

Trânsito ou mobilidade urbana? – uma análise do trabalho dos mototaxistas de Niterói (RJ/Brasil)

Talitha Mirian do Amaral Rocha

Resumo

O objetivo desse artigo é analisar as (i) mobilidades a que mototaxistas da cidade de Niterói (RJ/Brasil) são submetidos durante o seu trabalho. Esse artigo se deriva da etnografia realizada para minha tese de doutorado, em que acompanhei o trabalho desses mototaxistas durante um ano. Como ressaltarei, o serviço de moto táxi não era regularizado no momento em que fazia minha pesquisa e, por isso, uma das consequências era que esses agentes costumavam ser associados a categorias de acusação, tais como, ilegalidade, marginalidade e criminalidade. Além disso, com frequência os mototaxistas reclamavam dos “riscos” e “perigos” que eram expostos ao pilotar nas ruas. Nesse contexto, construir uma leitura própria do espaço urbano, exigir o reconhecimento do seu trabalho e pilotar com agilidade e rapidez (mas, também, com “confiança”, “segurança”, “atenção” e “malemolência”) são habilidades construídas por esses mototaxistas para superar as dificuldades de acesso e apropriações cognitivas que estão presentes enquanto barreiras de segregação social e espacial.

Palavras-Chave: Mobilidade, Trânsito, Segregação social e Mototaxista

Abstract

The purpose of this article is to analyze the (i) mobilities that mototaxi drivers in the city of Niterói (RJ/Brazil) undergo during their work. This article is derived from the ethnography conducted for my doctoral thesis, in which I followed the work of these mototaxi drivers for a year. As I will point out, the mototaxi service was not regularized at the time I was doing my research and, therefore, one of the consequences was that these agents were usually associated with categories of accusation, such as illegality, marginality, and criminality. Besides, the mototaxi drivers often complained about the "risks" and "dangers" they were exposed to when riding on the streets. In this context, building their own reading of the urban space, demanding recognition for their work and riding with agility and speed (but also with "confidence", "safety", "attention" and "malemolence") are skills built by these mototaxi drivers to overcome the difficulties of

access and cognitive appropriations that are present as barriers of social and spatial segregation.

Keywords: Mobility, Traffic, Social Segregation, Mototaxi Driver

Introdução

O objetivo desse artigo é analisar as (i)mobilidades que mototaxistas da cidade de Niterói (Rio de Janeiro, Brasil) são submetidos durante o seu trabalho. Nesse município, o moto táxi¹ é um serviço que transporta passageiros de um local a outro, mas que está presente, normalmente, onde não possui acesso ao transporte público. O contexto empírico em questão se trata do Morro do Estado, uma “comunidade” do município de Niterói. Como enfatizarei a seguir, esses agentes não utilizam a categoria mobilidade urbana para se tratar dos seus movimentos pela cidade. Muito mais comum no seu vocabulário é a palavra trânsito, para se referir ao deslocamento de ir e vir no espaço público e todos os percalços e impedimentos que podem estar relacionados. Entretanto, percebi que me recorrer ao aporte teórico construído em torno do novo paradigma das mobilidades seria interessante para não abordar somente o tráfego viário em minha análise, mas também a todas as categorias morais e representações sociais que estão intrinsecamente relacionados à vida cotidiana desses mototaxistas, principalmente, no que se refere a sua construção social enquanto trabalhador e aos riscos e perigos que sua atividade lhes submete.

Desde Simmel (1987) entendemos o quanto nossas relações pessoais e, também, a forma como lidamos com o tempo e o dinheiro foram modificados com o modelo econômico capitalista. Nesse contexto, a rapidez e velocidade, inclusive, do tráfego nas ruas acaba sendo uma realidade comum. Outro autor que segue essa mesma linha de raciocínio é Walter Benjamin (1989). Seu trabalho é importante para entender o quanto os projetos urbanísticos foram se transformando com o advento do modelo econômico capitalista. Os Boulevares franceses (que unificavam tráfego, automóveis e pessoas)

¹A palavra moto táxi não se encontra no léxico formal da língua portuguesa. Por isso, resolvi utilizarseguindo a forma como era usada em campo

foram substituídos por ruas destinadas ao fluxo de carros e por um projeto de cidade que delimitava e separava espacialmente e socialmente as pessoas e classes sociais.

Em diferentes momentos sociohistóricos, Niterói² foi fortemente influenciada por projetos urbanísticos internacionais que tiveram consequências parecidas tal qual analisadas por Benjamin (1989). Na década de 1990, por exemplo, a representação que dominava o imaginário social era que Niterói tinha uma “ótima qualidade de vida”, já que a cidade ocupava o terceiro lugar entre os municípios brasileiros com o mais alto índice do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM)³. Relacionadas a isso, as ações públicas tomadas pelos gestores começaram a promover e vender o espaço urbano para novos investimentos do capital privado, associando a cidade como um reduto turístico de Niemeyer e tendo o Museu de Arte Contemporânea (MAC) como promotor desse *city marketing*⁴.

Um dos problemas apresentado como consequência desse processo foi em relação à mobilidade urbana. O aumento da construção de prédios não foi acompanhado por uma melhoria nas infraestruturas das ruas, o que levou a gestão municipal construir um discurso que faria uma gestão urbana voltada para privilegiar a mobilidade por bicicleta. A intenção era construir uma imagem que Niterói poderia ser uma cidade global, que promove a mobilidade sustentável. Entretanto, esse novo projeto de cidade continuou sendo pautado pelas desigualdades econômicas e sociais que marcam os deslocamentos diários dos cidadãos.

No caso do trabalho dos mototaxistas, desde 19 de agosto de 2015 foi aprovado um projeto de lei que regulamenta o serviço de moto táxi em Niterói. Entretanto, até o ano de 2019, momento em que escrevia minha tese sobre o assunto, o processo de cadastramento dos mototaxistas não havia sido finalizado pela prefeitura, nem tinha sido publicado os decretos acerca do sistema tarifário e dos pontos em que os serviços seriam fornecidos. O Tribunal de Justiça do Estado do Rio (TJRJ) chegou a acatar uma ação civil pública movida pelo Ministério Público do Estado do Rio (MPRJ) propondo

²O município de Niterói tem uma população de 515.317 pessoas e ocupa uma área de 131,80 quilômetros quadrados no Estado do Rio de Janeiro.

³ <http://www.br.undp.org/content/brazil/pt/home/idh0/rankings/idhm-municipios-1991.html> Visto em março de 2019

⁴Essa estratégia do “city marketing” consiste em construir um laço sentimental dos habitantes com a própria cidade e, com isso, vender o espaço urbano para novos investimentos do capital privado (Sánchez, 1999).

que a prefeitura seja obrigada a publicar as devidas normas para o funcionamento regular da atividade. Entretanto, a prefeitura contestou alegando que esse processo havia começado, conforme reportagem do jornal O Globo, atualizada em fevereiro de 2019⁵. Isso significa dizer que, no momento em que fazia minha pesquisa empírica para minha tese de doutorado, o serviço de moto táxi era informal. Nesse caso, assim como enfatiza outros autores (Machado, 2002; Pires, 2011), os trabalhos informais costumam ser associados a ilegalidade, marginalidade e criminalidade. No caso dos mototaxistas, essa representação está relacionada com o estereótipo que acompanha o seu fazer, como agentes que trabalham a favor do tráfico ou, pelo menos, que estão coniventes com o que acontecem relação ao tráfico de drogas nas “comunidades”. Para fugir dessa visão, os mototaxistas possuíam uma forma própria de leitura e reconhecimento da sua “comunidade” e recorriam à necessidade de regulamentação do seu afazer, enquanto recurso para serem reconhecidos como trabalhadores. A seguir, tratarei um pouco desses percalços que acompanham os movimentos diários dos mototaxistas na cidade de Niterói.

Mobilidade Urbana para mototaxistas – uma etnografia junto a moradores de uma favela de Niterói (RJ-Brasil)

Para a construção da minha tese de doutorado, acompanhei o trabalho dos mototaxistas durante um ano, a fim de ter uma maior familiaridade com o universo a que eles pertencem. Ficava no ponto de moto táxi, localizado próximo a comunidade, principalmente, durante a parte da manhã e da tarde, horário que me proporcionava o contato com os vinte trabalhadores. O espaço que demarca esse ponto é marcado por um cone, localizado na esquina da Rua Quinze de Novembro (uma das principais ruas da cidade, onde se localiza shopping, o prédio da receita federal e a entrada da “comunidade” Morro do Estado).

As motos ficam paradas em ângulo de 90 graus na rua, enquanto os mototaxistas ficam sentados em algumas pedras na calçada que formam um banco improvisado. A ordem de quem vai pegar o próximo passageiro é demarcada por uma prancheta que fica

⁵ <https://oglobo.globo.com/rio/bairros/ministerio-publico-cobra-aplicacao-de-lei-sobre-mototaxis-mniteroi-23070320>. Visto em dezembro de 2019

pendurada em um poste. Assim que cada mototaxista chega, ele coloca a sigla do seu nome ou apelido na tabela que está na prancheta e espera um passageiro chegar. À medida que mais mototaxistas chegam, fazem o mesmo processo, ou seja, vão colocando a sigla do seu nome ou apelido logo abaixo. Quando algum passageiro se aproxima, os mototaxistas que estão esperando falam “olha a vez”. Essa fala é um alerta para aquele mototaxista que possui a sigla do seu nome ou apelido em primeiro lugar na tabela ir até o passageiro para começar a corrida.

Os mototaxistas que ficam nesse ponto são homens, em sua maioria negros, que nasceram ou moram no Morro do Estado há tempos (10, 20 ou até 30 anos). Os vinte mototaxistas se revezam entre manhã, tarde e noite no ponto. Além de tênis ou qualquer outro sapado fechado, eles trajam um colete laranja que os caracteriza como mototaxistas daquele ponto. Todos possuem mais de 19 anos de idade e somente três ainda não têm filhos. Cada um vai trabalhar no horário que mais lhe convém. No fim da tarde e início da noite, por exemplo, é o momento em que é possível encontrar mais mototaxistas trabalhando, já que, segundo eles, é nesse horário que um maior número de pessoas voltando para casa precisa desse meio de transporte como condução.

O Morro do Estado é considerado pelos jornais locais como uma das favelas mais importantes de Niterói, devido à sua localização geográfica (próxima ao Centro da cidade e aos bairros de Icaraí, Ingá e São Domingos)⁶. Essa “comunidade”, assim como outras da cidade, não tem acesso a transporte público. Os mototáxis e as vans são encarados como os principais responsáveis pela mobilidade dos moradores. De acordo com meus interlocutores, as vans são meio de condução preferido por mulheres com filhos pequenos, idosos e/ou pessoas com compras, visto que a motocicleta dificulta o transporte dessas pessoas. Por outro lado, os passageiros que privilegiam o mototáxi enfatizaram com veemência a vantagem desse meio de transporte por conseguir acessar os “becos” e “travessas” da “comunidade”, a fim de deixá-los mais próximos de sua morada, em locais que a van não consegue acessar.

A partir do trabalho de campo comecei a pensar que a categoria trânsito, que utilizava bastante no início da pesquisa, não seria apropriada para se pensar nos conjuntos de

⁶ <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/10/cartazes-perto-do-morro-do-estado-em-niteroi-proibem-roubos-na-regiao.html>. Visto em outubro de 2017.

práticas e discursos dotados de significação local que, como tais, denotam diferentes pertencimentos, estratégias de deslocamento, modos de ver, pensar e sentir a cidade. Por isso, resolvi diferenciar duas categorias que ora se aproximam, ora se distanciam na minha pesquisa. A primeira delas é a categoria nativa “trânsito”. Essa palavra costuma ser empregada pelos mototaxistas para se referir ao movimento de veículos no espaço público, o que a associa diretamente ao tráfego viário. Dada a especificidade do sentido atribuído à categoria trânsito - não somente por mototaxistas, mas também por instrumentos normativos, como o Código de Trânsito Brasileiro⁷ - percebi que era necessário recorrer a uma outra categoria que me permitisse ir além do tráfego viário para contemplar outros fenômenos que se apresentavam durante a realização da pesquisa etnográfica. Daí o recurso à categoria mobilidade, operador analítico que pretendo utilizar para tratar do conjunto de experiências que envolve o ir e vir nas cidades, tal qual propõem, entre outros, Mimi Sheller e John Urry em seu “New Mobilities Paradigm” (2006, p. 207). Por meio de um olhar crítico aos estudos sobre mobilidade urbana feitos pelas ciências sociais, esses autores se debruçam sobre as cidades considerando a mobilidade como parte intrínseca e, portanto, indissociável da vida diária das pessoas. A presença da mobilidade se impõe por meio de movimentos sistemáticos que fazem parte de nosso cotidiano como, por exemplo, ir do trabalho para casa, da casa para alguma atividade de lazer, participar de protestos sociais, viajar ou até mesmo tomar parte de processos de migração.

Nesse sentido, a mobilidade revela-se uma categoria analítica mais abrangente que a categoria trânsito, posto que ela não diz respeito exclusivamente ao deslocamento físico e geográfico entre dois pontos, mas, pelo contrário, engloba práticas carregadas de sentido e que são marcadas por diferentes relações de poder, fluxos e modos de pertencimento à cidade (Freire-Medeiros, Silva Telles e Allis, 2018, p. 6). No caso do exercício de demarcação dos lugares pelos mototaxistas, a categoria mobilidade me permite tratar dos deslocamentos, tanto físicos quanto sociais, e também das práticas e das representações que estão relacionadas aos modos de habitar e experienciar o Morro do Estado. Por conta disso, para tratar das experiências de mobilidade dos mototaxistas

⁷ O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é um documento legal que define atribuições das diversas autoridades e órgãos ligados ao trânsito do Brasil. Além disso, ele fornece as diretrizes, normas de conduta, infrações e penalidades para os usuários.

foi preciso entender os movimentos realizados dentro dessa “comunidade” por eles e demais moradores. Entretanto, para além disso, foi também essencial compreender os estereótipos que são relacionados a esse espaço e ao trabalho dos mototaxistas. Na próxima seção, procurarei ressaltar outros aspectos que podem me ajudar nessa tarefa.

Mototaxista e a construção social do trabalhador

A primeira vez que andei de moto táxi foi em meados de 2016. Estava no Centro de Niterói, atrasada para uma aula, quando passou um mototaxista. Meio hesitante, resolvi fazer sinal para o senhor que passava pela direita dos carros. Ele parou e fui ao seu encontro. Perguntei quanto ele fazia até a UFF. Eram cinco reais até o prédio em que eu teria aula. Não disse nada a respeito da pesquisa, pois ainda tinha dúvidas sobre o que queria fazer. Entretanto, comecei uma conversar despreziosa. Perguntei se ele gostava de ser mototaxista. Ele me respondeu:

“Gosto, a gente tem que trabalhar. Não me limito só a ficar aqui não. Faço de um tudo. À noite tenho uma barraca de churrasquinho lá no Ponto Cem Reis. Quando o moto táxi não está dando dinheiro, também compro umas mercadorias para vender na rua. Não fico parado. Sempre invento alguma coisa”.

Era um senhor que parecia gostar de conversar. Passou a corrida me contando sobre a sua barraca no Ponto Cem Reis. Quando comecei a frequentar o ponto de moto táxi com alguma regularidade, em 2017, voltei a encontrá-lo. Seu nome era Túlio, tinha uns 40 anos de idade, gostava de “bater papo” e estava sempre com um sorriso no rosto. Era bastante amigo de Hugão. Minhas primeiras conversas costumavam ser com os dois. Mas, com Túlio as conversas não demoravam muito. Ele estava sempre agitado, não gostava de ficar parado. Chegava ao ponto por volta das 15 horas e ficava somente até as 18 horas. Depois desse horário, ia para seu outro “ganha pão”. Enquanto não chegava sua vez de começar uma corrida, ele ia a algumas lojas comprar o que faltava para seu trabalho da noite. Não raro, demorava a chegar ao ponto porque estava repondo o estoque de bebidas que venderia à noite.

Teve um dia em que ele passou no ponto do moto táxi com uma caixa de biscoitos. Ele estava vendendo: era “um por três, dois por cinco”. Perguntei o que estava fazendo e ele

respondeu que só o moto táxi e a barraca “não estavam dando”. Precisava “de mais algum”. Comprei os biscoitos para ajudá-lo. No final da tarde, disse que conseguiu mais dinheiro vendendo do que no moto táxi. Vendia doces, biscoito e balas nas ruas do Centro. No início de mês, voltava a fazer corrida como mototaxista.

Foi a partir daí que comecei a perceber que, ali no ponto, “início de mês rende mais”, já que esse era o período em que os clientes estavam com “dinheiro na mão” para gastar. Três meses depois que comecei o trabalho de campo, cheguei ao ponto de moto táxi e me defrontei com o anúncio de uma triste notícia. Cabeção me disse que Túlio tinha morrido num acidente de moto. Era noite de sábado, ele estava voltando para casa depois do expediente de entregador de pizza e foi fechado por um caminhão. Morreu na hora, depois de bater no poste. Naquele dia o clima foi de tristeza. Foi nesse dia, também, que entendi que a construção social do trabalhador e o risco no trânsito eram assuntos importantes que marcavam a identidade desses mototaxistas (Thompson, 1987).

Como resalto em minha tese, a identidade desses agentes estava atrelada intimamente a representação de homem/trabalhador (Guedes, 1997). Por conta disso, o trabalho como valor moral e a ideia de sacrifício pela família eram constantemente ressaltados em todas suas atividades. Além disso, os mototaxistas eram reconhecidos como trabalhadores perante a “comunidade” a qual pertenciam, algo que não era comum para aqueles que estavam distantes daquela realidade, que acabavam julgando-os enquanto “criminosos” ou coniventes com o “tráfico de drogas”. Como mostra Pires (2017), essa associação perversa é realidade de outros trabalhadores informais como, por exemplo, os camelôs (foco empírico do autor). Mesmo que a legalização do trabalho do moto táxi não passe pelos mesmos termos do direito administrativo que a camelotagem, o que me leva a aproximar esses grupos sociais são as privações de acesso igualitário ao uso do espaço público. Como é enfatizado por Pires, a precariedade a que esses trabalhadores estão submetidos não está associada somente aos valores materiais, mas, também, simbólicos representados por meio das desigualdades jurídicas a qual eles são expostos em sua existência cotidiana (Pires, 2011). Esse fator também é importante para analisar outro estereótipo que também marca os movimentos dos mototaxistas pela cidade. Em Niterói, esses trabalhadores e demais que pilotam motocicleta são reconhecidos como causadores da “desordem do trânsito”, principalmente, por não conduzirem seguindo algumas regras do CTB. É sobre isso, que veremos a seguir.

Ordem/Desordem: sobre pilotar e ser mototaxista

Quando tratamos das experiências de mobilidade dos mototaxistas é imprescindível enfatizar a relação que eles têm com a moto. Entender como eles realizam os movimentos quando se pilota esse meio de transporte é importante para compreender qual sua a função. Para entender isso, mais que observar o trabalho deles, foi preciso que eu me interessasse um pouco mais por esse meio de locomoção. Eu não sei pilotar uma moto e pouco sabia desse veículo antes de conviver com os mototaxistas. Foi por meio da relação com eles que comecei a entender um pouco mais sobre como se portar em uma motocicleta.

Nas conversas que tínhamos sobre quando eles começaram a pilotar, a maioria dizia que seu primeiro contato com uma moto foi ainda quando eram novos, entre seus 11 e 15 anos. Alguns destacavam que aprenderam “sozinhos”, observando outras pessoas. Outros falavam, ainda, de algum parente ou amigo mais velho que os ensinaram. No ponto do mototáxi, as conversas muitas vezes estavam voltadas para os assuntos como: peças, equipamentos, veículos, congestionamentos, blitz e toda uma gama de fatores que podem potencializar ou não o rendimento de sua moto e seu trabalho.

Ao conviver com os mototaxistas, percebi que era constante a reclamação em relação aos passageiros que “não sabem ser garupa”. A garupa é o lugar onde o cliente se senta durante a corrida e, para aprender a estar nesse lugar, existe um conjunto de regras informais que são aprendidas de acordo com a prática. Nos meus primeiros contatos com os mototaxistas, dizia que tinha receio de andar de moto, pois não sabia como me portar. A primeira vez que disse isso, Hugão e Rottweiler riram e me disseram que dava para perceber, já que eu não sabia “ser garupa”. Perguntei, então, como eles percebiam quem “não sabia ser garupa”. Rottweiler apontou para o passageiro que estava na moto de Cabeção e disse: “Olha esse cara. Está com a perna aberta, segurando atrás. É horrível andar com ele. Ele faz muito peso na parte de trás”. Indaguei se seria melhor segurar no piloto. Ele me disse: “Quando sabe ser garupa, não precisa nem segurar. É só encaixar a perna e fazer os movimentos de acordo com o que a gente faz”.

Apesar de ter escutado o que deveria fazer, minha falta de habilidade em “ser garupa” ainda me prejudicava e causava risos dos mototaxistas quando pegava carona com

algum deles. Toda vez que ia com o Edson, por exemplo, ele gritava para mim: “não sobe pela direita”. Esse é o lado da motocicleta em que fica localizado o escapamento e o cano de descarga, local que costuma estar aquecido e pode causar queimaduras no passageiro. Mesmo com alguns mototaxistas me orientando, de início, ainda subia pelo lado errado e costumava segurar na parte de trás da moto.

Entretanto, em determinado dia, pedi a NX que me levasse até a UFF. Dessa vez, me policieei para subir pelo lado certo, mas, como de costume, segurei na parte de trás da moto. Antes de dar partida, ele me disse: “Vou te ensinar a ser garupa. Não precisa segurar aí atrás. Fecha a perna. Prende a perna em mim. Encaixa ela na moto e em mim. Fica tranquila, não vai acontecer nada”. De certa forma, meus receios em andar de moto não eram somente por conta dos “riscos” que esse veículo poderia proporcionar, mas, também, relacionava-se à proximidade que eu, enquanto passageira e pesquisadora mulher, teria com o piloto, já que meus interlocutores eram homens. Durante todo trabalho de campo, tomei muito cuidado para que minha posição enquanto pesquisadora não pudesse ser confundida com nenhum outro tipo de relacionamento. Ficar distante durante as corridas, segurando na parte de trás da moto, era uma forma de garantir isso.

Nesse dia, quando NX se propôs calmamente a me explicar como eu deveria me portar na sua garupa, percebi que ele queria apenas me orientar e, por isso, segui suas instruções. Durante o caminho, as indicações do que eu deveria fazer continuaram. Quando ele ia fazer uma curva, me dizia: “Olha, vai ter uma curva para direita, inclina seu corpo para direita com o meu”. Quando chegamos ao destino, agradei muito sua paciência em me ensinar e ele me respondeu: “Agora você sabe ser garupa. Para andar de moto tem que ter confiança e segurança. Não só para ser garupa, para pilotar também”.

A partir desse dia, as risadas e comentários sobre eu “não saber ser garupa” não aconteceram mais. Passei a entender do que se trata “prender a perna na moto” e não precisei mais segurar em lugar algum. Outra dúvida que tinha sobre pilotar era como eles faziam para manter o equilíbrio, já que a moto pode ser bastante pesada. Cabeção e Alison costumavam me responder: “É que nem andar de bicicleta. Se você sabe andar de bicicleta, você sabe andar de moto”. Por outro lado, eu questionava, enfatizando que ambos os veículos possuem pesos diferentes e formas distintas de se conduzir.

Numa das vezes que conversei com Alison sobre esse assunto, estávamos na Rua Fagundes Varela e ele me levava até minha casa. Comentei que deveria ser muito difícil pilotar uma moto e ele respondeu: “Nada, já disse. É que nem andar de bicicleta. Quer ver? Vou parar aqui e você vai andar”. Ele parou na esquina da rua e saiu da moto, pedindo para que fosse para a frente. Estava com bastante medo e falei que não precisava disso. Alison insistiu, disse que eu não precisaria passar nenhuma marcha. Ele deixou a moto no ponto morto, pediu para que eu segurasse o guidão com as duas mãos e falou: “A rua é uma descida, vai até aquele poste só”. O poste estava cerca de 100 metros distante de nós. Segui o que ele disse, mas caindo para a direita. Não cheguei a atingir o chão (Alison me segurou antes disso). Deixei que ele continuasse a corrida. No caminho, além de rirmos do acontecido, ele comentou: “Ainda bem que estava no ponto morto. Você ainda não tem segurança”.

Em outra corrida que estava com Alison, pedi para que ele me deixasse filmar o trajeto. Era por volta das 18 horas e o trânsito estava bastante congestionado. Ele ia “costurando o trânsito”, passava os carros por onde dava, tanto pela esquerda como pela direita. Mesmo que no CTB esteja escrito que a ultrapassagem só pode ser realizada pela esquerda, essa não era uma regra necessariamente seguida pelos mototaxistas, principalmente, quando havia muito congestionamento. Alison tinha destreza em “costurar o trânsito”. Essa era uma forma como eles lidavam com a necessidade de conseguir espaços de ultrapassagem onde parecia não existir. Em alguns casos, o piloto podia, até mesmo, passar pela calçada ou pela contramão a fim de evitar alguma obstrução no trânsito. No final da corrida com Alison, elogiei sua habilidade em dirigir. Ele me respondeu: “A gente precisa ser rápido. E para ser rápido não dá só saber pilotar, tem que ser atento. Sem atenção, bate mesmo. A principal coisa é atenção”.

Em outro dia, outro mototaxista me ensinou macetes de como pilotar uma moto. Comentei com DK que estava pensando em tirar a carteira para me habilitar a andar de moto e perguntei se ele não poderia me ensinar algo. Estávamos sentados em duas motos estacionadas perto do ponto de mototáxi. Ele disse que eu poderia começar a treinar ali mesmo, a moto em que ele estava. Foi me mostrando, então, quais são os comandos que deveria saber:

“O pedal da esquerda é a marcha. Nesse pedal, para baixo é a primeira, para cima são as outras quatro marchas. A embreagem é na mão esquerda. Na mão direita é o freio da frente. No pedal direito é o freio de trás. Faz ai... vê se você consegue [na moto em que estava, realizei os

comandos da primeira marcha]. Para sair com a moto você precisa passar a primeira, ir soltando a embreagem devagar e depois acelerar. Aí, depois, toda vez que você for trocar a marcha você para de acelerar um pouco. Igual ao carro, os comandos que são diferentes. Tem que ter malemolência para andar de moto [ele jogou seu corpo para a direita e, depois, para a esquerda]. Mas, tem que acelerar também, porque se não seu corpo vira e a moto não vai junto”.

Nesse dia, fiquei o resto da tarde treinando os comandos que o DK havia me ensinado. Chegando em casa, reuni os conselhos que ele, Alison e NX haviam me dado a respeito de como se portar numa moto e percebi que não se tratavam apenas de técnicas de como pilotar, mas, também, dos cuidados que eles deviam ter sendo mototaxistas. “Ter confiança, segurança, atenção e malemolência” são características que cada um destacou como necessárias para que eu pudesse aprender a pilotar. Entretanto, muito mais que pilotar, como realçou Alison, eles precisavam ser “rápidos”. Alison não foi o único que me afirmou a necessidade da rapidez ao pilotar. Rottweiler, outro mototaxista, gostava de enfatizar o que os diferenciava daqueles que trabalham no uber: “O uber vende conforto, já nós do moto-táxi vendemos agilidade”.

Agilidade e rapidez acompanham todo mototaxista ao pilotar. Entretanto, isso não os isenta de receios em relação a possíveis acidentes. Dos vinte mototaxistas com quem tive contato no ponto do Morro do Estado, todos eles já tinham sofrido algum tipo acidente, fossem eles “mais graves”, ou seja, apresentando algum “risco de vida”, ou não. Um deles chegou a ter o movimento da mão comprometido e, por isso, não podia mais fechá-la. Túlio, infelizmente, morreu enquanto entregava pizza num sábado, depois de levar uma “fechada” de um caminhão. Além disso, constantemente um deles aparecia ralado ou com algum machucado por conta de algum incidente com a moto.

Apesar de eles afirmarem que a agilidade e rapidez eram necessárias para o trabalho que desenvolviam, todos, também, enfatizavam que ser mototaxista era “arriscado” ou algo parecido. Por exemplo, na primeira vez que conversei com NX, o que ele primeiro me destacou foi: “Nosso trabalho é risco de vida, risco de acidente, de batida”. Com passar do tempo que entendi que o trabalho dos mototaxistas era pilotar sempre com agilidade e rapidez, mesmo sabendo que isso podia ser um “risco de vida”. Para evitar que qualquer fator “arriscado” possa acontecer, NX, Alison e DK enfatizavam que era, também, necessário ter “confiança, segurança, atenção e malemolência” ao pilotar.

Como destacou Rottweiler, o que diferencia o mototáxi perante os demais meios de condução é a agilidade. Por isso, ao pilotar é preciso ir “costurando o trânsito”, ou seja, evitando qualquer tipo de obstáculo que possa retardar a corrida. Mas, eles sabem que o trabalho que desenvolvem pode acarretar acidentes a eles e seus passageiros. Para evitar esses “riscos”, os mototaxistas destacam que é preciso desenvolver um saber prático, que não é ensinado nas aulas da auto-escola, por exemplo. É por meio do cotidiano em seu trabalho que cada um aprende a ter “confiança, segurança, atenção e malemolência”, características necessárias para quem deseja pilotar como mototaxista.

Entretanto, a postura que os mototaxistas tomam do trânsito não é compartilhada pelas demais pessoas que utilizam o trânsito. Não foi uma única vez que escutei motoristas de Uber ou Taxi reclamando de mototaxistas, enfatizando que a maneira como eles pilotam “atrapalha o trânsito” ou “deixa o trânsito uma bagunça”. Além disso, escutei de outros motoristas e pedestres que moram em Niterói (que são de meu convívio pessoal) a afirmação de que os mototaxistas (e entregadores de moto, em geral) pilotam de maneira “inconsequente”, colocando a vida dos demais em “risco”. Muitos cicloativistas, também, compartilham dessa visão. Para eles, se movimentar com rapidez e não respeitando as leis do CTB é o que provoca a “desordem” no trânsito e causa inúmeros acidentes.

De certa forma, a visão que os demais agentes do trânsito possuem dos mototaxistas é passível ser associada com o que aponta Mary Douglas, em “Pureza e Perigo” (2012). A autora trabalha com alguns pares antitéticos característicos de “sociedades primitivas” para ajudá-la a pensar a sua própria sociedade. Puro/Impuro, Cosmos/Caos e Ordem/Desordem não são somente opostos que definem os rituais primitivos, mas são essenciais para entender os sistemas de representações em geral. No caso em questão, associar a forma como os mototaxistas pilotam como causadora do “caos” do trânsito é uma maneira de colocá-los do lado negativo da oposição. Ou seja, a “ordem” estaria representada pela postura dos demais agentes do trânsito, enquanto a “desordem” seria derivada dos mototaxistas. Os próprios mototaxistas entendem que a necessidade de agilidade no trabalho que desempenham pode levá-los a “riscos de vida e de acidente”. Entretanto, a oposição que é traçada, nesse caso, é de vida em relação à morte. Para evitar esses “perigos” esses agentes desenvolvem um saber prático, que faz com que eles possuam “confiança, segurança, atenção e malemolência” ao pilotar.

Todas essas características podem ser relacionadas à “pureza” e à “ordem” destacadas por Mary Douglas (2012).

Por outro lado, os demais agentes com quem tive contato durante o trabalho de campo enxergam o fazer dos mototaxistas como causadores da “desordem” e dos “riscos” ao trânsito. Por isso, estes costumam ser associados diretamente com o lado negativo do antitético, que como talvez seria danoso à fluidez do trânsito. Os demais agentes que utilizam o trânsito podem até não respeitar todas as leis que estão no CTB. Mas, contrastivamente, se auto-atribuem às características relativas à “ordem” e “pureza”. Assim, os mototaxistas, que são vistos como os responsáveis pelo “caos”, se veem relacionados com a “impureza” e a “desordem” enfatizada por Douglas (2012).

Se considerarmos outros aspectos trabalhados no artigo, é possível entender que a associação dos mototaxistas com a “desordem” não deriva exclusivamente da postura que eles adotam no trânsito. Constantemente eles são associados à impureza (Douglas, 2012), principalmente, por destoarem da paisagem social do seu entorno. A presença de um ponto de mototáxi numa das principais ruas da cidade (de frente para a sede da Receita Federal e próximo ao principal Shopping) é um quase um desaforo para a concepção de “ordem” que a sociedade niteroiense procura impor ao Centro da Cidade e ao projeto de uma cidade global.

Nesse sentido, a presença de mototaxistas circulando pela cidade representa a eminência de “perigo” e “desordem”, inclusive, por conta desse serviço não ser regularizado. Devido a isso, são muito comuns as associações do trabalho dos mototaxistas a determinadas categorias de acusação, tais como: ilegalidade, marginalidade e criminalidade. É o que se verifica, por exemplo, numa reportagem do jornal O Globo Online, de outubro de 2017, intitulada: “Traficantes teriam ordenado manifestação de mototaxistas na Lagoa-Barra, diz PM”⁸.

Em março de 2018, o então prefeito do Rio de Janeiro, Marcelo Crivella, regulamentou a profissão de mototaxista após reconhecer a Lei Complementar 181/2017 pela Câmara Municipal. Na cerimônia de assinatura do decreto, o prefeito falou para a imprensa:

⁸ <https://oglobo.globo.com/rio/traficantes-teriam-ordenado-manifestacao-de-mototaxistas-na-lagoa-barra-diz-pm-21930918>. Visto em janeiro de 2018.

“Nós estamos assinando a regulamentação da profissão do mototaxista, que antes era conhecido como mototraficante, mototralha, essa era a maneira pejorativa pela qual se tratava esses trabalhadores que lutam de segunda a segunda, sob chuva, sol, poeira, levando o nosso povo para a sua residência e para o trabalho”

Apesar de se tratar de outra cidade, a fala de Crivella destaca algumas representações que são relacionadas aos mototaxistas. “Mototraficante” e “Mototralha” são formas de associá-los à “desordem” (Douglas, 2012), o que, evidentemente, tem a ver com o fato de que esses agentes ultrapassam os limites de onde supostamente deveriam estar (ou seja, as “favelas” e “comunidades”). De acordo com essa visão, é inteiramente plausível e, portanto, tolerável a atuação do mototáxi nas “favelas” e “comunidades”. Entretanto, quando os mototaxistas começam a se fazer vistos no “asfalto”, a presença deles passa a não ser mais tolerada e, sim, classificada de acordo com o par antitético puro/impuro, ou seja, como “mototralha” ou “mototraficante”. Isto posto, é importante ressaltar que a regulamentação desse serviço pelo poder público, por si só, não significa que o mototáxi deixará de ser representado dessa forma a parte da sociedade.

A medida tomada pelo município vizinho causou efeitos em alguns mototaxistas do ponto da Praça do Rink. Um dia após a assinatura do decreto, Rotweiller veio me perguntar se eu estava a par da lei aprovada por Crivella. Respondi que sim. Depois, me indagou se eu tinha notado a fala do prefeito que associava o mototáxi a “mototralha, motolixo, mototraficante...”. Afirmei que sim e fiquei em silêncio, esperando a sua reação. Ele continuou: “É uma vergonha né? É assim que somos associados”. A indignação de Rottweiler se deve, principalmente, às representações generalistas e superficiais imputadas aos mototaxistas que, muitas vezes, acabam por confundir (propositalmente), por exemplo, convivência com convivência. Não somente esses agentes, mas os demais que moram no Morro do Estado, convivem, direta ou indiretamente, com o tráfico de drogas. Isso faz parte das múltiplas relações que são construídas não somente nesse espaço, mas em qualquer outro da cidade. Porém, por serem classificados como “causadores da desordem” em seu entorno, os mototaxistas são representados como coniventes com a “criminalidade” e “marginalidade”. Por outro lado, a fim de desconstruir essa visão, esses agentes procuram afirmar constantemente a identidade de trabalhadores.

Considerações Finais

Fazer trabalho de campo acompanhando o cotidiano dos mototaxistas foi importante para que começasse a entender que para tratar de mobilidade urbana com esses agentes seria preciso ir além do que eles denominam como trânsito e contemplar as moralidades e representações que englobam os seus movimentos no espaço urbano. Nesse sentido, o foco desse artigo foi analisar as (i)mobilidades a que os mototaxistas estão sujeitos durante o seu trabalho, entendendo que todos os movimentos que eles realizam no espaço urbano estão associados com as relações de poder e desigualdades sociais e jurídicas que marcam a realidade brasileira.

Após observar os movimentos diários que esses mototaxistas realizam cotidianamente, podemos entender que o conceito de “motilidade”, desenvolvido por Flamm e Kaufman (2006), também pode ser recurso de análise interessante para ressaltar não só o deslocamento físico, mas, também, a mobilidade social. Esse capital desenvolvido pelos trabalhadores do moto táxi seria uma forma de superar as categorias morais e representações que são relacionadas ao seu afazer cotidiano. Por isso, construir uma leitura própria do espaço urbano, exigir o reconhecimento do seu trabalho (seja pela regulação do seu serviço ou não) e pilotar com agilidade e rapidez (mas, também, com “confiança, segurança, atenção e malemolência) são habilidades construídas por esses mototaxistas para superar as dificuldades de acesso e apropriações cognitivas que estão presentes enquanto barreiras de segregação social e espacial.

Como ressaltai, os demais agentes do trânsito enxergam os mototaxistas como um “perigo” em potencial, relacionando as características desse trabalhador ao lado negativo do antitético que seria danoso a sociedade e a fluidez do trânsito (Douglas, 2012). Entretanto, a necessidade da rapidez ao conduzir não é por conta de uma simples aventura ou descuido e, sim, por causa da precariedade que esses agentes são submetidos no plano material e simbólico, representados por meio das desigualdades jurídicas a qual eles são expostos em sua existência cotidiana (Pires, 2011; Kant de Lima, 2019).

Além disso, os mototaxistas também são vistos enquanto um perigo em potencial, principalmente, por destoarem da paisagem social de seu entorno (A Niterói que é vendida nos balcões do *city marketing*). Por ultrapassarem as barreiras simbólicas,

morais e físicas do lugar que lhes é destinado, o trabalho dos mototaxistas é constantemente associado a ilegalidade, marginalidade e criminalidade. Ou seja, esses agentes (assim como todo o Morro do Estado) só são suportados dentro do limite de onde, supostamente, deveriam estar.

Referências Bibliográficas

BRASIL Ministério das Cidades. Conselho Nacional de Trânsito. Departamento Nacional de Trânsito. **Código de Trânsito Brasileiro e Legislação Complementar em vigor**. Brasília: DENATRAN. 1998

BENJAMIN, Walter (1989). “Sobre alguns temas em Baudelaire”. In: Walter B. **Obras Escolhidas III**. São Paulo: Brasiliense. p. 103-114,1989

DOUGLAS, M. **Pureza e perigo**. São Paulo: Perspectiva.2012

FLAMM, M.; KAUFMANN, V..Operation alisin the Concept of Motility:A Qualitative Study. **Mobilities**,n1 v.2, p.167-189. 2006

FREIRE-MEDEIROS, B; TELLES, Vera. S. ; ALLIS, Tiago. (2018). Por uma teoria social onthe move. **Tempo Social** ,v 30, p1-16.

GUEDES, S. **Jogo de Corpo: um estudo de construção social de trabalhadores**. Niterói: EDUFF. 1997.

KANT DE LIMA, R.. **A polícia da cidade do Rio de Janeiro: seus dilemas e paradoxos**. Rio de Janeiro: Lumen Júris.1995.

MACHADO DA SILVA, L. A (2002). Da Informalidade à Empregabilidade(Reorganizando a Dominação no Mundo do Trabalho. **Cadernos do CRH (UFBA)**. n 37, p.81-109. 2002.

PIRES, Lenin S. **Esculhamba, mas não esculacha!** - Uma etnografia dos usos urbanos dos trens da Central do Brasil. 1. ed. Niterói: EdUFF- Editora da Universidade Federal Fluminense.2011

SÁNCHEZ GARCIA, F. Buscando um lugar ao sol para as cidades: o papel das atuais políticas de promoção urbana. **Revista Paranaense de Geografia**, Associação dos Geógrafos Brasileiros, n 4. 1999

SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. En: VELHO, Otávio Guilherme de(Org.) **O fenômeno urbano**. Trad. Sérgio Marques dos Reis. Rio de Janeiro: Guanabara,1987.

SHELLER, Mimi e URRY, John (2006). The New Mobilities Paradigm. **Environment and Planning**. n 38, v. 2, p. 207-226.

THOMPSON, E. P. **A formação da classe operária inglesa**, A árvore da liberdade. Rio de Janeiro: Paz e Terra.1987.