídos. Os interesses individuais vão sendo representados e toda essa invenção humana parece se autonomizar perante o seu criador.

É a partir da perspectiva da representação que Goffman irá tratar da sua problemática: de quais mecanismos os atores sociais se utilizam para melhor desempenhar seus papéis e driblar as *gafes* que poderiam comprometer suas representações?

Um de seus estudos, “recursos seguros”, irá justamente tratar das estratégias dos atores para evitar o embaraço perante determinadas situações. Para o autor, a quebra no fluxo de um diálogo pode causar uma grande sensação de desconforto para os indivíduos que estão interagindo. Isso porque uma ruptura no fluxo de mensagem durante uma interação pode representar uma ruptura da própria interação, ou do “compromisso de trabalho” que se assume ao dar início à interação.

¹⁰ “O mundo todo não constitui evidentemente um palco”. (GOFFMAN, 2002, p.71). A analogia, portanto, representa apenas um recurso metodológico.

Assim, o ator lança mão de certas estratégias para manter o fluxo da conversa evitando que recaia sobre ele a culpa do que seria considerada uma infração de uma regra de interação. Dentro dessas estratégias, estão as conversas superficiais, a fofoca, a conversação não séria, as manifestações de cortesia, entre algumas “ações instrumentais” que poupam conversa, como fumar e praticar atividades lúdicas.

Durante a pesquisa de campo, foi comum, ao ficar no ponto de mototáxi, observar as conversas superficiais entre o passageiro e o mototaxista antes do início do trajeto. Entre os homens, comentários sobre o esporte bretão foi um dos assuntos mais comentados, outro assunto abordado é a condição climática: se no dia estivesse muito quente, por exemplo, seria bem comentado. Por razões óbvias, depois que a motocicleta está em movimento a conversa se torna inviável.

O objetivo de se tentar obter informações sobre determinada pessoa está estritamente ligado ao fato de se tentar definir qual o seu *status* social e a posição esta pessoa irá ocupar dentro de determinado quadro social. Assim, a plateia pode aplicar-lhe estereótipos (nem sempre comprovados) que, por sua vez, irão definir o que se pode esperar desse ator, e ainda, de que maneira agir em relação a ele.

Nesse aspecto, também é possível pensar a questão da tipificação, pois, por intermédio dela, os indivíduos buscam compreender quem é esse ator que, interagindo dessa forma, manifesta símbolos e signos que ajudam nessa tarefa e o objetivo, também, é saber como se portar em relação ao outro que se apresenta.

5.1 - A representação do mototaxista na vida cotidiana

O trânsito é composto pelos diferentes modais, como mencionado anteriormente. E cada um deles é uma mistura do ser humano com uma espécie de “armadura” chamada de: bicicleta, motocicleta, caminhão, ônibus, etc. O condutor e o veículo passam a se fundir sendo um corpo unificado, o que leva o motociclista, por exemplo, a uma série de práticas corporais e percepções que deveriam fazê-lo circular primando pela segurança.

O motociclista, nesse sentido, deve estar preparado para as situações impostas pelo ambiente, clima, etc. Deve desenvolver habilidades corporais para superar as fragilidades e vulnerabilidades que o acompanham em seu cotidiano. Assim como as pessoas interagem socialmente, os diferentes modais também interagem no trânsito e cada um tem um papel social.

É evidente que o ator, que está desempenhando um papel, pretende que os outros realmente acreditem na informação que procura transmitir. E acredita, ainda, que possua as características que apresenta ter. Assim, o ator irá o tempo todo jogar com fatos confirmatórios que acentuem aspectos relevantes para sua interação. Do contrário, esses fatos poderiam, inconvenientemente, passar despercebidos, o que seria algo muito ruim, uma vez que o ator pretendedeixar o público seguro quanto à sua interpretação.

O mototaxista opera com a dualidade segurança/rapidez. Quando um passageiro aparenta sentir medo de andar de motocicleta, o mototaxista deixa bem claro que o mais importante é a segurança de ambos, afirma que possui muita experiência e que nada de errado (acidente) vai acontecer. No entanto, se o cliente está com pressa para chegar a algum local, o profissional busca garantir que o referido cliente chegará ao seu destino conforme deseja e, muitas vezes, conta com alguma situação que faça o passageiro acreditar que será realmente possível.

Cabe ressaltar que este ator pode estar, de forma sincera, convencido do papel que está desempenhando. Mas também, pode não estar totalmente certo e pode, ainda, estar dissimulando deliberadamente. A esses atores, que não creem no próprio papel que estão desempenhando, Goffman irá chamar de “cínicos” contrapondo-os aos “sinceros”. Em geral, haverá uma oscilação dos indivíduos entre esses dois polos.

Goffman aponta duas formas das quais o indivíduo irá se utilizar para convencer os outros quanto à sua identidade. A primeira delas engloba os símbolos verbais e seus correspondentes. O ator irá usá-los de maneira incontestavelmente proposital. Esse modo será denominado, por Goffman, como expressão que o ator transmite. Será a forma de comunicação tradicional e, ao transmitir informação falsa a respeito desse tipo de expressão, o ator estaria incorrendo em fraude.

A segunda expressão que o ator emite é representada por “uma ampla gama de ações que os outros podem considerar sintomáticas do ator, deduzindo-se que a ação foi levada a efeito por outras razões diferentes das ações assim transmitidas”. (GOFFMAN, 2002, p.12). Assim, uma pessoa pode chorar com o objetivo de comover o seu ouvinte e conseguir, dessa forma, o que deseja. A informação falsa, neste caso, corresponderia a uma dissimulação. Essa forma de comunicação é a mais teatral e a mais contextual. Um exemplo de emissão seria: O mototaxista utiliza técnicas diferentes para comunicar-se com

os possíveis passageiros. Ao mostrar rapidez e destreza consiste em apelar a uma população localizada e regular.

Outro exemplo de transmissão: “o mendigo pode igualmente pôr em cena um cartaz que resume a situação. Pode, enfim, preferir se deslocar e se apresentar, abordando os transeuntes ‘inopinadamente’ ou ‘indo ao seu encontro’”. (JOSEPH, 2004, p. 44).

O indivíduo pode, então, agir de forma inteiramente calculada de acordo com os objetivos que tem em mente. Muitas vezes, estes objetivos têm por finalidade regular a conduta dos outros de modo a se colocar em situação mais favorável do que a destes. Nem sempre, entretanto, esse cálculo será feito de forma intencional, pois o indivíduo pode acreditar, de tal maneira, no papel que está executando que não se dá conta de que está dissimulando.

Os espectadores, por sua vez, estarão sempre observando a relação entre o que o ator transmite (controlável pelo ator) o que ele emite (supõe-se não controlável), para testar sua compatibilidade. Assim, uma representação pode ser assimétrica, quando emissão e transmissão são incompatíveis, e pode ser simétrica, quando compatíveis. Neste último caso, o espectador “desmascara” (ou supõe que o faça) o ator. Consciente disso, o ator irá procurar simular, de forma a aparentar compatibilidade em sua atuação.

Goffman mostra que há “um ciclo potencialmente infinito de encobrimento, descobrimento, revelações falsas e redescobertas” e que, dentro deste ciclo, o observador sempre terá vantagem sobre o ator para desmascarar uma tentativa de simulação. Essa noção é, no entanto, relativamente questionável, na medida em que as pessoas, por terem a necessidade de se ter certa confiança nos outros (caso contrário se instalaria um intenso estado de paranoia), não estão alerta de forma tão intensa às falsas interpretações, como sugere o autor.

Assim, o passageiro, ao analisar o discurso do motociclista, tem a oportunidade de “desmascará-lo”, no entanto, há uma tendência maior a confiar no mototaxista devido, também, à questão da necessidade que, nesse caso, pode funcionar como uma espécie de fator determinante.

A questão da confiança é fundamental para a manutenção das interações. Para que a convivência se torne possível, espera-se que os indivíduos mantenham um padrão de comportamento. Esse padrão exigirá, por sua vez, uma grande reciprocidade das ações, e

das perspectivas. Há entre os atores uma espécie de acordo mútuo, em que cada um dos autores cumpre seu papel, tendo em vista a própria proteção.

Uma concordância mínima e certa harmonia, mesmo que superficiais, são necessárias para que ator e observador consigam manter um determinado grau de convivência. Haverá, dessa forma, certo acordo entre os indivíduos que estão interagindo. Goffman irá denominar essa interação de “consenso operacional” ou, ainda, “acordo operacional”. Cada ator, no entanto, permanecerá procedendo de forma a manipular os outros a seu favor, embora nem sempre tenha consciência disto.

Cada tentativa de manipulação se dará, frequentemente, de forma diversa das anteriores, na medida em que os elementos e os recursos de cada situação são inéditos. Assim, mudam-se o contexto, as peças do cenário, a disposição dos expectadores e, também, os próprios expectadores. Tendo o ator, por isso mesmo, que passar por constantes renovações. E, principalmente, essas suscetíveis mudanças aumentam as chances do ator, durante a representação, incorrer em uma ruptura com o papel estabelecido por ele.

A ruptura pode ocorrer, dessa forma, em três níveis: a personalidade, a interação e a estrutura social. Ocorre no plano individual, na medida em que sua auto concepção pode ser fragmentada pela sua falha: o próprio ator nutre expectativas quanto à sua interpretação. Tomemos como exemplo um jogador de futebol de destaque que irá bater um pênalti, relativamente simples: distância curta, goleiro ruim, sem barreiras. Soma-se a responsabilidade desse gol ser a única chance de vitória de seu time (time de renome jogando com um time inferior). Ao errar o gol, o impacto causado na própria concepção que tem de sua competência irá, por mais que o negue, abalá-lo.

Os espectadores, nesse exemplo podem ser representados pela torcida com a qual o ator está interagindo, podem se sentir profundamente decepcionados. Com isso,

a situação pode deixar de ser definida, as posições anteriores tornam-se insustentáveis e os participantes encontram-se sem uma linha de ação estabelecida (...) Em outras palavras o sistema social em miniatura, criado e mantido pela interação social ordenada, torna-se desorganizado”. (GOFFMAN, 2002, p. 222)

O fato de o ator não ter acertado o gol, tido como fácil, poderá, assim, abalar sua imagem de “craque”. É claro, porém, que procurará usar argumentos em sua defesa, como uma contusão no joelho, ou ainda, um problema pessoal, entre outros.

Uma terceira ruptura se dará com a estrutura em que o ator está inserido. Visto que, é a partir da atuação de seus atores que a imagem da estrutura irá se formar. Portanto, sempre que a atuação do ator for mal sucedida a legitimidade da estrutura será, também, posta a prova. Assim, o time do jogador, a instituição maior que representa, irá ser também desmerecido enquanto instituição e sua qualidade será posta em dúvida.

O ator, por sua vez, fará uso de “práticas preventivas” para tentar se proteger de um eventual embaraço. Tudo isso contribui para que a frequência das rupturas com as definições ocorra de forma reduzida. Falhando-se as práticas preventivas, o ator poderá lançar mão de “práticas defensivas e protetoras”. Estas visam amenizar a situação constrangedora tentando, dessa forma, resguardar a imagem que o ator tentou transmitir inicialmente. Ou, pelo menos, não danificar tanto essa imagem.

Uma clara prática preventiva é que o indivíduo mantenha a forma inicial como se mostrou aos seus espectadores. Sendo esta a forma que deverá se apresentar durante todas as suas interações com esses mesmos indivíduos. Isso para que sua interpretação inicial não fique comprometida e leve os espectadores a desconfiarem do ator, bem como a desacreditá-lo. Se acaso “fatos perturbadores” contradisserem a impressão inicial, a relação pode ser fatalmente prejudicada.

É também de grande importância que se dê uma boa impressão logo no primeiro contato, pois, uma vez estabelecida uma ideia pelos espectadores, pode ser difícil desfazê-la mais tarde. Assim, um professor que, logo no primeiro dia de aula, impõe determinada disciplina e moral, terá maior facilidade de controlar a sua turma que um professor que pareceu menos rígido e tenta adotar essa postura posteriormente.

Dependendo do *status* do indivíduo, este apresentará diferentes padrões de comportamento. Procurará demonstrar aos outros apenas o padrão ideal. Uma vez que deseje consumir, no sentido amplo do termo, algo que não se adeque a esses padrões, o fará de forma a esconder, dissimular, e até fingir desprezar essas ações. Tal ação será denominada por Goffman por “consumo secreto”. Ocorre, por exemplo, com um menino que tenha interesse por uma atividade tida como tipicamente feminina, este esconde seu gosto para que seus colegas não coloquem em dúvida sua masculinidade.

O padrão ideal de mototaxista é muito valorizado pelo grupo, no sentido de ser “o cara” que consegue realizar um grande número de corridas por dia, nunca se envolve em acidentes ou se coloca em situações que o façam perder dinheiro, como multa ou danos à motocicleta. Assim, a rua é o seu espaço de atuação e a coragem um atributo que, além de essencial, é altamente valorizado pelos seus pares. Em alguns momentos, é o “cara” corajoso que corre os riscos e, em outro, é o que respeita todas as leis de trânsito.

Cabe acrescentar que um mesmo ator poderá ter, e, de fato, terá diferentes papéis em diferentes situações e para diferentes espectadores. Este desempenhará o papel de aluno, em uma sala de aula; de filho, irmão, em casa; de profissional, na empresa em que trabalha; e assim sucessivamente. Isso porque cada um desses ambientes exige dele um comportamento, e o enquadra em determinada posição.

Para manter e enfatizar suas interpretações, o indivíduo poderá se utilizar de recursos como a fachada: “equipamento expressivo de tipo padronizado intencional ou inconscientemente empregado pelo indivíduo durante a sua representação”. (GOFFMAN, 2002, p.29). Essa fachada irá possuir partes padronizadas, como o cenário – constituído pelo espaço físico e seus acessórios– e a fachada pessoal– genótipo, indumentário, linguagem, gestos, etc.

Percebe-se que os personagens, procurando controlar da forma mais convincente a sua plateia, lançam mão dos mais diversos recursos. Preparam o cenário com demasiado afino. Sendo assim, tanto a cena: local de exposição em que os atores estão sob o olhar do público ou como os bastidores: região onde se preparam para realizar a apresentação tem grande importância para as representações. Nota-se que toda climatização e a linguagem corporal desempenham um importante papel na comoção que o ator pretende levar ao público para sua glória pessoal: “A linguagem corporal é indissociável dos recursos mobilizáveis no espaço onde se desenvolve a atividade”. (JOSEPH, 2004, p.55)

Cabe ressaltar que toda interação envolve reciprocidade: “o olho não pode tomar sem ofertar ao mesmo tempo”. (SIMMEL apud JOSEPH, 2004, p.19) Mesmo quando aparenta unilateralidade, é preciso que haja uma correspondência entre o ator e seu espectador para que haja interação. Esse reconhecimento mútuo ocorre quando se aceita o papel que o outro vem a representar, e, ainda, quando se recusa a dar legitimidade a esse ator.

Por fim, o ator é, simultaneamente, sujeito e objeto no processo interativo. Não apenas porque nesse processo será um expectador, considerando-se que seu expectador também estará representando um papel para ele, mas também o objeto de sua própria interpretação, pois sua interpretação não terá uma significação só para seus expectadores, terá também para si próprio.

5.2 - As estigmatizações do trabalhador do mototáxi

A transgressão das normas sociais sempre fez parte das sociedades. É o comportamento desviante desafiando as regras. A transgressão, muitas vezes, possibilitou que as regras pudessem ser novamente estabelecidas de forma diferente. Assim, Durkheim fez uma diferenciação das formas punitivas que a sociedade moderna e a primitiva têm para reprimir os atos que são condenados por seus respectivos grupos sociais.

Nas sociedades tradicionais, a consciência coletiva se impõe internamente aos indivíduos, sendo a pena uma forma de manter a coesão. Qualquer transgressão é considerada uma agressão à consciência coletiva e à sociedade como um todo, além de atentar contra a coesão das partes, pois a transgressão pressupõe uma diferenciação do transgressor em relação à sociedade; portanto, a forma de direito predominante é a repressiva.

Nas sociedades complexas, o indivíduo possui certa autonomia frente à consciência coletiva. Porém, a sociedade encontrou um meio para evitar os excessos da anomia e esse meio é a determinação das circunstâncias mais frequentes, ou seja, um conjunto de leis que permite enquadrar antecipadamente as circunstâncias. A transgressão passa a ser uma agressão a um indivíduo, ou a alguns, mas nunca como um atentado à consciência coletiva. A pena, portanto, tem função de restituir os prejuízos causados pela transgressão e o direito que predomina é o restitutivo.

Nesse sentido, a transgressão está diretamente associada à forma padrão de agir que foi institucionalizada pelas leis e pela cultura de uma determinada sociedade. Quebrar essas expectativas leva a uma fissura no papel que seria atribuído para a pessoa seguir, como, por exemplo: ser um bom motorista e piloto de moto e, para isso, seria necessário cumprir as regras de trânsito e também as regras sociais. Romper com esses padrões leva, segundo Goffman, a uma quebra de expectativas e, conseqüentemente, ao

estigma.

As relações sociais estão envoltas em categorização por parte dos indivíduos. Existe uma expectativa quanto ao papel que nós desempenhamos em cada situação. Existem, também, expectativas quanto à forma como o nosso aspecto físico deve ser. Pré-concepções são transformadas em expectativas normativas. Goffman, a partir disso, identifica dois tipos de identidade. Primeiramente, a identidade real, que são os atributos que o indivíduo possui. E a identidade virtual, representada pelo caráter que se imputa do indivíduo.

Quando as expectativas esperadas pelos outros atores não correspondem à identidade real e esta extravasa às interações, dá-se uma ruptura nas formas dessa interação. Isso, por si só, não constituiria em um dano na identidade do ator, pois essa ruptura pode, também, se dar positivamente e, além disso, o ator que rompeu a expectativa não compartilha necessariamente dos valores do segundo ator que está interagindo com ele.

Assim, Goffman irá definir o estigma com uma “situação do que indivíduo está inabilitado para aceitação pessoal plena”. (GOFFMAN, 1988, p.7). Esse indivíduo não só rompeu com as expectativas, mas também compartilhou seus valores com a sociedade que o estigmatiza, o que leva a sentir-se estigmatizado e a reconhecer sua identidade como deteriorada e inferiorizada em relação ao outro.

É importante ressaltar que os atributos estigmatizantes estão inseridos dentro de uma dada sociedade e seus valores. Certos atributos podem ser estigmatizantes para uns e não o ser para outros, ou seja, por si mesmos, não são honrosos ou desonrosos. O estigma só existe quando há expectativas, mas, uma vez que os valores sociais são compartilhados, tomará um aspecto evidentemente depreciativo: o estigmatizado é desacreditado socialmente, uma vez que já rompeu com as expectativas sociais e não é tido como totalmente humano.

Goffman irá, então, trabalhar com uma dupla perspectiva do estigma. Na primeira, o estigmatizado assume sua característica estigmatizante. Ou porque esta é evidente (algum atributo físico manifesto) ou porque já foi divulgada. Numa segunda possibilidade, esconde essa característica em suas interações e poderá ter, a partir dessa noção, duas classificações. A de “desacreditado” que seria o indivíduo que possui atributo estigmatizante e demonstra esse atributo. E o “desacreditável” que, embora

possua o atributo estigmatizante, este não é manifesto sendo, por isso, apenas um potencial para o descrédito.

O autor trabalha, ainda, com três tipos de estigmas. As abominações do corpo, estigmas de caráter físico, em geral, evidentes, que monstrificam a percepção que os outros e que o próprio estigmatizado tem de si. Um segundo tipo são as culpas de caráter individual que podem ser representadas por ações e pensamentos do ator que vão de encontro ao sistema de valor no qual se insere e com o qual se identifica. E, por último, estigmas tribais, de raça, de religião, de nação entre outros, que representam depreciações coletivas, de características comuns à comunidade em que se está inserido.

O estigmatizado, contudo, precisa continuar vivendo e manter suas interações. Para isso, poderá lançar mão de uma série de recursos que permitirão manter sua aceitação na sociedade. É claro que uma vez tida sua identidade deteriorada, o estigmatizado nunca terá sua vida igual a dos “normais”, mas poderá fazer sua manutenção ainda que precariamente.

Se por um lado, a imperfeição pode ser frequentemente ampliada (a mácula pode ser tida, por vezes, como uma punição de algo feito em “outra vida”), por outro, atribui-se a esta imperfeição características compensadoras (como um cego teria percepção mais apurada do que os outros sentidos). E ainda pode ser tida como uma dádiva, uma revelação em que serviu para o estigmatizado ver o mundo de forma diferente. A aceitação será um ponto central na vida do estigmatizado. Este procurará responder ao estigma de formas variadas que vão desde corrigir a base do estigma à transformação do ego por meio de rupturas com aquilo que é tido como realidade.

Tanto os “normais” como os estigmatizados sofrem as causas e os efeitos do estigma. Por isso mesmo, existe uma certa necessidade de se evitar contato entre os dois grupos de indivíduos. Os estigmatizados terão sempre uma certa desconfiança frente aos “normais”. Tendo em vista este fato, procuram, então, formar redes de relações e solidariedade com outros indivíduos que, como eles, compartilham o estigma. Dentro desses grupos, o estigmatizado irá construir alianças e amizades de acordo com sua colocação dentro do seu próprio grupo. Dessa forma, uma identidade social irá limitar o estigmatizado a determinados lugares.

Para manter suas interações, os estigmatizados procurarão manipular sua identidade de tal forma que possa manter interações e aceitação. Essa manipulação será

feita de acordo com os lugares que a identidade social o situou. Nem toda forma de manipulação da identidade implica em uma tentativa de encobrimento podendo, contrariamente a isso, ser uma afirmação de si enquanto estigmatizado.

É muito difícil para o estigmatizado deixar de manter certa ambivalência em relação à sua identidade, uma vez que os valores são por ele compartilhados e esses mesmos valores depreciam sua imagem a qual se esforça por manter como positiva. Essa ambivalência torna muito difícil para o estigmatizado manter um *status* coerente, com isso, irá sempre sofrer com pressões dos diversos modelos de identidade que deveria assumir.

5.3 - Considerações finais do capítulo

Diante de tudo o que foi exposto, o trânsito seria uma espécie de “palco” onde os atores desenvolvem seus papéis sociais. Nesse ambiente, a comunicação é fundamental para se saber a intencionalidade dos participantes, mas não é a fala que intermedia a comunicação, mas a buzina, a luz, a sinalização. É importante que essa forma de comunicação seja clara e objetiva para que todos entendam o que se deseja transmitir. Uma sinalização errada pode significar acidente e morte de motociclistas, bem como de outros participantes do trânsito.

Dentro da perspectiva de Goffman, o mototaxista acaba sendo estigmatizado, muitas vezes, como imprudente pela mídia. É como se a identidade moral desse participante do trânsito fosse degradada. O grande público, principalmente o que não conhece o serviço prestado por esses profissionais, internaliza esse discurso, o que contribui por reforçar uma ideia nem sempre correta a respeito dos motociclistas profissionais.

Um aspecto fundamental tratado nesse capítulo foi a contratação do risco que o cliente está sujeito a correr. Na interação face a face realizada no momento exato da contratação do serviço, o cliente já sabe como quer que a motocicleta seja pilotada, ou seja, com rapidez ou devagar. No entanto, o mototaxista buscará jogar com a necessidade do cliente mostrando-lhe que, seja qual for sua decisão, será capaz de atendê-lo bem uma vez que é muito habilidoso.

As maneiras de se agir são manipuláveis e variam conforme o interesse e a necessidade dos atores. Cada um dos atores (mototaxista e cliente) tentará controlar as

formas de impressão que cada um fará do outro. Assim, haverá a representação de ambos na interação. O mototaxista, por exemplo, vai tentar desconstruir a imagem de imprudência que o persegue para conquistar o cliente e realizar uma corrida.

Na perspectiva de conhecer um pouco mais daquele cliente que aparece no ponto de mototáxi para utilizar o serviço de transporte, o mototaxista tipifica o cliente, ou seja, busca entender quem é esse cliente através de poucas informações. Dessa forma, alguns poucos símbolos e signos são capazes de ajudar o profissional nessa tarefa.

A confiança é o objetivo nessa interação por parte de ambos os interlocutores. O cliente analisa o discurso do mototaxista e, por sua vez, o mototaxista busca transparecer a maior veracidade possível em sua fala. Assim, é importante que exista confiança entre as duas partes. O cliente espera que o mototaxista seja muito habilidoso em pilotar a motocicleta e o mototaxista espera que o cliente seja honesto, pague pela corrida e não esteja com a intencionalidade de assaltá-lo.

CAPÍTULO 6 - CAMPO DE PESQUISA

6.1 - A obtenção da habilitação tipo “A”

As aulas práticas para a obtenção da Carteira de Habilitação Nacional (CNH) do tipo “A” (motocicleta) são realizadas, para a população do Plano Piloto, no estacionamento da antiga Rodoferroviária. O local fica às margens da Estrada Parque de Indústria e Abastecimento (EPIA). Para realizar as aulas práticas, é necessário que a pessoa faça ou tenha feito as aulas teóricas do DETRAN/DF. No caso de ser a primeira habilitação, a quantidade de aulas práticas perfazem o total de 20. No entanto, se for a inclusão da categoria “A” esse total fica em 15 aulas.

As aulas práticas se resumem a uma simples memorização do caminho e dos movimentos necessários para conduzir a motocicleta, esses movimentos devem ser realizados sem erros para aprovação do candidato. As aulas ocorrem no mesmo percurso em que é realizada a prova prática. Dessa forma, o candidato se ambienta bem com o que será cobrado dele quando chegar o dia do exame.

No primeiro dia de aula, um treinamento rápido é dado fora do trajeto oficial de prova. No estacionamento ao lado, são ensinados as questões mais básicas para se pilotar a motocicleta, como: ligar, acelerar, equilibrar, passar as marchas, andar devagar e fazer curvas. Após cumprida essa etapa, o instrutor, ao se assegurar que o candidato tenha um domínio possível para fazer o trajeto, informa-lhe que deve ir para a pista e começar a praticar no trajeto oficial da prova.

Assim, as informações sobre as regras de conduta para a utilização da pista bem como as penalidades que eliminam o candidato no dia da prova são dados uma única vez nas primeiras voltas. As regras de conduta podem ser resumidas em respeitar a ordem de chegada para adentrar a pista, ou seja, a fila deve ser respeitada e sair um de cada vez para iniciar o trajeto.

As penalidades são informadas pelo instrutor conforme o candidato faz o trajeto pelas primeiras vezes. As faltas que eliminam o candidato imediatamente são: colocar o pé no chão, ao fazer o obstáculo do número 8 na saída; bater em algum cone espalhado pela pista e sair do trajeto delimitado no chão, sendo este um ponto importante que se deve sempre chamar a atenção. O instrutor, de maneira geral, fornece poucas instruções e não presta um atendimento mais personalizado e mais próximo ao candidato.

Os instrutores entregam a motocicleta e o capacete ao candidato assim que este chega e permanecem em uma conversa intensa com os outros instrutores, raros são os momentos em que prestam atenção ao candidato. Por vezes, fornecem alguma informação ao candidato, mas a maior parte do tempo não interagem deixando-o praticando inúmeras vezes até que internalize os movimentos necessários.

Assim, o candidato realiza várias repetições de uma determinada situação, inicialmente, errará mais do que acertará, mas, com as diversas tentativas e persistência, essa proporção se inverterá até que os acertos aconteçam na maioria das tentativas.

Dessa forma, quando o candidato realiza o percurso sem falhas ou com pequenas falhas, que não o impeçam de ser aprovado, e o candidato se sente preparado, então, chegou o momento de realizar a prova prática. Para tal, é necessário o aval do instrutor que o fará quando perceber a real possibilidade de o candidato ser aprovado.

6.2 - O Local de Realização da Prova Prática

Como mencionado anteriormente, as aulas ocorrem no estacionamento da antiga Rodoferroviária de Brasília, que se localiza às margens da EPIA. No local, facilmente é observada a total falta de infraestrutura. Os instrutores ficam expostos a intempéries ou improvisam uma espécie de barraco, com tábuas de compensado, para poder se abrigarem.

Próximo à pista, há uma delegacia de polícia do extinto programa da Polícia Comunitária, alguns instrutores, às vezes, utilizam esse espaço. Ainda nas proximidades da pista, estão várias secretarias do Governo do Distrito Federal (GDF) que utilizam o espaço onde funcionava a extinta Rodoferroviária, nesses locais os instrutores podem utilizar os banheiros. Na mesma localidade, funciona a feira popular, onde os instrutores vão almoçar.

Os instrutores de motocicleta reclamam muito do descaso que sofrem por parte do governo. Afirmam, que poderia ser construído algo que os protegesse do sol forte no período da seca e das chuvas abundantes em certo período do ano.

6.3 - A pista

A pista tem aproximadamente 500 metros de comprimento. Ela possui ao longo de seu trajeto vários obstáculos que têm por função treinar os novos pilotos para o que encontrarão em situações reais no cotidiano. Os obstáculos são fazer um oito sem sair da linha traçada no chão ou colocar o pé no chão, não acertar os cones, dar a preferência,

passar em uma caixa de britas, passar em um quebra-molas e, por último, passar em cima de uma espécie de pista bem estreita (chamada de prancha pelos alunos da autoescola).

Como mencionado, existem as regras de convivência na pista. Estas precisam ser mantidas para que ninguém se sinta prejudicado em seu direito de treinar. Nos dias da semana, é comum a pista estar sempre cheia. No entanto, aos sábados, que é um dia em que poucos instrutores trabalham, a pista fica bem vazia o que ajuda o aluno a conseguir dar o máximo de voltas durante seu tempo de aula. Na terça-feira, que é o dia anterior à prova, a pista fica tão cheia que o aluno consegue, geralmente, realizar apenas quatro voltas.

Figura 8. Vista aérea da pista de treinamento/prova.



Fonte: Google Earth.

A imagem apresenta uma vista aérea da pista de treinamento/prova para a obtenção da habilitação de motociclista. Os números de 1 a 7 representam cada um dos obstáculos que o candidato deve vencer no trajeto. Veremos, a seguir, a descrição de cada um deles.

O número 1 é o “oito”, onde o candidato deve fazer o número oito com a motocicleta sem tocar na faixa e sem colocar o pé no chão, se sair como a roda fora da faixa ou colocar o pé no chão significa a reprovação no teste. No número 2, são colocados vários “cones”: o primeiro tem a cor preta e os outros são os padronizados. Encostar no primeiro significa também ser reprovado, mas se encostar nos outros o candidato apenas perde pontos. O número 3 é a “preferência” se houver algum candidato realizando aquela

parte do trajeto o segundo candidato deve parar e esperar para depois seguir o trajeto. Se não esperar e continuar o candidato será automaticamente reprovado.

O número 4 é a “caixa de brita”, nessa parte do trajeto, o pavimento é composto apenas por britas. Esse tipo de terreno causa certa instabilidade na motocicleta, por isso, o candidato deve manter uma velocidade constante para que não saia ou caia na caixa de brita, mas também é necessário não ultrapassar esse trecho com muita velocidade, pois isso pode fazer com que saia do trajeto mais a frente. O obstáculo de número 5 são os “quebra-molas”, nessa parte da pista, o candidato deve ultrapassar dois quebra-molas. Nessa ultrapassagem, o piloto deve acelerar um pouco quando estiver perto dos referidos obstáculos para poder ultrapassá-los com segurança e tranquilidade.

O número 6 é chamado de “prancha”, pois os candidatos devem passar em cima de um caminho estreito de uns 30 centímetros e uns 8 metros de comprimento. Tirar uma roda da prancha, mesmo que somente por poucos segundos, culmina com a eliminação do candidato. Após a “prancha”, temos o obstáculo de número 7 que se caracteriza por mais uma série de cones que devem ser ultrapassados em ziguezague representando, assim, o final de todo o trajeto.

A imagem a seguir é um SLIP de Exame de Direção Veicular – 2 Rodas. O documento apresenta quais são os critérios que constituem as faltas dos candidatos, conforme especificado a seguir: faltas eliminatórias; faltas graves (03 pontos); faltas médias (02 pontos) e faltas leves (01 ponto). É considerado apto o candidato que terminar o trajeto com faltas cuja pontuação seja menor ou igual a 03 pontos.

Figura 9. Lista de avaliação do exame veicular de motocicleta.

Atendente : 1832899 Emitido em : 15/01/2015 10:23:59		Local / Data da Banca de Direção	Formulário RENACH
 Governo do Distrito Federal Secretaria de Estado de Segurança Pública Departamento de Trânsito do Distrito Federal Diretoria de Controle de Veículos e Condutores		TA2 - ABADIAO MOTO - 06h 16/01/2015 as 06:00	DF738436003
SLIP DE EXAME DE DIREÇÃO VEICULAR - 2 Rodas			
Instrutor :	CFC-B : CFC B MILLENIUM	Categoria Pretendida	
Assinatura : x	Placa do Veículo	A	
Nome : Nome Pai : CPF : Nome Mãe : Identidade : Mun. Nasc. : Data Nasc. : Sexo : Masculino Endereço : Bairro : Município : BRASILIA CEP : Fone :			
Observações de Exame Oftalmológico :			
Assinatura do Candidato : x			
ITEM FALTAS	CONSTITUIRÃO FALTAS ELIMINATÓRIAS		
1.1	INICIAR A PROVA SEM ESTAR COM CAPACETE DEVIDAMENTE AJUSTADO À CABEÇA		
1.2	DESCUMPRIR O PERCURSO PREESTABELECIDO		
1.3	ABALROAR UM OU MAIS CONES DE BALIZAMENTO		
1.4	CAIR DO VEÍCULO, DURANTE A PROVA		
1.5	NÃO MANTER EQUILÍBRIO NA PRANCHA, SAINDO LATERALMENTE DA MESMA		
1.6	AVANÇAR SOBRE O MEIO FIO OU A PARADA OBRIGATORIA		
1.7	COLOCAR OS(AS) PÉ(S) NO CHÃO, COM O VEÍCULO EM MOVIMENTO		
1.8	PROVOCAR ACIDENTE DURANTE REALIZAÇÃO DO EXAME		
1.9	COMETER QUALQUER OUTRA INFRAÇÃO DE TRÂNSITO DE NATUREZA GRAVÍSSIMA		
Assinatura e Carimbo/Identificação			
ITEM FALTAS	CONSTITUIRÃO FALTAS GRAVES - (03 PONTOS)		
2.1	DEIXAR DE COLOCAR UM PÉ NO CHÃO E OUTRO NO FREIO AO PARAR O VEÍCULO		
2.2	INVADIR QUALQUER FAIXA DURANTE O PERCURSO		
2.3	FAZER INCORRETAMENTE A SINALIZAÇÃO OU DEIXAR DE FAZÊ-LA		
2.4	FAZER O PERCURSO COM O FAROL APAGADO		
2.5	COMETER QUALQUER OUTRA INFRAÇÃO DE TRÂNSITO DE NATUREZA GRAVE		
Assinatura e Carimbo do Examinador			
ITEM FALTAS	CONSTITUIRÃO FALTAS MÉDIAS - (02 PONTOS)		
3.1	UTILIZAR INCORRETAMENTE OS EQUIPAMENTOS		
3.2	ENGRENAR OU UTILIZAR MARCHAS INADEQUADAS DURANTE O PERCURSO		
3.3	NÃO RECOLHER O PEDAL DE PARTIDA OU O SUPORTE DO VEÍCULO, ANTES DE INICIAR O PERCURSO		
3.4	INTERROMPER O FUNCIONAMENTO DO MOTOR SEM JUSTA RAZÃO, APÓS O INÍCIO DA PROVA		
3.5	CONDUZIR VEÍCULO DURANTE O EXAME SEM SEGURAR O GUIDOM COM AMBAS AS MÃOS, SALVO EVENTUALMENTE PARA INDICAÇÃO DE MANCBRAS		
3.6	COMETER QUALQUER OUTRA INFRAÇÃO DE TRÂNSITO DE NATUREZA MÉDIA		
Assinatura e Carimbo do Coordenador			
ITEM FALTAS	CONSTITUIRÃO FALTAS LEVES - (01 PONTO)		
4.1	COLOCAR O MOTOR EM FUNCIONAMENTO, QUANDO JÁ ENGRENADO		
4.2	CONDUZIR O VEÍCULO PROVOCANDO MOVIMENTO IRREGULAR NO MESMO SEM MOTIVO JUSTIFICADO		
4.3	REGULAR OS ESPELHOS RETROVISORES DURANTE O PERCURSO DO EXAME		
4.4	INICIAR A PROVA SEM VISEIRA OU ÓCULOS DE PROTEÇÃO		
4.5	COMETER QUALQUER OUTRA INFRAÇÃO DE TRÂNSITO DE NATUREZA LEVE		
Quilometragem Inicial		Quilometragem Final	
Apto: Menor ou Igual a 03 Pontos		RESULTADO : <input type="checkbox"/> APTO <input type="checkbox"/> REPROVADO	
Reprovado: Eliminatória ou Acima de 03 Pontos			
Transferido ou Faltoso: Lançados pela Coordenação			
Observações :			

Fonte: DETRAN/DF (2014).

Dentre todos os grupos de faltas, a que possui o maior número de itens são as eliminatórias, com nove ao todo. Os outros grupos possuem de cinco a seis itens. É interessante ressaltar que o último item de cada dos quatro grupos é “cometer qualquer outra infração de trânsito de natureza gravíssima ou grave ou média ou leve”, podemos observar, dessa forma, que o referido item abre um precedente para uma avaliação ou enquadramento em um aspecto mais subjetivo.

Dessa maneira, se o candidato não tiver cometido penalidades no trajeto de prova que ultrapassem o valor máximo permitido para a obtenção da habilitação do tipo “A” poderá sair com uma permissão para pilotar motocicleta válida por 30 dias até receber a CNH em casa.

6.4 - O dia da prova prática: a dicotomia entre a aprovação e a reprovação

O dia da prova prática gera uma ansiedade no candidato. Foram muitas aulas, recursos e tempo dispendido para esse momento que se resume a uma única volta no trajeto, que deve ser executado sem falhas ou com uma quantidade inferior ao mínimo exigido para aprovação. São apenas aproximadamente cinco minutos que separam o candidato de uma sensação de felicidade pelo “dever cumprido” ou a tristeza de (re) começar tudo novamente.

O primeiro requisito para possibilitar a realização da prova prática é ter feito todas as aulas. Depois disso, é preciso ligar para a autoescola para saber se a prova está confirmada no sistema do DETRAN/DF. Esse aspecto é um pouco obscuro para o aluno, pois a autoescola apenas informa se o nome consta ou não no dia determinado para a prova e o aluno não tem como confirmar essa informação.

Esse procedimento adotado pela autoescola é, no mínimo, curioso, pois quando um candidato termina o período de aula deseja realizar imediatamente a prova, uma vez que se sente preparado. No entanto, somente a autoescola tem o domínio da informação referente ao dia em que o aluno realizará a prova, tal procedimento é embasado na dependência da autoescola da disponibilidade do sistema do DETRAN/DF. Podemos citar, como exemplo, a minha experiência, após ter finalizado as aulas práticas, tive que esperar 30 dias para saber que dia iria realizar a prova.

Um período tão distante entre a última aula e a realização da prova deixa o candidato inseguro quanto à sua realização. Nesse sentido, a autoescola se beneficia, pois o candidato prefere pagar por aulas extras até chegar o dia da prova. No caso meu caso, como estava confiante em meu aprendizado não paguei mais aulas extras. No entanto, ao conversar com o meu instrutor, este me ofereceu uma aula gratuita um dia antes da realização da prova para que me recordasse do trajeto e fosse aprovado.

A realização da prova segue um ritual acelerado e não há tempo a ser perdido. Tudo começa bem cedo, antes das oito horas da manhã é provável que a prova já tenha se iniciado. Dessa forma, o instrutor solicita ao candidato que chegue antes das sete horas da manhã para se apresentar aos responsáveis pela aplicação do teste e fazer a devida identificação.

Enquanto o candidato está na enorme fila para apresentar a documentação, o instrutor pega a motocicleta em que o candidato fará a prova e a leva para uma área de

vistoria. Após a motocicleta ter sido vistoriada e aprovada e o candidato ter apresentado a documentação e não havendo restrição, este pode se encaminhar para aguardar a sua vez de realizar o teste.

Com relação à vistoria da motocicleta, observei que ocorreu uma espécie de “maquiagem” nos objetos a serem usados na prova, pois durante todo o período de treinamento com a motocicleta, foi utilizado um capacete velho, ligeiramente sujo e arranhado; os pneus da moto pareciam razoáveis, mas não estavam novos e, sinceramente, acredito que não seriam aprovados em uma inspeção. Curiosamente, no dia da prova, a motocicleta estava com pneus e capacete novos, com isso, foi fácil compreender a estratégia da autoescola nessa situação.

A fila foi se movimentando até que chegou a minha vez de realizar o teste. Antes disso, ao observar a postura dos avaliadores do DETRAN/DF, percebi que estes estavam impacientes e pareciam desejar ir embora rapidamente do local de prova. Diante desses fatos, constatei certa falta de neutralidade dos fiscais, pois, em determinado momento do percurso, quando parei e entreguei a identidade para o fiscal, este proferiu a seguinte frase: “se cometer tal falta está reprovado”.

Creio que essa postura é desnecessária, uma vez que o candidato faz aproximadamente 20 aulas e acaba por internalizar o que pode ou não ser feito durante o trajeto. Ademais, esse tipo de pressão externa pode interferir diretamente no psicológico do candidato, o que possibilita a ocorrência de algum erro que possa acarretar na reprovação deste.

Os obstáculos a serem executados na prova são treinados exaustivamente até que o candidato consiga realizar todo o trajeto sem cometer faltas ou cometer o mínimo para que não seja reprovado. Nesse sentido, o candidato é condicionado a introjetar o trajeto a ser cumprido. O corpo é preparado para aguentar ficar na posição de pilotar sem tremer ou apresentar dúvidas.

No início das aulas, o desconforto com a moto, para quem nunca pilotou, é grande e é visível a falta de controle sobre a máquina. O corpo ainda não foi educado para essa nova situação, no entanto, o processo educativo ocorrerá aula após aula. Nas palavras de Foucault, o corpo está sendo docilizado.

Ao ser asseverado que “em qualquer sociedade, o corpo está preso no interior de poderes muito apertados, que lhe impõem limitações, proibições ou obrigações” (Foucault,

2004, p. 126), o autor deixa claro, em primeiro plano, que os micropoderes perpassam todo o tecido social, o que causa transformações nos indivíduos. Dessa forma, o tecido social, com o passar dos tempos, acaba se consolidando como algo fabricado, influenciado por uma espécie de coação premeditada, impondo-se em cada função do corpo, com o objetivo de automatização.

Com isso, o homem passa a ser o alvo e o próprio objeto do poder, que possui como foco o exercício de introjetar nos corpos as características da docilidade. É dócil “um corpo que pode ser submetido, que pode ser utilizado, que pode ser transformado e aperfeiçoado” (Ibid., p. 126). O adestramento é o responsável por dar as formas de modelagens, sendo assim, é utilizado como uma forte ferramenta de controle social, agindo sempre de forma disciplinadora, considerado também como uma das “fórmulas gerais de dominação” (Ibid., p. 126).

Após adestrar e docilizar o meu corpo consegui realizar todo o trajeto sem ser considerado inapto. Cabe registrar que a aprovação nessa prova não é algo extraordinário, mas a sensação de obter a habilitação tipo “A”, sem ter sido reprovado nenhuma vez, foi muito boa. Depois de entregar a motocicleta para o instrutor foi necessário esperar um pouco para retirar o protocolo com o agente do DETRAN/DF, documento que permite ao novo motociclista pilotar sua motocicleta por 30 dias, até a chegada da CNH definitiva.

Após a realização da prova e a obtenção da CNH tipo “A” tive a sensação de que a postura do instrutor apresentava certa dualidade, pois este permeia entre o ensinar pouco e o não querer que o aluno reprove. Nas aulas realizadas, a instrução foi mínima, por isso, precisei me esforçar e tentar aprender, praticamente sozinho, o necessário, o quanto antes, para a realização do teste. No entanto, mesmo diante dessa postura aparentemente desinteressada, percebi que instrutor apresentava o desejo de que seus alunos não reprovassem, uma vez que ter alunos reprovados não é muito bom para o instrutor, pois pode evidenciar que, talvez, não seja um dos mais competentes.

Em contrapartida, para a autoescola, é bom que haja um certo número de reprovações, pois estes alunos precisarão pagar novamente as taxas e, conseqüentemente, pagarão por mais aulas. Contraditoriamente, tais reprovações se tornam interessantes também para o instrutor, já que terá mais alunos para dar aulas: os novos e os reprovaram. Nesse sentido, existe uma dicotomia entre o ensinar pouco e obter alguns alunos a mais

devido aos reprovados e, ao mesmo tempo, querer que os alunos sejam aprovados para não ficar com fama de mal instrutor.

A tabela 7 indica a série histórica que compreende o período 2009 – 2014 referente à porcentagem de reprovação da CNH do tipo “A”.

Tabela 7. Porcentagem de reprovação para obter a CNH do tipo “A” segundo o sexo, DF, 2009 – 2014

Porcentagem de reprovações		
Ano	Sexo	Porcentagem
2009	Masculino	15,71
	Feminino	27,17
2010	Masculino	15,32
	Feminino	26,14
2011	Masculino	17,96
	Feminino	30,44
2012	Masculino	20,35
	Feminino	33,15
2013	Masculino	22,62
	Feminino	34,72
2014	Masculino	18,4
	Feminino	30,37

Fonte: DETRAN/DF (2015) – Estatísticas

Conforme a Tabela 7, observamos uma série histórica relacionada à reprovação dos candidatos no período de 2009 a 2014. Em todos os anos, a reprovação da mulher foi superior a do homem. Em 2013, foi o maior índice de reprovação das mulheres 34,72% seguido por 2012 com 33,15%. Para os homens, as maiores reprovações foram em 2013 com 22,62% e 2012 com 20,35%. Os índices de reprovação são relativamente altos, por exemplo, em todos os anos da amostra a reprovação das mulheres foi superior a um quarto do total das candidatas.

6.5 - A autoescola

No Distrito Federal existe uma grande quantidade de autoescolas registradas. Todas oferecem o mesmo serviço sem grandes diferenciações. A maior diferença, sem dúvidas, reside no valor que é pago pelo cliente para fazer as aulas, requisito necessário para a realização da prova prática.

O preço estipulado pela autoescola pelas 20 aulas é um valor considerável, R\$ 350,00 reais. Mas, conforme o aluno negocia, esse valor pode diminuir. Esse foi o procedimento adotado por mim que, depois de muita negociação, consegui fechar meu contrato de aulas pelo valor de R\$ 250,00, ou seja, com um desconto de R\$ 100,00, o equivalente a 28,57% a menos do total pedido inicialmente.

Observa-se que esse valor é consideravelmente alto. No entanto, se uma pessoa está buscando algum diferencial que possa possibilitar-lhe uma ocupação no mercado de trabalho deverá, no mínimo, possuir esse recurso para tentar obter a CNH do tipo “A”. Diante desse fato, podemos inferir que o valor cobrado pelas aulas já funciona como um fator de exclusão, uma vez que nem todos têm esse montante disponível, logo, não podem ter a CNH do tipo “A” que é o requisito mínimo para se ter a oportunidade de trabalhar como motoboys ou mototaxistas.

Uma vez que todas as taxas e valores foram pagos, a atendente vai montar o mapa de aula. Nele constarão todos os dias e horários das aulas que o candidato irá fazer até o final do período e constará, também, o nome do instrutor e a motocicleta na qual serão realizadas as aulas. De maneira geral, todas as autoescolas trabalham com motocicletas de 150 cilindradas. Segue o mapa de aulas:

Tabela 8. Plano de Aulas

Aula	Data	Hora
Aula 1	19/07/2013	11h35min
Aula 2	19/07/2013	13h25min
Aula 3	20/07/2013	15h15min
Aula 4	20/07/2013	16h10min
Aula 5	24/07/2013	10h40min
Aula 6	26/07/2013	10h40min
Aula 7	27/07/2013	14h20min

Aula 8	27/07/2013	15h15min
Aula 9	29/07/2013	13h25min
Aula 10	29/07/2013	14h20min
Aula 11	30/07/2013	13h25min
Aula 12	30/07/2013	14h20min
Aula 13	31/07/2013	13h25min
Aula 14	31/07/2013	14h20min
Aula 15	01/08/2013	07h55min
Aula 16	10/08/2013	17h05min
Aula 17	14/08/2013	16h10min
Aula 18	24/08/2013	08h50min
Aula 19	29/08/2013	09h50min
Aula 20	29/08/2013	10h45min

Fonte: Elaboração própria

O mapa de aulas é montado sempre segundo a conveniência e disponibilidade da autoescola, logo, o aluno precisará adequar seus horários dentro das possibilidades que lhe são oferecidas. Conseqüentemente, é comum o aluno ter dias com aulas duplas e outros com aulas simples ou até mesmo ficar dois ou três dias sem aula alguma, devido à falta de horário. Dessa forma, a relação estabelecida entre o cliente e a autoescola tem um caráter muito grande de assimetria.

6.6 - A relação com o instrutor

O instrutor é a pessoa que vai intermediar os conhecimentos necessários que o candidato precisa adquirir para fazer uma boa prova prática e obter a CNH do tipo “A”. Nesse sentido, é importante se estabelecer uma boa relação entre aluno e instrutor.

O papel desse ator é central dentro do processo de formação do motociclista e sua experiência pode contribuir, de forma mais decisiva, para a aprovação dos candidatos. De maneira geral, as instruções são dadas apenas nos momentos iniciais das primeiras aulas depois é comum que os instrutores deixem os alunos trabalharem sozinhos. É difícil encontrar um instrutor com uma postura mais atenciosa e que acompanhe mais de perto seus alunos.

Uma característica do grupo dos instrutores é que, enquanto seus alunos ficam memorizando o trajeto, estes ficam conversando o tempo inteiro entre si. Em um momento um ou outro verifica se o aluno está conseguindo passar bem pelos obstáculos da pista e, quando julgam necessário, fazem alguma observação para que o aluno melhore.

O instrutor, se gostar do aluno, pode deixar este dê algumas voltas a mais no percurso, mesmo depois do seu tempo ter terminado, se o próximo aluno ainda não tiver chegado, ou mesmo se não houver ninguém depois de seu horário. O fator “gostar do aluno” pode trazer-lhe vários benefícios, como: obter mais atenção, aulas extras sem cobrar e, principalmente, o repasse de todas as informações para que o aluno saiba exatamente como reagir em cada parte do trajeto com menor possibilidade de errar.

Em compensação, se o instrutor não gostar de um aluno, seja por qualquer razão, o tratamento é diferente, pois fica nítido que as informações dadas são as mínimas possíveis, não deixa o aluno andar um minuto depois do seu horário e não há a menor possibilidade de aulas extras sem custo.

Outra questão fundamental, que está sob o controle do instrutor, é a frequência para o aluno realizar a prova prática. O aluno deve assinar todas as aulas realizadas, no caso de falta, a aula deve, necessariamente, ser resposta. Assim, se o instrutor tiver uma boa relação com o aluno permitirá que assine a aula que faltou, mas, em caso contrário, necessariamente, o aluno deverá remarcar a aula que, provavelmente, terá um custo.

Dessa forma, a relação com o instrutor, se for amistosa, tanto melhor para o aluno, pois terá maiores chances de obter mais atenção de seu instrutor, o que lhe dará maiores possibilidades de um resultado satisfatório na prova prática. Tal situação leva a considerações sobre o “homem cordial” de Sergio Buarque de Hollanda (2006).

O referido autor explica, ao longo do capítulo 5 do livro *Raízes do Brasil*, que a expressão “homem cordial” nos caracterizava, como um dos efeitos diretos da supremacia indelével, referente ao ninho familiar, pois as relações criadas no espaço doméstico, sempre forneceram o modelo obrigatório de qualquer composição social entre nós”.

Assim, essa aproximação com o instrutor, criando uma espécie de relação familiar, traz a possibilidade de se conseguir repor ou obter aulas extras na preparação para o exame do DETRAN/DF. No entanto, uma relação mais afastada inviabiliza a obtenção dessas vantagens. Logo, nesse contexto, acabará prevalecendo as relações que se aproximam da vida doméstica.

6.7 - A aplicação dos questionários

Campo de pesquisa

A aplicação dos questionários de campo da pesquisa teve início no dia 09/05/2015, em São Sebastião, e finalizou no dia 20/06/2015, na cidade do Gama. O período de aplicação dos questionários foi muito extenso considerando o tamanho da amostra, pois as dificuldades se apresentaram da seguinte maneira: a primeira que os mototaxistas não faltassem o dia de trabalho e a segunda foi conseguir encontrá-los no ponto. Outra situação encontrada, foi a distância entre as Regiões Administrativas, porque dificilmente foi possível visitar duas RA's diferentes no mesmo dia.

O cadastro utilizado na pesquisa, como mencionado anteriormente, foi disponibilizado pelo Sindmototáxi/DF poucos dias antes de começar a pesquisa de campo. Rapidamente observou-se que o cadastro estava muito “sujo”¹¹, pois a atividade é muito dinâmica e a rotatividade dos trabalhadores é bem alta. Em um período de um ano, há uma mudança significativa dos profissionais que atuam em cada ponto.

Nesse sentido, seguiu-se a amostra realizada pelo cadastro, no entanto, em vários pontos de mototáxi, foi necessário fazer um novo sorteio no local para poder substituir os trabalhadores que não atuavam mais como mototaxistas ou não trabalhavam mais naquele ponto. Assim, preservou-se a metodologia garantindo a fidedignidade nas análises realizadas *a posteriori*.

Com a realização da pesquisa de campo, foi possível descobrir que cada trabalhador é dono de sua própria motocicleta, e que são os responsáveis pela manutenção das mesmas. Constatou-se, ainda, que maioria dos trabalhadores adquiriu a motocicleta financiada e paga as prestações com o trabalho de mototáxi. São muito poucos os que a possuem quitada e também é raro algum deles possuir seguro, o que os deixa apreensivos quanto a acidentes e roubos.

De maneira geral, todos os mototaxistas pagam uma taxa para o dono do ponto, que pode ser semanal ou mensal, para fazer parte de um ponto quando este possui estrutura¹².

¹¹ Isso acontece quando o cadastro apresenta uma quantidade muito significativa de informações que não estão mais condizendo com a atual situação, como, por exemplo, um número grande de trabalhadores que não atuam mais nessa atividade.

¹² A estrutura aqui se refere a um local que os abrigue da intempérie, tenha locais para sentar enquanto esperam ligações, banheiro e uma linha telefônica fixa para receber chamados de corrida.

Um ponto de mototáxi varia bastante, podendo ser debaixo de uma árvore sem a menor infraestrutura bem como pode ser em um local alugado, próximo ao fluxo de pessoas, com bancos e sofás, banheiro e, principalmente, possuir uma linha telefônica para receber chamados dos clientes.

O dono do ponto, quase sempre, é um mototaxista que resolveu alugar um local para proporcionar um pouco mais de conforto para os trabalhadores, mas também para virar referência dos clientes de um local onde o serviço é oferecido. Ademais, obtém uma renda maior que a de todos os outros trabalhadores, devido ao mencionado pagamento da taxa de manutenção do ponto.

Figura 10. Ponto de motataxi em Ceilândia.



Fonte: Própria pesquisa.

Figura 11. Ponto de mototáxi na cidade de São Sebastião.



Fonte: Própria pesquisa.

No caso do ponto de mototáxi ser embaixo de uma árvore, como foi encontrado em dois pontos: Ceilândia e Planaltina, não se paga a taxa para ninguém e o principal meio de se encontrar o profissional é no próprio ponto ou pelo celular que cada um possui. Assim, as duas ferramentas de trabalho são a motocicleta e o celular.

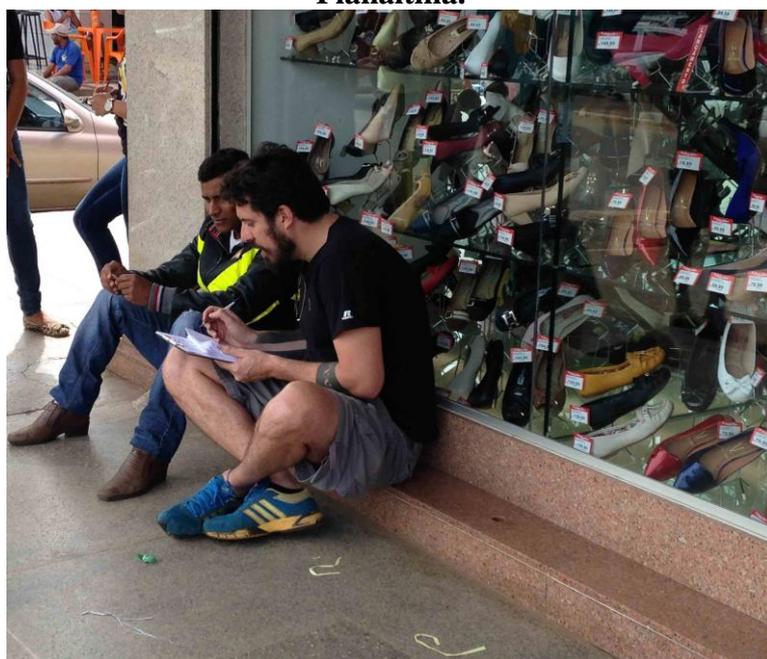
A aplicação dos questionários aconteceu de maneira tranquila, entre uma corrida e outra, os mototaxistas conversavam e respondiam às perguntas do questionário até chegar sua vez de ir para rua. Algumas entrevistas tiveram que ser interrompidas para o profissional realizar o trabalho, mas, ao retornar, finaliza o questionário sem prejuízo algum para a pesquisa.

Figura 12. Assistente de pesquisa Luciana Maldotti aplicando questionário em São Sebastião.



Fonte: Própria pesquisa.

Figura 13. Assistente de pesquisa Tiago de Aragão aplicando questionário em Planaltina.



Fonte: Própria pesquisa.

Praticamente todos os profissionais foram muito solícitos a serem entrevistados, menos de cinco se recusaram, terminantemente, a responder às perguntas, seja por desconfiança ou por não considerar que a pesquisa pudesse ter alguma relevância real para

suas vidas, mesmo que o propósito da pesquisa tivesse sido bem explicado pra todos os entrevistados antes do início desta. Buscou-se sempre respeitar o mototaxista, pois, sem a sua fala, esta pesquisa não teria ocorrido.

Para o auxílio do pesquisador, foram selecionados cinco auxiliares de pesquisa, todos da área de Ciências Sociais, com exceção de uma, que é engenheira. Os níveis acadêmicos dos cinco auxiliares de pesquisa de campo são: um doutor, um doutorando, um mestre e duas graduadas. Foi realizado um treinamento com todos os auxiliares de pesquisa para que pudessem se familiarizar com o instrumento de coleta de dados e pudessem abordar, de forma homogênea, o objeto de estudo da presente tese.

Nesse sentido, o questionário foi estudado previamente por todos(as), e em uma reunião de treinamento foi repassado os pontos do referido material, sanado eventuais dúvidas e, principalmente, deixado bem evidente qual o sentido principal da pesquisa, como abordar o entrevistado e quais os dados obtidos fora dos questionários como os da observação que seriam importantes para serem relatados e depois interpretados.

Assim, em todas as visitas, estavam presentes o pesquisador e um auxiliar de pesquisa. Tal metodologia de aplicação foi adotada por duas razões primordiais: tornar o processo de aplicação um pouco mais rápido e aumentar a segurança dos aplicadores em caso de alguma eventualidade que pudesse ocorrer em campo.

Todos os auxiliares de pesquisa participaram dessa pesquisa voluntariamente. Todos contribuíram, de maneira decisiva, para o alcance da amostra determinada. Foram eles(as): Luciana Maldotti, Cibelli Severo, Tiago de Aragão, Daniel Capistrano e Osvaldo Assis.

A seguir, será apresentado o relato da visita feita em cada Região Administrativa, suas peculiaridades e os acontecimentos ocorridos em cada uma.

Tabela 9. Visita de Campo nas RA's.

REGIÃO ADMINISTRATIVA	DATA DA PESQUISA
São Sebastião	09/05/2015
Planaltina - DF	16/05/2015
Vicente Pires	18/05/2015
Planaltina – DF	23/05/2015

Sobradinho	23/05/2015
Ceilândia	30/05/2015
Planaltina - DF	05/06/2015
Sobradinho	08/06/2015
Varjão	20/06/2015
Gama	20/06/2015

Fonte: Elaboração Própria

São Sebastião

São Sebastião é o local em todo o Distrito Federal que o serviço de mototáxi é mais forte. A grande quantidade de profissionais e, principalmente, a quantidade de pessoas que utilizam o serviço é surpreendente. Mesmo em outras Regiões Administrativas, a fama do serviço de mototáxi de São Sebastião é reconhecida.

O movimento forte de clientes ocorre durante todo o dia e depois diminui quando se aproxima o período da noite. A violência faz com que as pessoas saiam bem menos nesse período, no entanto, o movimento ainda é razoável no início da noite, pois os trabalhadores voltam do serviço, geralmente do Plano Piloto e, muitas vezes, precisam do mototáxi para se deslocarem para o setor de chácaras na cidade. Em relação aos dias da semana, os que possuem maior quantidade de trabalho são a sexta-feira e o sábado.

A cidade possui um número elevado de condomínios e um setor de chácaras e os ônibus demoram muito para passar nos pontos, além disso, estes não possuem uma boa capilaridade, ou seja, não conseguem atender à necessidade de muitos passageiros de chegar em uma determinada localidade. Tal realidade contribui muito com o serviço de mototáxi. Ademais, o trânsito na cidade é muito pesado, como afirmado por muitos profissionais, e as pessoas querem rapidez em seus deslocamentos e não ficar retidas em engarrafamentos.

Na cidade existe cinco pontos que são mais antigos e, por isso, as pessoas confiam nos profissionais que trabalham neles (Ligeirinho, Fênix, Federal, Pontual e Papa-Léguas). Quanto mais novo o ponto menos cliente vai ter, pois as pessoas não sabem se aqueles profissionais são bons ou não. Conforme o tempo passa, esses novos pontos adquirem uma determinada fama, então, a quantidade de trabalho pode aumentar ou diminuir.

Nesse sentido, conversando com os profissionais, foi possível entender o que esses convencionam de “moral do ponto”. Isso acontece quando determinado ponto ganha das pessoas uma atribuição, com o passar do tempo. Se os profissionais de um ponto são vistos como muito responsáveis, seu ponto passa a ser visto como possuidor de uma moral alta perante os clientes e isso vai significar mais dinheiro, no entanto, se os clientes consideram que determinado ponto tem moral baixa é porque seus profissionais não são vistos como bons trabalhadores e os rendimentos serão mais baixos, inclusive podendo até fechar.

Os nomes dos pontos são, muitas vezes, personagens de televisão como os de desenhos animados que, simbolicamente, estão associados à velocidade como: o Ligeirinho e o Papa-léguas. O primeiro é um rato mexicano cuja principal característica é correr bastante rápido, assim como o Papa-léguas, que também corre bastante, mas, nesse caso, está fugindo das armadilhas preparadas pelo coioite. Até mesmo para quem não conhece os mencionados personagens dos desenhos, pelo próprio nome do ponto é possível associar à velocidade.

Além da “moral do ponto” muitos outros aspectos permeiam a atuação profissional como mototaxista, como por exemplo: a solidariedade existente entre os trabalhadores. De maneira geral, os motociclistas são muito solícitos uns com os outros e com os trabalhadores profissionais pode-se afirmar que a solidariedade é ainda maior. Mas, cabe aqui trazer uma ressalva. Em caso de ocorrer algum acidente envolvendo um mototaxista e um automóvel os motociclistas profissionais vão parando para prestar auxílio ao companheiro que por ventura tenha se acidentado.

Dessa forma, foi observado em campo que a solidariedade entre os mototaxistas é bem maior dentro de um mesmo ponto, pois todos se ajudam, mas em relação aos outros existe uma certa competição. A competição aqui reside no fato de querer que seu ponto goze de maior moral com os clientes para que eles possam receber o maior número de chamados. Também foi relatado por alguns mototaxistas que disseram que gostariam de ver um ou outro ponto fechado, porque os outros eram descuidados ou dentre eles tinham alguns que não possuíam habilitação do tipo “A”. A esse tipo de situação chamei de dualidade da cooperação.

A forma de cobrar pelo serviço é fundamental dentro da lógica de funcionamento do mototáxi. Ainda, não foi desenvolvido um motocímetro aos moldes do taxímetro dos táxis convencionais, também não existe uma tabela de preços fixada pelo sindicato ou

outra instituição. Nesse sentido, o valor fica arbitrado pelos próprios trabalhadores em cada RA.

O valor da tarifa do mototáxi é de R\$ 4 ou R\$ 5 reais, dentro da cidade de São Sebastião, dependendo da localidade. De São Sebastião para Taguatinga, por exemplo, o custo é de R\$ 50 reais. Um padrão para se compreender a forma de cobrança pelo serviço é o quilômetro percorrido para fora da cidade que custa R\$ 2 reais. Então, para o Plano Piloto, Rodoviária do Plano e Setor de Clubes seria de R\$ 30 ou, no máximo, R\$ 40 reais.

Todos os mototaxistas pagam R\$ 100 reais, por mês, para o dono do ponto a fim de manter o local onde trabalham. Vários trabalhadores afirmaram que gastam, em média, R\$ 500 reais por mês com a manutenção da motocicleta. Disseram, também, que trocam o óleo da motocicleta semanalmente. Isso se justifica, pois, para muitos, em um único dia rodam mais de 250 quilômetros. Como se observa, o custo fixo para trabalhar como mototaxista não é muito baixo comparado ao que se ganha em média por mês. Considerando o valor do ponto, mais a manutenção da motocicleta perfaz um total de R\$ 600 reais por mês, sem contar o gasto com a gasolina cujo valor do litro está próximo dos R\$ 4,00.

Durante a aplicação dos questionários em campo, aconteceu um caso fortuito. Apareceu um homem completamente embriagado com várias cédulas de dinheiro na mão querendo contratar o serviço de mototáxi. No ponto, havia um único mototaxista que se recusou a levar o bêbado, alegou que o risco de acontecer algum acidente com o passageiro naquele estado de embriaguez era muito alto e ele preferia não arriscar. Disse também que pilotar com alguém que tem medo de andar de moto é complicado, pois é necessário fazer mais força nas curvas e que o bêbado poderia se acidentar gravemente ao cair e ele ainda seria responsabilizado. Era melhor perder os R\$ 5,00 da corrida do que perder mais dinheiro e tempo tendo que prestar socorro. O bêbado não gostou de ter seu pedido recusado e saiu xingando.

Planaltina - DF

Segundo os mototaxistas de Planaltina o movimento é muito fraco durante o dia. A especificidade da RA em ser uma cidade dormitório faz com que o movimento seja muito forte no final da tarde e durante a noite. O fator motivador para utilização do serviço é a distância da casa das pessoas até as paradas de ônibus ou o terminal. Ainda segundo os

profissionais no final de semana o movimento é maior, pois as pessoas ficam na cidade e se deslocam para atividades de lazer como visitar os conhecidos que moram mais afastados.

A mencionada RA sentiu uma forte diminuição da oferta de mototáxi nos últimos tempos. Pontos muito fortes e conhecidos como o Mototáxi Cidade e o Papa-léguas não existem mais. Alguns trabalhadores afirmaram que tal fato se deve a crise econômica que tem atingido vários setores da economia. E o mototáxi não ficou livre do impacto direto da atual situação do país. Dessa forma, os profissionais que atuavam nesse ramo buscaram outras inserções que os possibilitassem um dinheiro mais certo ao final do mês.

De maneira geral, os entrevistados sempre foram muito solícitos para responderem às perguntas, apenas um, que estava no ponto ao lado da rodoviária, se recusou a ser entrevistado. No primeiro dia de campo em Planaltina, foram aplicados 5 questionários com 19 perguntas, como dois pontos foram fechados, não foi possível fechar as entrevistas necessárias para atender à amostra na cidade. Foi preciso, dessa forma, utilizar a substituição de entrevistados recaindo tal substituição nos pontos de mototáxi na RA do Gama, conforme sorteio estatístico.

O que chama a atenção da atividade de mototáxi na RA é que existe um ponto bem ao lado da rodoviária da cidade. Os trabalhadores chegam de uma longa jornada de trabalho e já utilizam o serviço para irem para suas residências. O ponto fica embaixo de uma árvore onde há alguns bancos de concreto, um orelhão perto do local onde as motos ficam estacionadas e uma placa com o número do mencionado orelhão.

Figura 14. Ponto de mototáxi ao lado da rodoviária de Planaltina.



Fonte: Própria pesquisa.

O outro ponto fica em frente à feira de Planaltina, perto de um comércio, em um local aberto sem sequer uma placa de aviso.

Figura 15. Ponto em frente à feira de Planaltina.



Fonte: Própria pesquisa.

Foi informado pelos mototaxistas que, em Planaltina, tem semanalmente uma festa chamada: “Forró do Idoso” e que, nesse dia, aparece uma grande quantidade de pessoas, não profissionais, para prestarem o serviço de transporte. Segundo relato, mais de 100 motociclistas prestam o serviço de mototáxi para as pessoas nessa ocasião, o que torna o transporte muito arriscada, pois as pessoas comuns nem sempre carregam consigo o capacete do carona.

Vicente Pires

Em Vicente Pires a aplicação foi relativamente rápida, pois a amostra era pequena e foi fácil encontrar os pontos, pois a auxiliar Luciana Maldotti conhecia muito bem essa RA. O valor cobrado pela corrida é de R\$ 5,00 reais dentro de Vicente Pires. A RA é muito grande e se encontra margeada pela Estrada Parque Taguatinga (EPTG) e pela Estrutural, isso contribui para que as pessoas utilizem o serviço de mototáxi, uma vez que poucos ônibus entram na cidade e a maioria circula apenas pelas vias mencionadas.

Os pontos de mototáxi encontrados em Vicente Pires tinham uma estrutura boa, como pode ser observado nas figuras abaixo, o que proporciona aos trabalhadores um local

de proteção e de descanso entre uma corrida e outra. No entanto, para manter o ponto em funcionamento, cada trabalhador deveria contribuir com R\$ 240,00 por mês.

Figura 16. Ponto de mototáxi em Vicente Pires.



Fonte: Própria pesquisa.

Figura 17. Entrevista da Luciana Maldotti em Vicente Pires.



Fonte: Própria pesquisa.

Figura 18. Linha telefônica fixa e sofás em outro ponto de mototáxi em Vicente Pires.



Fonte: Própria pesquisa.

Nessa RA, um mototaxista havia iniciado na atividade há apenas quatro dias e não pôde ser entrevistado, pois não saberia responder várias perguntas. No entanto, se mostrou disponível caso a pesquisadora quisesse entrevistá-lo. Mas, devido ao pouco tempo na atividade, optou-se por não entrevistá-lo com o questionário, mas foi feita uma conversa informal com ele sobre questões como o que o levou a ser mototaxista e o que esperava da atividade.

Os mototaxistas fizeram questão de mencionar que a primeira quinzena do mês é mais forte, visto que seus rendimentos são maiores nesse período do mês, depois o movimento fica mais fraco. Disseram que esse fato tem relação direta com o salário dos trabalhadores que recebem do dia cinco ao dia dez. Assim, buscam intensificar o trabalho no começo do mês para lidarem com o efeito sanfona no rendimento.

Ceilândia

Na RA de Ceilândia, não foi encontrado ponto com telefone fixo e local para descanso enquanto os trabalhadores esperam por uma corrida. Os pontos são em locais abertos, geralmente embaixo de árvores.

Figura 19. Ponto em frente à UPA de Ceilândia.



Fonte: Própria pesquisa.

Figura 20. Ponto de mototáxi embaixo de árvore em frente ao Motel San Remy Park.



Fonte: Própria pesquisa

Em Ceilândia, o preço da corrida é de R\$ 3,00 reais dentro da RA. O preço é bem mais baixo do que em outras RA's como São Sebastião, por exemplo. Nos últimos anos, o serviço de mototáxi na Ceilândia foi muito enfraquecido devido a uma forte concorrência com os loteros¹³. Enquanto o mototáxi cobra R\$ 3,00, os loteros nos automóveis cobram apenas R\$ 1,50. Antes os mototáxis cobravam R\$ 2,00 por corrida, mas o preço aumentou para R\$ 3,00 por causa dos aumentos sucessivos da gasolina nos últimos meses. Conforme disseram, se não tivessem aumentado o preço da corrida estariam pagando para trabalhar. O efeito do aumento foi uma grande fuga dos clientes que migraram, em sua totalidade, para o serviço dos loteros.

Comparando os serviços dos loteros com o do mototáxi em Ceilândia, percebe-se que ambos oferecem o mesmo serviço para o mesmo público em uma determinada localidade, geralmente, nos locais onde já existia o mototáxi, ou seja, os loteros canibalizaram o nicho dos mototaxistas. A motocicleta só pode levar um cliente por vez, enquanto o automóvel leva quatro e até cinco passageiros. Enquanto o mototáxi ganha R\$ 3,00 em uma corrida, o lotero ganha de R\$ 6,00 a R\$ 7,50 por corrida. Esse valor é de 100% a 150% maior que o auferido pelo mototáxi.

No entanto, os loteros têm um consumo maior de combustível e a manutenção do automóvel é mais cara. Além disso, os loteros, geralmente, não saem do ponto se não estiverem com o carro cheio, logo, o cliente tem que esperar o veículo ficar cheio para poder partir. Já com mototáxi, o cliente não passa por essa situação, pois, ao chegar no ponto, sai quando quiser. Entretanto, um aspecto que merece ser considerado é que, com os loteros, o passageiro pode transportar algum objeto maior, pois é possível utilizar o porta-malas do veículo, e com a motocicleta isso não é possível.

Pela maior possibilidade de ganho na Ceilândia muitos mototaxistas passaram a ser loteros. Alguns venderam as motos juntaram mais algum dinheiro e compraram um carro, com maior tempo de uso, para atuarem profissionalmente dessa maneira. Um, inclusive, afirmou que está mais feliz, pois trabalhar em um veículo é menos arriscado, porque a possibilidade de acidentes diminuiu. Outro fator considerável, é a falta de fiscalização, o que permite que circulem dentro da cidade sem grandes problemas.

Dessa forma, foram encontrados poucos mototaxistas trabalhando nos três pontos existentes, em apenas um deles tinha trabalhadores, nos outros dois foram somente horas

¹³ Loteros são pessoas que oferecem transporte em automóveis nos mesmos trajetos ofertados pelo mototáxi.

de espera embaixo das árvores (ponto) e nenhum trabalhador apareceu. Da amostra que previa seis entrevistados, foi possível encontrar apenas cinco, mesmo esperando muito tempo no ponto. Dessa forma, houve uma mortalidade em Ceilândia que foi compensada pela lista de substituição.

Sobradinho

No dia 15 de junho de 2015, foram realizadas as entrevistas com os mototaxistas em Sobradinho. Um dos pontos de mototáxi fica próximo à rodoviária de Sobradinho. Sua localização fica entre dois estacionamentos, a direita está à rodoviária e a esquerda um prédio comercial, portanto, é uma localização com um grande fluxo de pessoas e bem visível da pista central. Apesar da boa localização, o ponto não consta com nenhuma infraestrutura, existe apenas um banco de ferro, que fica embaixo de uma árvore, e as motos ficam paradas no estacionamento virado para o prédio comercial.

Figura 21. Ponto de mototáxi embaixo da árvore em frente à loja que fechou.



Fonte: Própria pesquisa.

Foi descoberto que, naquela semana, tinha havido uma confusão com o dono do antigo ponto que ficava em uma loja em frente a esse estacionamento onde os mototaxistas estavam quando os pesquisadores chegaram e, por isso, estavam “fazendo ponto” embaixo da árvore. Depois de muita conversa e algumas horas junto com os mototaxistas, os

referidos profissionais relataram que o proprietário da loja onde funcionava o ponto de mototáxi expulsou os mototaxistas. Isso ocorreu porque o dono do ponto não tinha pago o aluguel devido ao proprietário da loja. Como consequência, tinham ficado sem o antigo local de trabalho.

Em virtude da falta de pagamento e da expulsão, os mototaxistas se instalaram embaixo da árvore do outro lado do estacionamento em frente ao antigo ponto. Estes pareceram tranquilos com o local provisório do ponto. O fato de estar na época da seca facilitava, pois ainda não havia uma preocupação com o período de chuva. Um dos mototaxistas informou que tinham o objetivo de, na época da chuva, utilizarem o galpão da rodoviária como abrigo e utilizarem o estacionamento, que não é exclusivo para ônibus, para deixarem as motos enquanto esperam os passageiros. Frisaram muito que a vontade deles era poder trabalhar de forma totalmente independente, sem precisar pagar taxa para dono de ponto.

Normalmente, os pontos de mototáxi são lojas alugadas, ou algum espaço físico que tenha alguma infraestrutura, uma cobertura para proteger do tempo, um banheiro, cadeiras ou sofá, um telefone fixo para que os clientes possam ligar, cadernos ou outro instrumento para controlar a sequência dos mototaxistas e mais alguma coisa. Esses locais, geralmente, possuem um dono, que invariavelmente também é mototaxista, e que disponibiliza essa infraestrutura. Para que outros possam trabalhar no ponto eles devem pagar um valor semanal ou mensal que varia de RA para RA.

Os pesquisadores chegaram ao ponto no início da tarde de segunda, se apresentaram e explicaram sobre a pesquisa. Havia três mototaxistas no ponto. A pesquisadora Luciana Maldotti se dirigiu a um mototaxista que se apresentou pelo nome de Falcão. Quando estava na segunda pergunta do questionário ele interrompeu dizendo que não concordava com o título da pesquisa. Na primeira folha do questionário constava além de outros dados o nome provisório da pesquisa: “Hermes o mensageiro de deus, mototáxi o mensageiro do caos”. Ao ler o título, afirmou que não concordava com o título e que não daria entrevista para uma pesquisa que taxava os mototaxistas como os responsáveis pelo caos e, visivelmente nervoso, disse que aquilo não era verdade.

Diante do ocorrido, tentou-se argumentar e explicar que o título não colocava os mototaxistas como os responsáveis pelo caos, mas que, na verdade, os colocavam como um elemento dentro do caos urbano que é a cidade e o trânsito. O termo mensageiro foi

usado como uma referência ao movimento de ir e voltar, de levar e buscar e, no caso dos mototaxistas, faz isso com pessoas. Foi reforçado que o título tem um teor mais poético, pois utiliza-se de uma abstração e não faz uma referência objetiva do retrato da realidade, e tampouco, tem o intuito de responsabilizar os mototaxistas por uma dinâmica que envolve vários outros atores, além dos mototaxistas. Na verdade, contribuem de forma positiva e negativa para a dinâmica do trânsito.

Buscou-se, ao máximo, explicar a posição da pesquisa, mas não foi possível conseguir a entrevista do Falcão. Por sorte, outros mototaxistas presentes no local não se incomodaram e concederam as entrevistas, inclusive, alguns recriminaram a posição do colega. Ao todo, foram obtidas sete entrevistas, o que era o alcance da amostra necessária, e foram entrevistados praticamente todos os mototaxistas que estavam trabalhando no ponto naquele dia.

Teve um outro mototaxista que também não foi muito receptivo à presença dos pesquisadores, mas, de maneira geral, todos contribuíram muito com a tese. Ao fim do dia, os dois únicos mototaxistas que não quiseram responder ao questionário explicaram que estavam nervosos, devido à expulsão do ponto em que costumavam trabalhar. Antes de irmos embora, Falcão e o colega se desculparam e justificaram suas reações, pois, em um primeiro momento, chegaram a acreditar que os pesquisadores pudessem estar trabalhando para o antigo dono do ponto, apesar dos pesquisadores terem se identificado como estudantes da Universidade de Brasília.

Após entrevistar a todos os que foram possíveis nesse ponto de mototáxi, os entrevistadores se dirigiram a outro ponto indicado na amostra. O segundo ponto localizava-se na quadra dois e não houve nenhum problema no decorrer das entrevistas, todos foram muito receptivos, porém, o número de mototaxista trabalhando no dia não era muito grande, assim, foram feitas as entrevistas com todos trabalhadores que estavam no local e que os nomes constavam na amostra.

Varjão

O Varjão possui um ponto de mototáxi em sua avenida principal. O local é bem acessível e tem uma estrutura simples, mas suficiente para atender tanto aos mototaxistas quanto aos clientes. Um barraco com sofás, cadeiras, banheiro e serve como um local de descanso para os trabalhadores.

A mencionada RA tem a peculiaridade de estar muito próxima ao Lago Norte, assim, muitas pessoas trabalham nessa outra RA. Mais uma vez o fato do transporte público não ser vascularizado possibilita que o serviço de mototáxi se fortaleça dentro da ótica de oferecimento desse serviço.

A quantidade de pessoas oferecendo o serviço não é muito grande. Dessa forma, foi possível entrevistar praticamente todos os trabalhadores. Cabe ressaltar, que a amostra aqui também foi cumprida. Os mototaxistas foram muito receptivos e a aplicação transcorreu sem grandes acontecimentos.

Gama

A Região Administrativa do Gama é a segunda mais afastada do centro do Plano Piloto perdendo, em distância, apenas para Brazlândia. O Gama tem dois pontos de mototáxi principais que foram selecionados para a amostra, são eles: o Ligeirinho e a Central Gama Mototáxi. Ambos ficam próximos um do outro e também da rodoviária dessa RA. O fluxo de pessoas possibilita que o serviço seja solicitado por transeuntes que estejam passando e precisem chegar mais rápido em alguma localidade.

Figura 22. Foto da Central Gama Mototáxi.



Fonte: Própria pesquisa.

Figura 23. Foto do Ligeirinho Mototáxi.



Fonte: Própria pesquisa.

O Gama teve uma importância considerável na pesquisa por servir como lista de substituição da amostra da pesquisa. Dessa forma, os questionários que não foram aplicados em determinadas RA's, como em Planaltina, foram devidamente substituídos por trabalhadores dessa cidade. Os mototaxistas contribuíram, de forma muito amistosa, para o término das entrevistas da presente tese. Muitos ficaram felizes em poder contribuir com uma pesquisa que seria para a Universidade de Brasília (UnB).

Ao aplicar os questionários na Central Gama Mototáxi, os pesquisadores observaram que havia uma porta de ferro separando o ponto das pessoas. Isso se deve ao fato de na localidade haver uma grande quantidade de usuários de drogas e os trabalhadores temerem furtos e/ou roubos. No dia da aplicação do questionário, havia um drogadito que estava deitado bem atrás do ponto, sua presença fazia com que as pessoas dessem uma volta maior na calçada para não passarem perto de uma pessoa nesse estado.

CAPÍTULO 7 – ANÁLISE DA PESQUISA DE CAMPO

Este capítulo abordará o resultado encontrado na pesquisa de campo da presente tese. Os dados foram tabulados e analisados de forma agregada preservando o sigilo das informações prestadas pelos entrevistados. É importante mencionar que todas as tabelas foram geradas no *software SPSS* e possibilitaram a compreensão do *modus operandi* do trabalhador do mototáxi, bem como questões mais complexas que permeiam a realidade desse grupo de trabalhadores, principalmente o que tange à regulamentação profissional do grupo estudado.

Também foi utilizado o programa *wordle* que gera uma nuvem de palavras obtida a partir da quantidade de texto inserido nele. O mencionado programa faz uma representação de palavras de várias cores e tamanhos, estes elementos estão diretamente relacionados com a quantidade de vezes em que as palavras se repetem no discurso dos mototaxistas e, complementarmente, foi quantificado o número de palavras-chave que foram mencionadas por esses profissionais. O *wordle* é uma excelente ferramenta para ser utilizada com dados qualitativos, a seguir, podemos observar os resultados obtidos com a pesquisa de campo.

Tabela 10. Quantidade de questionários aplicados

Cidade	Questionários	Porcentagem
Ceilândia	5	5,7
Gama	3	3,4
Planaltina	13	14,9
São Sebastião	30	34,5
Sobradinho	23	26,4
Varjão	6	6,9
Vicente Pires	7	8
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

A tabela 10 indica que sete Regiões Administrativas fizeram parte da amostra da pesquisa. A maior quantidade de questionários aplicados foi na cidade de São Sebastião com 34,5% (30), seguido de Sobradinho 26,4% (23) e Planaltina 14,9% (13). Se forem somadas as quantidades das três cidades, o valor supera os 75% do total da amostra. Tais

números refletem bem a quantidade de mototaxistas nas localidades, pois, nessas cidades, o serviço de mototáxi é mais representativo. Ceilândia, Gama, Varjão e Vicente Pires representaram 24%, a menor quantidade dos questionários aplicados. Esta quantidade é explicada pela pequena parcela de profissionais atuantes nas referidas cidades.

Tabela 11. Em qual cidade reside?

Cidade	Quantidade	Porcentagem
Águas Lindas	1	1,1
Arapoanga	2	2,3
Brasilinha	1	1,1
Ceilândia	7	8
Estrutural	1	1,1
Gama	2	2,3
Guará	1	1,1
Itapoã	2	2,3
Paranoá	1	1,1
Planaltina	12	13,8
Santo Antônio do Descoberto	1	1,1
São Sebastião	30	34,5
Sobradinho	20	23
Taguatinga	1	1,1
Varjão	4	4,6
Vicente Pires	1	1,1
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Os mototaxistas entrevistados residem em treze Regiões Administrativas diferentes e em três cidades do entorno do DF, ou seja, no Estado de Goiás. A maioria trabalha na mesma cidade em que reside. Tal fato traz alguns benefícios ao trabalhador, como não ter que se deslocar para outro local para poder trabalhar, economia de combustível e ainda possibilita conhecer melhor o local de trabalho, oferecendo, assim, a possibilidade de sugerir diferentes roteiros para se chegar ao local desejado pelo cliente de forma mais rápida.

A grande maioria dos mototaxistas reside nas cidades de São Sebastião 34,5% (30) e Sobradinho 23% (20), se somarmos o montante referente a estas cidades ultrapassa os 57% do total. Por outro lado, Águas Lindas (GO), Brasilinha (GO), Cidade Estrutural, Guará, Paranoá, Santo Antônio do Descoberto (GO), Taguatinga e Vicente Pires somam apenas 1,1% (1) dos mototaxistas entrevistados. Estes últimos somados representam apenas 8,8% do total.

Tabela 12. Distribuição de moradia dos mototaxistas por Estado

Estado	Quantidade	Porcentagem
DF	84	96,6
GO	3	3,4
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Do total de mototaxistas entrevistados, a maioria reside no Distrito Federal 96,6% (84), no entanto, 3,4% (3) reside no Estado de Goiás. A proximidade com o Distrito Federal faz com que uma grande quantidade de pessoas busque melhores oportunidades na Capital Federal. Ao que tudo indica, para a atuação como mototaxista, essa tendência não foi verificada. A pesquisa indicou que conhecer bem o local onde se trabalha é fundamental para a atividade do mototáxi.

Saber bem os caminhos e as menores distâncias favorece muito a atuação do profissional, inclusive, um cliente pode optar realizar a viagem com outro mototaxista, mesmo que não esteja na sua vez, simplesmente por saber que este trabalhador sabe muito bem os caminhos a serem percorridos. Esse conhecimento é visto, de acordo com Diniz (2005) e Lira *et al* (2015), como um comportamento preventivo. No que se refere aos comportamentos preventivos, encontramos, no presente estudo, que, apesar de os mototaxistas mencionarem situações que originam risco no trânsito, consideram que desempenham ações para minimizar a carga de trabalho e diminuir a probabilidade de ocorrência de AT, como a elaboração do sequenciamento prévio da rota.

O conhecimento prévio ou comportamento preventivo, nas palavras de Dejours (2013), seria um instrumento de defesa coletiva do trabalhador.

O sequenciamento prévio da rota é a elaboração do roteiro a ser seguido para se chegar com segurança e rapidez ao local desejado. Este procedimento é feito de maneira

mental e, no caso de não saber direito um determinado endereço, o cliente sempre pede ajuda para um mototaxista que conheça mais do que ele o local. Não foi observado em nenhum momento da pesquisa o auxílio de mapas ou de GPS, mesmo que muitos dos entrevistados tenham aparelho celular que poderia ter um aplicativo nesse sentido.

Tabela 13. Distribuição dos mototaxistas por sexo

Sexo	Frequência	Porcentagem
Masculino	85	97,7
Feminino	2	2,3
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Em relação ao sexo do trabalhador do mototáxi, percebe-se, com clareza, que o espaço de atuação dessa ramo é predominantemente masculino. Os homens compõem praticamente 98% do total dos trabalhadores. Dentre as razões para explicar esse aspecto, está o fato do risco iminente de acidentes, o trânsito não ser muito atrativo para as mulheres, e, como uma das entrevistadas afirmou, pode ser perigoso transportar alguém que não se conhece e a pessoa querer fazer alguma maldade, como assaltar ou coisa pior.

Segundo Siqueira (1997),

temos que repensar a divisão sexual do trabalho invertendo os valores e os enfoques tradicionalmente estabelecidos, no geral predominante pelo conceito de força de trabalho, e incorporar o que até então pode estar sendo considerado como negativo, isto é, a dimensão simbólica, podendo se constituir uma nova lógica, na qual as fronteiras entre o masculino e o feminino possam ser relativamente móveis, fazendo um apelo à dimensão histórica e recuperando às mulheres suas características positivas, podendo talvez fazê-las superar suas próprias contradições. (SIQUEIRA, 1997, p.173).

O mototáxi tem uma constituição social masculina¹⁴ e esse fato, *per se*, começa a criar uma barreira para a entrada de mulheres nessa atuação. No entanto, essas diferenças estão a cada dia sendo derrubadas. Um exemplo categórico dessa flexibilização das fronteiras do masculino e feminino, mencionado por Siqueira (1997), é a entrada da mulher

¹⁴ O grande contingente dos trabalhadores do mototáxi são homens, assim como na construção civil. No entanto, pode-se dizer que a constituição social da enfermagem é feminina. Em todos os casos, não se exclui a participação do outro sexo, mas, nesses exemplos, existe uma tendência de concentração de um sexo.

na construção civil. Esse espaço, também outrora concebido como masculino, tem observado a entrada cada vez maior de mulheres. Cabe frisar que em todas as áreas da construção civil desde a gerência representada pelas engenheiras como o serviço pesado desenvolvido pelas serventes e até o acabamento da obra realizado pelas ladrilheiras tem-se percebido uma mudança nesse paradigma.

Tabela 14. Estado Civil

Estado Civil	Frequência	Porcentagem
Solteiro(a)	48	55,2
Casado(a)	27	31
União estável	6	6,9
Divorciado(a)	4	4,6
Viúvo(a)	1	1,1
Total	86	98,9
Não respondeu	1	1,1
	87	100

Fonte: Elaboração própria

A grande maioria dos mototaxistas é solteira 48 (55,2%). O segundo maior grupo é o de casados com 27 (31%). Os que estão em união estável perfazem um quantitativo de 6 (6,9%), se forem somados os casados e os que têm união estável chega-se a 33 (37,9%) número bem inferior ao total de solteiros. Por último, estão os divorciados e os viúvos com 4 (4,6%) e 1 (1,1%), respectivamente.

Um motociclista profissional afirmou que “o mototáxi é acaba família”. Inicialmente, a ideia foi associada aos acidentes que, ao ocorrer, pode levar a algum óbito, e a consequência natural para o fato e a destruição da família. Entretanto, o entrevistado continuou: “eu saio muito cedo de casa e volto muito tarde. Quando saio minha mulher e meus filhos estão dormindo e quando volto meus filhos já estão dormindo. Eu os vejo apenas dormindo, quando tiro uma folga é que fico perto deles”. A jornada muito extensa faz com que o trabalhador fique muito tempo longe da família e isso leva a um afastamento das pessoas. Assim, o casamento pode sentir diretamente o reflexo dessa distância causada por uma rotina extenuante e gerar o que o entrevistado disse “acabar com a família” seja pelo distanciamento ou por acidente.

Tabela 15. Distribuição da escolaridade dos mototaxistas

Escolaridade	Frequência	Porcentagem
Ensino fundamental incompleto	23	26,4
Ensino fundamental completo	15	17,2
Ensino médio incompleto	10	11,5
Ensino médio completo	30	34,5
Ensino superior incompleto	8	9,2
Ensino superior completo	1	1,1
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Os mototaxistas apresentam um nível educacional distribuído da seguinte forma: 30 (34,5%) possuem o ensino médio completo; 8 (9,2%) iniciaram o ensino superior, mas, devido a dificuldades, trancaram o curso ou o abandonaram, no entanto, um único entrevistado afirmou ter concluído o ensino superior 1 (1,1%) em história e no curso normal superior, e asseverou que havia feito uma pós-graduação na área, mas, infelizmente, não conseguiu emprego na área e viu no mototáxi a possibilidade de sobrevivência. Continuando, 23 (26,4%) não concluíram o ensino fundamental e 15 (17,2%) possuem o ensino fundamental completo, por sua vez, 10 (11,5%) não concluíram o ensino médio. Se forem somadas a quantidade de mototaxistas que não concluiu o ensino fundamental (ensino fundamental e o ensino médio) tem-se que 48 (55,1%) não conseguiu se formar no ensino médio.

A educação é fator limitante quanto à possibilidade de inserção no mercado de trabalho. O trabalhador que transita no mundo do subemprego tem sempre a característica de não ter avançado nos estudos e não possuir uma formação profissional para atuar em uma área que gere melhores rendimentos. No caso do mototáxi, o grau de escolaridade dos trabalhadores não é elevado, no entanto, o rendimento que conseguem é maior do que em inúmeras áreas de subemprego¹⁵, por isso, muitos permanecem por muito tempo nessa atividade, tendo em vista que a baixa formação não possibilita empregos melhores, com rendimentos maiores e, principalmente, sem a tensão constante do risco.

¹⁵ Podemos citar como exemplo, os operadores de caixa de supermercado que recebem, em média, R\$ 1.055,39 reais, conforme a Catho (2016), um dos maiores portais de emprego do país.

Tabela 16. Você trabalha em mais algum ramo além do mototáxi?

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	38	43,7
Não	48	55,2
Total	86	98,9
Não respondeu	1	1,1
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Quando os trabalhadores foram questionados sobre trabalhar em mais algum ramo além do mototáxi 38 (43,7%) afirmaram que possuem outra ocupação que atuam de maneira concomitante com o mencionado serviço. Em contrapartida, 48 (55,2%) encontram no mototáxi a subsistência. Esses números indicam que o mototáxi acaba, muitas vezes, não sendo uma opção única de atuação, mas, geralmente, serve para complementar a renda como uma segunda atividade.

Outra característica marcante do mundo do subemprego é que é necessário, muitas vezes, dois, três ou mais empregos para que a pessoa possa receber uma quantia que seja mais próxima da necessidade que possui. O mototáxi não gera renda suficiente para mais de 40% de todos os entrevistados, logo, muitos buscam completar a renda familiar com outras atividades produtivas. Com isso, a figura 10 evidencia a dimensão das atuações mais comuns realizadas pelos mototaxistas para se manterem e proverem suas famílias.

Figura 24: Qual outro ramo além do mototáxi, você trabalha?



Dos mototaxistas que possuem outro trabalho concomitante com o mototáxi, a maioria atua como motofretista (motoboy) (16,7%), mas outras profissões foram recorrentes como: pedreiro (11,8%), motorista (5,6%), porteiro (8,3%), padeiro (2,8%), vigia (2,8%), *telemarketing* (2,8%), etc. Pode-se observar um padrão, pois as profissões possuem, de maneira geral, baixa qualificação e uma grande vulnerabilidade em relação ao mercado de trabalho. A atuação em ambos empregos possibilita maior renda, e diminui a possibilidade de desemprego. Nesse sentido, tem-se a ideia de que o mototáxi, para alguns, é um complemento de renda, mas, para outros, é a atividade principal que se soma a outra para que esse trabalhador possibilite à sua família melhores condições de vida.

Como mencionado anteriormente na pesquisa, existe uma forte imbricação entre o motofrete e o mototáxi, conforme corrobora Lira *et al* (2015). Em um estudo realizado pelos referidos autores, foram entrevistados 250 mototaxistas, representando 11,5% dos profissionais regulamentados no município de Fortaleza (CE). Como resultado para a pergunta: “Presta serviços de entrega de encomendas, mercadorias e documentos?” 47,6% (119) responderam afirmativamente, enquanto 52,4% (131) responderam que não. Ou seja, próximo da metade dos mototaxistas realiza entrega de alimentos e objetos. Isso exemplifica, de maneira objetiva, que as duas atividades têm relação direta e que, em alguns momentos, são flexíveis as barreiras.

Tabela 17. Você possuía outra profissão antes de ser mototaxista?

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	79	90,8
Não	8	9,2
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Mais de 79 (90,8%) dos mototaxistas possuíam uma profissão anterior, apenas 8 (9,2%) começaram no mercado de trabalho como mototaxistas e continuam exercendo essa atividade. O número de trabalhadores que optam por essa atuação como primeira forma de ocupação, ao que tudo indica, é relativamente pequeno. A tendência maior é que o trabalhador do mototáxi tenha passado por várias ocupações anteriores até exercer tal atividade.

A realidade encontrada, de maneira geral, é que esses profissionais buscaram trabalhar em outras profissões antes de se tornarem mototaxistas, conforme exemplifica a figura 24, que apresenta profissões com baixa exigência de qualificação profissional como: pedreiro, porteiro, motorista e vigilante. Algumas razões como ganhar pouco, querer trabalhar por conta própria, cansou ou foi demitido levaram os referidos profissionais a ver no motociclismo profissional uma oportunidade de subsistência.

A trajetória profissional desses trabalhadores é relativamente demarcada. Inicialmente, buscam inserção no mercado formal e geralmente conseguem empregos que remuneram pouco devido a não especialização. Atuam em vários subempregos e, em determinado momento, enxergam no motofrete a possibilidade de obterem um ganho maior com a qualificação que possuem. Depois de já estarem atuando como motofretistas (motoboys) entendem que o mototáxi é uma opção melhor de trabalho, pois as condições podem ser um pouco menos desgastantes.

Nesse sentido, há uma transição de atuação, como evidenciou na figura 24, pois a grande maioria dos mototaxistas teve como profissão anterior o motofrete. Cabe ainda reforçar a ideia de que as duas atuações não são estanques e estão sempre lado a lado, sendo muito comum o mototaxista, em seu tempo livre, fazer entregas de objetos e o motofrete transportar pessoas.

A linha que separa as atuações é bem demarcada na legislação, no entanto, a realidade social apresentada é bem diferente. As atuações profissionais são imbricadas e esse fato é favorecido pela incapacidade do Estado em fiscalizar. Dessa forma, os profissionais se sentem à vontade para atuarem da maneira como bem lhes convier e não necessariamente como regulamenta a legislação.

A entrada e saída na atuação de mototáxi é grande e não existem barreiras até o momento. O fato da regularização estar em curso ainda permite que pessoas, que não possuem o perfil, atuem como mototaxista. A rotatividade da profissão é muito grande no período de um ano acompanhando alguns pontos de mototáxi. Verificou-se que, sistematicamente, entram e saem trabalhadores.

Muitos trabalham no mototáxi esperando encontrar algo melhor e com a carteira assinada. Ficam em uma espécie de movimento pendular entre o emprego com a carteira assinada e o desemprego. Em caso de demissão, voltam rapidamente a atuar no mototáxi. Sendo assim, essa profissão acaba se tornando um paliativo em momentos de desemprego e incerteza. Mas, muitos acabam ficando o ofício mais tempo do que imaginavam ou gostariam por não conseguirem outros postos.

Uma situação importante que esta tese encontrou é que muitos optam por ficar atuando como mototaxista por observarem que a renda obtida nessa atuação profissional pode ser maior do que em outras atuações. Para muitos, o motofrete seria passageiro, um “bico”, um complemento de renda e acabou sendo a única fonte de renda da família. O tempo passa e o profissional acaba permanecendo por muitos anos nesse ramo, sem ter muitas expectativas de mudanças.

como mototaxista. A falta de proteção da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) é uma situação constante que muitos afirmam se sentirem incomodados. No caso de sofrerem um acidente ou ficarem doentes, podem passar necessidade como foi aventado por alguns dos profissionais.

O mototáxi tem se apresentado como uma opção de porta de entrada para o mundo do trabalho. Entretanto, o mercado de trabalho informal tem como característica fundamental uma falta de regulamentação do Estado. Conforme Lima e Soares (2002):

conceito polêmico desde a sua origem, a “informalidade” engloba situações analiticamente distintas, como economia informal, mercado informal, setor informal e trabalho informal. Em comum, a inexistência de regulações estatais em sua organização e funcionamento, ou melhor dizendo, organização e funcionamento paralelo às regulações existentes. (LIMA e SOARES, 2002, p. 164).

Aproximadamente 9% (8) de todos os mototaxistas entrevistados enxergaram no mototáxi o primeiro trabalho. A tendência é que esse número aumente nos próximos anos devido à instabilidade econômica que tem atravessado o país. Outro fator determinante são as poucas barreiras apresentadas para se trabalhar como mototáxi. As condições são: disposição, ter uma motocicleta e a habilitação do tipo “A”. No entanto, muitos desses trabalhadores, como já informado, não possuem habilitação¹⁶ para pilotar motocicleta. Se a fiscalização e as barreiras são poucas, por um lado, por outro tem-se a constante tensão do trânsito e os medos de acidente e assalto que fazem parte da rotina desse profissional.

Tabela 19. Você tem clientes fixos?

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	66	75,9
Não	21	24,1
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

¹⁶ Essa pergunta não foi feita diretamente para os entrevistados para não causar constrangimento, no entanto, mesmo não possuindo uma porcentagem exata, sabe-se pelas conversas informais com os trabalhadores que o número de trabalhados nessas condições é muito significativo.

Em relação à organização do trabalho, 66 (75,9%) asseveraram que possui clientes fixos. Dessa forma, a comunicação entre eles é feita de forma direta pelo celular. O cliente liga diretamente para o mototaxista e combina o local onde será apanhado e o trajeto da viagem. Quanto maior a quantidade de clientes fixos melhor para o trabalhador. Muitas vezes, os profissionais nem esperam receber ligações no telefone fixo do ponto, pois seus clientes entram em contato via celular, o que possibilita que fiquem na rua uma boa parte do tempo fazendo corridas.

Muitos afirmam que possuir muitos clientes fixos é um indicativo de que trabalham bem, pois conquistam a confiança dos clientes. Assim, o rendimento das corridas dos clientes fixos mais as corridas realizadas pelas ligações recebidas no ponto compõem a renda do mototaxista. Outros, ainda, exercem a atividade de motofretistas paralelamente. Cabe ressaltar que, segundo a tabela, 18, 21 (24,1%) afirmaram não possuir clientes fixos.

Ter cliente fixo significa ter uma renda mais ou menos previsível, de acordo com as corridas que serão realizadas durante um período de tempo. Fazer amizade com os clientes é fundamental para a criação desse vínculo e a confiança determinará a relação estabelecida. Os clientes tendem a acionar sempre os mesmos mototaxistas, pois já os conhecem e acreditam no trabalho realizado por alguns desses profissionais. Acreditar que o mototaxista é um bom piloto é fundamental para o cliente, pois estará colocando sua vida em risco no trânsito acreditando na destreza e habilidade de outrem.

Não ter clientes fixos pode significar que o mototaxista não é muito bem visto no ponto, visto que alguns clientes reconhecem que este não é muito habilidoso ou já sofreram acidentes com o referido profissional. É importante mencionar que, para se ter cliente fixo, é necessário que o trabalhador mantenha sempre uma boa frequência de trabalho, caso contrário, não terá e isso não tem nada a ver com as duas opções citadas, mas sim, com o fato de não estar com frequência no ponto.

Existe uma busca incessante por clientes fixos e essa busca está relacionada com o fato de que isso diferencia os ganhos no final da jornada de trabalho. Assim, muitos buscam atender, ao máximo, o que o cliente pede para, conseqüentemente, gerar empatia e ganhar a confiança deste cliente. Tentam, ainda, ter motos mais novas e mostrar para cliente que possuem um conhecimento diferenciado dos caminhos e, principalmente, evidenciar o tempo de experiência. Todas essas questões são colocadas na disputa por potenciais clientes fixos.

Tabela 20. Em média você faz quantas viagens por dia?

Faixas	Frequência	Porcentagem
De 6 a 10	23	26,4
De 11 a 15	14	16,1
De 16 a 20	29	33,3
Mais de 20	20	23
Total	86	98,9
Não respondeu	1	1,1
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

A maioria dos mototaxistas 29 (33,3%) realiza de 16 a 20 corridas por jornada de trabalho. Essa faixa vem seguida por 23 (26,4%) e 20 (23%), respectivamente, perfazendo de 6 a 10 e mais de 20 corridas por dia. Por último, a faixa que possui o menor percentual é a de 11 a 14 corridas com 14 (16,1%). Mais de vinte mototaxistas afirmaram que realizam uma quantidade superior a vinte corridas por dia. Isso indica que o trabalho desses profissionais é bem intenso.

A maior quantidade de corridas, ao longo da jornada de trabalho, é o objetivo de existência do mototáxi para os próprios trabalhadores. O significado de sua atuação se materializa no rendimento ao final do dia e ter sobrevivido sem acidente. Os riscos e os medos dão lugar à subsistência e a ter que atender às necessidades materiais dos entes queridos. Essa situação explica, em parte, o porquê se corre tantos riscos e o porquê se intensifica tanto o trabalho realizado cotidianamente.

A intensificação do trabalho aqui tem duas facetas. Uma delas se refere à maior quantidade de horas que o trabalhador passa no ponto para conseguir fazer um maior número de corridas durante o dia de trabalho, para isso, é muito comum os mototaxistas, quando deixam um cliente no local combinado, saírem com muita pressa para voltar ao local de trabalho. A outra se refere à intensificação do trabalho e se dá pela entrega de objetos como motofrete, esta serve como um complemento direto da renda do trabalhador. Percebe-se, assim, que seu trabalho é cada vez mais intensificado e o descanso passa a ter um papel negligenciado dentro dessa ótica produtiva.

Tabela 21. Qual o tempo médio gasto para fazer uma corrida?

Faixa	Frequência	Porcentagem
Até 10 minutos	34	39,1
De 11 a 15 minutos	26	29,9
De 16 a 20 minutos	15	17,2
De 21 a 29 minutos	6	6,9
Mais de 30 minutos	6	6,9
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Cada uma das regiões administrativas visitadas possui características próprias de espaço, distâncias e, principalmente, funcionamento do transporte público. Essas especificidades impactam diretamente na organização do trabalho dos mototaxistas. Dessa forma, os tempos das viagens serão determinados pelos fatores mencionados, dentre outros. Assim, a maioria das corridas 34 (39,1%) tem duração de até 10 minutos, e as corridas com maior tempo de 21 a 29 é superior a trinta minutos, o que corresponde a uma frequência de 6 (6,9%) cada uma.

As corridas de até dez minutos são realizadas da parada de ônibus até a residência do cliente, ou vice-versa, em sua grande maioria. Frisa-se que dez minutos andando em uma motocicleta pode significar uma distância considerável, pois tal veículo tem a característica de não ficar retida em congestionamentos. As corridas superiores a 30 minutos, invariavelmente, são de alguma Região Administrativa para outras. Como relatado pelos mototaxistas, às vezes, pegam um cliente que reside em São Sebastião ou Taguatinga que precisa ir para o Plano Piloto, para uma entrevista de emprego, por exemplo, e não pode se atrasar, dessa forma, contrata o serviço.

Tabela 22. Em média quantos quilômetros você percorre por dia trabalhando?

Faixa	Frequência	Porcentagem
Até 50 km	6	6,9

De 51 a 100km	27	31
De 101 a 150km	25	28,7
De 151 a 200km	12	13,8
De 201 a 250km	2	2,3
De 251 a 300km	8	9,2
Mais de 300km	2	2,3
Total	82	94,3
Não respondeu	5	5,7
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Um dia de trabalho de um mototaxista é marcado por muitas histórias, situações de imprevistos, riscos no trânsito e a busca pelo máximo de rendimento naquela jornada de trabalho. Quanto mais tempo realiza corridas mais dinheiro para a família desse trabalhador. Essa pergunta buscou descobrir a percepção de quanto esse profissional roda por dia. Segundo os entrevistados, a maioria 27 (31%) roda de 51 a 100 km por dia. Se forem somados os trabalhadores que correm mais de 150 km por dia esse total perfaz 24 (27,6%), ou seja, quase 28% dos mototaxistas rodam mais de nove vezes a distância referente ao Plano Piloto.

A quantidade de quilômetros percorridos diariamente tem duas faces: a primeira do rendimento o que é muito positivo, no entanto, significa também a maior exposição ao risco, ou seja, são duas faces de um todo que se completa. Assim, o rendimento e o risco seriam como uma moeda em que a vida e a sobrevivência estão em constante disputa, ou seja, seriam como uma equação diretamente proporcional, quanto maior o rendimento no mototáxi maior foi o risco corrido.

Tabela 23. Em quais turnos você trabalha? (Manhã)

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	72	82,8
Não	15	17,2
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

A jornada de trabalho do mototaxista está dividida em quatro períodos: manhã, tarde noite e madrugada. Muitos trabalham vários períodos ininterruptos com uma jornada de trabalho bem extenuante. Tal situação é justificada pelos próprios trabalhadores pela necessidade de um maior rendimento. Quanto maior o tempo no ponto maior a possibilidade de corridas e essa expectativa, aliada à necessidade, é a condição para o esforço de jornadas prolongadas. A jornada pode variar de quatro até 24h em regime de plantão no ponto. De acordo com a tabela, 22, 72 (82,8%) trabalham no período da manhã. Em contrapartida, 15 (17,2%) optaram por não exercer a atividade no período mencionado.

Tabela 24. Em quais turnos você trabalha? (Tarde)

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	74	85,1
Não	13	14,9
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Em relação aos que trabalham no período da tarde, 74 (85,1%) disseram que trabalham nesse período, no entanto, 13 (14,9%) não trabalham durante a tarde. Os horários da manhã e da tarde têm uma quantidade grande de mototaxistas atuando, justamente porque compreende os horário de entrada e saída do trabalho, por exemplo. Além disso, as pessoas estão mais propensas para saírem de casa nesses períodos evitando os outros dois (noite e madrugada) devido a questões de segurança, por exemplo.

Tabela 25. Em quais turnos você trabalha? (Noite)

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	46	52,9
Não	41	47,1
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

O período da noite apresenta uma redução da quantidade de trabalhadores, se comparado ao período da manhã e da tarde. A tabela 25 indica que 46 (52,9%) dos mototaxistas trabalham nesse período, enquanto 41 (47,1%) não trabalham. Esses números

são explicados pelo fato de muitos mototaxistas trabalharem o dia inteiro e no período da noite sentirem necessidade de descansar e estar com suas famílias, sobretudo os que possuem filhos, pois consideram que, depois de uma jornada grande de trabalho, a noite é o período de estar em casa.

No entanto, poucos pontos funcionam durante a noite, como é o caso do Mototáxi Pontual em São Sebastião. Os mototaxistas ficam dentro do ponto com as portas fechadas e, ao receber um chamado, saem para atender o cliente. A violência nos grandes centros urbanos é grande e os motociclistas têm sido um dos alvos preferenciais dos bandidos por causa das motocicletas que podem se evadir rapidamente de qualquer local e ainda servem como veículos para a ocorrência de crimes, além disso, podem ser vendidas no mercado negro.

Esses fatores têm colocado a vida dos motociclistas em um risco muito grande. Na pesquisa de campo, foi entrevistado um mototaxista que, por duas vezes, foi assaltado e os bandidos atiraram nas duas vezes contra ele. Na primeira ocorrência, o tiro acertou no pé e, na segunda, na clavícula. Nos dois casos, os bandidos levaram a moto que não estava quitada. Ao perguntar-lhe se pensou em abandonar o mototáxi, por causa dos assaltos e dos tiros, afirmou que não deixaria, pois isso, infelizmente, aconteceu e rezava para nunca mais acontecer, pois é a única que poderia fazer.

Além de rezar, os mototaxistas já desenvolveram algumas formas de se precaverem de situações de assalto como: ao chegar um cliente no ponto, dependendo do horário e do local que a pessoa pede para ser deixada, evitam atender ao chamado. Ademais, analisam um pouco a pessoa para terem alguma indicação de que pode ser uma situação perigosa, os mototaxistas que estão no ponto olham bem para o cliente, caso seja necessário identificá-lo depois, mesmo com essas precauções, os casos de assaltos não são poucos.

Tabela 26. Em quais turnos você trabalha? (Madrugada)

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	7	8
Não	80	92
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

A madrugada é o período que tem a menor quantidade de trabalhadores atuando. Tal situação é explicada pelo fato de que, nesse período, é onde se tem a menor quantidade de pessoas necessitando do serviço de mototáxi. Nesse sentido, o serviço funciona como uma espécie de plantão. Quando necessário, atendem mais aos clientes fixos que já conhecem e, caso alguém precise, pode contactá-lo através do celular. Assim, a tabela 26, indica que apenas 7 (8%) dos mototaxistas trabalham durante a madrugada, enquanto 80 (92%) preferem não trabalhar durante esse período.

Tabela 27. Trabalha durante a manhã, tarde e noite?

Resposta	Frequência	Porcentagem
Não	58	66,7
Sim	29	33,3
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Quando perguntado se trabalhavam os três turnos seguidos pouco mais de 33% respondeu afirmativamente, enquanto 66,7% disse que não. Nesse sentido, um em cada três mototaxistas trabalha de forma contínua durante três dos quatro períodos. O cansaço após uma jornada de trabalho é grande, principalmente, porque a atenção no trânsito tem que ser muita para evitar qualquer possibilidade de acidente.

Estudos comprovam que a exposição a longas jornadas de trabalho podem contribuir com a ocorrência de acidentes. Os motivos externos, como, por exemplo, o tempo determinado para se chegar a um local, podem contribuir para a ocorrência de acidentes de trânsito. Estudos em simuladores mostram que motivos externos não apenas influenciam motoristas, em termos, por exemplo, da distância de segurança, mas também reduzem sua resposta para frear (Van der Hulst et al. 2001, apud Rothengatter, 2002).

Isto implica afirmar que os motivos externos influenciam na decisão dos motoristas escolherem correr riscos, como resultado, seu comportamento fica mais propenso a passar por circunstâncias de perigo. O cansaço imposto pela exposição extensa ao ambiente de trabalho faz com que a reação para a frenagem do veículo demore mais e esses poucos segundos ou milésimos são determinantes para se assegurar a vida ou a morte devido a uma colisão no trânsito.

Tabela 28. Quantas horas você trabalha por dia?

Horas	Frequência	Porcentagem
4	1	1,1
5	2	2,3
6	4	4,6
7	1	1,1
8	18	20,7
9	3	3,4
10	16	18,4
11	5	5,7
12	19	21,8
13	1	1,1
14	6	6,9
15	5	5,7
16	4	4,6
18	1	1,1
24	1	1,1
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

A tabela 28 mostra como é prolongada a jornada de trabalho do mototaxista. Mesmo que cada trabalhador defina conforme sua conveniência, o tempo que oferecerá o serviço, para a maioria, é extenso e muito cansativo, pois o trânsito exige muita atenção e concentração do trabalhador. Qualquer desatenção pode ocasionar mais que prejuízo material, pode significar sequelas para o resto da vida, bem como a morte.

Considerando o tempo de trabalho dos mototaxistas, 19 (21,8%) trabalham doze horas em sua jornada diária. O que possui a menor jornada de trabalho é de quatro horas e o que possui a maior é de vinte e quatro horas. Se forem somadas a quantidade de profissionais que trabalham mais de onze horas, teremos um total de 37 (42,3%) nessa situação. Conforme Diniz (2003), a quantidade excessiva de horas trabalhadas contribui para a possibilidade de ocorrência de acidentes. O cansaço e a diminuição da atenção

devido a prolongada jornada são fatores que colocam em risco a integridade física do mototaxista, do cliente e dos outros componentes do trânsito.

As jornadas de trabalho maiores que oito horas são exaustivas, levam o corpo e a mente a um cansaço enorme. Nesse sentido, é muito comum a ocorrência de acidentes nos trajetos de ida e volta para o trabalho, visto que é o momento em que a atenção diminui e há um relaxamento, então, os acidentes estão propensos a ocorrer. Cabe ressaltar que os acidentes de trajeto são considerados acidentes de trabalho segundo a OMS.

Tabela 29. Quantos dias por semana você trabalha?

Dias	Frequência	Porcentagem
1	1	1,1
2	2	2,3
3	1	1,1
4	4	4,6
5	12	13,8
6	31	35,6
7	36	41,4
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Quando perguntado sobre a quantidade de dias trabalhados, os mototaxistas responderam, em sua maioria, de cinco a sete. Dentre esses, 36 (41,4%) responderam que trabalham os sete dias da semana. Para mais de 41%, o descanso se dá em algumas horas do dia, dificilmente um dia inteiro. Se forem somados os que trabalham seis e sete dias, tem-se um quantitativo de 67 (77%). A maioria que trabalha os sete dias afirmou que quando tem um tempo livre resolve trabalhar para melhorar a renda da família. Em contrapartida, os que trabalham de um a três dias não têm o mototáxi como principal fonte de renda, mas sim, como uma forma complementar da renda familiar. Dessa forma, pode ser observado que a maioria dos mototaxistas possui uma longa jornada de trabalho e semanas sem um único dia completo de descanso.

Tal informação é muito elucidativa com relação ao mundo do trabalho do mototaxista. Se este tem que trabalhar sete dias da semana para se manter, manter a família e a motocicleta, significa que o rendimento não tem sido suficiente. Dessa forma,

intensificar o trabalho tem sido a solução para muitos conseguirem arcar com suas obrigações. A intensificação ocorre dentro de uma jornada maior de trabalho ou fazendo outra atividade paralela como o motofrete, por exemplo.

Isso mostra, de maneira evidente, que o trabalho do mototaxista já surge flexibilizado e precarizado. Segundo Druck (2002), só podem ser entendidos como fenômenos indissociáveis, pois indicam, de forma conclusiva, o crescimento ou mesmo o desenvolvimento do trabalho precarizado e flexível em várias partes do mundo, mas com grande destaque na América Latina.

Druck (2002) assevera o seguinte:

Assim, a crescente flexibilidade do trabalho, em todo o mundo capitalista, evidenciada na subcontratação (terceirização), no emprego temporário, nas atividades autônomas, na informalidade, nas cooperativas de trabalho e em outras formas de trabalho assalariado disfarçado – práticas flexíveis de emprego e dos mercados de trabalho – constituem formas concretas de flexibilização que se difundem em todas as atividades e lugares, associadas a processos de desindustrialização e de descentralização geográfica das fábricas. Essas práticas representam novas necessidades do sistema, num contexto de hegemonia da lógica financeira, que exige maior mobilidade para os capitais e processos produtivos menos rígidos e cada vez mais flexíveis, estimulados por investimentos e resultados de curto prazo. (DRUCK, 2002, p. 12-13).

Pode-se observar que dentro da lógica do mundo do trabalho, o mototáxi se insere dentro da perspectiva de Druck. É um trabalho autônomo, informal e visto por muitos como temporário até conseguirem algo muito melhor no sentido de rendimento e qualidade das atividades. No entanto, vários ficam na atividade por não conseguirem nova inserção no mercado formal com carteira assinada. Esse aspecto é corroborado por Druck apud Lima e Soares (2002, p. 18) que “retomam e problematizam os conceitos de informalidade e de setor informal, contextualizando-os na América Latina e nos países periféricos”.

Os autores afirmam que, no quadro de flexibilização e desregulamentação do trabalho, surge uma “nova informalidade”, denominada de “flexibilidade dos novos tempos”, que congrega trabalhadores oriundos dos mercado formal, com uma característica que a diferencia de outras épocas, pois deixa de ser uma situação transitória para ser definitiva.

Essa situação apresentada da “flexibilidade dos novos tempos” exemplifica bem a realidade social do trabalho do objeto de estudo dessa tese. A perspectiva dos mototaxistas era de ficar um curto período de tempo nesse trabalho para poder se reposicionarem no

mercado formal, entretanto, a situação acabou sendo mais definitiva. Muitos não possuíam carteira de trabalho assinada e acabaram encontrando no mototáxi um suporte inicial, mas, conforme o tempo passa, mais difícil é para o trabalhador voltar à formalidade. O reposicionamento, muitas vezes, está ligado a um trabalho mais especializado que demanda um curso de formação, nem que seja de curta duração, e muitos estão preocupados com a sobrevivência e sem possibilidades de parar para fazer um curso. Dessa forma, a atividade forçosamente se torna definitiva.

Tabela 30. Você conhece o Sindmototáxi?

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	61	70,1
Não	26	29,9
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

A tabela mostra que mais de 29% dos mototaxistas não sabe sequer que existe o Sindmototáxi/DF. Tal situação pode indicar algumas questões, dentre elas: o sindicato não está muito presente junto aos seus possíveis filiados ou a rotatividade é relativamente grande fazendo com que os novatos não saibam de sua existência e não fiquem muito tempo no exercício da atividade para conhecer o sindicato. Em contrapartida, pouco mais de 70% afirmou conhecê-lo. Porém, conhecer não significa ser filiado como indica a tabela 30.

Muitos mototaxistas afirmaram que o sindicato só quer saber de receber dinheiro deles e nada faz pela categoria. Na visão de muitos mototaxistas, a atuação do sindicato se resume em um único interesse que é o de todo mundo pagar uma parte do que ganha para a instituição e nada mais. Aqui há uma discrepância na visão dos mototaxistas e da atuação real do sindicato. O Sindmototáxi/DF tem sido um forte interlocutor junto ao governo para que a categoria tenha a sua regulamentação estabelecida pela legislação.

No entanto, a pesquisa indicou que a maioria esmagadora dos mototaxistas está alheia ao processo de regulamentação da categoria. Nem sequer acompanha ou busca saber como está em curso o processo. A presença do sindicato, para eles, não tem sido representativa. Mas, o sindicato tem se reunido com representantes do governo para

delimitar os marcos regulatórios da lei que regularizará a atuação do mototáxi no Distrito Federal.

Um dos pontos que o sindicato mais tem se empenhado é conseguir manter uma alínea que assegure-lhe o direito de indicar quem pode fazer o curso de formação para exercer a atividade de mototaxista no DF. Assim, conseguirá fazer com que o trabalhador, que quiser atuar na área, tenha que se filiar ao sindicato. Isso tem uma dualidade, pois, para o sindicato, representará o fortalecimento da categoria no sentido de manter e ganhar direitos e, para muitos mototaxistas, será apenas mais taxas que terão que pagar.

Tabela 31. Você é sindicalizado?

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	31	35,6
Não	56	64,4
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

De maneira geral, pode se afirmar que os mototaxistas não são sindicalizados. Apenas 35,6% dos entrevistados disseram fazer parte do Sindmototáxi/DF. No entanto, conforme a tabela 31, (70,1%) dos mototaxistas afirmaram conhecer o sindicato, ou seja, pouco mais da metade dos que conhecem resolveu se sindicalizar. Muitos afirmaram que não “valia a pena” ser sindicalizado, pois o sindicato não fazia nada ou fazia muito pouco pela categoria. E que não estavam dispostos a pagar taxas por algo que não teriam retorno. A ideia era que a representação que deveriam ter era praticamente inexistente.

Essa é uma tendência que tem se intensificado nos últimos anos, que é o da desfiliação sindical. Os sindicatos estão cada vez mais vendo seu número de filiados diminuir. Essa situação é descrita por Cardoso (2001) da seguinte forma:

A filiação sindical, as taxas de greve e qualquer outra medida da força dos sindicatos caíram em toda parte (Visser, 1994a; L. M. Rodrigues, 1999). A causalidade simples e elegante característica do bom arrazoado científico é de difícil logro em poucas palavras, com o que conto com a generosidade do leitor: a globalização, o que quer que signifique, está na base da maioria das explicações correntes (...), às políticas de tipo neoliberal empregadas por governos na maioria das nações ocidentais, para não falarmos na hegemonia do capital financeiro mundial (Chesnais, 1996). (CARDOSO, 2001, p. 1).

No caso concreto do mototáxi, já se observa que há uma rejeição anteposta a ser sindicalizado, o que não corresponde ao caso dos fortes sindicatos que vivenciaram seu auge até meados da década de 70 e viram, na década seguinte, a sua maior crise. As próprias formas precárias de contratação e trabalho têm grande papel na desfiliação dos trabalhadores. Por que continuar filiado se eu trabalho como autônomo? Ou como terceirizado? Ou se estou desempregado? Essas novas transformações no mundo do trabalho tiveram e continuam afetando, de maneira sistemática, os sindicatos. Considerando que cada vez menos trabalhadores formais estão gozando de todas as prerrogativas da proteção trabalhista, os sindicatos estão perdendo sua força, como afirma Cardoso.

Nesse sentido, é fundamental que os sindicatos se reinventem dentro dessa ótica dos serviços precarizados e flexibilizados para que sua atuação seja forte e represente os trabalhadores, principalmente os que estão excluídos ou parcialmente inseridos como os autônomos e os terceirizados que, nas palavras de Ricardo Antunes (2003), dentre outros é a classe que vive do trabalho.

Figura 26. Qual seu maior medo na profissão de mototáxi?



Em relação ao maior medo que os mototaxistas sentem no exercício de seu trabalho, foram citados dois por praticamente todos: acidente e assalto. A nuvem de palavras acima mostra que o maior medo de todos é o acidente, pois aparece em um tamanho muito maior, indicando que foi repetida mais vezes no discurso dos mototaxistas. Houve alguma variação em relação às categorias, mas com o mesmo sentido, como roubo (6,9%), assalto (29,9%), ser assaltado e acidente (36,8%). Raramente outra categoria

surgiu na fala desses profissionais e, dentre essas, uma que se diferenciou foi o trânsito (3,4%), que gera algum medo e angústia no mototaxista. As outras categorias que apareceram foram mesclas às anteriores como “acidente e assalto” ou categorias com uma única citação.

O acidente, como relatado por esses profissionais, é vivenciado a cada segundo na jornada de trabalho. A ansiedade e o medo do acidente fazem parte da rotina de trabalho. O acidente, por mais simples que seja, pode ter consequências graves como a fratura e a impossibilidade de trabalhar e ter que ficar afastado. Isso vai implicar em dificuldades financeiras para a família. A pior consequência dos acidentes para os trabalhadores é a invalidez, pois tal condição poderia representar gastos para a família e alguém teria que cuidar do invalidado, nesse sentido, o falecimento seria um desfecho mais digno, na opinião da maioria dos mototaxistas.

Para Dejours (2013, p.63), o medo está presente em todas as ocupações profissionais, incluindo também em atividades repetitivas e em atividades meramente burocráticas como as de escritório. O medo “um conceito que não é propriamente psicanalítico – e que responde por um aspecto concreto da realidade e exige sistemas defensivos específicos, essencialmente mal conhecidos até hoje”. Dejours coloca que algumas atividades são expostas aos riscos físicos como os trabalhadores da construção civil, sendo estes os profissionais com maior probabilidade de sofrerem acidentes de trabalho.

No entanto, a categoria de motociclistas profissionais pode ser colocada no mesmo patamar dos trabalhadores da construção civil, devido aos dados estatísticos relacionados aos acidentes sofridos por esses profissionais. Os riscos têm relação direta com o corpo do indivíduo sendo exterior e inerente ao trabalho que deve ser executado. Assim, o risco real está em todos os lugares. Seja qual for sua amplitude, o risco gera um medo quase de forma permanente em todos os trabalhadores, sem exclusões, estes o manifestam durante uma discussão ou quando são abordados diretamente por essa questão.

Ainda segundo Dejours (2013),

se a relação corpo-condições de trabalho muitas vezes é estudada corretamente, ao contrário, nunca se faz menção das repercussões do perigo real a nível mental, da carga (de trabalho) psíquica inerente ao trabalho perigoso que, entretanto, faz parte do desgaste do organismo. O medo relativo ao risco pode ficar sensivelmente amplificado pelo desconhecimento dos limites deste risco ou pela ignorância dos métodos de prevenção eficazes. Além de ser um coeficiente de

multiplicação do medo, a ignorância aumenta o custo mental ou psíquico do trabalho. (DEJOURS, 2013, p.127).

Diferentemente do trabalhador da construção civil, os motociclistas profissionais não desprezam o risco como forma de defesa coletiva. Ao contrário, lidam com essa tensão a cada corrida e a cada momento. Como estratégia coletiva de defesa, utilizam prevenir-se de algumas situações, evitam trabalhar em alguns horários considerados propícios para serem assaltados, evitam transitar em certos locais, se trancam nos pontos e só saem para atender algum chamado principalmente de clientes conhecidos, circulam informações sobre blitz policial e trocam informações sobre endereços e como podem chegar mais rápido em determinado local.

O medo pode ser paralisante em algumas situações, mas no mototáxi, desde o primeiro dia de atuação o profissional, terá que controlá-lo, domá-lo, para poder conseguir o respeito dos colegas e, principalmente, a maior quantidade de dinheiro possível ao final de cada jornada de trabalho. A coragem está associada ao mototáxi sendo altamente valorizada por esses profissionais em dicotomia direta ao medo. O espaço da rua e o trânsito pertencem ao homem, ao corajoso, ao bravo, o que destoar disso não terá valor ou crédito para os profissionais em questão.

Para Bairl (2004),

explicar o medo não é algo novo ou inusitado. Ele sempre percorreu a vida das pessoas e das sociedades. O medo se configura como um sentimento natural, intrínseco aos seres vivos, racionais e irracionais. É um sinal de alerta de que estamos correndo alguns riscos. No entanto, esse risco que se corre pode ser potencial. Se o medo é real, o risco que se corre pode ser potencial ou imaginário e não necessariamente real. O medo nos mobiliza para ficarmos atentos. A questão que se coloca é o medo condicionado socialmente e o uso que se faz desse medo. (BAIRL, 2004, p.37).

O medo tem que ser superado pelos mototaxistas, ou o profissional tem que aprender a lidar com a tensão de forma que não seja paralisado. Observou-se que o medo do desemprego pleno e de passar privações materiais é maior do que o medo dos riscos que podem ser aceitos. Sobreviver tem um papel fundamental na ótica do trabalhador, e, por isso, acabam sublimando o medo para conseguirem atuar em suas atividades. Dessa forma, continuam enfrentando o trânsito e todas as implicações que isso traz para sua saúde física e psicológica.

estado que, às vezes, não olham de forma amistosa para os mototaxistas. Não pela atuação em si, mas pelo fato de realizarem uma atividade que não tem ainda previsão legal, segundo os próprios mototaxistas, ou seja, a regularização do mototáxi é uma pressão que os mesmos sentem e mencionam, e acreditam que a sociedade os olharia de outra forma se tivessem a atuação profissional regularizada.

Por último, sentem a pressão constante do aumento do preço da gasolina. Nos últimos meses, devido à instabilidade econômica que o país foi sofrendo e, principalmente, à necessidade de recomposição de caixa da empresa estatal de petróleo, a gasolina teve aumentos sucessivos em seu valor. Tal substância é um insumo fundamental para o serviço de mototáxi quanto mais cara for menor será a margem de lucro do trabalhador. A outra possibilidade é de sempre repassar para o cliente o aumento, no entanto, essa estratégia poderá resultar em uma menor quantidade de corridas e maior prejuízo.

Tabela 32. Você acha que os mototaxistas são no trânsito?

Resposta	Frequência	Porcentagem
Pouco cuidadosos	20	23
Cuidadosos	37	42,5
Muito cuidadosos	22	25,3
Imprudentes	7	8
Total	86	98,9
Não respondeu	1	1,1
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Considerando a percepção que os mototaxistas têm em relação aos pares, tem-se que 42,5%, acredita que são cuidadosos e 25,3% são muito cuidadosos. Enquanto 23% e 8% pensam que são pouco cuidadosos e imprudentes, respectivamente. Se esses dados forem agregados de maneira dicotômica observar-se-á que 67,8% é cuidadoso/muito cuidadoso, enquanto 31% é visto como pouco cuidadoso/imprudente, um número bem alto considerando que praticamente um em cada três é visto dessa forma pelos próprios mototaxistas.

O critério definido pelos mototaxistas para definir quem é muito cuidadoso de quem é imprudente está muito ligado à questão de acidentes. Se um mototaxista sofreu acidente com passageiro e se a culpa do acidente foi, pelo menos em parte, do profissional a probabilidade de ser visto de maneira pejorativa pelos demais é considerável, no entanto, se um profissional praticamente nunca se acidentou é visto pelo grupo como responsável, mesmo que não obedeça completamente à legislação de trânsito vigente.

Ao indagar aos mototaxistas sobre quais as infrações mais comuns realizadas por eles no trânsito, algumas surgiram com mais frequência, dentre as quais: andar com a velocidade acima da permitida na via (36,8%) e realizar ultrapassagem perigosa (34,9%), andar no corredor não é uma infração, mas trata-se de uma situação de alto risco. Considerando a organização do trabalho desses profissionais, tais situações fazem parte da sua atuação cotidiana. Andar no corredor é uma prática comum para que evitem perder tempo em trânsito lento ou congestionado, mesmo que isso aumente significativamente as possibilidades de acidentes provocados por encostar nos retrovisores dos automóveis e se desequilibrarem, ou os automóveis mudarem de faixa e não perceberem que a motocicleta está no corredor. Por sua vez, andar com a velocidade acima da permitida na via, muitas vezes, é o resultado do pedido feito pelo cliente.

Tabela 33. Quais as infrações mais comuns realizadas no trânsito? (Nenhuma)

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	10	11,5
Não	76	87,4
Total	86	98,9
Não respondeu	1	1,1
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Conforme a tabela 33, os mototaxistas entrevistados afirmaram que 11,5% não cometem nenhum tipo de infração no trânsito. No entanto, asseveraram que 87,4% pode cometer algum tipo de infração. Estas infrações estão mais ligadas a atender, muitas vezes, à necessidade de rápido deslocamento do cliente.

Tabela 34. Quais as infrações mais comuns realizadas no trânsito? (Ultrapassar o sinal vermelho)

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	9	10,3
Não	77	88,5
Total	86	98,9
Não respondeu	1	1,1
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Segundo os profissionais entrevistados, 10,3% ultrapassam o sinal vermelho. Esse número é muito significativo, pois, em uma dada situação, pode ocasionar acidentes, inclusive fatais. Não deveria acontecer a ultrapassagem com o sinal vermelho. Todos os motociclistas sabem que essa é uma infração gravíssima. Cabe mencionar que, 88,5% dos mototaxistas preferem não avançar quando o semáforo está fechado. Uma única vez pode resultar em consequências dramáticas.

O tipo de colisão que pode ocorrer com a ultrapassagem do sinal vermelho, dentre outras, é a frontal. Na colisão frontal, são somadas as velocidades dos veículos que estão em rota de acidente. Assim, se uma motocicleta estiver a 70km/h e um automóvel estiver a 80km/h o mototaxista sentirá o impacto de um acidente como se estivesse pilotando a 150km/h. O corpo humano, em uma motocicleta, está muito desprotegido para suportar um impacto com essa velocidade.

Mesmo considerando a utilização de capacete, botas, luvas, jaqueta e calça de couro, os danos ocasionados dificilmente não levarão o trabalhador ao óbito. Nesse sentido, respeitar a preferência indicada pelo semáforo é o mínimo a ser feito. Alguns mencionaram que só fazem na certeza de que nada de errado possa acontecer, no sentido de acidente ou multa. No entanto, já houve o descumprimento da condição mínima de segurança dos participantes do trânsito.

Tabela 35. Quais as infrações mais comuns realizadas no trânsito? (Andar acima da velocidade da via)

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	32	36,8
Não	54	62,1
Total	86	98,9
Não respondeu	1	1,1
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

O CTB preconiza, em seu art. 218, a infração de andar acima da velocidade permitida na via. A situação do piloto pode ser agravada conforme a porcentagem acima da velocidade da via aferida por instrumento ou equipamento hábil. Essa prática é realizada por 36,8% dos mototaxistas. Tal comportamento, muitas vezes, está associado à necessidade de deslocamento rápido dos clientes. Infelizmente, tal situação os coloca em maior vulnerabilidade no trânsito.

A possibilidade de ocorrência de acidentes nessa situação é potencializada. Por sua vez, 62,1% dos mototaxistas afirmaram nas entrevistas que não andam acima da velocidade permitida na via. Os riscos associados a essa prática, para eles, não é compensado de forma alguma pelo valor pecuniário recebido pela corrida realizada. “Se eu for multado ou se sofrer um acidente do que vai adiantar R\$ 5,00?” (Tupãzinho).

Muitos mototaxistas afirmaram que apenas andam acima da velocidade da via quando é um pedido do cliente. “Eu corro para deixar ele no lugar no tempo que ele pede, mas depois que deixo ele volto na velocidade da via para o ponto. Não gosto de correr” (Cássio). No entanto, um entrevistado afirmou que “ter moto é estar sempre com pressa e que a pressa faz parte da vida de ter uma motocicleta”. (Rivelino).

Estudo do Instituto de Engenharia Mecânica de Portugal (IDMEC, 2007) aponta que: em mais de 100 acidentes investigados de maneira aprofundada pelo Núcleo de Investigação de acidentes do IDMEC/IST, a velocidade apareceu como o fator principal em acidentes envolvendo vítimas fatais ou gravemente feridas, principalmente envolvendo jovens e motocicletas. O excesso de velocidade é responsável por um terço dos acidentes

que envolvem vítimas fatais e é uma das principais causas de acidentes nas rodovias em todo o mundo (Relatório das Nações Unidas, 2004).

O referido estudo afirma, ainda: quando a velocidade é duplicada, a distância de frenagem quadruplica, a violência do impacto também quadruplica e a probabilidade de ocorrer acidentes graves ou fatais aumenta entre 8 e 16 vezes. Outro aspecto evantado pelo estudo é que quando a velocidade aumenta o campo de visão diminui. Esse fato é chamado de “efeito túnel” que apresenta um sério risco, pois os pilotos deixam de enxergar com clareza outros veículos ou pessoas que se aproximem nas vias urbanas ou em rodovias.

Um exemplo do “efeito túnel” seria que a 40km/h o ângulo de visão do piloto é de 100°, mas, conforme a velocidade aumenta, o grau de visibilidade cai consideravelmente. A uma velocidade de 70km/h o grau de visibilidade é de 75°, a 100 km/h cai para 45° e a 130km/h a visibilidade é de 30°. A motocicleta com velocidade máxima que a grande maioria dos mototaxistas possui é a do modelo de 125cc e a velocidade máxima que esse modelo alcança, segundo a fabricante, é de 140km/h, ou seja, se o piloto resolver correr no limite da motocicleta o ângulo de visão cairá bastante de 30°.

O IDMEC (2007), ainda mencionou um estudo realizado pela Universidade de Adelaide na Austrália da associação da velocidade com a ingestão de álcool. Os resultados encontrados foram muito interessantes. Para cada 5km/h de aumento no velocímetro, duplica-se o risco de acidentes; o risco de ocorrência de acidentes, ao andar com velocidade de 80 km/h em vias urbanas, equivale a circular com 2.1g/l de álcool no sangue; a cada 5km/h acima do limite de velocidade corresponde, em termos de risco de acidentes, a 0.5 g/l de taxa de alcoolemia. A relação entre a velocidade e acidentes é bastante clara e foi extensamente sintetizada pela Universidade de Adelaide.

Se um condutor detectar um obstáculo a uma velocidade de 100km/h, reagir e freiar próximo ao obstáculo, se estiver a 120km/h colidirá com o mencionado obstáculo a uma velocidade entre 70 e 80 km/h que poderá resultar em consequências muito graves ou até mesmo fatais. Nesse sentido, a atenção e o respeito ao CTB devem ser uma regra básica para diminuição dos riscos e acidentes com desfechos mais severos.

Segundo Biavati e Martins (2007),

ultrapassar os limites de velocidade é uma grave infração das regras que transforma as ruas num espaço de perigo para todos, principalmente para os

pedestres. Quanto maior a velocidade, maior distância será necessária para parar completamente o veículo. Por mais rápido que seja o pedestre, sobrar muito pouca chance de negociar a travessia. A velocidade excessiva do carro esgota a possibilidade de negociação e acaba resultando, muitas vezes, no atropelamento. Isso vale, também, para os condutores dos demais veículos. Se todos estão se deslocando em velocidade, como é possível negociar a circulação e garantir segurança? (BIAVATI e MARTINS, 2007, p.70).

Respondendo à pergunta, temos que a sinalização, que boa parte dos condutores não respeita, se encontra em um determinado local para informar, por várias razões, que não se deve ultrapassar determinada velocidade máxima, talvez por ser uma área residencial, com escolas, ou hospitais, ou ainda ser muito utilizada por pedestres. Nesse sentido, fica evidenciado que essa regra está acima dos interesses individuais dos condutores de veículos automotores. Como afirmam Biavati e Martins (2007) “nas ruas, a utilização do veículo não é livre, como pensam vários motoristas, muito pelo contrário. O carro é do proprietário, mas a rua não”.

Tabela 36. Quais as infrações mais comuns realizadas no trânsito? (Andar no corredor)

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	39	44,8
Não	47	54
Total	86	98,9
Não respondeu	1	1,1
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Andar no corredor é uma prática que não é considerada infração pelo atual CTB, porque, como mencionado anteriormente, o art. 56 sofreu alteração em sua redação para atender aos anseios das montadoras e motociclistas sob a alegação de que a motocicleta perderia sua maior vantagem que é a agilidade no trânsito. Com isso, abriu-se brecha para uma legitimação de uma das práticas que mais contribui com acidentes.

Os entrevistados afirmaram que 44,8% transita sistematicamente no corredor e que este possibilita um rápido deslocamento em um trânsito saturado como é o de Brasília em determinados horários e vias. Ainda, 54% disse não andar no corredor, pois a disputa com os automóveis por espaço nas vias é sempre muito desigual e a qualquer momento pode-se

sofrer as consequências mais severas de um mero encostar que, para o automóvel, seria apenas um amassado, mas, para o mototáxi, pode ser fatal.

O corredor é vital na atividade de motociclista profissional, visto que possibilita que a agilidade seja mantida. Nesse sentido, o risco de acidentes graves se intensifica, pois a área conhecida como o corredor é um local onde as motos insistem em ficar a maior parte do tempo e para os automóveis e demais veículos maiores é por onde ocorre a mudança de faixa. Então, se as motos estão sistematicamente no corredor e os automóveis precisam cortá-lo para fazer a mudança de faixa tem-se um conflito de espaço.

Esse conflito de espaço é, muitas vezes, o palco de muitas agressões verbais e não raras vezes de acidentes, pois um motorista não exerga a motocicleta e vai fazer a mudança de faixa de maneira mais brusca, então, ocorre a fatalidade. A lei legitimou um problema grave, ou seja, o conflito físico entre os motociclistas e os motoristas. Aqui reside um ponto de central em que é necessário buscar soluções que extrapolem a letra fria da lei para se conseguir formas de convivência no trânsito.

O motorista jamais deve pensar que por estar com o corpo protegido por uma grande armadura pode fazer a conversão de uma faixa para outra sem sinalizar ou sinalizar e imediatamente mudar de faixa. O ideal é sinalizar, aguardar alguns segundos, olhar mais uma vez no espelho retrovisor para se assegurar que não há nenhuma motocicleta no corredor e só depois proceder com a mudança de faixa. O motociclista, por sua vez, não pode andar com a velocidade acima da via no corredor e também deve estar atento para o fato de que os automóveis podem não vê-los por razões como o ponto cego ou pela própria velocidade da motocicleta.

Tabela 37. Quais as infrações mais comuns realizadas no trânsito? (Andar em local proibido)

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	8	9,2
Não	78	89,7
Total	86	98,9
Não respondeu	1	1,1
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

A maioria dos mototaxistas 89,7% disse que não trafega em local proibido, como áreas verdes e calçadas, no entanto, 9,2% afirmou que essa é uma prática recorrente na luta contra o relógio. Um atalho por dentro da quadra pode significar o ganho de alguns minutos preciosos para se chegar a um determinado local no tempo determinado e, assim, deixar o cliente satisfeito com o trabalho realizado.

A motocicleta tem a possibilidade de trafegar em vários locais como calçadas devido à sua mobilidade. Com isso, pouco mais de 9% dos mototaxistas afirmaram que trafegam em locais proibidos para a motocicleta. O número de profissionais que realiza tal ato pode não parecer muito grande, comparativamente com o número total de entrevistados, mas essa prática demonstra características marcantes da atividade, como a constante pressa e a necessidade de realizar as corridas.

Correr contra o tempo pré-determinado leva à criação de mecanismos nem sempre em acordo com a prescrição legal. Nesses casos, as motocicletas disputam espaço com os pedestres em calçadas e áreas verdes. Tal situação é extremamente desconfortável, pois, da mesma forma que o automóvel é maior e a disputa por espaço com a motocicleta é desigual, pode-se traçar o mesmo paralelo entre a motocicleta e o pedestre.

Tabela 38. Quais as infrações mais comuns realizadas no trânsito? (Carregar mais de uma pessoa por vez)

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	2	2,3
Não	84	96,6
Total	86	98,9
Não respondeu	1	1,1
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Quando perguntado se os mototaxistas carregavam mais de um passageiro por vez, a quantidade que respondeu afirmativamente foi muito pequena 2,3%, enquanto 96,6% dos profissionais asseveraram que não realizam essa prática. Tal fato ocorre de maneira mais comum com os motociclistas que utilizam a motocicleta como veículo de passeio, principalmente nas cidades do interior do país.

Essa prática quase não foi encontrada no pontos de mototáxi do Distrito Federal. Como mencionado, transportar mais de duas pessoas na motocicleta é mais comum no interior do país. Geralmente são os pais carregando um, dois ou até mais filhos na mesma motocicleta. As motocicletas possuem um espaço físico para dois adultos e não mais que isso, mas algumas pessoas insistem em colocar uma criança entre os pais ou até mesmo duas crianças em um local que só caberiam dois adultos.

Na figura 28, observa-se que em uma motocicleta com menos de 125cc estão sendo transportados dois adultos e quatro crianças. Dentre as crianças, a possível mãe carrega um bebê de alguns meses de vida. O homem que está pilotando a motocicleta é o único que está utilizando capacete, ainda assim, a viseira está levantada. Nenhum ocupante da moto está utilizando algum material de proteção, com exceção do capacete do piloto. A situação, além de inusitada, é extremamente arriscada, pois a vida de todos está em risco. Às vezes, a irresponsabilidade supera, em muito, o bom senso e verifica-se situações como a da imagem a seguir.

Figura 28. Mais de uma pessoa na motocicleta.



Fonte: Google. Acessado em 18/12/2015.

Tabela 39. Quais as infrações mais comuns realizadas no trânsito? (Costurar no trânsito)

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	7	8
Não	79	90,8
Total	86	98,9
Não respondeu	1	1,1
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Considerando a prática de costurar no trânsito, apenas 8% dos mototaxistas assumiram realizar essa prática em sua atuação cotidiana. No entanto, alguns frisaram que evitam fazer isso quando estão com clientes. Em contrapartida, 90,8% dos entrevistados afirmaram que não costumam no trânsito.

Costurar no trânsito é um comportamento que deixa o motociclista em uma situação de vulnerabilidade maior. Muitos acreditam ter a habilidade, a precisão e o domínio da motocicleta de maneira que não acontecerá nada, pois sempre adotaram tal comportamento e nunca ocorreu acidente por essa razão. No entanto, costurar no trânsito é uma prática muito criticada pelos próprios mototaxistas. Existe todo um desmerecimento dessa atitude, mesmo assim, 8% dos mototaxistas possuem esse comportamento. Para esses, a pressa justifica atuar dessa forma mais imprudente no trânsito, conforme relataram em conversas.

Figura 29. Quais as imprudências mais cometidas pelo mototaxista no trânsito?



Quando perguntado quais as maiores irregularidades cometidas pelos mototaxistas no trânsito, observa-se que a ultrapassagem perigosa, o “gato”, andar com a viseira levantada e andar na contramão foram as mais recorrentes. A ultrapassagem perigosa foi mencionada por (34,9%). Esse tipo de comportamento no trânsito pode ser um dos maiores responsáveis por deixar os mototaxistas em situação de risco. O “gato” é uma gíria muito utilizada pelo grupo que significa fazer tudo que for possível para fazer o menor caminho, ou seja, fazer retornos em locais proibidos, andar em áreas verdes, etc.

A viseira levantada é um problema sério, pois se algum objeto bater nos olhos pode fazer o motociclista se desequilibrar e as consequências podem ser imprevisíveis. A justificativa destes para o comportamento é o calor, no entanto, mesmo com calor fica a pergunta se o risco assumido é compensado. Por último, 9,3% também mencionou a prática de andar na contramão para se chegar mais rápido em um local, essa prática é, sem dúvida, uma das piores, pois, em caso de acidente, este será frontal.

Pelo observado em campo, tem-se que posturas como andar com a viseira levantada e a realização do “gato” é uma forma de participação direta da degradação da própria condição do trabalho. Isso está ocorrendo de forma voluntária pela própria ação do trabalhador. A consciência dessa situação não foi percebida como a pesquisa mostrou e o trabalhador, cada vez mais, tem degradado a condição de seu trabalho. As condições mínimas de segurança estão sendo deixadas em segundo plano e isso tem um preço.

Tabela 40. Você já sofreu acidente carregando cliente?

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	13	14,9
Não	73	83,9
Total	86	98,9
Não respondeu	1	1,1
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Considerando os acidentes, um tipo que tem um grande destaque é quando o mototaxista o sofre carregando cliente. Esse tipo de acidente é o pior, pois se o mototaxista ficar estigmatizado por ter sofrido acidente ao transportar o cliente muitos passageiros podem ficar receosos de andar com ele. Isso pode significar a diminuição dos ganhos e, conseqüentemente, ter que sair de determinado ponto.

Dos mototaxistas entrevistados, 14,9% afirmaram ter sofrido acidente carregando passageiros, enquanto 83,9% disseram não ter sofrido acidente enquanto carregava passageiro. A contratação do risco que o passageiro faz, ao pedir que o motociclista ande de determinada maneira, pode ter influência direta no aumento ou diminuição na possibilidade de ocorrência de acidentes.

O pior tipo de acidente que pode acontecer com um mototaxista é quando está transportando um cliente, como mencionado. Tal situação, além de arriscar a vida de outra pessoa e a sua própria, também expõe o mototaxista a vários julgamentos, dentre eles, a sua habilidade em pilotar a motocicleta. Se acidentes com clientes ocorrem com certa frequência em um ponto, cria-se a visão de que aqueles mototaxistas não são bons, conseqüentemente, o ponto enfrentará dificuldades em conquistar clientes. A forma como um ponto é visto passa por toda uma moralidade criada pelos mototaxistas, ou seja, cada ponto vai ter uma forma de ser visto.

Tabela 41. Você sofreu algum acidente nos últimos doze meses?

Resposta	Frequência	Porcentagem
Nenhum	56	64,4
Um	18	20,7
Dois	9	10,3
Três	1	1,1
Quatro	1	1,1
Cinco ou mais	2	2,3
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

A grande maioria dos mototaxistas não sofreu nenhum acidente nos últimos doze meses. Esse quantitativo representa 64,4% do total dos entrevistados. No entanto, pouco mais de 20% sofreu pelo menos um acidente. A tabela 41 mostra que 2,3% dos mototaxistas sofreram cinco ou mais acidentes no período mencionado. Se for feita uma divisão dicotômica entre os que sofreram e os que não sofreram acidente nesse espaço de tempo, tem-se: 35,5% e 64,4%, respectivamente. Dessa forma, praticamente um em cada três mototaxistas sofreu acidente nos últimos doze meses.

Os acidentes envolvendo motocicletas são muito violentos devido ao fato desse tipo de veículo não proteger o corpo do condutor. Ademais, a motocicleta arremessa o piloto de encontro ao chão ou objetos fixos que se encontram nas vias. Dessa forma, os danos são muito sérios ou fatais. Mesmo os acidentes mais leves envolvendo motocicletas podem deixar sequelas para o resto da vida como as deficiências físicas.

Um mototaxista, em conversa informal, afirmou que, em um dos acidentes que sofreu, a consequência imediata foi ter se transformado em deficiente físico. O mototaxista em questão se envolveu em um acidente com outra motocicleta no corredor, afirmou que estava usando tênis para pilotar e que a outra moto imprensou seu pé com o escapamento. Na hora do acidente, quando olhou para baixo, viu que seu tênis havia se rasgado todo, mas não percebeu a gravidade da situação. Quando prestou um pouco mais de atenção observou que o tênis estava cheio de sangue.

O resultado, ao retirar o tênis do pé, foi verificar que o menor dedo havia sido estraçalhado e que o pé possuía várias fraturas. A dor foi muito intensa e o mototaxista foi levado para o hospital, onde passou por uma cirurgia em que foi necessário a colocação de mais de 20 parafusos de titânio. O profissional ficou mais de seis meses para se recuperar plenamente do ocorrido e, ao se recuperar, voltou para o mototáxi. Depois de outras experiências ruins com a moto, decidiu virar lotero.

Figura 30. Deficiência física adquirida após acidente.



Fonte: Pesquisa de campo.

A lesão mais temida por esses profissionais é a de medula, pois, ao fraturá-la gravemente, as consequências são a paraplegia ou tetraplegia. Segundo Biavati e Martins (2007, p. 78), “o deslocamento das pessoas no momento da colisão é uma coisa tão violenta que ninguém jamais conseguiria impedi-lo usando a força dos braços. Quanto maior a velocidade, maior será a energia que nosso corpo terá que absorver até parar completamente”.

Como na motocicleta não há cinto de segurança que diminua boa parte do impacto e energia, não há nada que impeça um forte arremesso contra algum obstáculo que o faça parar. Assim, basta esse movimento súbito e brusco para que a coluna vertebral seja forçada, além do mais, é seu ponto suportável. (Biavati e Martins, 2007). Quando esse ponto é ultrapassado, diz-se que a pessoa fraturou a coluna vertebral. No caso, a pessoa fratura duas até três vértebras da coluna. Os ossos não quebram de maneira exata, quebram com pontas, lascas ou farpas e essas partes que acabam cortando a medula espinhal. (Idem).

Quando há a interrupção dos nervos em uma lesão medular, é interrompida a transmissão das ordens de movimento para o corpo, levando, automaticamente, à paralisia dos músculos, e as sensações do corpo não chegam ao cérebro, levando, assim, à perda da sensibilidade da dor, do calor ou do frio. A medula que se encontra antes e depois do local onde ocorreu a lesão está viva, no entanto, as funções comunicativas desta com o cérebro ficam perdidas do local para baixo. (Ibidem).

Tabela 42. Qual a sua parcela de culpa no acidente mais grave?

Resposta	Frequência	Porcentagem
Nenhuma	19	21,8
Pouca	4	4,6
Boa parte	3	3,4
Inteiramente	7	8
Não se aplica	54	62,1
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Quando perguntado aos que sofreram acidente qual a sua parcela de culpa no acidente mais grave sofrido, 21,8% foi categórico ao afirmar que não teve nenhuma parte de culpa. Ainda, 3,4% assumiu boa parte da culpa e 4,6% afirmou que teve pouca participação. Apenas 8% asseverou ter inteiramente culpa na ocorrência do acidente.

Ao ser somado o quantitativo de mototaxistas que assumiu alguma parte da culpa no acidente mais grave, obtem-se 16%. No entanto, a quantidade dos que andam no corredor é de 44,8% e dos que andam acima da velocidade permitida da via é de 36,8%, ou seja, os números dessas duas práticas de risco são muito superiores ao número dos que assumiram ter alguma parcela de culpa no acidente mais grave.

A tensão de poder sofrer algum acidente a qualquer instante permeia a atuação do mototaxista no trânsito. Essa realidade é enfrentada a cada jornada de trabalho pelos profissionais que optam por realizar essa atividade. A questão dos acidentes, muitas vezes, entra em uma discussão de culpabilizar o outro. O acidente, quando ocorre, é porque nenhum dos envolvidos conseguiu evitar tal situação, mas, no caso dos mototaxistas, mais que o dobro dos que sofreram acidente (comparativamente aos que não sofreram) afirmou

que não teve culpa, ou seja, que a culpa foi inteiramente dos motoristas. Enquanto, apenas 8% afirmou ter alguma culpa.

Tabela 43. Você pilota defensivamente?

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	75	86,2
A maioria das vezes	6	6,9
A minoria das vezes	2	2,3
Não	4	4,6
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Ao serem indagados sobre se pilotavam defensivamente, a maioria 86,2% respondeu, sem dúvida, que pilotava defensivamente. Muitos completavam dizendo “eu piloto por mim e pelos motoristas” ou “piloto por mim e pelos outros”. No entanto, 13,8% disse que não pilota a “maioria das vezes” e “a minoria das vezes”. Fica o questionamento: se 86,2% pilota defensivamente, como 44,8% anda no corredor e 36,8% pilota acima da velocidade da via?

Nesse aspecto, fica bem evidente que há uma contradição entre o que é pilotar defensivamente. Para muitos, é apenas ter cuidado na hora em que se está realizando as corridas, mas pilotar defensivamente é um conceito mais amplo onde se engloba principalmente o comportamento e o respeito à legislação de trânsito. Andar no corredor, apesar de não ser tipificado no CTB, atualmente, é um comportamento que coloca muito o mototaxista em situação de risco e andar acima da velocidade da via é regido pelo artigo 218 do CTB com alteração em 2006 pela Lei nº 11.334 de 25/07/2006.

Segundo o DETRAN/PR (2015), direção defensiva “é o ato de conduzir de modo a evitar acidentes, apesar das ações incorretas (erradas) dos outros e das condições adversas (contrárias), que encontramos nas vias de trânsito”. Por sua vez, as condições adversas são definidas como “fatores que podem prejudicar o seu real desempenho no ato de conduzir, tornando maior a possibilidade de um acidente de trânsito” (Idem). Listando as seis principais condições adversas, temos: a luz, o tempo, as vias, o trânsito, o veículo e o condutor.

O condutor/piloto defensivo é aquele que adota uma postura preventiva no trânsito, buscando sempre agir com cautela e, principalmente, com civilidade. O condutor/piloto defensivo não simplesmente dirige/pilota, pois está constantemente pensando na segurança, pensando em evitar acidentes, independente de todos os fatores externos e das condições adversas que possam ocorrer. A postura do condutor/piloto defensivo é pacífica, possui consciência pessoal e de coletividade, humildade e autocrítica. (DETRAN/PR, 2015).

Dessa forma, pilotar defensivamente é muito diferente do conceito, muitas vezes, utilizado pelos mototaxistas na rotina diária. Ser um piloto defensivo exige uma postura diferenciada no trânsito, mas exige também um conhecimento maior das leis que regem a circulação nas vias públicas, ou seja, o próprio CTB pode ser melhor estudado pelos condutores de veículos automotores.

Tabela 44. O passageiro a maioria das vezes pede para você pilotar como?

Resposta	Frequência	Porcentagem
Mais rápido	19	21,8
Mais devagar	60	69
Total	79	90,8
Não respondeu	8	9,2
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Essa pergunta traz a ideia da “contratação do risco”. No contato entre o cliente e o prestador de serviço, geralmente, o cliente pede para o mototaxista pilotar mais rápido ou mais devagar. Nessa situação, o passageiro contrata o tipo de risco que deseja correr, seja indo mais devagar ou pedindo para o mototaxista chegar o quanto antes no local desejado por ele. Assim, é feito um contrato de risco entre os dois atores sociais.

Nesse sentido, 69% dos entrevistados responderam que os clientes pedem para que pilotem mais devagar, sem a necessidade de utilizar todos os meios possíveis para chegar logo, entretanto, mais de 21% afirmaram que a maioria dos clientes pede para eles correrem para chegarem rápido onde desejam. Esse número é relativamente alto quase um em cada quatro clientes pede para os mototaxistas pilotarem com rapidez.

Os mototaxistas informaram também que há uma diferenciação de sexo em relação à contratação do risco. Os homens, dentre os que pedem para o mototaxista chegar rápido ao local que anseiam, são a maioria e as mulheres, conseqüentemente, pedem para ir mais devagar. O medo de sofrer algum acidente também faz parte da vida de quem utiliza o serviço de mototáxi. Não é de se desprezar a informação que pouco mais de 20% solicita para o mototaxista ser o mais rápido possível. Cabe ressaltar que, mesmo que a motocicleta siga na velocidade permitida, o trajeto será mais rápido do que praticamente qualquer outro veículo automotor.

Tabela 45. Você anda no corredor quando está com cliente?

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	17	19,5
A maioria das vezes	5	5,7
Minoria das vezes	8	9,2
Apenas quando o cliente está com pressa	13	14,9
Não	43	49,4
Total	86	98,9
Não respondeu	1	1,1
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Quando perguntado se andam com cliente no corredor, 49,4% afirmou que não realiza essa prática no trânsito. Porém, quase 20% disse que sim, pois “a moto sem o corredor é melhor não existir”. 14,9% disse que anda apenas quando o cliente está com muita pressa para chegar em um local. Se forem somados todos os que andam no corredor, mesmo que não seja sempre, tem-se um quantitativo de 49,3%.

Trafegar no corredor sozinho é uma prática arriscada, mas com passageiro é maior, pois o passageiro pode não saber se portar bem na garupa da moto e fazer algum movimento que desequilibre o piloto, ou não fazer o movimento de pêndulo no momento das curvas o que exige mais força do piloto da motocicleta do que o normal. Ademais, a gravidade do acidente pode ser maior carregando outra pessoa.

Para os motociclistas como um todo, e não apenas os profissionais, o corredor é como se fosse mais uma faixa de circulação da via. A apropriação que a motocicleta fez dessa espaço é notório, inclusive, é como esta tivesse feito uma demarcação de espaço. Em grandes centro como em São Paulo, se um automóvel não sinalizar com antecedência a mudança de faixa e a fizer bruscamente é bem possível que sofra alguma represália dos motociclistas, principalmente dos profissionais que, muitas vezes, percebem essa ação como desrespeito.

O corredor é a alma do serviço de entregas e do deslocamento de pessoas. Sem a utilização do corredor, mudaria toda a ótica de funcionamento desses dois serviços. Inclusive, poderia se chegar ao ponto de discutir se ainda teriam razão de existir, pois a agilidade que podem conferir reside muito da utilização do corredor. Este, por sua vez, tem uma caráter ambíguo, pois possibilita agilidade, mas também deixa o mototáxi a centímetros de encostar nos demais veículos e poder cair.

As perguntas referentes à utilização dos equipamentos de proteção não tiveram uma fidedignidade nas respostas, pois os motociclistas, mesmo que não estivessem os usando, afirmaram que usavam. Ficou nítido que estavam com um certo receio de serem julgados por não usarem determinados equipamentos de proteção. Se por um lado essa parte do questionário não conseguiu um grau maior de precisão, por outro, ficou bem evidenciado que é preciso outras formas de depreender o uso ou não dos equipamentos de proteção no cotidiano.

Cabe mencionar que os equipamentos de proteção referentes a motocicletas possuem um valor muito elevado. Mesmo havendo uma variação de valor dos equipamentos, segundo o fabricante, os mais simples ainda continuam caros para serem adquiridos por quem tem um rendimento variável. A aquisição de uma jaqueta de couro ou de um capacete de maior qualidade pode significar ter de consumir menos produtos de primeira necessidade.

Dessa forma, uma solução viável para a aquisição desses materiais seriam lojas de segunda mão, pois os valores podem ser mais acessíveis para o profissional que teria a proteção necessária em caso de acidentes. A jaqueta de couro, por exemplo, além de proteger da intempérie pode prevenir uma série de lesões na pele em caso de queda e da fricção no asfalto.

Tabela 46. Uso de Macacão de couro

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	10	11,5
Não	76	87,4
Total	86	98,9
Não respondeu	1	1,1
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Praticamente 12% dos mototaxistas afirmaram que utilizam macacão de couro diariamente, porém, desse total nenhum estava usando o macacão no dia da entrevista. Tal fato, indica a possibilidade de sentirem vergonha de dizer que não o utilizavam e optaram por dizer que sim. Entretanto, mais de 87% afirmou que não utiliza o mencionado equipamento.

Tabela 47. Usa jaqueta de couro de proteção ou de outro material

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	59	67,8
Não	28	32,2
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Dentre os equipamentos de proteção, a jaqueta foi a que teve um dos maiores percentuais afirmativos. Pouco mais de 67,8% dos mototaxistas asseveraram que utilizam jaqueta de couro ou de outro material. Em contrapartida, 32,2% dos entrevistados afirmaram não utilizar nenhum tipo de jaqueta. A jaqueta tem algumas funções de proteção do piloto como proteger do vento, frio, chuva e, principalmente, no caso de uma queda evitar o contato direto do corpo com o asfalto. O número de entrevistados que não utiliza algum tipo de jaqueta é muito alto praticamente um em cada três profissionais. A utilização da mesma poderia diminuir a gravidade de alguns acidentes.

O contato direto da pele com o asfalto, em caso de uma queda, gera feridas que se assemelham a queimaduras, a dor e a ardência são muito intensos e isso é potencializado

dependendo do local no organismo por a pele ser mais ou menos sensível. Um grande problema é fazer o tratamento adequado para evitar infecções que são comuns devido à quantidade de sujeira no pavimento. Nesse sentido, o hospital é o melhor lugar para se buscar fazer as devidas assepsias. Outro ponto é que depois de tratados, os “ralados” podem ficar com cicatrizes em decorrência do ferimento.

Figura 31. Raladura decorrente de queda da motocicleta



Fonte: Google. Acessado em: 20/02/2016.

Tabela 48. Usa calça de couro ou de material similar?

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	25	28,7
Não	61	70,1
Total	86	98,9
Não respondeu	1	1,1
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

A utilização de calça de couro ou material similar também foi uma pergunta que alguns mototaxistas disseram usar no cotidiano, mas nenhum foi visto, de fato, utilizando-a no dia da entrevista. Ficou a dúvida se realmente a utilizam em algum momento. Quanto aos resultados obtidos: 28,7% considerou que usa cotidianamente, enquanto 70,1% afirmou que não utiliza calça de couro ou material similar prestando o serviço de mototáxi.

Pela observação de campo, ficou a impressão que uma calça de material sintético é utilizada mais quando está no período de chuvas. A intenção é não se molhar e não necessariamente se proteger em caso de queda ou outro tipo de acidente. Nesse sentido,

não há uma internalização maior da importância dos equipamentos de proteção, mesmo que os preços sejam caros, não foi percebido ou mencionado maiores preocupações com tais materiais. Com exceção do capacete, que dá multa em caso de não utilização, os outros ficaram em um papel secundário em relação à atenção que esse profissional possui.

Tabela 49. Usa cotoveleira e ombreira?

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	15	17,2
Não	72	82,8
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Em relação à utilização de cotoveleira e ombreira, apenas 17,2% asseverou que faz a utilização cotidiana desses equipamentos de proteção, mas, novamente, nenhum estava, de fato, usando tais equipamentos, salvo o fato de alguns afirmarem que na jaqueta já veem acoplados. A grande maioria 82,8% foi categórica ao dizer que não os utiliza. Os mencionados equipamentos, em caso de um acidente, contribuem muito para a diminuição das lesões nessas articulações dos motociclistas e não utilizá-los contribui muito para que os traumas sejam permanentes ou ajudem a levar o acidentado à óbito.

Tabela 50. Usa botas pra pilotar?

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	60	69
Não	27	31
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

As botas são o segundo equipamento de proteção mais utilizado pelos mototaxistas perdendo apenas para o capacete. A distribuição obtida foi de que 69% dos trabalhadores usam botas no cotidiano, no entanto, 31% não faz seu uso. Foi muito comum ver os trabalhadores usando tênis para trabalhar. O tênis definitivamente não é apropriado para andar de motocicleta. Os pés estão em contato com o chão o tempo inteiro e os tênis não oferecem resistência em questões de acidentes ou em situações que entrem em contato com

o chão. Em situações de emergência, por exemplo, estes rasgam facilmente deixando os pés vulneráveis.

Uma bota específica para motociclistas pode ter um valor variando bastante conforme a marca e o modelo, no entanto, assim como o capacete, uma bota apropriada para pilotar faz diferença no caso de algum imprevisto. Um par de tênis não tem como objetivo servir para pilotar uma motocicleta, apesar desse ato ser amplamente difundido. A proteção dos pés se faz muito necessária, pois em acidentes mais graves, muitas vezes, estes podem ser decepados do corpo o que poderia ter sido evitado no caso de utilização de material adequado.

Tabela 51. Usa luvas pra pilotar?

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	46	52,9
Não	41	47,1
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Dos 87 mototaxistas entrevistados pouco mais da metade, 52,9%, afirmou que utiliza luvas para pilotar e 47,1% não utiliza. No caso de uma queda, instintivamente as mãos e os braços farão a proteção das partes mais sensíveis do corpo humano, como a cabeça e o rosto, por exemplo. Mas se as mãos estiverem sem luvas entrarão em contato direto com o asfalto o que ocasionará escoriações, além de possíveis fraturas.

As luvas ajudariam na diminuição do atrito com o solo. Algumas, inclusive, protegem o pulso evitando fraturas nessa parte que é muito vulnerável em casos de quedas. Pela distribuição das respostas, observa-se que as luvas não são uma grande preocupação dos mototaxistas já que praticamente a metade não utiliza esse equipamento de proteção. Também foram vistas muitas luvas que não apresentavam muita proteção em caso de queda, serviam, apenas, mais para evitar calos da atividade cotidiana do que propriamente para proteger em um possível acidente.

Tabela 52. Usa faixas ou adesivos brilhantes ou fluorescentes na motocicleta?

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	24	27,6
Não	62	71,3
Total	86	98,9
Não respondeu	1	1,1
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Esse equipamento de proteção é um dos mais negligenciados pelos mototaxistas. Apenas 27,6% disse que utiliza adesivos brilhantes e fluorescentes na motocicleta, enquanto que 71,3% afirmou que não utiliza. Apesar de 27,6% ter dito que utiliza, esse número é bem menor, pois, ao dar uma simples olhada na motocicleta, era observado que as mesmas estavam nas condições originais de fábrica. A importância deles é grande, principalmente à noite, porque possibilita que a motocicleta seja vista pelos motoristas com mais facilidade.

Apesar de mais de 25% dos entrevistados ter afirmado categoricamente que utilizava adesivos fluorescentes ou brilhantes na motocicleta para visualização dos outros participantes do trânsito, principalmente no período da noite, tal equipamento não foi encontrado em uma única motocicleta. É importante ressaltar que este equipamento de proteção é muito barato, o que deixa o questionamento sobre uma certa negligência desses profissionais com sua própria segurança. Alguns adesivos não teriam um preço superior a R\$ 15,00, o que não tem uma justificativa por questões financeiras.

Tabela 53. Usa faixas ou adesivos brilhantes ou fluorescentes nas roupas de pilotar?

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	44	50,6
Não	42	48,3
Total	86	98,9
Não respondeu	1	1,1
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Apesar de pouco mais de 50% ter dito que utiliza adesivos brilhantes ou fluorescentes nas roupas de pilotar, esse número não correspondeu ao que foi visto nos dias de entrevistas. Pouquíssimos mototaxistas estavam usando tais equipamentos de proteção. Fica o questionamento mais uma vez: por que não estavam usando os equipamentos nos dias da pesquisa? Ou será que de fato não utilizam e por algum receio resolveram dizer que os usam? Constatou-se, ainda, que 48,3 % dos mototaxistas disse que não utiliza. Como pode ser visto, o número é muito alto para um equipamento simples, que custa muito pouco e pode ser decisivo no sentido de possibilitar que esses trabalhadores sejam visualizados com maior facilidade pelos motoristas, prevenindo acidentes.

Tabela 54. Usa luz baixa na motocicleta durante o dia?

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	86	98,9
Não	1	1,1
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

A medida de segurança mais adotada pelos mototaxistas é utilizar a luz baixa da motocicleta durante o dia. Praticamente todos, 98,9%, disseram que sim apenas um único mototaxista assumiu que não a utiliza. Essa medida é extremamente simples e não custa

nada, no entanto, pode ser fundamental para que se reduza o número de acidentes. Nesse sentido, o único que não a utiliza asseverou que “não tem o costume”. Mas, para a realização da prova para a obter a habilitação do tipo “A” é imprescindível que a luz baixa esteja ligada durante todo o trajeto. A luz baixa ajuda muito na visibilidade da motocicleta principalmente no início da noite e no raiar do sol, que são períodos de transição do dia e, principalmente, dos tipos de iluminação.

Tabela 55. Você oferece touca protetora para todos os seus clientes?

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	11	12,6
Não	76	87,4
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Como visto anteriormente, a touca protetora é muito importante para evitar a disseminação de vários tipos de doenças desde simples gripes, como doenças cutâneas e até mesmo a tuberculose. Nesse sentido, quando indagados sobre se ofereciam a touca protetora para todos os clientes 87,4% dos mototaxistas afirmaram que não oferecem, inclusive alguns disseram que isso representaria um custo a mais para eles, que se fosse para oferecer deveriam repassar esse custo para os clientes. No entanto, 12,6% dos entrevistados disseram oferecer. Porém, quando solicitados para mostrar uma touca foram unânimes em dizer que havia acabado e que estavam esperando chegar. Ficou claro que essa prática não existe no serviço de mototáxi do Distrito Federal, talvez raras exceções possam existir, mas a presente tese não detectou.

Em alguns casos, foi visto que clientes que utilizavam o serviço com muita frequência levavam seu próprio capacete e outras tinham na bolsa suas próprias toucas protetoras. Geralmente são as mulheres que possuem esse cuidado. Ao perguntar para uma passageira se sempre levava seu capacete, esta afirmou que levava, pois, por ter cabelo grande, tinha medo de pegar piolho. Os homens, de maneira geral, não apresentavam esse tipo de preocupação.

Tabela 56. Você costura entre os veículos no trânsito quando estão parados ou se movendo lentamente?

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	20	23
A maioria das vezes	2	2,3
Minoria das vezes	3	3,4
Apenas quando o cliente está com pressa	6	6,9
Não	56	64,4
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

Esse tipo de comportamento no trânsito é um dos grandes responsáveis pela ocorrência de acidentes. Assim, durante a realização das entrevistas essa pergunta foi feita duas vezes em momentos distintos do questionário. Quando feita pela primeira vez, os resultados, conforme a tabela 38, foram que apenas 8% dos mototaxistas assumiram realizar essa prática em sua atuação cotidiana, enquanto 90,8% dos entrevistados afirmaram que não costumam no trânsito. No entanto, quando essa pergunta foi realizada novamente, 20% respondeu de imediato que costuma costurar no trânsito e 64,4% asseverou que não realiza tal prática. Se forem somados os que costumam eventualmente esse quantitativo sobe para 35,6%, ou seja, a cada três, um tem o costume de costurar no trânsito.

Essa pergunta é chave para o entendimento do *modus operandi* do trabalhador do mototáxi. A mesma pergunta realizada no início do questionário obteve uma resposta bem menor do que a segunda. Isso se explica, porque no início da entrevista, às vezes, o entrevistado se sente menos à vontade para conversar e revelar determinados tipos de questões, mas depois que se cria uma maior confiança com o entrevistador, as respostas fluem sem muitos filtros ou medos de julgamento. Dessa forma, pode-se observar uma grande variação nas respostas afirmativas feitas em momentos distintos da entrevista.

Tabela 57. Você já se sentiu desrespeitado pelos motoristas no trânsito?

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	81	93,1
Não	6	6,9
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

A convivência no trânsito entre mototaxistas e motoristas se apresenta de forma conflituosa. Os mototaxistas se sentem desrespeitados pelos motoristas, isso se evidenciou quando 93,1% desses profissionais afirmaram categoricamente que não há respeito dos motoristas em relação aos mototaxistas. Apenas 6,9% dos profissionais não se sentiram, em momento algum, desrespeitados por parte dos motoristas. O desrespeito aqui está ligado à questão das fechadas. Os mototaxistas dizem que os motoristas nem sempre sinalizam que vão mudar de faixa ou sinalizam e mudam quase imediatamente. Isso faz com que sejam fechados de maneira brusca e tal situação leva à reclamação por parte dos mototaxistas.

As supostas fechadas levam ambos os lados a se acusarem. Os mototaxistas chamam os motoristas de desrespeitadores e os motoristas, muitas vezes, chamam os mototaxistas de imprudentes. Ambos participantes do trânsito percebem a fechada como uma agressão, uma forma de se sentirem desrespeitados, desconsiderados. Por isso, a atenção é fundamental para se evitar acidentes, mas também as fechadas, pois o desdobrar de uma fechada pode gerar desde xingamentos, agressões físicas e até o assassinato por motivo torpe no trânsito.

Muitos mototaxistas afirmaram que, na maioria das vezes em que se sentem desrespeitados, aceleram e vão embora, pois o motorista pode estar armado ou até mesmo jogar o automóvel encima deles em movimento o que já seria suficiente para ser um acidente muito sério. Cotidianamente ocorrem brigas no trânsito e a maior parte destas tem origem em supostas fechadas realizadas por um dos lados. No entanto, a fechada geralmente é involuntária.

Tabela 58. Quando você se sente desrespeitado pelos motoristas você revida?

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	23	26,4
A maioria das vezes	1	1,1
Minoria das vezes	5	5,7
Não	52	59,8
Total	81	93,1
Não respondeu	6	6,9
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

O fato de se sentir desrespeitado pode levar a reações de revidar a ação sofrida. Assim, 26,4% dos mototaxistas disseram que já revidaram em situações em que se sentiram desrespeitados. No entanto, 59,8% dos mototaxistas informaram que preferem não revidar em situações em que se sintam desrespeitados no trânsito, pois as consequências podem ser imprevisíveis. Quando é somado o número de mototaxistas que tem o costume de revidar, mesmo que de forma esporádica, tem-se um total de 33,2%. Então, um em cada três mototaxistas pode ocasionalmente revidar uma situação ocorrida no trânsito, que julgue desrespeitosa.

O senso comum dissemina que se você fechar no trânsito um motociclista profissional ficará sem um retrovisor ou terá a porta do automóvel chutado. Pelos menos em relação aos mototaxistas de Brasília, a atitude mais comum é de não revidar e deixar o motorista ir embora. Os danos podem ser piores se uma atitude brusca e impensada for tomada. Conscientes da vulnerabilidade da motocicleta, a maioria prefere ir embora e não agravar a situação. “Vai que o cara está armado e manda bala”.

Figura 32. Como você revidou?



Dentre os que revidaram, a maior demonstração de insatisfação dos mototaxistas é utilizando a buzina, mas muitos disseram também que xingavam, faziam sinal ou gesto obscuro com a mão. Outros afirmaram que, dependendo do desrespeito que sofressem, quebravam o retrovisor do automóvel e fugiam rapidamente para não possibilitar alguma reação extremada do motorista.

Quando o mototaxista sente que sofreu uma fechada, então, as reações mais comuns são as elencadas: a buzina é a primeira delas, seguida por xingamentos, ou ainda gesticulações de que o motorista deveria estar mais atento. Quando a situação fica mais extremada o mototaxista “dá dedo” para o motorista, essa atitude pode gerar uma escalada na reação do motorista e o resultado pode ser desagradável. Tal situação pode ocasionar um descontrole emocional e, em alguns casos, ocorrer até homicídio.

indicará as pessoas para fazer o curso de formação profissional de mototaxista. Assim, garantirá as taxas de filiação.

Poucos mototaxistas sabem ou se interessam pelo assunto. Alguns poucos disseram que esperam que a legalização ocorra logo para que haja fiscalização dessa atividade profissional. Consequentemente, muitos mototaxistas que não possuem habilitação serão expulsos da atividade e sobrarão mais clientes para os que forem legais. Mencionaram até que seria possível ganhar mais e conseguir pagar um seguro para a motocicleta.

Tabela 59. Você gostaria de trocar o serviço de mototáxi por outro?

Resposta	Frequência	Porcentagem
Sim	48	55,2
Não	39	44,8
Total	87	100

Fonte: Elaboração própria

A maioria dos mototaxistas 55,2% gostaria de trocar de profissão. Enquanto, 44,8% não gostariam de trocar. Tal porcentagem indica uma insatisfação com a atuação profissional. As razões são múltiplas, mas, dentre as principais, pode-se mencionar: o rendimento e os medos de acidente e assalto. O mototáxi é uma forma de obtenção rápida de colocação no mercado de trabalho e, para muitos, foi a entrada, mas o que a pesquisa indicou pelo discurso dos entrevistados é que essa atividade é vista pelos próprios profissionais como algo passageiro.

O mototáxi representa, para muitos, a forma digna que encontraram para obter a subsistência. Como mencionado, tem as características de ser a porta de entrada no mundo do trabalho bem como uma forma de rápido reposicionamento em caso de perda de um emprego estável. Apesar de muitos entrevistados perceberem o mototáxi como uma atuação temporária, muitos acabam permanecendo na profissão muito ou bem mais tempo do que imaginavam. A pesquisa mostrou que a insatisfação com a profissão é grande e que a maioria deseja atuar em outra atividade produtiva.

Para muitos deles, o rendimento não tem sido suficiente para atender às necessidades e, assim, buscam complementar a renda de outras formas, ou mudar

completamente de atividade para algo que a remuneração seja maior. Os gastos com a manutenção da moto, para eles, representa um gasto fixo que é alto. Outro aspecto é o medo de acidentes e de assalto.

Deixar de lidar com essas constantes tensões seria muito interessante para esses profissionais. Aguentar e suportar o medo é uma condição imprescindível para a atuação como mototaxista e isso pode causar doenças no trabalhador com o passar do tempo. Mesmo que muitos anseiem por mudança de trabalho, muitos permanecem por mais tempo devido à dificuldade de se conseguir um novo posto. Em condições normais, obter um emprego com carteira assinada tem sido difícil, mas, em épocas de crise econômica como o Brasil está enfrentando atualmente, a dificuldade é ainda maior. A qualificação profissional tem sido um grande entrave para uma melhor transição de emprego desses trabalhadores. A mudança que muitos conseguem é para outros tipos de subemprego.

Figura 34. Por que você gostaria de trocar o mototáxi por outra atividade?



As respostas mais recorrentes do porquê que desejam largar o ramo do mototáxi são: porque o trânsito é perigoso e arriscado. Dessa forma, de maneira correlata, surge a questão da segurança. Também se fala bastante da renda no caso de se conseguir uma ocupação em que o rendimento seja maior. Para muitos outros, o mototáxi é um “bico”, ou seja, um complemento na renda familiar e o quanto antes encontrem outra ocupação deixarão esse “bico” (como muitos se referiram ao mencionado serviço).

Tabela 60. Estatísticas descritivas dos mototaxistas

Perguntas	N	Mínimo	Máximo	Média	Desvio padrão
Idade (ano)	87	18	65	33,47	9,316
Há quanto tempo é mototaxista (ano)	87	0	20	5,44	5,032
Qual o rendimento mensal (R\$ - real)	86	300	3500	1586,37	719,737
Quantas horas você trabalha por dia	87	4	24	10,77	3,23
Quantos dias por semana trabalha	87	1	7	6	1,229

Fonte: Elaboração própria

O mototaxista mais novo possui 18 anos que é a idade mínima para se obter a carteira de habilitação, segundo a legislação de trânsito. O mais velho tem 65 anos de idade. A idade média do mototaxista no Distrito Federal é de 33 anos: o desvio-padrão de 9,3 anos. Muitos mototaxistas ainda não tinham um único ano completo de atuação e o mais antigo 20 anos na praça. A média do tempo de trabalho como mototaxista é de 5 anos. O rendimento mensal do mototaxista varia de R\$ 300 a R\$ 3.500 mensais. O rendimento médio é de R\$ 1.586,37 o que equivale a pouco mais de dois salários mínimos. Considerando a quantidade de horas trabalhadas, tem-se que a menor quantidade de horas trabalhadas são 4h e a maior 24h. A média de horas trabalhadas por esses profissionais é de 10 horas, ou seja, a jornada de trabalho do mototaxista é muito extensa. Por último, a média de dias trabalhados são 6 e a maioria dos mototaxistas trabalha os 7 dias da semana.

Lira (2015, p. 110) traça um perfil do mototaxista do município de Fortaleza (CE) afirmando que

entre as características sociodemográficas dos participantes, 100% eram do sexo masculino, com idade variando de 22 a 66 anos, média de 40 anos e desvio padrão de 9,5 anos; 51,6% tinham idade igual ou acima de 40 anos, caracterizando uma população adulta; 39,2% concluíram o ensino médio; 80,0% tinham união estável; 56% renda familiar entre três a quatro salários mínimos; 68,4% eram católicos; 42,4%, naturais do estado do Ceará. (LIRA, 2015, p.110).

Nos dois perfis, tanto do DF como de Fortaleza, a quantidade de homens na ocupação é sempre maior. Na pesquisa do Ceará, foi a totalidade e do DF chegou a mais de 98%. A idade média em ambos é relativamente próxima a 33 anos no DF e 40 anos em Fortaleza. O rendimento médio no DF é de R\$ 1.586,37 e no CE varia de R\$ 2.364,00¹⁷ a R\$ 3.152,00. No entanto, vários trabalhadores no DF recebem um valor maior ou igual ao de Fortaleza, por se tratar de uma média, pode haver certa diferença. A escolaridade nos dois entes da Federação se concentra no ensino médio. Na pesquisa realizada no Distrito Federal, não foi perguntado a religião e nem o local de nascimento.

Apesar das diferenças regionais e peculiaridades do serviço de mototáxi, foi observado que existem muitas similitudes entre os dois entes. Nesse sentido, ficaria uma sugestão para os órgãos competentes ou mesmo para trabalhos acadêmicos que possuam recursos para tal fazer um estudo comparado do perfil dos mototaxistas por região e se

¹⁷ Valores considerando o salário mínimo do ano de 2015 (R\$ 788,00).

possível em nível nacional. Saber quem é esse profissional, qual a trajetória de vida e de trabalho e como funciona sua forma de trabalho é muito importante para buscar formas de contribuir com esse profissional para sua atuação cotidiana.

7.1 - Considerações finais sobre o capítulo

Praticamente todos os mototaxistas entrevistados residem no Distrito Federal e trabalham na mesma cidade de residência. Entre os trabalhadores, 97,7% é do sexo masculino, apenas duas mulheres de 87 entrevistados(as) foram encontradas atuando como mototaxistas. A profissão, por apresentar muitos riscos, não é muito atrante para as mulheres obterem seu sustento.

De todos os entrevistados, 43,7% trabalha em mais de um ramo além do mototaxi. De maneira geral, trabalham também como motofretistas (16,7%), dessa forma, existe uma sobreposição de atividades entre ser mototaxista e motofretista. A lei preconiza que o motociclista profissional não pode exercer as duas atividades, apenas uma das duas. Mas, como não existe fiscalização, os profissionais exercem ambas atividades indistintamente.

Praticamente todos os profissionais do mototáxi começaram trabalhando em outras profissões (90,8%), em apenas 9,2% dos casos os trabalhadores começaram e continuam atuando nesse ramo. A busca por sobrevivência fez com que muitos optassem por essa ocupação para ganhar a vida e propiciar às suas famílias uma condição digna.

No entanto, essa profissão gera medo e insegurança para os motociclistas profissionais como, por exemplo, o medo de assalto e acidente. Mas existem outras questões negativas relacionadas à atuação como não possuem carteira assinada, visto que apenas 5,7% afirmou ter carteira assinada, mas nenhuma como mototaxista. Algumas vantagens da profissão é fazer os seus próprios horários, facilidade para conseguir emprego, apoio para financiar a motocicleta com o FAT.

Em relação à organização do trabalho, todos buscam ter o máximo de clientes fixos. Quanto mais clientes fixos mais viagens garantidas na jornada de trabalho e, conseqüentemente, mais dinheiro no final do dia e do mês. A maior quantidade das viagens são curtas e dentro da mesma cidade, ou seja, 33,3% das viagens duram de 16 a 20 minutos. Na percepção dos trabalhadores, 28% roda de 101 a 150km por dia. Essa distância é suficiente para ir do extremo da asa sul para a asa norte e voltar nove vezes.

A jornada de trabalho dos mototaxistas é bem extensa. O maior quantitativo desses profissionais trabalha doze horas e seis dias por semana. E afirmaram que a maior pressão que sentem na atuação é o do próprio trânsito e acabam ocupando o espaço marginal das vias que é o corredor.

Em relação ao comportamento de risco dos mototaxistas, os profissionais afirmaram que fazer ultrapassagem perigosa é a maior delas, isso foi mencionado por praticamente 35% dos trabalhadores. O corredor também está entre os piores comportamentos de risco, mas, para eles, o corredor é o que faz a profissão existir, apesar de ser tão criticado pelos motoristas.

Considerando os acidentes, pouco mais de 14% sofreu acidente transportando passageiro e pouco mais de 20% sofreu acidente no último ano. No entanto, mais de 86% afirmou pilotar defensivamente. O acidente pode ter consequências dramáticas, para muitos trabalhador e ficar com sequelas pode ser pior do que falecer. Um medo contante desse profissional é o de deixar a família desamparada principalmente os que possuem filhos pequenos.

Por último, um conceito importante desenvolvido pela pesquisa no campo foi o de contratação do risco. Na interação com o mototaxista, o cliente escolhe a forma como a motocicleta será pilotada. Assim, o cliente pedirá para o trabalhador ser mais cuidadoso e andar com bastante prudência e calma ou vai pedir para o mototaxista chegar no local desejado com a maior brevidade.

CAPÍTULO 8 - PARA ALÉM DE UM TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

Os veículos de comunicação sistematicamente apresentam dados de pesquisas, inclusive dos próprios órgãos oficiais, mostrando simplesmente o aumento do número de acidentes de trânsito sem aprofundar nas reais causas que contribuem com essa situação. O que é apresentado são apenas os resultados de uma conjunção de causas que levam a um situação caótica, visto que no Brasil tem-se mais perdas no trânsito por ano do que em países que estão em guerra.

Mostrar apenas os resultados pouco contribui para uma maior compreensão do fenômeno dos acidentes, ou nas palavras da OMS, na epidemia de acidentes de trânsito que assola principalmente os países da América Latina. Dentre as fatalidades, o maior número está concentrado em acidentes com motociclistas, onde a maioria é mototaxista e, principalmente, motofretista.

Compreender o comportamento e a organização do trabalho desses profissionais é uma medida necessária para que se possam pensar estratégias e campanhas mais eficientes para a redução do número de óbitos no trânsito nas cidades do país. Tratar esse aspecto é importante para que não se perca tanto dinheiro com seguro, hospitais, INSS, remoção dos veículos acidentados, mas, principalmente, a vida que é um bem inestimável e sem parâmetros para modelar um valor financeiro.

Dessa forma, esta tese se propõe a levantar aspectos para a redução do número de acidentes nas vias.

8.1 - Recomendações aos gestores do trânsito

- Retirar da ficha de avaliação de Exame de Direção Veicular (2 rodas), do DETRAN/DF, o último item de todos os grupos de faltas: “cometer qualquer outra infração de trânsito de natureza ...”, pois possibilita critérios subjetivos do examinador. Deve ser avaliado o que está prescrito de forma clara e objetiva;
- Reformular as pistas de provas de maneira que os obstáculos simulem, de maneira mais fiel, a rotina das vias e do próprio trânsito. É fundamental que o candidato tenha que utilizar a seta, possua controle da motocicleta em

pistas com aclive e declive e, principalmente, tenha que passar e reduzir de marchas, coisas que não acontecem na atual prova;

- Dentro da parte de reformular a pista, poderiam ser considerados outros tipos de pavimentos além da caixa de brita, como o chão batido, por exemplo;
- O discurso dos instrutores de motocicleta foi de que o aluno é ensinado a ter apenas um domínio básico da moto, ou seja, o equilíbrio é a única questão ensinada. Deve-se ensinar ao candidato técnicas de pilotagem defensiva, além de ampliar o que deve ser ensinado como, por exemplo, fazer curvas mais apropriadas;
- Criar campanhas educativas para os mototaxistas;
- Oferecer cursos regulares de capacitação a cada período de tempo para poder renovar a licença para atuar como motociclista profissional;
- Fiscalizar os equipamentos nos pontos de mototáxi como: motocicleta, capacetes e touca protetora.

8.2 - Recomendações para os mototaxistas

- Evitar a utilização do corredor, principalmente quando estiver com cliente;
- Realizar a manutenção da motocicleta periodicamente;
- Oferecer a todos os clientes, sem exceção, touca protetora para evitar o contágio de determinadas doenças;
- Manter a higienização do capacete e prestar sempre atenção no prazo de validade deste, fazendo a troca por um novo sempre que chegar o período apropriado;
- Utilizar os equipamentos de proteção como jaqueta, bota, luvas e capacete;
- Utilizar os adesivos reflexivos na motocicleta;
- Jamais transportar mais de dois clientes de uma única vez;
- Não transportar clientes bêbados ou em situações em que não estão com os reflexos normais;
- Não transportar clientes que estejam com objetos que o impossibilitem de se segurarem com segurança durante o trajeto;

- Não aceitem pressão dos clientes para chegar com a maior brevidade possível em um determinado local, ou seja, deixe bem claro para o cliente que a segurança é algo que não se pode prescindir.

CONCLUSÃO

O problema de pesquisa que norteou o desenvolvimento dessa tese foi **como são as condições do serviço de mototáxi, levando em consideração seus aspectos econômicos e de relevância social, e os pontos que tangem a segurança dos prestadores desse serviço e de seus usuários**. Diante de tudo o que foi exposto, constatou-se que a presente pesquisa conseguiu responder ao questionamento levantado. No entanto, outros trabalhos sobre o tema poderiam ser desenvolvidos para que esse participante do trânsito dos médios e grandes centros pudesse ter mais visibilidade e que seu trabalho fosse reconhecido.

Os paradigmas que adotavam a categoria trabalho, como centro da análise de estrutura, não correspondem mais à realidade atual. Isso ocorre, porque a sociedade sofreu e continua sofrendo mudanças conjunturais. O trabalho, segundo esse paradigma, seria fonte de solidariedade e integração social e estaria ligado a uma noção de necessidade, dever, moralidade e sobrevivência. (Offe, 1991).

O caso específico dos mototaxistas simboliza bem essa perspectiva, pois o discurso dos trabalhadores está centrado na necessidade de possuir uma ocupação que os remunere e lhes garanta a moral do trabalho. A sobrevivência é o cerne da atuação e muitos se tornaram mototaxistas para sobreviver depois de deixarem uma atividade formal. Isso nos remete ao título da presente tese: “entre o desemprego e o mototáxi: prefiro o mototáxi”.

Tal percepção baseia-se principalmente no trabalho assalariado, em sua forma inicial. Para o proletariado, isso era o fio condutor ligado ao sistema capitalista e à divisão social do trabalho. Portanto, possuiria uma relação de poder que guiaria a moralidade e a maneira de se portar do trabalhador.

Aqui temos uma das situações mais precárias da atividade que é uma remuneração baseada unicamente na produção. Se o trabalhador não for para o ponto terá que conseguir dinheiro de outras maneiras. Dentro dessa ótica produtiva, o trabalhador tem que viver em cima da motocicleta levando seus clientes para outros locais, uma vez que o salário está diretamente relacionado com a quantidade de corridas que conseguir realizar.

Offe (1991), dessa forma, desconstrói a ideia de trabalho a partir das mudanças conjunturais que alteraram as relações entre o indivíduo e o trabalho. Atualmente, o trabalho não pode ser visto como homogêneo. A distinção se dará pela renda, pelo reconhecimento social de sua atividade, sua qualificação para exercer determinadas

atividades, dentre outras coisas. Essas diferenciações deixam as atividades tão heterogêneas que várias delas não têm mais nada em comum a não ser o nome trabalho.

O reconhecimento social da atividade é baixíssimo. Muitos mencionaram nas entrevistas que gostariam que a regulamentação acontecesse com rapidez para que obtivessem o mínimo de reconhecimento. Alguns questionaram “por que motoboy é reconhecido e a gente não?”.

Houve uma mudança da relação de dependência do trabalhador considerando o salário. Mudaram, também, as relações que subordinavam o trabalhador à unidade administrativa de seu lugar de trabalho, e ainda, a possibilidade de ter o salário não pago em decorrência de fatores subjetivos como acidentes e doenças. Offe (1991) acredita que a dependência em relação ao trabalho não é mais o foco das intenções coletivas e que a subordinação perde seu significado por causa da queda da ética do trabalho.

As diferenciações foram possíveis graças a uma série de rupturas. Por exemplo: a diferenciação ocorrida na esfera do trabalho entre o trabalho produtivo e o serviço. Segundo Offe (1991), o trabalhador que se ocupa de serviços, processa e mantém a sua atividade. É, então, um trabalho reflexivo. A produtividade nessa atividade não segue uma lógica quantitativa. Baseia-se em uma lógica conceitual e organizacional. Há grandes incertezas de quando e onde ocorre esse tipo de trabalho.

As diferentes esferas da sociedade não são mais organizadas em relação à categoria do trabalho. A jornada de trabalho diminuiu bastante ao longo da história, o que possibilitou que o trabalhador pudesse utilizar seu tempo livre em outra atividade. Em relação à questão da dependência, o medo de agir de determinada maneira e colocar o salário em risco não é mais um fator tão preponderante na sociedade atual, considerando que existe uma certa quantidade de normas que resguardam o trabalhador do desemprego.

Essa lógica apresentada por Offe (1991) funciona muito bem para as atividades formais que são regidas pela CLT ou pelas leis dos servidores públicos, federais, estaduais e municipais. Observou-se que a lógica da produção do mototáxi é bem diversa do que menciona o autor. A jornada de trabalho dos mototaxistas é extenuante e quando precisam de mais dinheiro prolongam ainda mais a jornada no intuito de conseguir a quantia necessária. Ademais, não existem normas que os reguardem, de maneira efetiva, pelo Estado.

Nesse sentido, o mototáxi tem uma dualidade do arcaico e do moderno. Arcaico por não se beneficiarem de nenhum tipo de proteção mais formal. E moderno por trabalharem nas brechas das contingências, nos locais onde não funciona o transporte público e nas periferias. O moderno recria o arcaico trazendo uma impiedosa degradação do trabalho. Ou pega ou morre, se pega também morre e morre muito, conforme visto através dos acidentes. O regresso de se proteger em grupos de solidariedade é mais frágil. O que se apresenta é uma lógica desorganizada aos olhos externos, mas que opera com uma organização mais fluida e permite atender um segmento social, muitas vezes excluído de um transporte regular.

Como características principais do mototáxi, tem-se que: é um trabalho de alto risco, de muita instabilidade no emprego, desvalorizado socialmente, o medo é constante e faz parte do trabalho, o trabalhador é facilmente substituível, a possibilidade de deixar a família em situação vulnerável, em caso de falecimento ou ficar com graves sequelas resultantes de acidente, é normal, tem que lidar cotidianamente com o medo e a pressão imposta pela sobrevivência.

Nunes e Theodoro (2000), pesquisando sobre o informal, concluíram que

o trabalho autônomo representa, na verdade, um tipo de vínculo de trabalho (melhor dizer um não-vínculo) sob o qual são exercidas atividades de naturezas as mais distintas. Mesmo ao focalizar-se apenas o âmbito da prestação de serviços, ainda assim o repertório de atividades elencadas é ainda imenso. São atividades que, por suas especificidades e características, desenvolvem um conjunto de estratégias de preservação de espaços e, em última análise, de sobrevivência nesse mercado extremamente concorrencial. Formas distintas de alianças e estratégias particulares de organização visando enfrentar concorrências desiguais consubstanciam as respectivas atividades em suas especificidades". (NUNES e THEODORO, 2000, p. 15).

Essas considerações se encaixam perfeitamente na forma como os trabalhadores do mototáxi desempenham sua atividade.

Podemos concluir que a organização do trabalho do mototáxi no Distrito Federal é bem demarcada. É um serviço prestado de maneira informal. Muitos trabalhadores encontraram no mototáxi uma maneira de prover suas famílias com o sustento, mesmo reclamando do baixo valor recebido. Em algumas localidades, o funcionamento é mais estruturado como na RA do São Sebastião que conta com vários pontos e uma clientela que utiliza o serviço com uma grande frequência. Em contrapartida, observa-se que na

Ceilândia o número de mototaxistas tem diminuído, pois esses trabalhadores estão buscando outras áreas para atuar devido à presença dos loteros.

Cada RA tem as suas peculiaridades quanto ao mototáxi e as influências diretas são a geografia da RA e a oferta do transporte público. Foi encontrada uma tendência de que quanto maior a cidade o transporte não atende com maior qualidade os cidadãos devido uma falta de capilaridade no serviço de transporte público, assim, o mototáxi se inseriu devido a estas muitas falhas. Por isso, muitas pessoas utilizam o mototáxi para suprir um trecho do trajeto de seu deslocamento por falta de um transporte com uma oferta regular.

Em todas as cidades visitadas, a cobrança pelo serviço é fixa variando de RA para RA. Os preços encontrados para uma corrida dentro da mesma cidade foram de R\$ 3,00 a R\$ 5,00 reais. Se a corrida fosse para uma cidade diferente o preço seria mais caro, no entanto, também seria fixo. Nesse sentido, no DF não existe ainda a implantação de mototaxímetro que mediria o valor cobrado pela viagem nos moldes do taxímetro. No entanto, levaria em consideração o fato de a motocicleta ser mais econômica na questão do consumo de combustível.

Os mototaxistas apresentam uma coesão e relação de solidariedade maior entre os que trabalham em um mesmo ponto. A solidariedade diminui considerando pontos diferentes, mas ainda assim se ajudam. No entanto, devido à questão de mais clientes, não foi incomum ouvir mototaxistas de um ponto se referirem aos de outro como imprudentes e, principalmente, alegar que muitos não possuíam nem a habilitação do tipo “A”.

Em algumas entrevistas com os questionários, alguns mototaxistas falaram que gostariam que houvesse uma fiscalização eficiente, pois, dessa forma, muitos mototaxistas que não possuem a habilitação para motocicleta seriam retirados do ponto e isso faria com que os que estão andando de acordo com a lei teriam um maior número de corridas e poderiam depois trocar de moto e até mesmo pagar um seguro para a motocicleta que é o instrumento de trabalho desses profissionais.

Em relação ao perfil do mototaxista, a pesquisa indicou que a idade média do mototaxista é de 33 anos, a maioria completou o ensino médio e dos 87 entrevistados apenas duas foram mulheres (ambas em São Sebastião), o tempo médio de trabalho desses profissionais é de cinco anos, o rendimento médio mensal é de R\$ 1.586,37, a quantidade média de horas trabalhadas na jornada de trabalho é de dez e a quantidade média de dias trabalhados por semana são seis.

Como observado pelos dados de estatística descritiva, a idade média do mototaxista é de 33 anos, ou seja, uma idade não tão próxima dos dezoito anos. Isso indicou que muitos trabalhadores mais velhos buscaram se inserir no mercado como mototaxistas depois de terem outras profissões e terem sido demitidos de subempregos formais. Também o tempo médio trabalhado por esses profissionais é de meia década. Muitos estão há mais de dez anos atuando na profissão isso fez a média ser mais alta. Inclusive um entrevistado afirmou trabalhar na área há vinte anos.

O rendimento desses trabalhadores variou de R\$ 300,00 (para um dia por semana trabalhado) a R\$ 3.500,00 (para trabalhar todos os dias da semana). Com isso, a média mensal de salário ficou em R\$ 1.586,37. Esse valor representa quase dois salários mínimos. Apesar de muitos reclamarem do salário, o rendimento médio não é tão baixo comparativamente com outras atividades, considerando, sobretudo, que o nível educacional não é qualificado.

A jornada de trabalho é muito extensa. A média de horas trabalhadas pelos profissionais é de dez horas. De maneira geral, muitos se alimentam muito rápido no próprio ponto para não perderem tempo. A Constituição Federal de 1988 fixou a jornada de trabalho em oito horas diárias ou 44 semanais, salvo exceções. Percebe-se, assim, que muitos mototaxistas possuem uma jornada muito maior do que regulamenta a CF/88. A sobrevivência é o que alegam esses profissionais para trabalharem tantas horas consecutivas.

A quantidade de dias trabalhados é muito alta. A média foi de seis dias semanais trabalhados, mas foi muito comum a resposta de inúmeros trabalhadores possuírem uma rotina de sete dias trabalhados por semana. Vários nunca tiravam um dia inteiro de descanso, mas períodos e, de maneira geral, trabalhavam pelo menos dois períodos do dia. Outra questão que chamou a atenção foi que muitos mototaxistas afirmaram que, no tempo livre, buscavam trabalhar mais.

O espaço do mototáxi é predominantemente masculino. A atuação das mulheres nessa área profissional é muito pequena. Dos 87 entrevistados apenas duas foram mulheres. Dentre as razões que explicam tal fenômeno é que trabalhar no trânsito não é algo que chame a atenção das mulheres principalmente por causa dos riscos inerentes de acidentes. Outro aspecto é que as mulheres mototaxistas disseram que pode ser arriscado levar pessoas desconhecidas e serem assaltadas.

Dessa forma, o perfil do mototaxista do Distrito Federal pode ser definido da seguinte maneira: homem com 33 anos de idade, solteiro, com o ensino médio completo, que trabalha há pelo menos cinco anos na atividade, trabalha dez horas por dia e seis horas por semana para ter uma renda média de R\$ 1.586,37.

O mototáxi é a única profissão de pouco mais da metade dos entrevistados, no entanto, uma parte considerável possui uma outra atividade remunerada. Tal situação indica que o mototáxi não está conseguindo ser suficiente para atender às necessidades dos trabalhadores. De maneira geral, ocorre do mototáxi trabalhar também como motofrete o que esta pesquisa tratou como a imbricação motofrete e mototáxi. No entanto, vários acabam exercendo atividades completamente diferentes do mototáxi.

Considerando a organização do trabalho, mais de 75% dos mototaxistas afirmaram que possuem clientes fixos, ou seja, clientes que, de maneira sistemática, utilizam o serviço desses profissionais. A maioria dos trabalhadores realiza de 16 a 20 viagens por jornada de trabalho e o tempo médio da viagem é até dez minutos. O fato das viagens serem de curta duração possibilita ao profissional realizar uma maior a quantidade de corridas, consequentemente, melhorar seu rendimento. Percorrem de 51 a 100 km na mesma jornada e mais de 66% trabalha durante os períodos da manhã, tarde e noite.

A importância do sindicato atribuído pelos mototaxistas não é muito grande uma vez que aproximadamente 30% dos mototaxistas nunca ouviram falar de tal instituição e dos 70% que têm ciência da existência do Sindmototáxi apenas 35% afirmou ser sindicalizado. O órgão de representação da categoria perante o governo e a sociedade, em geral, deve aproximar sua atuação junto aos profissionais. Apenas buscar ter o controle de quem vai fazer o curso para ser regulamentado na visão dos mototaxistas é muito pouco. É preciso que os direitos da categoria sejam resguardados e não ser resguardado privilégios para o sindicato cobrar e impor taxas aos profissionais.

O medo é um sentimento que faz parte da atuação desse profissional. Segundo Dejours (2013, p. 70), “se o medo não fosse assim neutralizado, se pudesse aparecer a qualquer momento durante o trabalho, neste caso os trabalhadores não poderiam continuar suas tarefas por muito tempo mais”. Ainda, “o risco real existe em todo lugar. Qualquer que seja sua amplitude, ele gera um estado de medo quase permanente que todos os trabalhadores, sem exceção, manifestam em uma discussão” (Idem, p. 67).

Como mecanismo de defesa individual, os mototaxistas nem gosta de falar muito sobre os riscos aos quais estão submetidos. O fato de não exteriorizar seu medo traz uma falsa sensação de segurança, mas quando indagados sobre o tema são diretos ao mencionar os dois maiores medos que geram angústia e apreensão na atuação profissional que escolheram exercer: o roubo da motocicleta e os acidentes.

O acidente é o maior medo relatado pelos mototaxistas. A ocorrência desses eventos inesperados pode representar, como mencionado anteriormente, a perda da vida ou sequelas permanentes e a necessidade do auxílio de terceiros para realizar atividades básicas do cotidiano. No mais, o acidente pode resultar na perda total da motocicleta.

O roubo da motocicleta é relatado pelos profissionais do mototáxi como uma das piores coisas que pode lhes acontecer. Pois, perder a motocicleta significa a perda da ferramenta de trabalho e, ao mesmo tempo, do veículo de passeio. Ademais, significa uma dívida, porque a aquisição da motocicleta, com raras exceções, é feita por intermédio de financiamento bancário, e os trabalhadores dificilmente fazem o seguro da motocicleta, como desnudou a pesquisa.

Muitos trabalhadores relataram que o trânsito e os passageiros são os responsáveis pela maior parte da pressão que sentem no cotidiano da atividade. O trânsito é agressivo e hostil para a motocicleta. Nesse sentido, tal veículo é praticamente a parte mais fraca do sistema e, assim, são massacradas na ditadura imposta pelo automóvel no trânsito. Essa imposição da prioridade e da ocupação dos espaços gera muitas situações de conflito.

Os conflitos são relatados pela disputa pelo espaço no sistema viário. Via de regra, as motocicletas perdem essa batalha e, conseqüentemente, buscam soluções diversas como: a de se apoderarem dos corredores. Assim, constituiu-se uma situação explosiva que resulta em vários acidentes e número de óbitos aumenta diariamente resultantes dessa prática. Tomar o espaço do corredor como legítimo para circular é tomar um veneno que mata lentamente, mas que fará seu efeito letal.

Outro aspecto que gera pressão nos mototaxistas são os próprios clientes que, ao contratar o serviço, fazem a “contratação do risco”, ou seja, definem como será a viagem: sem correr e seguindo ao máximo os preceitos de segurança estabelecidos pelo CTB ou se o objetivo é chegar rapidamente em algum local e, se necessário, fazer tudo o que for possível para cumprir a meta do tempo estipulada no ato da contratação. Assim, a segurança ficará em segundo plano sendo o mais importante chegar ao local determinado.

A contratação do risco ocorre imediatamente quando o cliente informa ao mototaxista o local aonde deseja ser deixado. Assim, o cliente explica ao mototaxista a pressa que possui ou se prefere que este vá com calma. Nesse sentido, a maioria dos clientes prefere que o mototaxista ande mais devagar, pois possui medo da ocorrência de acidente, no entanto, pouco mais de 20% dos clientes pedem que o mototaxista chegue o quanto antes para que não se atrasem ou percam a hora de um compromisso.

A pesquisa revelou que 31% dos mototaxistas aceitam a contratação de alto risco sem nenhum problema. No entanto, 69% não estaria nada propenso a correr tanto risco e 10% disse que dependeria do caso. Muitos profissionais são criteriosos ao aceitar ou não uma corrida. Tal fato se verificou quando um ébrio tentou contratar o serviço de mototáxi em um ponto na Região Administrativa de São Sebastião e todos os mototaxistas se recusaram a levá-lo alegando que a possibilidade do cliente e tal condição cair ou fazê-los cair era considerável.

Dentre os mototaxistas que aceitam pilotar com alto risco estão aproximadamente 88% dos profissionais que cometem infrações no trânsito. Sendo elas: 10% ultrapassa sinal vermelho; 36% anda acima da velocidade da via; 44% anda no corredor, 9% trafega em local proibido; 8% costura no trânsito e muitos ainda relataram que a ultrapassagem perigosa é uma das atitudes que mais coloca o mototaxista exposto à ocorrência de acidentes.

Foi relatado pelos entrevistados que pouco mais de 14% dos profissionais já sofreram algum tipo de acidente carregando cliente. E que nos últimos doze meses 35,6% dos mototaxistas sofreram pelo menos um acidente. Esse número é bastante alto e significativo da atuação desse profissional. É como se um em cada três trabalhadores sofreu pelo menos um acidente nesse espaço de tempo. Ainda, dentre esses 10,3% sofreu dois e 2,3% sofreu cinco ou mais acidentes no período de um ano.

Um aspecto interessante que a pesquisa apontou é como a percepção do mototaxista está ligeiramente discrepante em relação ao conceito de se pilotar com segurança. Quando perguntado se os mototaxistas pilotavam defensivamente 86,2% afirmou categoricamente que pilotava de maneira defensiva, no entanto, quando também perguntado se os mototaxistas cometiam infrações no trânsito 88% reconheceu que a categoria comete vários tipos de infrações no trânsito. Assim, esses números são muito próximos, mas são contraditórios.

Conforme a pesquisa realizada, algumas explicações podem ser levantadas para entender parte das infrações cometidas por esses trabalhadores que acabam se colocando em situações de maior risco de acidentes. Dentre elas: pressa do cliente, o costume, pressa de voltar ao ponto, e, principalmente, a necessidade de obtenção de mais dinheiro para a subsistência pessoal e da família.

A pressa que o cliente tem para se chegar a algum lugar legítima, na fala do mototaxista, muitas das infrações cometidas de forma racional para poder cumprir a meta traçada pelo cliente e, conseqüentemente, agradá-lo. Agradar o cliente é muito importante para fidelizá-lo. Dessa forma, em outras oportunidades, o cliente buscará especificamente o mototaxista que foi capaz de levá-lo quando estava com muita pressa para cumprir um determinado horário.

O costume é um fator do não cumprimento das regras estabelecidas no CTB. Pois, segundo alguns mototaxistas, a motocicleta representa liberdade e não correr com a moto não faz sentido. Ou seja, moto e velocidade é uma combinação que sempre acompanhou esse veículo. A motocicleta tem a vantagem de não ficar retida no trânsito por utilizar o corredor, pois se estabeleceu o corredor como espaço ocupado de maneira efetiva pela motocicleta, mas tal atitude tem se mostrado muito letal.

A pressa é uma constante na vida do mototaxista. Este está o tempo todo lutando contra a pressa dos clientes e a sua própria pressa. Após realizar uma corrida, o mototaxista deve voltar ao seu ponto de mototáxi para esperar sua vez de fazer nova corrida. Dessa forma, o quanto antes voltar para o ponto maiores são as chances de fazer nova corrida, por isso, ao terminar uma corrida, se vê com a necessidade de correr para o ponto. Quanto mais tempo passar realizando as corridas maior será seu rendimento após a jornada de trabalho.

Por último, observamos que no discurso dos mototaxistas a necessidade de sobrevivência justifica, para muitos, as infrações cometidas no trânsito pela categoria. Cumprir as exigências dos clientes, em muitos momentos, pode significar se colocar em situações de risco, mas o dinheiro recebido no final da corrida e nenhum dano ocorrido como acidentes e multas reforçam o comportamento do trabalhador em continuar com a mesma postura e *modus operandi* nas ruas das cidades aonde o serviço é oferecido.

Pensando ainda na segurança desse profissional, tem-se que, dos equipamentos de proteção o que apareceu sempre foi o capacete. No entanto, luvas, jaquetas de couro ou

outro material, cotoveleiras, ombreiras, botas, faixas retroflexivas na moto e na roupa e a touca protetora raramente ou nunca são utilizados pelos mototaxistas. A pesquisa ainda notou que, ao lhes perguntar se utilizam esses equipamentos de proteção, muitos afirmavam que utilizavam mesmo que não os estivessem usando no momento das entrevistas.

Dentre os equipamentos de proteção menos utilizados, está a touca descartável protetora que deveria ser oferecida para todos os clientes que utilizassem o transporte de mototáxi. No entanto, ficou muito claro com a pesquisa que esse equipamento não é oferecido aos clientes. Em nenhum ponto de mototáxi do DF em que ocorreram as entrevistas foi possível ver uma única touca sendo entregue ao cliente. Pelo contrário, em alguns pontos foi informado que se tiverem que oferecer tal equipamento teriam que repassar o preço para o cliente.

A touca é extremamente necessária como equipamento de segurança, pois evita a transmissão de uma quantidade de doenças entre os usuários do serviço se os capacetes não forem devidamente higienizados de maneira sistemática. Dentre as doenças que podem ser citadas, temos: infecções na pele, micoses, resfriados, e até mesmo tuberculose. Dessa forma, é imprescindível a precaução. Como não é oferecida a touca de TNT para os usuários do serviço, os mesmos podem levar a sua touca ou até mesmo usar o próprio capacete caso o possuam.

Considerando ainda os equipamentos de segurança, ao lado do capacete, andar com a luz baixa da motocicleta acesa durante o dia é largamente utilizado pelos mototaxistas, apenas um dos 87 entrevistados afirmou que não anda com luz baixa ligada durante o dia. Tal medida, mesmo sendo simples, contribui bastante para que a motocicleta seja notada pelos veículos maiores, principalmente os automóveis que possuem muitos pontos cegos nos espelhos retrovisores. Assim, a moto, por ser muito ágil no trânsito, passa a ter mais chances de ser notada, dessa forma, acidentes podem ser evitados

Costurar no trânsito é visto como um comportamento de risco que pode levar o mototaxista a situações dramáticas, como graves acidentes. No entanto, aproximadamente 36% dos mototaxistas informaram que possuem o costume de pilotar consturando no trânsito. Outro problema associado a costurar é a utilização do corredor na hora de desempenhar tal prática. Um simples esbarrão no retrovisor pode arremessar o mototaxista de encontro ao chão.

A prática de costurar no trânsito pode ser associada pelo motorista de automóvel como um insulto por ter sofrido uma fechada na interpretação destes. Assim, se configura um dos grandes problemas encontrados pelos mototaxistas que é luta pelo espaço no trânsito. Ambos motoristas e motociclistas reclamam uns dos outros alegando que são fechados, muitas vezes, de propósito. A fechada é considerada por cada grupo uma grande forma de se desrespeitar outra pessoa nas vias.

De maneira geral, não há uma intencionalidade de se desrespeitar o outro. São situações que ocorrem por várias razões como o motorista não observar bem a moto pelo fato dela ser muito rápida e o automóvel possuir muitos pontos cegos nos retrovisores. Ou o mototaxista estar com muita pressa para atender à necessidade de um cliente e acabar se arriscando mais no trânsito para atender a meta contratada.

Ainda assim, os mototaxistas possuem um sentimento de serem muito desrespeitados no trânsito pelos motoristas. Mais de 93% dos mototaxistas entrevistados se sentiram desrespeitados pela atitude dos motoristas no trânsito. E essa situação gera, muitas vezes, o revide dos mototaxistas o que possibilita uma escalada na situação de conflito que pode desencadear situações imprevistas de grave violência.

Quando perguntado se haviam revidado alguma vez que se sentiram desrespeitados no trânsito, 33% disse que sim. As maiores formas de demonstrar a insatisfação é com a buzina, xingamento e “dar o dedo”. Quebrar o retrovisor do automóvel foi relatado raramente. 59% afirmou, de maneira categórica, que prefere não revidar, pois os riscos de uma situação como essa gerar uma briga de trânsito era muito grande e preferia-se sair logo de perto da pessoa que o hostilizou.

Considerando a questão de insegurança, a pesquisa em tela apresentou um dado revelador da condição dos motociclistas em geral, mas também dos motociclistas profissionais: mototaxistas e motofretistas. A formação que é dada para esses profissionais é muito precária e superficial. Em entrevistas com os instrutores de motoescola, todos foram unânimes ao afirmar que a formação dada para quem busca obter a habilitação do tipo “A” é insuficiente para preparar devidamente de forma prática o futuro condutor.

Muitos instrutores falaram que, ao sair aprovado do exame do DETRAN/DF, o condutor de motocicleta não possui condições de encarar o trânsito. Tal afirmação é muito contundente vinda de quem teria a obrigação de ensinar a condução de forma prática. Vários criticaram a forma como é realizado o treinamento, pois este não simula, de

maneira eficiente, as condições reais de trânsito e que os instrutores apenas ensinam o candidato a se equilibrar em cima da moto e repassam noções mínimas.

Dessa forma, fica o questionamento: para que está servindo o exame de condução para habilitação do tipo “A”? Ao que tudo indica, serve para se “cumprir” os dispositivos legais e possibilitar a arrecadação das inúmeras taxas que devem ser pagas pelo candidato. O Estado está sendo omisso e conivente com essa situação, mas a própria sociedade paga o preço. Primeiro no enorme número de mortos e feridos nos acidentes envolvendo as motocicletas diariamente nas ruas e avenidas do DF, depois com os custos médicos e hospitalares e a perda temporária e definitiva da força produtiva desses jovens trabalhadores.

Um dos objetivos dessa tese, foi responder à pergunta: “como os mototaxistas estão percebendo a regulamentação da categoria que está em curso?” Uma parte significativa dos mototaxistas não tem ideia da movimentação que está ocorrendo para haver a regulamentação da profissão dessa categoria profissional. De um lado, o governo está buscando criar formas de normatizar a atividade e, de outro, o Sindmototáxi/DF está tentando representar a categoria, mas com interesse maior de ser o responsável por indicar quem poderá fazer o curso de formação para exercer a atividade de mototaxista.

Qual o lugar de fala do mototaxista nesse processo de regulamentação? Como diz Foucault na “Ordem do discurso”, como está sendo criado o discurso de verdade dos mototaxistas se muitos estão alheios ao processo que está em andamento? A verdade é que a preocupação de muitos é a sobrevivência diária, a regulamentação que impactará diretamente a categoria será em um momento posterior para muitos que continuarão a exercer essa atividade. Parafraseando Pessoa “rodar é preciso, viver não é preciso”.

Podemos apresentar outros atores envolvidos nesse processo de regulamentação da categoria que são o órgão gestor do trânsito no Distrito Federal, DFTRANS, as empresas de ônibus com seu forte *lobby* para que o serviço não possa atuar em determinadas Regiões Administrativas (RA’s), como o Plano Piloto, por exemplo. E, principalmente, os usuários desse serviço de transporte que, em primeira instância, são os mais interessados na continuidade do serviço. Esses últimos, de maneira geral, não são ouvidos pelo Estado e os mesmos teriam muito para contribuir com o processo de regulamentação.

Essa tese observou o fato de que quanto pior for o transporte público em uma localidade, quanto mais ausente for o Estado em possibilitar os meios necessários e

suficientes de deslocamento em uma região as pessoas buscarão formas alternativas para solucionar essas deficiências. Diante desse fato, o mototáxi surgiu nos idos de 1997 no DF e foi sistematicamente ganhando cada vez mais visibilidade nas RA's mais afastadas do centro e aumentando seu número de usuários. Um resumo dessa situação é “quanto pior o transporte, mais surgirá a organização informal”.

Cada cidade visitada na pesquisa apresentou ter características iguais relacionadas ao serviço de mototáxi, como, por exemplo: valor fixo da tarifa e contratação do risco. No entanto, foram observadas muitas peculiaridades pertencentes a cada RA. As duas que mereceram um destaque são a Ceilândia e o São Sebastião. Na Ceilândia, existem poucos pontos e poucos mototaxistas a concorrência dos “loteros”¹⁸ enfraqueceu fortemente a atuação dos mototaxistas a ponto de alguns mototaxistas passarem a trabalhar como “loteros”. O outro caso é o de São Sebastião localidade em que o serviço é muito forte e a população utiliza muito o serviço oferecido pelos mototaxistas.

A realidade social é muito diversa entre as várias Regiões Administrativas, em algumas, o serviço tem mais significado do que em outras. No entanto, o serviço está generalizado por todo o Distrito Federal e como não é oferecido nas zonas mais nobres do DF, parece que há uma invisibilidade desse profissional. Ademais, o fato de muitos estarem dispersos realizando a atividade sem um envolvimento social pela regulamentação da categoria propicia uma maior dificuldade da categoria falar em primeira pessoa e principalmente assegurar aspectos fundamentais para o exercício da atividade.

A existência desse serviço é um fato inexorável nas grandes e médias cidades brasileiras e Brasília não foge dessa situação. Fechar os olhos para o mototáxi é possibilitar que pessoas despreparadas exerçam a atividade e coloquem em risco a segurança de muitos usuários e dos outros participantes do trânsito. A regulamentação eliminará muitas pessoas que atuam nessa área, mas espera-se que traga consigo segurança para o usuário e para o mototaxista. Por fim, cabe frisar que será muito importante para os marcos regulatórios da atuação do serviço de mototáxi o processo de formação que será dado a esse profissional uma vez que este transporta o bem jurídico mais importante: a vida humana.

¹⁸ Loteros são os trabalhadores que oferecem o serviço de lotação em automóveis de passeios. Cobram um valor fixo do cliente para fazer um trajeto determinado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRAMET. *Índices de Envolvimento em Acidente*. Associação Brasileira de Medicina de Tráfego. Disponível em: <<http://www.abramet.org.br>>. Acesso em abril: de 2012.

ANTP. *Desenvolvimento Urbano*. Disponível em: <http://fiwww.antp.org.britelas/desenvolvimentourbano/capitulo2_urbano.htm>. Acesso em: 28/11/2015.

ANTUNES, Ricardo. *Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho*. 6ª edição. Boitempo Editorial. São Paulo, 2003.

_____. *Século XXI: A nova era da precarização estrutural do trabalho?* Seminário apresentado na Universidade de Brasília, 2006.

AZEVEDO, Aluísio. *O mulato*. 11ª ed. Ed. Ática. São Paulo, 1998.

BABBIE, Earl. *Métodos de pesquisa de survey*. Tradução de Guilherme Cezarino. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2003.

BAIERL, Luzia Fátima. *Medo social: da violência visível ao invisível da violência*. São Paulo: Cortez, 2004.

BARBETTA, Pedro Alberta. *Estatística Aplicada às Ciências Sociais*. Ed. da UFSC. Santa Catarina, 2001.

BARRIZZELLI, Nelson. *Sem crédito, economia informal não tem muitas opções de sobrevivência*. Folha de São Paulo. São Paulo, 9 de abril de 1990.

BARROS, Ricardo Paes; VARANDAS, Sandro. *O setor informal na economia*. *Revista Ciência Hoje*, São Paulo, outubro, 1988.

BECKER, Howard S. *Métodos de pesquisa em ciências sociais*. Tradução: Marco Estevão, Renato Aguiar; revisão técnica: Márcia Arieira. – 4. Ed. – São Paulo: Hucitec, 1999.

BERGER, Peter L.; LUCKMANN, Thomas. *A construção social da realidade: tratado de sociologia do conhecimento*; tradução de Floriano de Souza Fernandes. Petrópolis, Vozes, 1985.

BIAVATI, Eduardo; MARTINS, Heloisa. *Rota de colisão: a cidade, o trânsito e você*. São Paulo: Berlendis & Vertecchia, 2007.

BOUDON, Raymond. *Tratado de Sociologia*. Jorge Zahar Editor. 2ª ed. Rio de Janeiro, 1995.

- BOUGET, D.; NOGUES. H. *Evaluation des politiques de lutte contre les exclusions sociales*. In: Revue française des affaires sociales. Paris, Masson, n° 2, avril-juin, 1994, p. 69-87.
- BOURDIEU, Pierre. *As Coisas Ditas*. 2ª ed. Ed. Brasiliense. São Paulo, 1990.
- BRASIL. *Código de Trânsito Brasileiro*: Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – 2ª ed. – Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2004.
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988, p. 292.
- BRASIL. *Estatuto da cidade: guia para implantação pelos municípios e cidadãos*: Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001, que estabelece diretrizes gerais da política urbana. – 2. ed. – Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2002.
- BRASIL. Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO. *Aprova o Regulamento Técnico Metrológico*. Portaria nº. 202, de 21 de outubro de 2002.
- BRASILEIRO, L. A. *Um estudo de caso do transporte por mototáxi*. 15º Congresso de Transporte e Trânsito, Goiânia, GO – ANTP, 2005.
- BRENNAN, Ilan. *Hermes o motoboy*. São Paulo. Ed. Companhia das Letras, 2006.
- CARDOSO, Adalberto Moreira. *A filiação sindical no Brasil*. Dados volume 44, n° 1, Rio de Janeiro, 2001.
- CARVALHO, Diego Lourenço. *Mobilidade Urbana e Cidadania no Distrito Federal: um estudo do Programa Brasília Integrada*. Dissertação de Mestrado, Departamento de Sociologia, Universidade de Brasília, 2008.
- CARVALHO, N. V. *Autogestão: O Governo Pela Autonomia*. São Paulo. Editora Brasiliense, 1983, p. 170.
- CRESWELL, John W. *Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto*; Tradução Magda Lopes – 3 Ed. – Porto Alegre: ARTMED, 2010. Resenhado por: Alessandro Borges Tatagiba.
- DAMATTA, Roberto. *Carnavais, malandros e heróis*. Ed. Zahar. Rio de Janeiro, 1980.
- _____. *Fé em Deus e pé na tábua, ou, Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil*. Editora Rocco. Rio de Janeiro, 2010.

DECRETO-LEI nº 12.009/2009. *Lei regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, mototaxista.*

DEJOURS, Christophe. *A loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho;* tradução de Ana Isabel Paraguay e Lúcia Leal Ferreira – 5. ed. Ampliada – São Paulo: Cortez – Oboré, 2013.

DEMO, Pedro. *Metodologia científica em ciências sociais.* 3ª edição. Editora Atlas. São Paulo, 1995.

DETRAN/DF. *Dados Estatísticos – Acidentes.* Departamento de Trânsito do Distrito Federal. Disponível em: <<http://www.detran.df.org.br/>>. Acesso em: 24/10/2009.

DETRAN/DF. *Dados Estatísticos – Acidentes.* Departamento de Trânsito do Distrito Federal. Disponível em: <<http://www.detran.df.org.br/>>. Acesso em: 12/02/2015.

DETRAN/PR. *Manual de direção defensiva.* Disponível em: <http://www.detran.pr.org.br/>. Acesso em: 27/12/2015.

DIAS, Flávio. A. O. P. *Serviços de Táxi: Elementos para um Novo Modelo Regulatório.* Dissertação de Mestrado, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, 2007.

DINIZ, Eugênio P. H. *Entre as Exigências de Tempo e os Constrangimentos do Espaço: As Condições Acidentológicas e as Estratégias de Regulação dos Motociclistas Profissionais.* Dissertação de Mestrado, Departamento de Engenharia de Produção, Universidade Federal de Minas Gerais, 2003.

DRUCK, Graça. *Trabalho flexível e o novo informal.* Caderno CRH, Salvador, nº 37, p. 11-22, jul./dez, 2002.

DURKHEIM, Émile. *Da Divisão Social do Trabalho.* Editora Martins Fontes. São Paulo. 2ª. Ed., 1999.

EBTU. Gerência do sistema de transporte público de passageiros: planejamento da operação / [organizado por] TTC Trânsito, Transportes Coletivos e Comunicações. — Brasília: EBTU, 1988.

EMDURB - Bauru/SP. *41º Reunião do Fórum Mineiro de Gerenciadores de Transporte e Trânsito.* Empresa Municipal de Desenvolvimento Urbano. Disponível em: <<http://www.antp.com.br>> Acesso em: 24/10/2009.

ETTUSA. *Sistema de Transporte por Mototáxi de Fortaleza.* Empresa de Trânsito e Transporte S.A. Disponível em: <<http://www.antp.com.br>> Acesso em: 24/10/2009.

- FLICK, Uwe. *Uma introdução à pesquisa qualitativa*. Tradução: Sandra Netz. 2ed. Porto Alegre: Bookman, 2004.
- FOUCAULT, Michel. “Os corpos dóceis”. *Vigiar e punir: nascimento da prisão*. 29ª ed. Tradução de Raquel Ramalheite. Petrópolis, RJ: Vozes, 2004, p. 52-125.
- _____. “A ordem do discurso”. Aula inaugural no Collège de France, pronunciada em 2 de dezembro de 1970. Tradução: Laura Fraga de Almeida Sampaio, Edições Loyola, São Paulo, 9ª ed. 2003.
- GEIPOPOT. *O acidente de trânsito: flagelo nacional evitável*. Brasília, 1987.
- GIL, Antonio Carlos. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 6 edição – São Paulo: Atlas, 2012.
- GOFFMAN, Erving. *A Representação do Eu na Vida Cotidiana*. 10ª ed. Ed. Vozes, Petrópolis, 2002.
- _____. *Estigma: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada*. 4ª edição. Editora Guanabara. Rio de Janeiro, 1988.
- GOFFMAN, E.; WINKIN, Y. *A ordem da interação: os momentos e seus homens*. Lisboa: Livraria Antropos, 1990.
- GOLD, P. A. *Segurança de trânsito: aplicações de engenharia para reduzir acidentes*. Washington: Banco Interamericano de Desenvolvimento, 1998.
- GORZ, Andre. *Estratégia operária e neocapitalismo*. Ed. Zahar. Rio de Janeiro, 1968.
- GÜNTHER, H.; ELALI, G.A.; PINHEIRO, J.Q. *A abordagem multimétodos em Estudos Pessoa-Ambiente: características, definições e implicações*. In J. Q. Pinheiro & H. Günther (Orgs.). *Métodos de pesquisa nos estudos pessoa-ambiente* São Paulo: Casa do Psicólogo, 2008, p. 369-396.
- HOLANDA, Sergio Buarque. *Raízes do Brasil*. Ed. Rev. – São Paulo: Companhia das Letras, 2006.
- IBGE. *Estados*. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/estadosat/perfil.php?sigla=df>>. Acesso em: 20/03/20015.
- IDMEC. *Efeito da velocidade*. Disponível em: <http://www.dem.ist.utl.pt/acidentes/segur_velocidade.shtml>. Acesso em: 18/12/2015.
- IPEA. *O Custo dos Acidentes para a Sociedade*. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br/>>. Acesso em: maio de 2006.

- _____. *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras – Relatório Executivo – Brasília: IPEA/DENATRAN/ANTP, 2006.*
- JOAS, Hans. *Dicionário de Sociologia*. Ed. Vozes. São Paulo, 2007.
- JOSEPH, I. *Erving Goffman e a Microsociologia*. Ed. FGT. Rio de Janeiro, 2004.
- KUYUMJIAN, Marcia M. M. *A solidão de uma aventura. História de uma estória do garimpeiro*. Tese de doutorado, Departamento de Sociologia, Universidade de Brasília, 1996.
- LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. *Metodologia do trabalho científico: procedimentos básicos, pesquisa bibliográfica, projeto e relatório, publicações e trabalhos científicos*. 4. Ed. São Paulo: Atlas, 1992.
- LIMA, A. et. al. *Transporte coletivo através do serviço de fretamento apoiado no e-commerce*. 14º Congresso de Transporte e Trânsito, Vitória, ES – ANTP, 2003.
- LIMA, Jacob Carlos; SOARES, Maria José Bezerra. *Trabalho flexível e o novo informal*. Caderno CRH, Salvador, n° 37, jul./dez, 2002, p. 163-180.
- LIRA, Samira Valentim Gama. et al. *Comportamento de risco de mototaxistas e envolvimento de acidentes*. Em: GÜNTHER, Hartmut; et al (orgs). *Pesquisa sobre comportamento no trânsito / Editado por Hartmut Günther; Laboratório de Psicologia Ambiental – Universidade de Brasília. – São Paulo: Casa do Psicólogo, 2015, p.101 – 124.*
- MANZINI, E. J. *A entrevista na pesquisa social*. Didática, São Paulo, v. 26/27, 1990/1991, p. 149-158.
- MACHADO, Lia Zanotta. *Entre o Inferno e o Paraíso: Saúde, Direitos e Conflitualidades*. Série Antropológica n° 342, Brasília, 2003.
- MALINOWSKI, Bronislaw. *Argonautas do pacífico ocidental: um relato do empreendimento e da aventura dos nativos nos arquipélagos da Nova Guiné melanésia*. São Paulo: Abril Cultural, 1976.
- MARQUES SILVA, P. C. *Uma década sem o artigo 56*. Folha de S. Paulo, 25/4/2009, p. 3.
- MARX, Karl. *O Capital*. Livro 1 Volume 1. Rio de Janeiro. Civilização Brasileira, 2002.
- MATOS, Raphael Henrique de Fernandes. *Estudo Exploratório das Relações de Trabalho como Fator de Influência do Comportamento Humano no Trânsito: Caso do Motofrete*. Brasília, Dissertação de Mestrado – Universidade de Brasília, 2008.
- NUNES, Christiane Girard; THEODORO, Mário. *Atividades Informais em Brasília: análise e desafios*. Texto apresentado ao seminário <Mondialisation économique et

gouvernement des sociétés: l'Amérique latine, un laboratoire?>. Paris, 7-8 juin, mimeo, 2000.

OFFE, Claus. *Trabalho e sociedade: problemas estruturais e perspectivas para o futuro da 'sociedade do trabalho'*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1991.

OLIVEIRA, D. S. C.; ANDRADE, N. P. *Características operacionais e econômicas do serviço de moto-táxi em uma cidade de médio porte*. Revista dos Transportes Públicos – ANTP – ano 29 – 4º trimestre, 2006.

OLIVEIRA JUNIOR, J. A. *A decisão de inconstitucionalidade do Supremo Tribunal Federal – STF e as implicações no serviço de transporte individual público de passageiros por motocicleta – mototáxi*. 14º Congresso de Transporte e Trânsito, Vitória ES, 2003.

OMS. *Relatório sobre Mortalidade das Nações Unidas*. Disponível em: <http://www.who.int/world-healthday/2004/infomaterials/world_report/en/summary_en_rev.pdf>. Acesso em: 18/12/2015.

PACHECO, M. *Profissões envolvendo motocicletas, Motoboy e Mototáxi Breves Considerações*. Disponível em: <http://www.jurisway.org.br/v2/dhall.asp?id_dh=1965> Acesso em: 01/11/2010.

PERFEITO, João; HOFFMANN, Maria Helena. *Marketing social e circulação humana*. Em: Hoffmann, M. H.; Cruz, R. M. e Alchieri, J. C. (orgs.). *Comportamento humano no trânsito*. Casa do Psicólogo. São Paulo, 2003.

QUIJANO, Aníbal. *La Economía Popular y sus caminos en América Latina*, capítulo 2 – Marginalidad y Informalidad, Mosca Azul, Lima, 1998.

QUIVY, R.; CAMPENHOUDT, L. V. *Manual de investigação em ciências sociais*. Tradução João Minhoto Marques, Maria Amália Mendes e Maria Carvalho. Ed. Gradiva, 6ª edição, Portugal, 2013.

RIVERS, W. H. R. *Social organization*. London: Kegan Paul, Trench, Trubner, 1932.

SAPORI, M. C.; SANTOS NETO, N. F. *Análise da demanda do Transporte Coletivo por ônibus na cidade de Montes Claros após a regulamentação do serviço de Mototáxi*. Congresso de Transportes e Trânsito, Vitória, ES – ANTP, 2003.

SARTI, Cynthia Andersen. *A família como espelho: um estudo sobre a moral dos pobres*. 2ª ed. rev. São Paulo, Cortez, 2003.

SEGISMUNDO, P. *Planejamento de Transporte Público Urbano com Sistema de Informações Geográficas*, Relatório de Bolsa de Iniciação Científica: Unesp,

Guaratinguetá / SP, 2000.

SILVA, D. W. et al. *Condições de Trabalho e Riscos no Trânsito Urbano na ótica de Trabalhadores e Motociclistas*. Physis, Revista de Saúde Coletiva, Rio de Janeiro, 18 [2], 2008, p.339-360.

SIMMEL, George. A natureza sociológica do conflito, in Moraes Filho, Evaristo (org.), São Paulo, Ática, 1983.

SOTO, Hermano de. *El Otro Sendero; La Revolución Informal*. 6 ed. Colômbia, Printer Colombiana Ltda., 1987, p.317.

SOUZA, P. R. *Emprego, Salários e pobreza*. 5ª ed. São Paulo, HUCITEC, 1983, p.193.

TAYLOR, Frederick Winslow. *Princípios de administração científica*. 8. ed. São Paulo: Atlas, 1992.

THEODORO, Mário. *O Estado e os diferentes enfoques sobre o informal*. Brasília: IPEA.

VANDERBUILT, T. *Por que dirigimos assim? E o que isso diz sobre nós*. Tradução: Cristina Yamagami. Rio de Janeiro. Editora Elsevier, 2009.

VASCONCELLOS, Eduardo A. *O Que é Trânsito?* São Paulo. Editora Brasiliense, 1998.

_____ *Transporte Urbano nos Países em Desenvolvimento: reflexões e propostas*. 3ª ed. São Paulo: Annablume, 2000.

VIOLATO, R. R.; WAISMAN, J. *O mototáxi como modo de transporte urbano de passageiros*. 15º Congresso de Transporte e Trânsito, Goiânia, GO – ANTP, 2005.

VISLICK YOUNG, P. *Scientific social surveys and research: an introduction to the background, content, methods, principles and analysis of social studies*, Ed. Prentice-Hall, USA, 1966.

Sítios da internet

<[http://www.camaraempauta.com.br/portal/index.php/artigo/ver/page/24/id/5559/termo/D F/nome/Distrito Federal pode regularizar servico de mototáxi ainda este ano/default/img/default/favicon.ico](http://www.camaraempauta.com.br/portal/index.php/artigo/ver/page/24/id/5559/termo/D%20F%20nome%20Distrito%20Federal%20pode%20regularizar%20servico%20de%20mototaxi%20ainda%20este%20ano/default/img/default/favicon.ico)>. Acesso em: 20/02/2015.

<<http://www.sindmototaxi.com/regulamentacao.html>>. Acesso em: 12/07/2009.

<<http://www.fenamoto.com.br>> Acesso em: 27/12/2009.

<<http://www.agenciabrasil.gov.br/noticias/2007/06/25/materia.2007-06-25.8724085295/view>>. Acesso em: 25/10/2009.

<http://www.conjur.com.br/2005-abr04/ntu_suspender_lei_instituiu_servico_moto-taxi>. Acesso em: 13/10/2009.

<http://www.conjur.com.br/2006-fev22/lei_mototaxi_distrito_federal_questionada>. Acesso em: 12/10/2009.

<<http://g1.globo.com/Noticias/Carros/0,,MUL13366309658,00POLO+INDUSTRIAL+DE+MANAUS+RECEBERA+NOVOS+FABRICANTES+DE+MOTOS.html>>. Acesso em: 12/10/2009.

<<http://portal1.antp.net/site/fs/Lists/infmtv/DispForm.aspx?ID=286>>. Acesso em: 25/12/2010.

<<http://comotohonda.wordpress.com/2012/10/08/prevencao-limpar-o-capacete-e-fundamental/>>. Acesso em: 25/07/2013.

<<http://g1.globo.com/sp/araraquara-regiao/noticia/2012/03/capacete-sujo-pode-causar-doenca-respiratoria-e-de-pele-dizem-medicos.html>>. Acesso em: 25/07/2013.

<http://www.transitobr.com.br/index2.php?id_conteudo=9>. Acesso em: 21/03/2015.

<<http://www.educacaotransito.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=119>>. Acesso em: 21/03/2015.

<<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em: 30/04/2015.

<<http://www.detran.pr.gov.br/arquivos/File/habilitacao/manualdehabilitacao/manualdehabpart6.pdf>>. Acesso em: 22/12/2015.

<<http://www.catho.com.br/profissoes/operador-de-caixa/#o-que-faz-um-operador-de-caixa>>. Acesso em: 13/04/2016.

Bibliografia mencionada

- BRAVERMAN, H. *Trabalho e capital monopolista: a degradação do trabalho no século XX*. Rio de Janeiro, Zahar, 1977.
- CHESNAIS, François. *A Mundialização do Capital*. São Paulo, Xamã, 1996.
- SCHMITT, J. C. *A história dos marginais*. In: LE GOFF, Jacques. *A história nova*. São Paulo, Martins Fontes, 1990, p. 261-316.
- VAN DER HULST, M.; MEIJMAN, T. F.; ROTHENGATHER, J. A. *Maintaining task set under fatigue: a study of time-to-task effects in simulated driving*. *Transportation Research Part F*, 4, 2001, p.103-118.
- UNIVERSITY OF ADELAIDE. *Travelling Speed and the Risk of Crash Involvement*. Disponível em: <<http://casr.adelaide.edu.au/speed/>>. Acesso em: 18/12/2015.
- VASAPOLLO, L. *O trabalho atípico e a precariedade*, São Paulo, ed. Expressão Popular, 2005.
- VISSER, Jelle. "Syndicalisme et Désyndicalisation". *Les Mouvements Sociaux*, n° 162, 1993, p. 17-39.

APÊNDICE



QUESTIONÁRIO
Número: _____

TESE: “ENTRE O DESEMPREGO E O MOTOTÁXI: PREFIRO O MOTOTÁXI”. UM ESTUDO DOS MOTOTAXISTAS DO DISTRITO FEDERAL.

LEVANTAMENTO RELATIVO AOS MOTOTAXISTAS.

TODAS AS ENTREVISTAS TÊM O CARÁTER EXCLUSIVAMENTE CIENTÍFICO. AS INFORMAÇÕES SERÃO MANTIDAS EM ABSOLUTO SIGILO E A INDIVIDUALIDADE DAS RESPOSTAS SERÁ PRESERVADA PORQUE OS DADOS SERÃO AGREGADOS PARA DEPOIS SEREM ANALISADOS. OBRIGADO PELA COLABORAÇÃO.

A. PERFIL SOCIOECONÔMICO

1. Em qual cidade você reside? _____

2. Sexo:

() Masculino () Feminino

3. Idade (anos): _____

4. Estado civil:

() Solteiro(a) () Casado(a) () União estável () Divorciado(a)
() Viúvo(a)

5. Escolaridade:

() Ensino Fundamental Incompleto () Ensino Fundamental Completo
() Ensino Médio Incompleto () Ensino Médio Completo
() Ensino Superior Incompleto () Ensino Superior Completo

Outro: _____

B. CARACTERÍSTICAS DO TRABALHO E RENDIMENTO

6. Você trabalha atualmente em mais algum ramo além do mototáxi?

() Sim. Qual? _____ () Não

7. Você possuía outra profissão/atividade antes de ser mototaxista?

- () Sim. Qual? _____ () Não (pular para a questão 9)
8. Porque deixou essa profissão? _____
9. Há quanto tempo trabalha como mototaxista? (anos) _____
10. Você tem carteira assinada?
() Sim. Como mototaxista? _____ () Não
11. Qual o rendimento mensal (R\$) _____
12. Você tem passageiros fixos?
() Sim () Não
13. Em média, você faz quantas viagens por dia?
() Até 5 () De 6 a 10 () De 11 a 15 () De 16 a 20
() Mais de 20
14. Qual o tempo médio gasto por viagem para fazer uma corrida? (conta-se a ida e volta)
() Até 10 min. () De 11 a 15 min. () De 16 a 20 min. () De 21 a 25 min.
() Mais de 30 min.
15. Em média, quantos quilômetros você percorre por dia trabalhando (km)?
() Até 50 () De 51 a 100 () De 101 a 150 () De 151 a 200
() De 201 a 250 () De 251 a 300 () Mais de 300
16. Em qual(is) turno(s) você trabalha como mototaxista? (pode marcar mais de uma opção)
() Manhã (6h as 13:59h) () Tarde (14h as 17:59h) () Noite (18h as 0:59h)
() Madrugada (1h as 5:59h)
17. Quantas horas você trabalha por dia? _____
18. Quantos dias por semana? _____
19. Você conhece o Sindmototáxi?
() Sim () Não (pular para a questão 21)
20. Você é sindicalizado?
() Sim () Não
21. Qual o seu maior medo na profissão de mototáxi?

- () Sim () A maioria das vezes () A minoria das vezes () Não
 () Apenas quando o cliente está com pressa

33. Você utiliza quais equipamentos de proteção:	Sim	Não
33.1. Usa macacão de couro?		
33.2. Usa jaqueta de proteção (couro ou outro material)?		
33.3. Usa calça de proteção (couro ou outro material)?		
33.4. Usa outros equipamentos de proteção (para cotovelo, ombro, joelho, etc.)		
33.5. Usa botas para dirigir?		
33.6. Usa luvas?		
33.7. Usa faixas ou adesivos brilhantes ou fluorescentes na motocicleta?		
33.8. Usa faixas ou adesivos brilhantes ou fluorescentes nas suas roupas?		
33.9. Usa luz baixa na sua moto?		
33.10. Você oferece touca protetora para todos os seus cliente?		

34. Você “costura” entre veículos que estão parados ou movendo-se lentamente quando está com passageiro?

- () Sim () A maioria das vezes () A minoria das vezes () Não
 () Apenas quando o cliente está com pressa

35. Você já se sentiu desrespeitado no trânsito pelos motoristas?

- () Sim () Não (pular para a questão 37).

36. Quando você se sente desrespeitado ou ameaçado por outros motoristas (por exemplo: fechadas bruscas, luz alta, buzina) já revidou?

- () Sim () A maioria das vezes () A minoria das vezes
 () Não (pular para a questão 37)

Como? _____

37. O que você pensa sobre a regulamentação da profissão de mototaxista?

38. Você gostaria de trocar o serviço de mototáxi por outro?

Sim () - Responder a última questão

Não () - Encerrar e agradecer a participação do entrevistado.

Por que?

MUITO OBRIGADO PELA PARTICIPAÇÃO !!!



QUESTIONÁRIO
Número: _____

TESE: “ENTRE O DESEMPREGO E O MOTOTÁXI: PREFIRO O MOTOTÁXI”. UM ESTUDO DOS MOTOTAXISTAS DO DISTRITO FEDERAL.

LEVANTAMENTO RELATIVO AOS MOTOTAXISTAS.

TODAS AS ENTREVISTAS TÊM O CARÁTER EXCLUSIVAMENTE CIENTÍFICO. AS INFORMAÇÕES SERÃO MANTIDAS EM ABSOLUTO SIGILO. A CONFIDENCIALIDADE DAS RESPOSTAS SERÁ PRESERVADA, PORQUE OS DADOS SERÃO DESIDENTIFICADOS PARA DEPOIS SEREM ANALISADOS. OBRIGADO PELA ATENÇÃO E COLABORAÇÃO.

QUESTIONÁRIO: INSTRUTOR DE MOTOCICLETA

1. Quais as razões que levam às pessoas a buscar a habilitação de motocicleta?
2. A maioria dos alunos é homem ou mulher?
3. Em sua opinião, o que leva alguém a ser motoboy ou mototaxista?
4. De maneira geral, a quantidade de reprovação dos candidatos é alta?
5. Alunos já sofreram acidentes durante as aulas?
6. O que você acha do número de acidentes com os motociclistas?
7. Você acha que a formação dos motociclistas é adequada?
8. Em sua opinião, quem passa na prova do DETRAN/DF está preparado para encarar o trânsito?
9. Na sua opinião, o que deveria ser feito para a formação das pessoas ser melhor?