



V Jornada Brasileira de Sociologia

Desafios, dilemas e oportunidades nas sociedades democráticas

Novembro, 2017, Pelotas/RS

GT 02 – Desregulamentação, flexibilização e novos desafios da questão laboral

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



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

João Matheus Soares Miranda¹

O trabalho que integra a Dissertação de Mestrado em Sociologia pela UFPEL se propõe discutir o que fora identificado a partir da metodologia de história oral: quem são os motoboys e mototaxistas na cidade de Pelotas, como se dá o início na profissão, as razões para o seu desempenho e a motivação para a permanência no mototrabalho. Não é incomum que a atividade nas motocicletas seja vinculada a labor precarizado, arriscado e socialmente desvalorizado, em perspectivas econômicas e de reconhecimento. Ainda que a inserção no mototrabalho tenha acontecido por razões da impossibilidade de ingresso no mercado formal de trabalho ou por conta da contingência do desemprego, a permanência na atividade, de acordo com os entrevistados, era realmente um desejo. Aspectos como a renda obtida e a liberdade de ser autônomo eram referenciados como fatores importantes para continuar na atividade. Contudo, ainda que a porta de entrada na profissão tenha se mostrado uma realidade das escassas oportunidades, os fatores motivacionais de permanência se dão em narrativas entusiasmadas. Na contramão da lógica dos trabalhos precários, os mototrabalhadores conseguem, em parte, aliar o binômio renda e satisfação nas atividades exercidas. Mais do que cientes da improbabilidade de inserirem-se no mercado via "carteira assinada", essa não é mais uma vontade. Afinal, como eles mesmos costumam dizer: onde eu vou ganhar o que eu ganho e ter a liberdade que eu tenho?

Palavras-chave: renda; moto; liberdade.

¹ Mestre em Sociologia pela Universidade Federal de Pelotas.

1. O desenvolvimento do mototrabalho

O surgimento dos motoboys é uma realidade que se iniciou nas metrópoles e acabou sendo incorporada por cidades menores, de acordo com o desenvolvimento e crescimento de cada região. É uma profissão relativamente nova e que responde diretamente ao processo de urbanização crescente das cidades (Vasconcellos, 2012). As distâncias dentro de um mesmo município tornaram-se maiores, e, por consequência, o tempo levado para percorrer esses percursos também aumentou. O que anteriormente era considerado como atividade informal, fora regulamentado pela Lei Federal nº 12.009/09, elevando o status do exercício da função, pelo menos sob a perspectiva do enquadramento profissional. No entanto, ainda que dê suporte à profissionalização, a implementação dos serviços de mototáxi é de competência dos municípios, o que de certa forma torna essa categoria de mototrabalhador menos comum que os motoboys. Em Pelotas, contudo, a formalização do serviço de mototaxistas é uma realidade e o seu trabalho é igualmente conhecido e requisitado.

Frente ao exposto, propomos analisar os mototrabalhadores na cidade de Pelotas - RS, abordando a profissão, seu aspecto constitutivo, a formação do trabalhador e a dinâmica da atividade, especialmente por uma perspectiva que vai além da mera aferição e valoração da renda obtida pelo trabalho. Estamos tratando de trabalhadores de baixa qualificação profissional, insuficientemente escolarizados, com sérias dificuldades de inserção no mercado tradicional de emprego. Por conta disso tais indivíduos buscam no mototrabalho uma alternativa viável diante do desemprego e falta de oportunidades.

As novas morfologias do capitalismo, dos seus modelos de gestão e o avanço de preceitos neoliberais nas últimas décadas, enseja a impressão ao senso comum de que o aspecto financeiro é o único combustível que organiza e determina o trabalho dos indivíduos (ANTUNES, 2015). Partindo de uma perspectiva meramente econômica, o homem estaria fadado a valores sociais constituídos basilarmente pelo economicismo, afirmativa que pretendemos desconstruir ao longo do trabalho. Pelo menos no que tange ao exercício da profissão dos motoboys e mototaxistas em Pelotas, a referida afirmativa economicista é uma "meia verdade", um ponto de partida para compreendermos o que vai além de um novo padrão entre os trabalhadores. A renda obtida pelo trabalho é, portanto, ponto nevrálgico que desperta a inicial e necessária pergunta a qual orienta nossa pesquisa: o aspecto econômico é a principal motivação dos trabalhadores das motocicletas?

2. Aspectos Metodológicos

Para responder alguns dos questionamentos que motivaram essa pesquisa sociológica, se partiu de uma investigação calcada na metodologia de história oral, onde por aproximadamente duas semanas, no decorrer do segundo semestre de 2015, se acompanhou a rotina dos motoboys em um ponto localizado na região central de Pelotas-RS. Entrevistas foram realizadas e gravadas (com a devida autorização), além de conversas informais que se estabeleceram, as quais ajudaram a compreender a dinâmica da profissão e conhecer o ambiente de concentração desses trabalhadores. Alberti (2004, p.13-14) afirma que História Oral, por conseguir “representar a ideologia em movimento, consegue dimensionar sem tantas ou iguais distorções ocorridas com outros métodos”. Assim, a metodologia demonstrou uma nova possibilidade de conhecimento, aproximarmo-nos daquilo que mais podemos conceber como “realidade”. Por isso, nada mais lógico que a História Oral deixasse de ser designada aos estudos e âmbitos historiográficos, aproximando-se das outras searas científicas (PORTELLI, 1997).

Nesta pesquisa as peculiaridades e o dinamismo da História Oral permitiram um aprofundamento sobre a vida dos trabalhadores, as experiências a partir da narrativa, da compreensão do método e suas dificuldades à satisfação da entrevista realizada com sucesso, adentrando minuciosamente ao espectro do projeto almejado, o querer de todo cientista. Significa, portanto, estabelecer um elo entre o passado e o presente, sob uma perspectiva específica – “o tema da pesquisa”, evocando a memória e buscando a lembrança.

A partir desse enfoque foram realizadas 11 (onze) entrevistas, compreendendo 6 motoboys e 5 mototaxistas, no decorrer dos últimos dois anos, utilizando a metodologia de história oral, devidamente gravadas e posteriormente transcritas para análise. Dos pontos visitados, estão os mais populares na região central – União (motoboys) e no bairro Santa Terezinha, Rainha (mototáxis) e ainda, um motoboy autônomo. Além disso, foi obtida uma entrevista com um servidor público da Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito, empregando a técnica semiestruturada.

3. Categorias conceituais: a identificação no mototrabalho

Os mototrabalhadores trabalham por entrega ou "corrida", como eles mesmos denominam os deslocamentos. Quanto mais eles "correm" e trabalham, teoricamente, mais ganham dinheiro. Ainda que evitemos o economicismo simplista que não percebe os outros fatores que podem integrar uma relação entre homem e trabalho, a valorização do dinheiro é o ponto de início para compreendermos o que dele se desenrola. Importando a lógica de que "tempo é dinheiro", especialmente para os que trabalham por produção. Vale, ainda, referenciar que na análise das categorias - motoboys e mototaxistas - a formação dos indivíduos e dos trabalhadores, é fundamentada pelos estudos de Souza (2009; 2012) e suas propostas sobre o entendimento do que ele chama de "ralé" e os "novos batalhadores".

A primeira denominação citada, a "ralé" diz respeito às pessoas que basicamente buscam encontrar nos trabalhos precários e desvalorizados, únicas formas possíveis de ganhar dinheiro efetivamente disponíveis, a luta por uma dignidade que demonstra ser extremamente frágil. Na contrapartida, os "batalhadores" são os trabalhadores que, embora sejam despossuídos de outros tipos de capitais, encontram na recente valorização do seu ganho pelo trabalho, uma nova percepção sobre o seu lugar na sociedade. (SOUZA, 2012). Embora sejam conceitos diferentes, no caso que aqui apresentamos, há uma perceptível flutuação dos mototrabalhadores entre as categorias.

Souza (2009) expressa que a referida ralé, pouco escolarizada, incapaz de competir até mesmo nos cargos mais baixos e cada vez menos existentes em lojas, empresas e firmas, é oriunda de família costumeiramente monoparental e nada estruturada sob os moldes do que "julgamos" minimamente adequados, figurando nos trabalhos que exigem pouco, ou quase nenhum capital (de qualquer tipo que seja). Não há na ralé estrutural espaço para escolher uma profissão. Na verdade, a (in) disponibilidade de escolha é designada pela limitação de cada família, por cada laço comunitário e de confiança construídos. Assim, o "trabalho duro" passa a ser o caminho "do bem" contra a fuga transviada para atividades ilegais ou criminosas. Escolher como e onde trabalhar não é uma prerrogativa da ralé, senão a obrigatoriedade de executar o trabalho por hora disponível e de acordo com a capacidade de cada um. O plano é tentar levar a vida dia após dia, sem um projeto de futuro ou sonhos de prospecção. O que vale é o "hoje", e é por ele que a ralé trabalha.

O trabalho da "ralé" é marcado não só pela limitação dos seus exíguos capitais, mas pela própria incorporação de um discurso que pouco se coaduna com a realidade social vivenciada por seus indivíduos. Os valores sociais comungados por essa gente são sensivelmente calcados no mérito individual, no esforço do trabalho pesado e na transposição de adversidades que estão postas desde suas primeiras experiências como trabalhadores, normalmente muito jovens. A ralé nasce para perder, com o caminho traçado para a periferia do social, invisível e imprestável.

Os novos batalhadores, no caso em tela, mototrabalhadores, já percebem economicamente sua distinção entre seus vizinhos, amigos e família. O trabalhador, ao contrário da "ralé" e de todos os setores desclassificados e marginalizados, é reconhecido como membro útil à sociedade e pode criar uma narrativa de sucesso relativo para sua própria trajetória pessoal". (SOUZA, 2012, p. 52). O dinheiro ganho no final de cada mês é muito superior ao salário recebido pelas outras pessoas que compõe seus vínculos sociais. Por conta da nova renda com o trabalho sobre a moto, novas possibilidades se vislumbram em suas vidas.

Os mototrabalhadores formam um grupo que por localizarem-se em uma zona de transição de classes, tendem a reproduzir costumes e valores que confundem-se entre si, hora agindo propriamente como ralé/batalhadores, hora emulando o habitus ² da classe média tradicional, a meio caminho entre a prisão na necessidade cotidiana que caracteriza a "ralé" e sua condução de vida literalmente sem futuro, e o privilégio de "poder esperar e se preparar para o futuro", que caracteriza as classes média e alta, temos a condução de vida típica dos batalhadores" (SOUZA, 2012, p. 52) .

Ainda que o rendimento pelo seu trabalho determine uma fissura na hipossuficiência econômica quase natural aos trabalhadores não qualificados, não há indícios de manifestações ou incorporações mais drásticas de outros capitais que não o econômico. Esse é um bom indício que diferencia os novos batalhadores da classe média, estabelecida historicamente pela incorporação desde o "berço" de estímulos e exemplos que privilegiam outras formas de capitais.

² Segundo Bourdieu (2007, p.191), habitus é "sistema de disposições socialmente constituídas que, enquanto estruturas estruturadas e estruturantes, constituem o princípio gerador e unificador do conjunto das práticas e das ideologias características de um grupo de agentes

4. A percepção do trabalhador

Ainda que pouco escolarizados ou de quase inexistente qualificação profissional, o que em termos gerais significaria empregos ruins e de baixa valorização, os mototrabalhadoreis percebem, pelo menos comparativamente as suas próprias trajetórias, aspectos positivos ao desempenhar seus papéis de motoboys e mototaxistas.

Além do aspecto econômico dito como satisfatório, os profissionais elencam algumas palavras importantes que se repetem nas conversas e entrevistas: autonomia e liberdade. Parecemos estar diante de um caso concreto em que indivíduos não qualificados conseguem obter do seu trabalho uma renda inversamente proporcional a sua formação e ainda elencar uma série de fatores legitimadores e positivos do mototrabalho. Embora o trabalho seja exaltado e as vantagens ditas também se apresentem nas entrevistas, uma série de contrapontos são analisados nas narrativas dos trabalhadores das motos em Pelotas.

Entramos diretamente nas questões referentes ao risco e à precariedade da atividade. Assim como há consenso em exaltar as vantagens de ser motoboy ou mototaxista, a grande porção também sofre com os riscos enormes que a profissão apresenta. Falamos dos acidentes, assaltos e uma rotina extenuante de longas horas sobre a moto. Mesmo que os mototrabalhadoreis elenquem com entusiasmo a liberdade que possuem em não ter chefia ou horário fixo, os mesmos indivíduos relatam sobre os acidentes, quedas, assaltos e outras dificuldades comuns na atividade. No entanto, por mais que elenquemos os desafios de trabalhar sobre a moto, não parece existir risco suficiente que os faça cogitar repensar o atual sustento.

O mototrabalho em um primeiro momento parece romper com a lógica de: quanto maior a qualificação/escolarização, melhor a renda percebida. É justamente nessa excepcionalidade fática que importantes reflexões surgem e enriquecem esse caso específico. Como uma profissão que se apresenta como transitória, iniciada com o intuito da manutenção mais básica de sustento do seio familiar, pode ser significativamente rentável a trabalhadores carentes de predicados que normalmente sustentam o binômio qualificação e renda?

Diante do que fora pesquisado, a renda auferida pelos motoboys e mototaxistas é, ainda que pese a noção de precariedade do tipo de serviço, relativamente alta em comparação aos outros indivíduos detentores do mesmo grau de escolaridade alocados em outros empregos. Seria a renda, pelo menos como ponto de partida, a explicação de

permanência dos mototrabalhadores nas suas atividades, afinal, durante as entrevistas realizadas, frequentes foram as narrativas do tipo: "nunca ganhei com carteira assinada em outro trabalho o que eu ganho hoje". Mas outros fatores são igualmente fundamentais para explicar a longevidade na profissão. Estamos falando de outras qualidades positivas atribuídas pelos trabalhadores ao labor que seguidamente é caracterizado como precário.

A permanência no trabalho de motoboy/mototaxista deve-se, também, a qualidades específicas de indivíduos autônomos, quais sejam: flexibilidade sobre a carga horária de serviço, possibilidade de desvincular-se de uma relação assimétrica entre patrão e empregado e a liberdade sobre a gestão do serviço. Além da renda considerada satisfatória pelos mototrabalhadores, as narrativas são marcadas pelas repetições de termos como: liberdade, flexibilidade e autonomia. Em linhas gerais poderíamos resumir esse tipo de relato na frase: "nunca mais eu quero ter patrão no meu pé!".

Com muito cuidado analisamos as narrativas e as possíveis contradições sobre um discurso fortemente apregoado no mundo do trabalho atualmente, "ser chefe de si". Mas as explicações e exemplos referenciados pelos mototrabalhadores faziam sentido levando em conta a trajetória de vida e trabalhos anteriormente experimentados.

No período inicial no mototrabalho, o peso do fator econômico é muito significativo e causa um deslumbramento absolutamente justificado, enquanto trabalhadores na construção civil, cozinheiros, "peões de empresas" e em diversas outras profissões já enfrentadas, jamais conseguiram ganhar tanto dinheiro em tão pouco tempo. O sonho de uma vida mais estabilizada financeiramente, a satisfação de alguns desejos de consumo cotidianamente vinculados ao padrão social de felicidade da "classe média", o acesso ao crédito comprovado pela nova e substancial renda, são todos elementos constituintes de uma formação de trabalhadores que vivenciam um momento até então único em suas vidas.

Os indivíduos, que antes viviam para trabalhar e trabalhavam para viver, sem gozar de nenhuma benesse do dinheiro ganho pelo trabalho, com a nova condição financeira estabelecida pelo trabalho com a moto, sentiram o gosto de ir além das quitações das contas básicas para a manutenção de suas casas. Não que eles tenham mais tempo para usufruir das novas conquistas, pelo contrário, trabalham cada vez mais, mas o dinheiro pelo trabalho pode sobrar ou ganhar poder de crédito direto. Resumidamente, podemos dizer que continuam vivendo para trabalhar e trabalhando para viver, mas com a vantagem de que há um sentido econômico lógico para a vida de sacrifícios.

Nossos entrevistados não hesitam em dizer que jamais conseguiriam ganhar o que ganham como motoboys/mototaxistas se estivessem inseridos no mercado formal, ou como eles dizem, "de carteira assinada". O forte apelo simbólico da carteira de trabalho, traço marcante da sociedade do trabalho brasileira, tão bem abordado por Santos (1979) não goza por parte dos mototrabalhadores de um status de desejo ou conquista. "Eu posso comprar o que eu quiser, é só trabalhar!", é uma frase ouvida em um dos pontos de mototaxistas proferida por um trabalhador que nos dá importantes pistas de como eles enfrentam o seu trabalho.

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

Passado o primeiro impacto positivo que o retorno financeiro do trabalho individual proporciona, outros fatores ajudam a incrementar e consolidar as vantagens percebidas pelos mototrabalhadores. Exatamente aqui, a lógica meramente economicista dá lugar aos aspectos subjetivos de satisfação em desempenhar determinado cargo ou função remunerada. A ideia de que a ação humana é voltada unicamente para a maximização dos seus interesses pela perspectiva do dinheiro, não encontra guarida plena entre os trabalhadores motociclistas. A formação do *homo economicus*, pelo menos no caso dos mototrabalhadores em Pelotas, sofre uma metamorfose que os inclina a ver a profissão por outro paradigma.

Palavras simbolicamente fortes como liberdade e autonomia ganham peso nas vozes ouvidas. Podemos dizer que o começo do ofício se dá por questões relacionadas ao dinheiro, normalmente a falta dele, mas fica cada vez mais evidente que a permanência na profissão é garantida por questões que sobrepõe o espectro financeiro. Quando motoboys e mototaxistas eram questionados sobre as razões que os motivavam a continuar trabalhando com as motocicletas, duas indicações chamavam a atenção pelas manifestações e ênfase que davam: a liberdade e a ausência de chefia. A liberdade referida diz respeito a trabalhar pilotando boas horas do dia, ter o controle sobre a jornada diária, transitar pela cidade, poder conversar com as pessoas. A liberdade também pode ser entendida como a autonomia sobre como trabalhar e quanto trabalhar. Não existe

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

A questão transcende o pertencimento pelo trabalho e adentra na satisfação pessoal em fazer o que realmente gostam e descobriram fazer bem. Cabe, aqui, demonstrar que apesar de se constituírem como motoboys ou mototaxistas por fatores de indisponibilidade de ofertas e opções, foi no gosto pela prática do trabalho que deixar a profissão não é momentaneamente cogitada. Eles não sonharam em ser mototrabalhadores, mas hoje, salvo se forem donos do próprio negócio, não querem deixar de ser.

Em "O novo espírito do Capitalismo" de Boltanski e Chiapello (2009, p.52), encontramos importantes sinais que ajudam a explicar como as novas relações no mundo do trabalho se consagram e se justificam entre as pessoas. A afirmação do modelo de acumulação reconfigura não somente aspectos objetivos do capitalismo e as suas formalidades, como também invade subjetividades e as percepções dos sujeitos sobre os seus papéis. Os mototrabalhadores incorporam o "novo espírito" ordenados pela consciência racional que momentaneamente se constrói e de acordo com o que a realidade apresenta.

Ainda que não sejam assalariados e a condição de prestadores de serviços autônomos que ofertam não denote requintes de inovação ou excelência (questos importantes na formulação do empreendedorismo atual), a ideia do trabalho árduo e da conquista pelo mérito condicionam o trabalho e endossam sua condição. Não parece ser coincidência que os mototrabalhadores só cogitem parar de trabalhar com a moto se o próximo passo seja "montar o seu próprio negócio" onde ele poderia continuar sendo "dono de si". As motivações que eles dão para essa possibilidade, liberdade e autonomia, também são basilares para a instituição e incorporação desse novo paradigma de capitalismo que se apresenta aos mototrabalhadores.

5. Considerações finais

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

Por tudo o que fora apresentado, podemos concluir que o simples olhar economicista não é suficiente para compreender a total complexidade que é o desempenho do mototrabalho em Pelotas. A renda obtida pelos trabalhadorez, ainda que atraia nosso foco em primeira análise, é apenas um dos fatores que explica como se constituem os mototrabalhadorez e as razões de permanecerem assim. Ganhar dinheiro importa aos que trabalham na moto, mas os reflexos da liberdade que dizem gozar enquanto autônomos é fundamental para caracterizar outros aspectos positivos elencados nas atividades pesquisadas. É uma satisfação, dizem os mototrabalhadorez, que vai além da renda.

Referências

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

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

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

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

BRASIL. Lei nº 12.009 de 29 de julho de 2009. Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta e estabelece regras gerais para a regulação deste serviço

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

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

PORTELLI, Alessandro. O que faz a história oral diferente. São Paulo: 1997.

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

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

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

VASCONCELLOS, Eduarda Alcântara de. Mobilidade urbana e cidadania. Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012.