

Filipe Scotti

**“RICARDO, VOA!”: A DOR E A DELÍCIA DE SER MOTOBOY
NA GRANDE FLORIANÓPOLIS**

Monografia submetida ao Curso de
Graduação em Ciências Sociais da
Universidade Federal de Santa
Catarina para a obtenção do título de
Bacharel em Ciências Sociais.

Orientadora: Prof.^a Dra. Marcia da
Silva Mazon

Florianópolis
2019

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Scotti, Filipe

"Ricardo, voa!" : a dor e a delícia de ser
motoboy na Grande Florianópolis / Filipe Scotti ;
orientadora, Marcia da Silva Mazon, 2019.

124 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) -
Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de
Filosofia e Ciências Humanas, Graduação em Ciências
Sociais, Florianópolis, 2019.

Inclui referências.

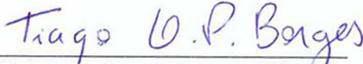
1. Ciências Sociais. 2. Motoboy. 3. Habitus. 4.
Mercado de Trabalho. 5. Sociologia das Profissões.
I. da Silva Mazon, Marcia. II. Universidade Federal
de Santa Catarina. Graduação em Ciências Sociais.
III. Título.

Filipe Scotti

**'RICARDO, VOA!': A DOR E A DELÍCIA DE SER MOTOBOY
NA GRANDE FLORIANÓPOLIS**

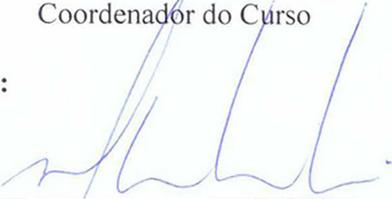
Este Trabalho de Conclusão de Curso foi julgado adequado para obtenção do título de “Bacharel em Ciências Sociais” e aprovado em sua forma final pelo Programa de Graduação em Ciências Sociais com nota 9.

Florianópolis, 5 de julho de 2019.

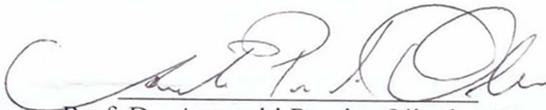


Prof. Tiago Daher Padovezi Borges, Dr.
Coordenador do Curso

Banca Examinadora:



Prof.ª Dra. Marcia da Silva Mazon, Dra.
Orientadora
Universidade Federal de Santa Catarina



Prof. Dr. Amurabi Pereira Oliveira, Dr.
Membro da Banca Examinadora



Msc Leonardo Silva
Membro da Banca Examinadora

Este trabalho é dedicado a todos que contribuem para manter o ensino superior público de qualidade em funcionamento e para minha família.

AGRADECIMENTOS

Foi uma longa jornada até chegar a este momento. Depois de quase cinco anos de dedicação, finalmente vem o momento de agradecer a todos que contribuíram para a conclusão deste trabalho e do curso de Ciências Sociais na Universidade Federal de Santa Catarina.

Em primeiro lugar é preciso agradecer a minha família, que sempre apoio e me deu espaço para estudar e escrever minha pesquisa, sem nunca questionar meu tema ou o curso que escolhi fazer. Destaque para minha mãe, Terezinha Isolete da Rosa e minhas irmãs, Priscila Scotti e Camila Scotti. Também merecem meus totais agradecimentos Odair José de Lima e Guilherme Nascimento Ferreira, pessoas que chegaram depois, mas que já fazem parte da família.

No trabalho, é impossível não citar a colaboração de todas as pessoas que trabalham comigo na Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (FIESC), que durante todo o período de duração do curso me apoiaram e incentivaram a continuar estudando. Entre eles, destaque para o meu coordenador, Elmar Meurer, que sempre que necessário, possibilitava sair mais cedo do compromisso profissional para resolver algum problema, ou simplesmente estudar para alguma prova ou trabalho do curso. Na FIESC também merecem ter seus nomes registrados aqui, Dâmi Radin, Elida Hack Ruivo, Ivonei Fazzioni e Gabrielle Vivian Bittelbrun.

Meus agradecimentos também para as minhas fontes entrevistadas para esse TCC. Sem as respostas deles, e, de forma indireta, seus esforços se arriscando pelas ruas da Grande Florianópolis, não seria possível concluir esta pesquisa.

Agradeço também a professora Marcia da Silva Mazon por me guiar durante essa etapa final do curso. Sua agilidade, sempre respondendo e-mails em questão de minutos, além dos comentários precisos e diretos, ajudaram esse trabalho a se tornar mais preciso e completo. Meu reconhecimento também a banca examinadora, composta pelo Dr. Amurabi Pereira Olivera e Leonardo Silva, que foram assertivos durante a qualificação desse projeto, oferecendo sugestões incorporadas a essa versão da pesquisa.

Por fim um agradecimento especial a todos os meus amigos de curso que me motivaram e acompanharam cada passo da realização dessa pesquisa. O destaque aqui fica para Matheus Michels Kieling, com sua quase loucura e neura diária pelas coisas mais absurdas, Marcella Trindade Ribas, com nossas trocas de conversas e projetos mirabolantes, sempre zombando da sociedade, Carolina Gomes Sachet,

com suas dicas de música e mais diversos assuntos, sempre servindo como forma de manter a motivação para a cansativa rotina de estudos. Também agradeço a Guilherme Natalício Assunção e Osmar Santos Rezende Junior pelas dicas e parcerias, seja elas no bar, no RU ou em sala de aula.

A amizade e a ajuda de todos aqui citados foi essencial para a conclusão desse trabalho. Muito obrigado a todos.

O motoboy existe em razão da urgência da circulação, da prioridade ao escoamento da produção, do chamamento do consumo, da “necessidade” de acumulação, elementos que determinam para a sociedade uma vida marcada pela pressa.

(GUISARD, 2016)

RESUMO

Características das congestionadas cidades brasileiras, desenhadas sem a mínima preocupação com a mobilidade urbana, o motoboy surge nesse cenário como profissional que escapa do trânsito com seu veículo de duas rodas. Cortando caminho pelo corredor, ele chega antes, conseguindo assim antecipar o tempo de descolamento em relação aos outros veículos de quatro rodas. A vantagem traz consigo o risco: os perigos do trânsito diário, aliado ao seu modo de pilotar. A pesquisa teve como referência Pierre Bourdieu e seu conceito de *habitus*, apontando como se constrói a profissão e formas de agir consideradas razoáveis. A questão de partida foi compreender como o motoboy elabora a categoria pressa. O método utilizado foi a análise de documentos tão bem como entrevistas com dois ex-motoboys. O resultado da pesquisa – longe da ideia de loucura e irracionalidade – sugere uma mentalidade econômica racional associada ao ganho financeiro ao intensificar o número de entregas diárias. No canto escuro do campo cognitivo ficam os acidentes, a falta de condições de trabalho, a precariedade.

Palavras-chave: Motoboy. Habitus. Mercado de Trabalho. Sociologia das Profissões.

ABSTRACT

Characteristics of congested Brazilian cities, designed without the least concern for urban mobility, motoboy emerges in this scenario as a professional who escapes traffic with his two-wheeled vehicle. Clipping down the aisle, he arrives sooner, thus anticipating the time of detachment compared to other four-wheeled vehicles. The advantage carries with it the risk: the dangers of daily traffic, allied to its way of piloting. The research had as reference Pierre Bourdieu and his concept of habitus, pointing out how to build the profession and ways of acting considered reasonable. The starting point was to understand how the motoboy elaborates the category haste. The method used was document analysis as well as interviews with two former motoboys. The result of the research - far from the idea of madness and irrationality - suggests a rational economic mentality associated with financial gain by increasing the number of daily deliveries. In the dark corner of the cognitive field are the accidents, the lack of working conditions, the precariousness.

Keywords: Motoboy. Habitus. Job market. Sociology of Professions.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Reportagem do Estadão mostra incentivo para motoboys....	66
Figura 2 - Tabela de preços da Motoboy Turbo	85

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Frota de motocicletas na Grande Florianópolis em 2019 X Quantidade total de veículos	69
Tabela 2 - Divisão entre sexo na emissão de CNH	70
Tabela 3 - Acidentes com motocicletas na Grande Florianópolis	71
Tabela 4 - Divisão por municípios da Grande Florianópolis.....	72
Tabela 5 - Divisão por sexo no registro de acidentes com motocicletas na Grande Florianópolis	73
Tabela 6 - Acidentes de motocicletas na Grande Florianópolis por idade	73
Tabela 7 - Lesões em acidentes de motocicletas na Grande Florianópolis em 2018.....	74
Tabela 8 - Média mensal de atendimentos no Hospital Regional de São José.....	75
Tabela 9 - Motivos de atendimentos na emergência - 2017	76

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CTB	Código Brasileiro de Trânsito
DETRAN	Departamento Estaduais de Trânsito
FIESC	Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina
MEI	Microempreendedor Individual
ONSV	Observatório Nacional de Segurança Viária
PRF	Polícia Rodoviária Federal
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	21
1.1	REFERENCIAL TEÓRICO E PROBLEMÁTICA	22
1.2	JUSTIFICATIVA.....	25
1.3	OBJETIVOS	25
1.3.1	Objetivo geral	25
1.3.2	Objetivos específicos	25
1.4	REVISÃO TEÓRICA	26
1.5	MÉTODOS DE PESQUISA	33
1.6	ESTRUTURA	36
2	ESTADO E PROFISSÕES: MOTOBOYS EM QUESTÃO 39	
2.1	PRESSA NAS GRANDES CIDADES: UMA PERCEPÇÃO DE TEMPO PARTICULAR.....	41
2.2	ESPAÇO URBANO E A CIRCULAÇÃO DE MOTOBOYS 42	
2.3	A DOMINAÇÃO E A PRESSA	44
2.4	ESTILOS DE VIDA, ESTILOS DE PROFISSÃO.....	49
3	REGRAS E PRÁTICAS DE TRÂNSITO NAS CIDADES BRASILEIRAS	51
3.1	REGRAS PARA O TRABALHO DE MOTOBOY	52
3.2	CIRCULAÇÃO DE MOTOCICLETAS NOS CORREDORES: CONSTRUINDO A VISIBILIDADE DO MOTOBOY NO TRÂNSITO	55
3.2.1	Veto ao artigo 56: bom ou ruim?	56
3.2.2	Disputas no corredor e o processo civilizador	60
3.3	ACIDENTES DE TRÂNSITO E MOTOCICLETAS: A GUERRA E OS SOLDADOS QUE TOMBAM.....	64
3.3.1	A realidade na Grande Florianópolis	68
4	VIDA DE MOTOBOY: DESAFIOS DA PROFISSÃO ...	79
4.1	ASPESCTOS GERAIS DA PROFISSÃO	81

4.2	ACIDENTES COMO AVENTURA: A BANALIZAÇÃO DOS RISCOS.....	87
4.3	ESTRATÉGIAS, METAS E RISCOS “PRÓPRIOS”	89
4.4	SOLIDARIEDADE E PRESSA	97
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	101
	REFERÊNCIAS.....	105
	APÊNDICE A – Questionário Motoboy	113
	APÊNDICE B – Questionário Empregador	117

1 INTRODUÇÃO

Quem nunca criticou um motoqueiro no trânsito, atire a primeira pedra. É constante em nossa vida moderna e em particular nas grandes cidades, o surgimento do motoqueiro: ele chega num veículo leve, pequeno (igualmente pouco protegido) e que pode passar entre os carros deixando todos os outros motoristas a ver navios. Todos precisam suportar o congestionamento, o motoqueiro escapa (ou não quando há um acidente). Conforme o tempo passa e a necessidade de entregas urgentes cresce como necessidade de ultrapassar os limites de tempo impostos pelo trânsito, surge a profissão associada ao deslocamento com velocidade e “fuga” dos congestionamentos: o motoboy.

A profissão surgiu no Brasil em 1984, em São Paulo. A Diskboy, fundada pelo argentino Arturo Filosof, “(...) levou alguns meses para receber a primeira encomenda, mas em 1985 já era amplamente conhecida na cidade, sendo noticiada em vários jornais e revistas nacionais” (SILVA, 2009, p. 47)

Caracterizado como precário, o trabalho de motoboys é calcado na informalidade. Grande parte dos motoqueiros recebe por dia trabalhado. Algumas empresas, mais bem estruturadas, regularizam o vínculo trabalhista e – usando expressão comum entre trabalhadores no Brasil – ‘assinam’ a carteira de trabalho e pagam direitos previstos na constituição: férias e 13º salário ou pedem que os funcionários se tornem um MEI (Microempreendedor Individual), onde as responsabilidades são menores. Ser motoboy dá direito a poucos horários de descanso, principalmente para quem deseja ganhar mais. Durante horário comercial, os profissionais são necessários para a entrega dos mais variados documentos, à noite, fazem entregas para lanchonetes, restaurantes e pizzarias, que funcionam apenas neste período. O sucesso de aplicativos de comida, destaque para o *iFood*, ajuda a explicar essa situação.¹

Para Guisard (2016, p. 13) o motoboy é uma profissão que nasceu da pressa cada vez mais constante na sociedade. Ele é uma consequência da necessidade de se escoar os produtos e da compulsão constante em consumir.

¹ <http://www.meioemensagem.com.br/home/marketing/2016/07/01/pesquisa-do-ifood-revela-habitos-de-consumo-no-delivery.html>. Acesso em 12 nov. 2018.

1.1 REFERENCIAL TEÓRICO E PROBLEMÁTICA

O principal referencial teórico utilizado para a pesquisa provém de Pierre Bourdieu. Seus conceitos de *habitus*, capital econômico e capital cultural serão úteis para tentar entender de onde surge o profissional motoboy. A partir do referencial bourdieusiano a base social, educacional e econômica desses profissionais é considerada como o “(...) princípio gerador de práticas objetivamente classificáveis e, ao mesmo tempo, sistema de classificação (principiū divisionis) de tais práticas.” (BOURDIEU, 2001, p. 162)

O *habitus*, seria o responsável por produzir diferentes estilos de vida dentro da nossa sociedade. Uma forma de moldar o pensamento das classes sociais, direcionando para elas as práticas coletivamente tidas como corretas ou incorretas para aquele grupo social. Essa diferenciação acaba sendo percebida como natural, sendo ignorada como arbitrário cultural: imposição de valores de uma classe sobre outra. “Os estilos de vida são, assim, os produtos sistemáticos dos *habitus* que, percebidos em suas relações mútuas segundo os esquemas do *habitus*, tornam-se sistemas de sinais socialmente qualificados – como ‘distintos’, ‘vulgares’, etc.” (BOURDIEU, 2011, p. 162).

Os argumentos discutidos por Bourdieu permitem refletir sobre os motoboys, e explorar as condições de trabalho inseguras e precárias, relacionando essa condição com seu *habitus*.

Além disso, outro autor que ajuda a pensar essa problemática, calcado na obra de Bourdieu, é Jessé Souza. O sociólogo brasileiro, por meio do conceito de “ralé”, debate a formação de uma classe de trabalhadores, muitos deles informais, que existem unicamente para “servir” as classes mais altas. Essas, se escoram no conceito de meritocracia para reafirmar sua condição de elite, que merece estar na situação privilegiada que se encontra. Para os trabalhos mais simples, podem usar motoboys e faxineiras, por exemplo.

Partindo do pressuposto de que a profissão faz parte do que Bourdieu chama amor *fati*, ou amor pelo destino, nesta pesquisa nos interessa explorar os caminhos que levam pessoas à profissão de motoboy; os constrangimentos ou falta de oportunidades que levam a esta profissão.

Para entender a tensão entre esta classe trabalhadora e o em torno da sociedade a pergunta dessa pesquisa é a seguinte: Como os motoboys constroem para si a justificativa de pressa no trânsito? Nosso argumento nesta pesquisa é o de que há uma imposição simbólica da necessidade

da pressa por estes profissionais como necessidade sua, pessoal e o apagamento da imposição própria da profissão.

Para verificar a plausibilidade de tal hipótese, explorou-se a trajetória dos motoboys até esta função, quais as expectativas com relação ao futuro e quais os mecanismos que eles mobilizam para se adaptar as urgências do dia-a-dia e aos riscos da profissão, ponto que deve ser relativizado, pois, para o público externo, que vê o trabalho do motoboy de fora, sua profissão é perigosa por ter que andar sempre rápido, mas para os profissionais que exercem a função no dia-a-dia, esse risco pode ser algo normal, apenas mais um desafio do trabalho.

A importância desse trabalho se dá, principalmente, por ser tratar de um tema cotidiano. O trânsito, um problema presente com regularidade nas nossas vidas nas grandes cidades, traz prejuízos econômicos, físicos e mentais para todos aqueles que precisam ficar horas parados para conseguir se deslocar do ponto A para o ponto B. Importante aqui diferenciar duas categorias que andam de motocicleta e serão tratados pela pesquisa. O primeiro é o motociclista que se desloca todos os dias no trajeto casa-trabalho e usa a motocicleta para isso, seja pelo custo mais baixo ou para fugir do trânsito. Esse tipo de piloto costuma ser menos experiente no trato com a motocicleta, já que a usa com menos frequência. Já o motoboy é o profissional que usa o veículo diariamente para trabalhar, com uma jornada de oito horas em cima do veículo. Mais experiente, costuma andar de modo mais arriscado pelas vias urbanas com seu veículo. No entanto, fica num ponto escuro do nosso campo cognitivo o fato de que inúmeros motoboys, e motociclistas, se acidentam e até morrem todos os dias, como parte banalizada do nosso cotidiano. Pesquisa do Observatório Nacional de Segurança Viária, publicada pelo jornal Folha de S.Paulo², mostra que a motocicleta é o veículo que mais mata no trânsito no Brasil, com 12 mil mortes em 2016, 32% do total. Em Santa Catarina, dados de 2017 mostram que, até setembro, mais de 2,5 mil motociclistas haviam sido atendidos no hospital Regional de São José. No Hospital Celso Ramos, em Florianópolis, no mesmo período, haviam sido mais de mil atendimentos.³ A pesquisa buscará trazer dados mais atuais sobre a quantidade de acidentes na região, bem como a análise deles.

² <https://www1.folha.uol.com.br/seminariosfolha/2018/06/moto-e-o-veiculo-que-mais-mata-no-transito-e-o-que-mais-gera-indenizacoes.shtml>. Acesso em 12 nov. 2018.

³ <https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/em-sc-mais-de-700-motociclistas-morreram-em-acidentes-em-2017.ghtml>. Acesso em 9 out. 2018.

A facilidade que a motocicleta traz, aliado a seus riscos, é um gerador de conflitos. É comum assistirmos discussões e brigas entre motoqueiros e motoristas. As estatísticas de trânsito mostram o alto número de acidentes com motocicleta, que enchem emergências, tirando vagas de outras pessoas, como mostrado em reportagem da Rádio CBN Diário abordando a superlotação do Hospital Regional de São José, referência no atendimento de motociclistas⁴. Esses pontos mostram o quanto o assunto é complexo e se tornou um problema social, a ponto de políticas públicas serem formuladas por governos para tentar reduzir o número de acidentes sobre duas rodas. A construção de pistas exclusivas para motocicletas é uma dessas medidas. A conclusão da obra de uma terceira pista na Via Expressa, que liga Florianópolis a São José, um dos trechos mais perigosos da região, previa a destinação dessa faixa adicional exclusivamente para ônibus e veículos de duas rodas, ideia que foi rejeitada na entrega da pista. O que se estuda agora é tornar a nova via exclusiva apenas para ônibus e caminhões.⁵

Todos esses números causam curiosidade. Afinal de contas, como esse sistema funciona, por que as pessoas escolhem essa profissão sabendo de todos os riscos relacionados a ela, e os aceitando ou os naturalizando? Como proprietário de uma motocicleta, que trafega pelas estradas da Grande Florianópolis, me impressiona o modo de pilotagem dos motoboys, facilmente identificados com baús de transporte e coletes refletivos. Essa categoria está sempre com pressa, sempre tentando ultrapassar, até nos locais onde isso é praticamente impossível. Eles constroem estratégias, são criativos, sempre acham um jeito.

Olhando por outro ângulo, também como usuário do transporte coletivo, a lentidão de um trajeto curto, de Palhoça até Florianópolis, no fluxo de acesso à Ilha de Santa Catarina por duas únicas pontes – trajeto de cerca de 20 quilômetros que pode ser percorrido em 15 minutos numa estrada sem congestionamentos – pode levar mais de duas horas no “horário do rush”, ou seja, entre 7h até 9h da manhã (para acessar a ilha) e de 16h até às 19h, à noite (para sair da ilha).

Tentar entender essa relação de amor (são corajosos, enfrentam perigos) e ódio (desafiam os outros carros e motocicletas colocando a

⁴ <http://cbndiario.clicrbs.com.br/sc/noticia-aberta/mais-de-18-mil-vitimas-de-acidentes-com-motos-foram-atendidas-este-ano-no-hospital-regional-212287.html>. Acesso em 12 nov. 2018.

⁵ <https://www.nsctotal.com.br/columnistas/anderson-silva/terceira-faixa-da-via-expressa-tera-horario-exclusivo-para-onibus-e>. Acesso em 20 jun. 2019.

vida de todos em perigo) aos motoqueiros foi a primeira motivação que levou a escolha desse tema.

1.2 JUSTIFICATIVA

No cenário atual de trânsito cada vez mais caótico, conseguir se deslocar de um ponto para outro com maior velocidade é considerado na nossa sociedade grande vantagem. O motoboy tem essa vantagem. Sua motocicleta corta as estradas, deixando qualquer outro veículo com mais de duas rodas para trás. O corredor formado entre duas pistas se torna a nova estrada para ele. Essa vantagem tem diversas consequências, algumas negativas e outras positivas.

Assunto cotidiano, afetando a vida de várias pessoas, pode, facilmente, ser observado em qualquer viagem de carro pela região da Grande Florianópolis. Suas consequências sociais são tangíveis e merecem um debate mais profundo, pretendemos contribuir para futuras políticas públicas. Tentar entender como se formam essas relações e caminhos para essa problemática, são de importância dentro do jogo social das grandes cidades. Tentar entender a dinâmica laboral dos motoboys é alternativa para encontrar respostas para uma parte dos trabalhadores sempre com pressa que não costumam levar em conta os riscos da profissão, se é que essa categoria percebe esses riscos. Igualmente nos parece ser uma boa oportunidade da pesquisa testar o referencial teórico de Bourdieu para compreender a dinâmica de uma profissão tão presente no Brasil.

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 Objetivo geral

O objetivo dessa pesquisa é explorar, com base no trabalho de Pierre Bourdieu, como os motoboys elaboram a categoria pressa e como estes atores constroem suas justificativas para continuar neste trabalho.

1.3.2 Objetivos específicos

- Levantamento teórico e discussão de conceitos como a pressa, velocidade para tentar entender o cotidiano do trabalho dos motoboys.

- Análise da legislação de trânsito brasileira a respeito do uso do corredor no trânsito, bem como maneiras que profissionais que usam motocicletas devem se comportar ao pilotar seus veículos.
- Análise de estatísticas a respeito de acidentes de motocicletas na Grande Florianópolis, bem como a quantidade de motos vendidas, carteiras de habilitação emitidas e a quantidade de acidentados atendidos pelos principais hospitais públicos da região.
- Entrevista com motoboys em busca das suas percepções sobre a profissão.

1.4 REVISÃO TEÓRICA

Bourdieu ajudará a entender as formas de classificação do mundo realizadas pelos motoboys dentro dos conceitos de *habitus* e as formas de classificação que o restante da sociedade mobiliza para classificar os motoboys. O trabalho de Tijoux e Retamales também será útil nessa compreensão, além de fornecer referencial para a construção do método de pesquisa.

Os autores chilenos analisaram a situação dos trabalhadores peruanos no Chile. Pessoas que devem se adequar a uma nova lógica do trabalho, outra cultura e normas. Os estrangeiros devem ser transformados em cidadãos da nova pátria. “En este proceso es desplegada una matriz valorativa biologizada que funda la desigualdad en lo hereditario, y que luego la instala en un cuerpo “contaminado” por su atribuida diferencia radical con el cuerpo aceptado, limpio, nacional” (TIJOUX; RETAMALES, 2015, p. 140). O corpo de fora é considerado uma ameaça, algo que não é bem visto. (TIJOUX; RETAMALES, 2015, p. 141).

O trabalho dos chilenos ajudará a pensar o conceito de capital simbólico como maneira de pertencimento na sociedade. No caso chileno, os trabalhadores peruanos se sujeitavam a desgastantes jornadas de trabalho tendo o intuito de se mostrarem esforçados e competentes, aptos ao trabalho. Ao aproveitarem todas as oportunidades dadas em outro país, tais trabalhadores iam acumulando um “(...) capital simbólico que permite demonstrar que su presencia no es una amenaza, que no se dañará ni contaminará el orden social, incluso reafirmando y apreciando el modo de vida que tiene Chile, en comparación con el propio Perú.” (TIJOUX; RETAMALES, 2015, p. 145)

Nogueira e Nogueira (2009, p. 29), discutindo a obra de Bourdieu, mostram que o *habitus* age como uma estrutura incorporada, a partir das características da realidade social em que os indivíduos vivem e foram criados.

O *habitus* produz estilos de vida diferentes dentro da sociedade. Ele é uma “estrutura estruturante”, responsável por organizar as práticas e as noções das práticas. (BOURDIEU, 2011, p. 162). Além disso, não percebemos o poder exercido pelo *habitus*, já que ele decorre de uma cultura dominante, que é imposta para classes mais baixas como prática a ser seguida como correta, enquanto um arbitrário cultural. “A tese central de Bourdieu é a de que indivíduos normalmente não percebem que a cultura dominante é a cultura das classes dominantes e, mais do que isso, de que ela ocupa posição de destaque justamente por representar os grupos dominantes.” (NOGUEIRA; NOGUEIRA, 2009, p. 39)

Pensando dessa maneira, e relacionando com o trabalho de motoboy, pode-se classificar o estilo de vida do entregador sobre duas rodas – sempre com urgência e pressa – como consequência da pressão do campo como universo de possíveis. “Os estilos de vida são, assim, os produtos sistemáticos dos *habitus* que, percebidos em suas relações mútuas segundo os esquemas do *habitus*, tornam-se sistemas de sinais socialmente qualificados – como ‘distintos’, ‘vulgares’, etc.” (BOURDIEU, 2011, p. 162)

O modo de dirigir do motoboy, seu relacionamento com outros profissionais, faz parte do *habitus* adquirido dentro da profissão. Gadea e Gruz (2013, p. 297) analisa essa situação no caso do trabalho dos vigilantes em Portugal. Os códigos

(...) construídos pelas empresas de segurança privada, cuja função é orientar a atividade diária da vigilância sem que os demais atores que se encontram no campo organizacional do centro comercial (cf. DiMaggio e Powell, 1983), nomeadamente as equipes da administração, manutenção, limpeza e os próprios clientes, percebam o que ali ocorre. Esses códigos integram um conjunto de disposições mais vastas, que correspondem ao *habitus* bourdieusiano (cf. Bourdieu, 1980) e são adquiridas pelos vigilantes no decurso do seu processo de socialização profissional e não só, já que integram as atitudes, os sentimentos, e os saberes relativos às suas

condições objetivas de existência, funcionando como princípios inconscientes norteadores da ação, percepção e reflexão.

O uniforme, muitas vezes o maior símbolo de determinadas profissões, também é analisado por Gadea e Cruz. As vestes realizam a comunicação entre quem é cliente e quem é consumidor. Quem manda e quem obedece. A vestimenta passa “(...) a ideia de autoridade deambulante e incitadora de posturas e comportamentos socialmente conformes e facilitadores de dinâmicas comerciais.” (2013, p. 298). O motoboy, neste caso, é a figura que sempre se destaca. Vestindo roupa específica para andar de motocicleta, capa de chuva, bota de borracha, roupa refletiva, o profissional pode parecer um “monstro” ao adentrar em escritórios de advocacia ou de contabilidade. Sua figura vai destoar das pessoas com roupas sociais que trabalham com números ou leis. Neste ambiente fica bem claro quem manda e quem obedece.

A estrutura econômica em vigor, cria diferenciações nas diversas classes. Para Bourdieu (2001, p. 112), o desenvolvimento da sociedade levou a complexificação que, trouxe, como consequência, o surgimento dos campos, com suas leis próprias.

A evolução das sociedades tende a fazer surgir universos (aquilo que eu chamo campos) que têm leis próprias, que são autônomos. As leis fundamentais são muitas vezes tautologias. A do campo econômico, que foi elaborada pelos filósofos utilitaristas: os negócios são os negócios; a do campo artístico, que foi estabelecida explicitamente pela escola chamada da arte pela arte: o fim da arte é a arte, a arte não tem outro fim que não seja a arte...

O que define o campo é o objeto que está em disputa: não se motiva um filósofo com questões da geografia, conforme Bourdieu (2006). O capital simbólico diz respeito ao reconhecimento, onde quanto mais conhecimento (capital cultural) e poder financeiro (capital econômico), maior o capital simbólico.

Nogueira e Nogueira (2009, p. 36) mostram que existem espaços sociais reservados para diferentes grupos, conforme a função exercida. Permeado pelo discurso da meritocracia, advogados ou médicos de prestígio viriam, quase naturalmente, de famílias já com tradição nestas áreas, ou em condições de formar seus filhos nestas áreas, dedicando

recursos e, principalmente, tempo, para a formação adequada. Para Jessé Souza (2011, p. 37) a meritocracia serve como legitimação de todo tipo de privilégio injusto.

A compreensão liberal dominante que associa classe à renda só é tão dominante precisamente porque corrobora e mantém essa ilusão do “milagre” do mérito apenas individual, ao focar no “resultado econômico” do pertencimento de classe, e nunca nas suas pré-condições sociais. Quando se atenta não só para o seu resultado fortuito, como a renda, mas se percebe também a formação diferencial de tipos humanos com chances muito distintas desde o nascimento, de sucesso tanto na escola quanto no mercado de trabalho, o “milagre” do mérito individual, então, pode ser desmascarado como sendo, em grande medida, pelo menos, “socialmente construído” pela socialização familiar – muito distinta em cada classe – privilegiada.

Quando se deixa de lado as condições econômicas, e se analisa as condições sociais, tudo muda, o discurso da meritocracia perde o sentido. “O privilégio injusto nessas sociedades é admitido e travestido como justo apenas porque ele é percebido como fruto do ‘desempenho individual extraordinário.’” (SOUZA, 2011, p. 37)

Motoboys, em seus empregos precários, não conseguem entrar no ciclo virtuoso das profissões mais respeitadas. Para eles resta trabalhar com suas motocicletas, já que não possuem condições de lutar por melhores condições de vida. Estão ocupados em trabalhar para sobreviver.

Os “batalhadores”, nome que é uma homenagem a essa classe que se reinventou sozinha sob as piores condições, se assemelham muito mais a uma classe trabalhadora precarizada, típica do contexto social do pós-fordismo, sem direitos e garantias sociais, que trabalha de 10 a 14 horas ao dia, estuda à noite e faz bicos nos fins de semana. Seu potencial de consumo pressupõe extraordinário esforço pessoal, sacrifício familiar de todo tipo, além de todo tipo de sofrimentos e dores silenciadas pelo discurso triunfalista

dominante. Essa classe não é só brasileira. Ela é expressiva em todos os países ditos emergentes, com grandes massas dispostas a todo tipo de trabalho sob as piores condições para executá-lo. (SOUZA, 2011, p. 36)

Para conseguir sucesso no mercado de trabalho, o indivíduo deve se adaptar, se padronizar, ter a sua disposição as melhores armas possíveis para alcançar lugar de destaque na busca por emprego. A cultura dominante impõe não apenas prestígio, mas também outras capacidades, entre elas a cordialidade, o respeito, a forma de se postar diante de outras pessoas (NOGUEIRA; NOGUEIRA, 2009, p. 36). Um rol de comportamentos difíceis de serem conquistados quando a educação ou os laços familiares são instáveis.

Segundo Souza (2011, p. 38), esse ciclo social, que relega o indivíduo de baixa qualificação para a função de motoboy (a ralé), explora a mão de obra barata em atividades que exigem mais corpo do que mente, enquanto a classe dominante pode dedicar seu tempo livre para estudos, trazendo empregos mais rentáveis, e, conseqüentemente mais perspectivas de futuro. Ou seja, enquanto as classes altas estão aproveitando seu tempo livre, as classes mais baixas estão trabalhando na chuva, no sol, no trânsito, na madrugada, para manter vigente o status que os mantém sendo ralé. Afinal de contas, como Bourdieu cita, os indivíduos não costumam perceber que a cultura dominante é a cultura da classe mais elevada. (NOGUEIRA; NOGUEIRA, 2009, p. 39)

Por outro lado, o trabalho de Bourdieu mostra que os indivíduos mais bem situados na sociedade consideram-se merecedores de tudo que conquistaram, sem levar em conta a estrutura de dominação, e perpetuação, que está por trás das suas conquistas. A justificativa, neste caso, se dá pelas qualidades culturais, que incluem conhecimento e elegância, por exemplo, que são superiores, se comparadas com outras classes. (NOGUEIRA; NOGUEIRA, 2009, p. 39)

As diferenças culturais entre as classes permitem observar como se constrói o discurso do ser superior e do ser inferior. Bourdieu, na obra *A Distinção*, investiga gostos e bens de consumo como parte constituinte dos estilos de vida – conjunto de práticas que tendem a ser adotadas pelo mesmo grupo e que expressam relações de pertencimento a uma classe social: desde a vestimenta, passando pela alimentação e prática de esportes, como exemplo da construção desse discurso. Em torno desses exemplos, como questão central, talvez, temos o tempo. A disponibilidade diária de praticar um esporte, ou frequentar uma peça de

teatro, passa por ter tempo livre, algo mais difícil de obter nas classes mais baixas, que além de ter que se preocupar com trabalho, também tem que estudar, se alimentar, pagar contas, resolver outros problemas. Tudo isso, geralmente, quase simultaneamente, em um esquema estilo linha de montagem: se faz uma coisa e logo depois já tem outra para ser feita, sem ter muito tempo para se pensar no que está fazendo, apenas agindo.

O estilo de vida das classes populares para Bourdieu é marcado pelos efeitos das necessidades econômicas e recusa ao luxo. O trabalhador comum está muito ocupado, não tem tempo, nem paciência, nem experiência precoce na família para entender uma obra de arte que para ele parece de difícil interpretação, abstrato. Por homologia ele opta por coisas de fácil assimilação: melhor olhar algo que seja mais fácil de entender, como a televisão, que apresenta discurso homogêneo e de fácil entendimento. São estilos de vida diferentes. Os mais pobres são associados sempre com a pressa, sem tempo para apreciar as artes, sempre com fome, comendo de maneira compulsiva. Já as classes mais altas têm tempo para refletir sobre uma pintura ou ler um livro. As refeições são processos lentos de pessoas com disponibilidade para passar o tempo, em pequenas quantidades, alimento frugal. O curioso é perceber que, geralmente, o motoboy é o responsável por fazer a entrega das refeições das classes mais altas, quando elas não desejam sair de casa.

Base para entender a construção do discurso de classes baixas e altas, classes dominantes e classes inferiores, está a dominação, principalmente quando ela é exercida por meio de um discurso de cultura superior. A mobilização de maneiras para legitimar o discurso de dominação é constante. Diversos mecanismos para legitimar esse discurso aparecem:

(...) serão precisas cada vez mais justificações técnicas, racionais, para dominar e nos quais os dominados, por seu lado, poderão e deverão também, cada vez mais servir-se da razão para se defenderem contra dominação, uma vez que os dominantes cada vez mais terão que invocar a razão, a ciência, para exercerem a sua dominação (BOURDIEU, 2001, p. 118)

Conforme Souza (2001), em pensamento mais contemporâneo, com base na realidade brasileira, classifica a construção do discurso do

Brasil se desenvolvendo economicamente, se tornando de primeiro mundo, de maneira manter a ideia de dominação, da busca pelo sucesso e do crescimento, tendo nos Estados Unidos a maior referência. “Quando se chamam os emergentes de ‘nova classe média’ está se querendo dizer que o Brasil está se tornando um país de primeiro mundo, onde as classes médias e não os pobres formam o grosso da população.” (SOUZA, 2011, p. 36)

Cito Barbosa da Silva (2009), autor que analisou a profissão dos motoboys na cidade de São Paulo. Sua tese de doutorado permitiu conhecer a realidade dessa profissão, que pode ser aplicada para outras cidades brasileiras em menor escala. O autor mostrou as condições de trabalho, de vida e de todo o contexto que cerca a profissão desses trabalhadores, relacionando com o crescimento desordenado das cidades e a pressa, tema central para tentar entender a busca constante pela entrega, o mais rápido possível, dos mais diversos itens:

(...) parte dos que vivem ou foram submetidos a essa estrutura sobrança na cidade, de trabalhadores que perderam seus empregos ou daqueles que não conseguiram entrar mais no mercado de trabalho formal é o start fundamental que põe à baila a atividade profissional dos motoboys como uma opção recorrente a milhares de trabalhadores e trabalhadoras. É dessa forma que parte considerável dos motoboys torna-se produto dessa estrutura sobrança, uma verdadeira avalanche de desempregados que passa a ocupar os postos da subcontratação, do trabalho parcial, do trabalho temporário, do trabalho terceirizado, especialmente, aqueles que disparam na garupa da informalidade. (SILVA, 2009, p. 31)

Guisard (2016) relaciona igualmente a profissão de motoboy com a pressa e mostra a necessidade dessa profissão nas cidades brasileiras. Tendo também como base do seu estudo a cidade de São Paulo, o autor mostra que o motoboy é um mal necessário. “Ele é indispensável num tráfego como o paulistano, por mais perigo que a ele seja atribuído nos relatos de retrovisores quebrados por motoqueiros mal-encarados oriundos da violenta periferia” (GUISARD, 2016, p. 14). Ao mesmo tempo que ele é de vital importância, também não deve se estar perto dele. “O motoboy é um ‘ninguém’ das ruas, ao mesmo tempo solicitado e repudiado na vida da metrópole.” (GUISARD, 2016, p. 20)

Analisando o uso do corredor entre as motocicletas, um espaço que passam a existir entre os carros, se fará uso da obra *O Processo Civilizador* de Norbert Elias com o intuito de entender as transformações do homem dentro da sociedade ao longo dos séculos. “A reflexão contínua, a capacidade de previsão, o cálculo, o autocontrole, a regulação precisa e organizada das próprias emoções, o conhecimento do terreno, humano e não-humano, onde agia o indivíduo, tornaram-se precondições cada vez mais indispensáveis para o sucesso social.” (ELIAS, 1993, p. 225) Elias também pode ajudar a entender como se forma o comportamento quase irracional no trânsito, principalmente para os motoboys.

Por fim, é interessante inserir pequeno relato de um motoboy entrevistado por Grisci, Scalco e Janovik (2007, p. 458), que pode ajudar a discutir motivos e consequências do trabalho do motoboy nas cidades.

A velocidade na condução das motocicletas ressalta como os motoboys são incitados interna e externamente com o objetivo de atender à pressão por produtividade que lhes é imposta. Desse modo, passam a reger a própria vida a partir da premissa de que “o motoboy que corre mais, que arrisca mais, ganha mais” (motoboy C).

Tentar juntar esse arcabouço de ideias, relacionando com o relato de motoboys da Grande Florianópolis, é o principal desafio dessa pesquisa.

1.5 MÉTODOS DE PESQUISA

Para levantar os dados necessários para a pesquisa, foram entrevistados um motoboy e um proprietário de empresa de motofrete (perguntas no apêndice desta pesquisa) que trabalham na Grande Florianópolis e estão diretamente envolvidos com os mais diversos tipos de entregas, em diferentes faixas horárias, seja no período diurno (entrega de documentos), e no período noturno, (entrega de comida, principalmente *fast-foods*).

O trabalho de Tijoux e Ritamales, que analisa a situação dos trabalhadores peruanos no Chile, foi construído com base em 20 pares de entrevistas entre patrões e empregados. O texto de Gadea e Cruz também é importante nesse sentido. Os autores realizaram “(...)

observações diretas e entrevistas semidiretivas com dez vigilantes que trabalham em dois centros comerciais localizados na cidade do Porto, em Portugal.” (2013, p. 288). Neste sentido os dois textos auxiliaram na realização das entrevistas e construção da pesquisa.

Eles permitiram expandir o tema do projeto, abarcando também os empregadores. Dessa forma, também se buscou a percepção de um “patrão” sobre o trabalho dos motoboys e sua relação com a pressa. Essa necessidade de andar mais rápido surge dos clientes, do dono da empresa que deseja ganhar mais?

Além disso, a pesquisa fez o uso de dados estatísticos sobre a quantidade de acidentes nas rodovias federais na Grande Florianópolis, fornecidos pela Polícia Rodoviária Federal, quantidade de carteiras de motoristas e veículos licenciados na região, dados obtidos no Detran/SC, e o número de atendimentos de acidentados de motocicletas na região pesquisada, dados do Hospital Regional de São José.

Por meio das minhas relações sociais, principalmente na FIESC (Federação das Indústrias de do Estado de Santa Catarina), local onde trabalho, foi possível sondar Marcos Gomes da Silva⁶, que trabalhava na entidade no período diurno e à noite exercia a função de motoboy (durante a produção dessa pesquisa parou de trabalhar no meio). Mesmo fora da área, seu relato ainda é importante para mostrar como se constitui a profissão.

O setor de protocolo da FIESC, local em que me relaciono quase diariamente com seus integrantes, faz o uso do serviço de motoboy, por meio desse contato foi possível chegar até Paulo Correia⁷, um ex-motoboy que hoje é um dos proprietários da empresa Motoboy Turbo⁸. Sua experiência de mais de 20 anos na profissão trouxe relatos que mostram os desafios e perigos da profissão.

As entrevistas foram realizadas de modo semiaberto, no estilo conversa, sem ter um tempo definido. O formato buscou por relatos de vida, experiências profissionais e expectativas desses trabalhadores.

Gravadas apenas em voz para posterior decupagem, os relatos apresentaram outro desafio, o de interpretação. Para Bourdieu (2011, p. 709) é muito difícil transcrever para o papel todos os sentimentos e emoções do relato oral. Pontuações e formas de narrativa não conseguem traduzir relatos, muitas vezes, só compreensíveis durante a

⁶ Nome alterado para preservar a identidade do entrevistado.

⁷ Nome alterado para preservar a identidade do entrevistado.

⁸ Nome da empresa alterado.

exposição oral. Neste momento o trabalho do sociólogo deve ser preciso.

É difícil transcrever entrevistas gravadas porque nunca será possível expressar no papel os mesmos sentimentos expostos durante a conversa ao vivo. Transcrever se torna ato que tenta traduzir o que foi dito pelo entrevistado. Essa reprodução costuma não ser fiel, mas realizada de maneira adequada, pode tornar a pesquisa mais assertiva.

Existem demoras, as repetições, as frases interrompidas e prolongadas por gestos, olhares, suspiros ou exclamações, há as digressões laboriosas, as ambiguidades que a transcrição desfaz inevitavelmente, as referências a situações concretas, acontecimentos ligados à história singular de uma cidade, de uma fábrica ou de uma família, etc. (BOURDIEU, 2011, p. 710)

Além dos cuidados durante a decupagem das entrevistas, se deve ter atenção no momento da condução das conversas. Todo o cuidado é necessário neste momento, sobre o risco de se criar novas interpretações ou significados as frases dos entrevistados. Bourdieu (2011, p. 694), cita os riscos de distorções presentes na pesquisa científica. Para ele esse risco está na própria estrutura da pesquisa, cabendo ao pesquisador estar atento e saber dominá-lo.

O pesquisador deve ter total controle da entrevista, definindo as suas regras. As diferenças de posição social, o capital cultural, algo evitado nesta pesquisa. Se deve tentar “(...) reduzir no máximo a violência simbólica que se pode exercer através dele” (BOURDIEU, 2011, p. 695). A melhor estratégia para conseguir conduzir a entrevista dessa maneira, é dedicar total atenção ao entrevistado:

(...) submissão à singularidade de sua história particular, que pode conduzir, por uma série de mimetismos mais ou menos controlados, a adotar sua linguagem e a entrar em seus pontos de vistas, em seus sentimentos, em seus pensamentos, com a construção metódica, forte, do conhecimento das condições objetivas, comuns a toda uma categoria.

Recomendação tanto de Vinuto, quanto de Bourdieu, diz respeito a atenção que se deve ter com os discursos proferidos durante as entrevistas. Para o sociólogo francês, “(...) o pesquisador contribui para

criar as condições de aparecimento de um discurso extraordinário, que poderia nunca ter tido e que, todavia, já estava lá, esperando suas condições de atualização.” (BOURDIEU, 2011, p. 704) O pesquisador deve estar atento para captar esses momentos, uma frase, ou colocação que pode mudar os caminhos da pesquisa, trazendo novos significados e sentidos para o estudo.

(...) os discursos oriundos de uma entrevista não devem nem ser consideradas em si mesmas, nem descartadas como desprovidas de valor. Esta certamente é uma das dificuldades do trabalho sociológico, ou seja, avaliar as narrativas, posturas, silêncios, etc, a partir das características do ator que fala e do contexto no qual o mesmo está inserido, bem como das circunstâncias da realização da entrevista. (VINUTO, 2014, p. 215)

A intenção do uso deste método foi tentar relacionar os autores estudados com os relatos dos motoboys e buscar respostas para tentar entender como o profissional constrói para si a justificativa de pressa no trânsito. Por fim, é importante pensar na compreensão de Bourdieu sobre o ponto de vista do entrevistador, que pode contaminar a pesquisa, já que ela pode ter uma pré-interpretação das narrativas e posições do entrevistado. “O sociólogo não pode ignorar que é próprio de seu ponto de vista ser um ponto de vista sobre um ponto de vista” (2011, p. 713). A solução, continua Bourdieu, é assumir outro ponto de vista, o do entrevistador. “(...) transportar-se em pensamento ao lugar onde se encontra seu objeto e tornar-se assim seu ponto de vista, isto é, compreender que se estivesse, como se diz, no seu lugar, ele seria e pensaria, sem dúvida, como ele.” (2011, p. 713)

1.6 ESTRUTURA

Essa pesquisa está dividida em três capítulos, excetuando-se a introdução e as considerações finais. No primeiro deles será tratado da parte teórica, com autores como Pierre Bourdieu e Jessé Souza fornecendo conteúdo referencial na busca por entender como se constrói a pressa e condições de trabalho para os profissionais sobre duas rodas. Trabalhos contemporâneos, que estudam a atuação dos motoboys na cidade de São Paulo, também terão espaço aqui, fornecendo informações que servirão de base para entender o comportamento dos

profissionais na Grande Florianópolis. Aqui o destaque fica para Luís Augusto de Mola Guisard, com a tese de doutorado na PUC-SP, com o título: *Vidas supérfluas: a invenção da prensa* e Ricardo Barbosa da Silva, dissertação de mestrado na USP, intitulada: *Os motoboys no globo da morte: Circulação no Espaço e Trabalho Precário na Cidade de São Paulo*.

No segundo capítulo será levantado o debate sobre as normas de trânsito no Brasil, especialmente para quem anda, e trabalha, com motocicleta. As mudanças no CTB (Código Brasileiro de Trânsito), implementadas em 1997, criaram diversas regras para quem desejar pilotar um veículo. Uma das questões mais polêmicas dessa lei, a proibição de circulação no corredor por parte das motocicletas gera até hoje um dos principais debates do projeto. Questão vetada pelo presidente da República na época, Fernando Henrique Cardoso alegou motivos econômicos para permitir que os veículos de duas rodas andem no espaço reduzido. A pesquisa mostrará as opiniões contra e favor quanto a esse tema. O segundo capítulo, ainda, apresentará dados em forma de gráfico com a quantidade de acidentes com motocicletas, bem como o número de veículos emplacados e os atendimentos de motoqueiros acidentados nos hospitais da região da Grande Florianópolis. A intenção aqui é mostrar o impacto que esse tipo de veículo causa na sociedade, tanto economicamente quanto fisicamente.

Por fim, o terceiro capítulo mostrará por meio de entrevistas com Marcos Gomes da Silva e Paulo Correia, os dois com algum grau atual ou anterior na profissão de motoboy, dos riscos, desafios e percepções sobre como é trabalhar neste meio. Esse capítulo apresentará apenas suas visões, sem interferências ou sem relacionar suas respostas com nenhum autor. A intenção aqui é manter o relato o mais fidedigno possível, onde o leitor ficará livre para avaliar as respostas apresentadas.

Assim, a pesquisa buscará trazer em sua forma geral, um relato teórico, estatístico e biográfico sobre a vida dentro da profissão de motoboy.

2 ESTADO E PROFISSÕES: MOTOBOYS EM QUESTÃO

Este primeiro capítulo debaterá os conceitos teóricos mobilizados durante a produção desta pesquisa. A percepção do tempo expressa através da “pressa” (GUISARD, 2016), o campo simbólico e as categorias de classificação que constituem parte constitutiva da atividade laboral dos motoboys. Tomamos como referência a obra dos autores: Bourdieu (2008), Nogueira (2009) e Souza (2011). O intuito é contemplar a rotina de trabalho, relações tecidas por esse profissional no mercado de trabalho, desafios e riscos enfrentados. É de fundamental importância igualmente o ambiente legal no qual estas relações acontecem.

Tema importante, que tangencia esse trabalho, diz respeito a constituição do Estado e as imposições simbólicas que ele exerce sobre os cidadãos, as vezes sem percebemos esse poder:

(...) O Estado dá uma contribuição essencial à reprodução da ordem simbólica, que colabora de maneira determinante para a ordem social e para sua reprodução. Impor estruturas cognitivas e avaliativas idênticas é fundar um consenso sobre o sentido do mundo. O mundo do sentido comum de que falam os fenomenologistas é um mundo sobre o qual as pessoas se põem de acordo sem sabê-lo, fora de qualquer contrato, sem sequer saber que afirmaram o que quer que seja relativo a esse mundo. O Estado é o principal produtor de instrumentos de construção da realidade social. (BOURDIEU, 2014, p. 230)

Conforme reflexão proposta por Bourdieu: o que leva as pessoas a obedecer a regras dentro de uma cidade? Que tipo de submissão generalizada pelo Estado nos faz parar em um sinal vermelho (2014, p. 228)? O que nos impede de simplesmente não avançar? Para ele “(...) o Estado é essa instituição que tem o poder extraordinário de produzir um mundo social ordenado sem necessariamente dar ordens, sem exercer coerção permanente – não há um guarda atrás de cada automobilista, como se costumava dizer.” (2014, p. 228-229).

No âmbito empresarial, igualmente o Estado também dá sua contribuição, seja de maneira direta, como participante (empresa estatal) ou de maneira indireta como regulador. De todo o modo, ele exerce poder a ponto de mudar o jogo, criando ou extinguindo novas demandas.

Com efeito, o Estado não é somente o regulador encarregado de manter a ordem e a confiança, e de regular os mercados, nem o árbitro encarregado de ‘controlar’ as empresas e suas interações, como é visto tradicionalmente. (...) contribui, às vezes de maneira extremamente decisiva, para a construção da demanda e da oferta, ambas as formas de intervenção operando sob a influência direta ou indireta das partes mais diretamente interessadas (...). (BOURDIEU, 2005, p. 40-41)

Nesta reflexão se encontra um dos principais conceitos de Bourdieu: os sistemas simbólicos. Predispostos a funcionar como estruturas estruturantes, responsáveis por exercer poder de imposição simbólica, sem nem percebermos muitas vezes, são sistemas simbólicos, que precisam do Estado para serem exercidos de maneira total. “Os sistemas simbólicos exercem um poder estruturante porque são estruturados, e um poder de imposição simbólica, de extorsão da crença porque não são constituídos ao acaso” (BOURDIEU, 2014, p. 233-234).

O Estado define nosso tempo, como ele será usado, nossas agendas, nossa vida dentro da sociedade, nossas ideias se constituem com base no Estado. “Essa espécie de pensamento de Estado não é um metadiscurso a respeito do mundo, ele é constitutivo do mundo social, está inscrito no mundo social.” (Ibid., 2014, p. 250). A recusa em participar de normas e processos sociais, como furar o sinal vermelho, traz o rompimento do contrato social. Ao invés de retirar a vida do transgressor, se retira sua liberdade. “A república moderna é a sociedade disciplinar, baseada no recolhimento em prisões, quartéis, escolas, fábricas, hospitais. Mecanismos estes que irão, em um momento mais avançado, prescindir de muros.” (GUISARD, 2016, p. 80).

Porém quando o assunto são os motoboys, as exigências de parada no trânsito, os sinais vermelhos constituem um obstáculo para a chegada ao ponto final no prazo esperado. Como os motoboys elaboram a sua constante pressa no trânsito?

Para elucidar parte deste fenômeno focamos aspectos microsociais, como a pressa, as regras formais e informais que regem esta atividade laboral.

2.1 PRESSA NAS GRANDES CIDADES: UMA PERCEPÇÃO DE TEMPO PARTICULAR

O trabalho de motoboy exige velocidade, a pressa é uma constante. A construção do sentido de velocidade é calcada no desenvolvimento econômico. Segundo Guisard (2016, p.12), cria-se uma nova lógica, essa voltada a questão da lucratividade, onde a urgência atua como chave. Essa lógica da pressa, “(...) foi construída a partir dos conceitos de progresso, evolução e razão, claramente adotados como valor universal no século XIX” (GUISARD, 2016, p. 16).

Para Bourdieu (2005, p. 22), “o campo econômico se distingue dos outros campos pelo fato de que as sanções são especialmente brutais e que as condutas podem se atribuir publicamente como fim a busca aberta da maximização do lucro material individual.” Weber, interpretado por Swedberg (2005, p. 71), discute a oposição entre mercados e grupos de status, lembrando que os mercados não têm considerações por qualidades pessoais ou pela honra. Voltando ao nosso objeto de pesquisa, onde a velocidade tem um papel fundamental, o motoboy é uma forma de conexão (GUISARD, 2016, p.14), possibilitando que o desejo de consumo urgente, a fome ou a necessidade de um documento seja resolvida em poucos minutos. Grisci, Scalco e Janovik (2007), citando trabalho de Bauman, mostram que o novo modo de viver trouxe a necessidade constante de satisfazer o consumidor quase instantaneamente. Neste cenário, “(...) vinculada aos modos de viver que primam pela comodidade e facilidade e à necessidade de segurança frente à violência urbana, permite compreender que o *delivery* (entrega a domicílio) se expande ao proporcionar a satisfação imediata ao ‘alcance do telefone’” (2007, p. 450).

A criação de novas categorias de trabalho, muito em função da complexidade que a sociedade foi adquirindo com o tempo, criou novas relações e novas formas de prestação de serviço. Entre elas, aliado com a tecnologia, surgiu o trabalho imaterial, voltado para, “(...) informação, antecipação das necessidades dos consumidores, cuidado, conforto, tranquilidade, segurança, satisfação, sentimento de bem-estar, valores, contato e interação humana, entre outros” (GRISCI; SCALCO; JANOVIK, 2007, p. 450). A produção e a oferta de tais comodidades não existem sem os trabalhadores aptos para tal. Em particular, quando o assunto é o conforto e a satisfação do consumidor. Essa nova lógica segundo Grisci, Scalco e Janovik destaca a velocidade como parte do pacote que atende o consumidor (2007, p. 451). Importante ponto, é

destacar impessoalidade criada pela sociedade moderna, como mostra Swedberg, “o fato de ser tão difícil influenciar o mercado de um ponto de vista moral faz da ‘impessoalidade’ uma característica da sociedade moderna.” (2005, p. 72).

A tecnologia age como modo de controle, já que regula o trabalho imaterial. No caso dos motoboys, aplicativos de entrega (*iFood*, *Uber Eats* e *Rappi*), cada vez mais presentes, além de proporcionar novas oportunidades de trabalho, também criam ritmo constante para esses profissionais. Respeitando o tempo estipulado pelo sistema, os motoboys “(...) tem como meta de trabalho atender as necessidades dos consumidores em tempo reduzido e criar, assim, uma relação espaço-temporal baseada nas relações de produção/consumo estabelecidas pelo mercado” (GRISCI; SCALCO; JANOVIK, 2007, p. 452). Importante contextualizar que o advento dos aplicativos de alimentação se popularizam sobremaneira no Brasil nos últimos anos. Sua capilaridade permitiu as classes mais baixas também fazer parte desse mercado.

2.2 ESPAÇO URBANO E A CIRCULAÇÃO DE MOTOBOYS

Entre diversos atores do mercado de trabalho, constituído por patrões, empregados, consumidores, se apresenta a figura do motoboy como atividade laboral das últimas décadas. O desenvolvimento das cidades brasileiras – um modelo pouco planejado, responsável por tornar o trânsito das maiores cidades do país caótico em horários de *rush* – faz emergir o motoboy; fundamental para o funcionamento de certos serviços, como o de alimentação ou o burocrático, com a entrega e coleta de documentos (SILVA, 2009, p. 74).

Silva (2009, p. 78), em uma análise econômica, destaca a importância da mercadoria como mola propulsora de uma cidade, responsável por mover diversos setores. Neste contexto, o motoboy aparece como personagem de elo, ligando consumidores à clientes, possibilitando que a relação econômica ser realize.

O fluxo de pessoas, de carros, de ideias, de contratos que precisam ser assinados, de flores que precisam regadas, de cheques que precisam ser descontados, de amores que precisam ser partidos, de alimentos que precisam ser devorados, de ideias que precisam ser ecoadas, de protestos que precisam ser reprimidos, de lutas que precisam ser travadas, todas elas ao redor da

cidade giram em torno do mundo da mercadoria (SILVA, 2009, p. 80).

Outro fator que contribui para a existência de motoboys decorre do modelo de construção das cidades brasileiras, onde os carros são privilegiados em detrimento ao transporte coletivo e outros modais. “O privilégio concebido aos veículos individuais – motos e carros particulares – na maioria das grandes cidades brasileiras, especialmente em São Paulo, é produto do modelo rodoviário urbano que se desenvolveu no Brasil (...)” (SILVA, 2009, p. 81).

Nos últimos anos, o boom da indústria automotiva⁹, aliado às condições favoráveis na economia brasileira, principalmente no período 2008-2014, levou ao aumento de carros nas ruas. A falta de obras de infraestrutura para comportar tantos veículos levou a um cenário de caos em algumas cidades¹⁰. Dados de 2017, mostram que em Santa Catarina o índice de carro por habitante é de 1,4 para cada pessoa¹¹, ou seja, acima de um carro por indivíduo. O estado tem a maior taxa de carros por habitante do país. Temos aqui, especialmente em Florianópolis, capital do Estado e parte da cidade localizada em uma Ilha – com apenas uma ponte de saída e outra de entrada – um cenário de congestionamentos constantes, onde o serviço do motoboy ganha relevância. O exemplo citado por Silva (2009, p.86) é de São Paulo, mas contempla várias cidades. Segundo o autor,

(...) diante de um modelo rodoviário urbano que emperra e polui a cidade, ou mesmo de um transporte coletivo ineficiente, mal distribuído pelo espaço e marcado pela precariedade, riscos, desconfortos e alto preço que, à primeira vista, a motocicleta aparece propagandeada como uma alternativa motorizada e viável ao congestionamento do trânsito paulistano.

⁹<http://g1.globo.com/carros/noticia/2012/09/fenabreve-confirma-recorde-historico-em-vendas-de-carros-em-agosto.html>. Acesso em 4 mar. de 2019.

¹⁰<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2014/03/com-aumento-da-frota-pais-tem-1-automovel-para-cada-4-habitantes.html>. Acesso em 4 mar. de 2019.

¹¹<http://dc.clicrbs.com.br/sc/noticias/noticia/2017/06/santa-catarina-tem-a-maior-taxa-de-veiculos-por-habitante-do-brasil-9808466.html>. Acesso em 4 mar. de 2019.

A maior consequência de todo esse intrincado de fatores citados acima são motoboys andando de maneira desordenada pelas grandes cidades brasileiras, costurando pelo trânsito no desejo de concluir uma entrega e iniciar outra. A imagem que assistimos, frequentemente propagandeada por fabricantes de motocicletas, é de liberdade, mas os motoboys, com essa forma fluida de andar no trânsito, expõem-se a acidentes, que podem levar a morte (SILVA, 2009, p. 142). Pesquisa do Ministério da Saúde¹² mostra que esta é a categoria com maior taxa de acidentes de trânsito durante o trabalho.

2.3 A DOMINAÇÃO E A PRESSÃO

Importante pensar que o trabalho de motoboy, assim como qualquer outra profissão, se constitui por estruturas de dominação social, criadas por meio de produções simbólicas, sejam elas culturais ou econômicas. “Os sistemas simbólicos exercem um poder estruturante porque são estruturados, e um poder de imposição simbólica, de extorsão da crença porque não são constituídos ao acaso.” (BOURDIEU, 2014, p. 233-234). Para Nogueira e Nogueira (2009, p. 31), “(...) as produções simbólicas participam da reprodução das estruturas de dominação social, porém, fazem-no de uma forma indireta e, à primeira vista, irreconhecível.” O sistema econômico em que vivemos atualmente é regido por construções sociais. “(...) que tudo o que a ortodoxia econômica considera como um puro dado, a oferta, a demanda, o mercado, é o produto de uma construção social (...)” (BOURDIEU, 2005, p. 17). Uma decisão econômica, por exemplo, envolve não apenas uma pessoa, mas grupos, famílias, empresas, o Estado, estruturado na forma de um campo. (Ibid., 2005, p. 18).

Conforme Nogueira, Nogueira (2009) retomando Weber, existe assim a ambiguidade entre as classes populares e as dominantes, a primeira luta para sobreviver e a segunda que desfruta de maior conforto:

As primeiras seriam constrangidas pela necessidade da sobrevivência, pela escassez de recursos e pela dificuldade de planejar e se preparar para o futuro. As classes dominantes, ao contrário, viveriam em um universo de

¹²<https://noticias.r7.com/saude/motoboys-sao-os-que-mais-sofrem-acidentes-diz-ministerio-da-saude-30072018>. Acesso em 4 mar. de 2019.

abundância e facilidades, e no qual é possível se ter maior controle sobre o futuro. (NOGUEIRA; NOGUEIRA, 2009, p. 36-37)

As classes se constituem num processo de diferenciação social que concerne linguagem, vestimenta e hábitos culturais. Bourdieu discorre sobre essas diferenças, como marcadores de estilos de vida:

O gosto, propensão e aptidão para a apropriação – material e/ou simbólica – de determinada classe de objetos ou de práticas classificadas e classificantes é a fórmula geradora que se encontra na origem do estilo de vida, conjunto unitário de preferências distintivas que exprimem, na lógica específica de cada um dos subespaços simbólicos - mobiliário, vestuário, linguagem ou *hexis* corporal – a mesma intenção expressiva. (BOURDIEU, 2011, p. 165).

Nogueira e Nogueira (2009, p. 40), observam – tendo como referência Bourdieu – como os sistemas simbólicos agem como formas de se construir e manter o poder dentro da sociedade, diferenciando os seres que exercem influência em questões chave para toda a sociedade, daqueles que apenas cumprem ordens, como os motoboys, por exemplo. Bourdieu tira o peso da economia ao avaliar essa questão. O sociólogo francês “(...) enfatiza que a estrutura social se define em função do modo como se distribuem, em cada sociedade, diferentes formas de poder, ou seja, diferentes tipos de capital” (NOGUEIRA; NOGUEIRA, 2009, p. 41).

O conceito de *habitus* – condicionamentos associados a uma classe específica e condições de existência, sistemas de disposições duráveis e transponíveis – permite compreender as escolhas não como totalmente independentes da estrutura social nem pretende os atores como totalmente passivos e escravos da estrutura (BOURDIEU, 2009, p. 87). O *habitus* define o que se deve fazer ou não fazer, atua como uma forma de guia com condutas a serem respeitadas por certo grupo social dentro de determinado círculo.

Produto da história, o *habitus* produz as práticas, individuais e coletivas, portanto da história, conforme os esquemas engendrados pela história; ele garante a presença ativa das experiências passadas que, depositadas em cada organismo sob

a forma de esquemas de percepção, de pensamento e de ação. Tendem, de forma mais segura que todas as regras formais e que todas as normas explícitas, a garantir a conformidade das práticas e sua constância ao longo do tempo. (BOURDIEU, 2009, p. 90).

Além disso, ele age como uma espécie de censura automática:

(...) o *habitus* tende a engendrar todas as condutas ‘razoáveis’, do ‘senso comum’, que são possíveis nos limites dessas regularidades, e apenas dessas, e que têm todas as possibilidades de ser positivamente sancionadas porque são objetivamente ajustadas à lógica característica de um campo determinado, do qual antecipam o porvir objetivo; ele tende conseqüentemente a excluir ‘sem violência, sem arte, sem argumento’, todas as ‘loucuras’ (‘isso não é para nós’, ou seja, todas as condutas destinadas a ser negativamente sancionadas porque incompatíveis com as condições objetivas. (BOURDIEU, 2009, p. 92).

Pelo *habitus* as relações se constroem por meio de pressões e dos limites atribuídos a suas invenções e não de forma determinista e mecânica (BOURDIEU, 2009, p. 91). Em outras palavras, não existe uma forma superior que determina quem vai ser de uma classe ou outra, de uma profissão ou outra, mas sim um intrincado campo de relações sociais e econômicas que acabam atuando nessa definição. “(...) o *habitus* torna possível a produção livre de todos os pensamentos, de todas as percepções e de todas as ações inscritas nos limites inerentes às condições particulares da sua produção, e somente daquelas” (Ibid., 2009, p. 91). O sociólogo francês se posiciona entre um caminho marxista – onde o sistema simbólico age como um instrumento de dominação ideológica, pregando a determinação simples dos destinos de vida. De outro lado, apresenta um caminho idealista, priorizando os sistemas simbólicos como instrumentos de comunicação e conhecimento como formas de dominação.

Para Bourdieu, os sistemas simbólicos agem como estruturas estruturantes, que são ao mesmo tempo estruturados. O *habitus* é uma estrutura estruturada, ele age de maneira oculta, ocorre um “esquecimento da história” das práticas sociais. Dentro do Estado, o

habitus age de maneira discreta, se mantendo vivo ao longo dos anos, sendo que pode haver a troca do corpo trabalhador que as práticas permanecem institucionalizadas, quase de forma natural.

Apesar de ser “(...) uma capacidade infinita de engendrar em toda a liberdade (controlada) produtos – pensamentos, percepções, expressões, ações – que sempre têm como limites as condições históricas e socialmente situadas de sua produção (...)” (Ibid., 2009, p. 91), o *habitus*, por meio da estrutura social vigente, é capaz de agir contra mudanças que venham a desconfigurá-lo, rejeitando as informações que possuem o poder de questionar o conhecimento já armazenado em sua estrutura. (Ibid., 2009, p. 100)

Ele se protege de crises e questionamentos contrários, busca sempre um ambiente de situações apropriadas, como sugerido por Bourdieu (2009, p.100-101), “(...) encontrar um mercado mais favorável aos seus produtos.” O *habitus* age como um produto quase perfeito, que se adapta a todas as circunstâncias, evitando conflitos ou situações desconfortáveis, uma maneira de se evitar determinados assuntos “(...) os esquemas de percepção e de apreciação do *habitus* que se encontram no princípio de todas as estratégias de evitamento são em grande parte o produto de um evitamento não consciente e não desejado (...)”. (Ibid., 2009, p. 101) O próprio círculo que debate determinado assunto já é automaticamente filtrado pelo *habitus*, evitando que outro determinado assunto seja tema de conversa. Questão que será abordada durante a fase de entrevistas, quando as fontes escolhidas, serão questionadas quanto ao comportamento durante a profissão, como quando vão atender um cliente ou até mesmo na maneira como se comportam entre si, durante momentos de descanso, por exemplo.

Azevedo (2016, p.182), relaciona o *habitus* e o poder simbólico:

O referido poder simbólico exerce uma dominação que não funciona através da lógica pura das consciências cognoscentes, e sim através dos esquemas de percepção, avaliação e ação, constitutivos do *habitus*, os quais são transmitidos corporalmente, de corpo a corpo. São marcados por atividades inconscientes, aquém dos discursos. Portanto, majoritariamente, os *habitus* ficam isentos do controle consciente, das correções e transformações.

Somado ao *habitus*, outra definição fundamental proposta por Bourdieu é a noção de campo. Segundo este autor o que define o campo

é o objeto que está em disputa e as regras compartilhadas dentro dele. Para Bourdieu os campos possuem autonomia relativa e o campo com maior autonomia relativa seria o campo econômico, a esfera dos mercados. Para falar dos mercados, Bourdieu questiona o pressuposto do *homo economicus*, a ideia de que os atores seriam maximizadores de riqueza e racionais por natureza.

Segundo o autor,

As disposições econômicas mais fundamentais, como necessidades, preferências e propensões – ao trabalho, à poupança, ao investimento, etc. – não são exógenas, isto é, dependentes de uma natureza humana universal, mas endógenas e dependentes de uma história, que é aquela mesma do cosmo econômico onde elas são exigidas e recompensadas. Quer dizer, contra a distinção canônica dos fins e dos meios, o campo econômico impõe a todos (em graus diferentes, conforme suas capacidades econômicas) os fins (o enriquecimento individual) e os meios ‘razoáveis’ de atingi-los (BOURDIEU, 2005, p. 23).

A construção das hierarquias entre bens simbólicos acaba se tornando a base para a hierarquização dos indivíduos. Assim, aqueles que nascem em condições sociais melhores, com educação de maior qualidade, dentro de um lar estruturado, possuem maior probabilidade de manter o status social que já possui, abrindo mais chance de prestígio a obtenção de melhores oportunidade profissionais e sociais. (NOGUEIRA; NOGUEIRA, 2009, p. 36). As hierarquias simbólicas reforçam a estrutura social, onde, oportunidades profissionais, por exemplo, são compartilhadas por pessoas de confiança, do mesmo grupo social (Ibid., 2009, p. 37), o chamado *networking*.

Tornando essa questão mais tangível, dentro do mercado de trabalho as hierarquias, herdadas em função dos bens simbólicos, são de relevante importância para os agentes em qualquer campo. Não basta apenas conhecer a cultura dominante, se deve agir e propagar esse discurso, esbanjando um conjunto de habilidades que apenas os mais preparados obtêm. “(...) o mercado de trabalho valorizaria, para o acesso às posições de maior prestígio, não apenas o conhecimento específico, mas a capacidade do candidato se comportar e se comunicar de forma elegante, ou seja, de acordo com os padrões da cultura dominante.” (Ibid. p. 36). Assim, Nogueira; Nogueira (2009, p. 37), propõe que as

hierarquias simbólicas servem como forma de reforçar a estrutura social, quem é de determinada classe social se relaciona com pessoas do mesmo grupo. Esse reconhecimento da dimensão de cada capital, com o tempo, torna possível reconhecer o que é possível fazer ou não com o capital que se possui. “(...) os indivíduos iriam aprendendo desde cedo, na prática, que determinadas estratégias ou objetivos são possíveis ou mesmo desejáveis para alguém com sua posição social e que outros são inalcançáveis” (Ibid., 2009, p. 45).

Sobre os grupos de posições sociais inferiores, conseqüentemente, resta serem vistos como inferiores. Eles devem aceitar seu status social, reconhecendo as classes dominantes, prestando serviços para elas (NOGUEIRA; NOGUEIRA, 2009, p. 39).

2.4 ESTILOS DE VIDA, ESTILOS DE PROFISSÃO

Weber, interpretado por Swedberg (2005, p. 69), propõe uma leitura das diferenças dos tipos de profissionais que trabalham em uma empresa, aqui chamada de firma. A leitura weberiana chama a atenção para a distinção presente entre as duas categorias profissionais, uma racional, mais culta – geralmente no setor administrativo – e a outra constituída por operários, ligados a serviços manuais.

Há dois tipos de pessoas que trabalham para uma firma: os membros da equipe administrativa e os operários. Os primeiros tendem a ser racionais em seu comportamento dentro da firma; organizam-se sob a forma de uma burocracia; e são motivados basicamente por grandes salários, ambição e um sentimento de vocação. Os operários, por outro lado, obedecem por hábito (‘disciplina’); suas tarefas no trabalho são organizadas, embora não sob a forma de uma burocracia; são motivados pelo fato de que, se não trabalharem, eles e suas famílias morrerão de fome.

Motoboys se constituem como a categoria de atividades responsável pela prestação de serviços para os membros do primeiro grupo citado. Uma burocracia que faz compras por telefone e internet para receber em casa. Sua condição social, e financeira, permite essa comodidade. Os operários, neste caso os motoboys, respondem pela urgência de obter renda e não há muita escolha a não ser realizar entregas, cenário que será melhor apresentado no terceiro capítulo.

Igualmente, no capítulo 3 nos dedicamos a análise da categoria *pressa* e como ela é significada pelos *motoboys*. Pierre Bourdieu, na obra *A Distinção*, expõe essas cisões (*operários/burocratas*) por meio de diversas entrevistas com franceses. Nela, o autor mostra, por exemplo, que as classes mais baixas estão associadas com a *pressa*.

Os *motoboys* são exemplos de categoria que está sempre correndo, a *pressa* é uma constante, como veremos no capítulo final. As diferenças de classes, assim, se constroem igualmente no campo do consumo.

Seguindo o mesmo caminho de Bourdieu, Souza destaca o tempo livre – para falar da realidade brasileira – como um grande diferencial para as classes mais altas conseguirem se destacar (2011, p. 37), seja porque elas têm tempo de ler jornais e revistas e podem, por exemplo, se preparar melhor para vestibulares nas universidades mais disputadas do Brasil.

No próximo capítulo – antes de discutir a rotina laboral dos *motoboys*, seus gostos e estilos de vida, faremos a apresentação das regras de trânsito que regem o trabalho de *motoboy* nas cidades. Abordaremos ainda a legislação quanto ao uso da motocicleta de forma mais geral. Essa questão é importante para entender como se constrói a ideia de *pressa* e quais elementos concorrem para a estatística preocupante de acidentes com a categoria na Grande Florianópolis.

3 REGRAS E PRÁTICAS DE TRÂNSITO NAS CIDADES BRASILEIRAS

O trânsito é um dos principais exemplos de regras que devem ser seguidas para tornar a vida de todos mais fácil e que conforma a nossa forma de existir e nos deslocar. O desrespeito às normas pode transformar um simples deslocamento em uma epopeia. Não seguir instruções simples, como respeitar distância do veículo da frente, ou não sinalizar mudanças de pista com a seta, pode resultar em acidentes. Ao aceitar dirigir um veículo, o indivíduo se sujeita as regras impostas pelo Estado, seus mecanismos de dominação, utilizados como forma de colocar ordem na vida em grupo. “O Estado, parece-me, deve ser pensado como produtor de princípios de classificação, isto é, de estruturas estruturantes capazes de serem aplicadas a todas as coisas do mundo, e em especial às coisas sociais.” (BOURDIEU, 2014, p. 227). Além disso, Bourdieu (2014, p. 230) também fala sobre a reprodução da ordem simbólica, essencial no trânsito, constituído quase que plenamente pela questão simbólica, como viaturas policiais ou pela própria lei.

Guisard (2016) mostra que, a necessidade de produzir mais, entregar mais, cria condições para novos serviços e novas regras, tendo o Estado que se adaptar para ficar em uma espécie de sintonia com o setor privado. Aplicativos de transporte de passageiros, como o *Uber*, e de entrega (*iFood*, *Rappi*) são exemplos dessa nova realidade, onde a tecnologia trouxe uma nova dinâmica para a vida, com mais facilidade, mas também trouxe novas condições de trabalho, muitas deles ferindo direitos e regras anteriormente seguidas. Cabe ao Estado definir, mudar se necessário, o que já estava estabelecido. A nova realidade no mercado de trabalho brasileiro, que ainda se encontra com alto índice de desempregados – acima de 10% da população no início de 2019¹³ – levou ao crescimento por outras fontes de renda que não aquelas em empregos com carteira assinada. Neste movimento, reportagem do jornal *O Estado de S.Paulo* do dia 28 de abril de 2019¹⁴, mostra que mais de 5,5 milhões de pessoas usam apps de transporte para trabalhar. Seja no *Uber* ou no *iFood* essas pessoas buscam ter uma fonte de renda na ausência de outra alternativa. Pelo lado positivo temos nesta situação

¹³<http://agenciabrasil.etc.com.br/economia/noticia/2019-03/taxa-de-desemprego-sobe-e-fica-em-124-em-fevereiro>. Acesso em 07 mai. 2019.

¹⁴<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,5-5-milhoes-usam-apps-de-transporte-para-trabalhar,70002807114>. Acesso em 07 mai. 2019.

a realocação de milhares de pessoas anteriormente sem emprego, mas o ponto negativo nos traz o aumento do número de motoboys circulando pelas cidades, o que acaba aumentando o risco de acidentes com profissionais desta categoria.

No contexto do trabalho dos motoboys, é importante inicialmente, entender como funcionam as regras para os profissionais que se aventuram pelas ruas das cidades. Outro ponto que merece reflexão é pensar se as leis são respeitadas ou não, já que existe uma cultura de permissividade quanto a obedecer ou não as leis. Casos como o uso do cinto de segurança no banco traseiro dos carros é um exemplo de lei que não “pegou”, pouco respeitada pelos brasileiros.¹⁵

3.1 REGRAS PARA O TRABALHO DE MOTOBOY

Tendo completado 20 anos em 2018, o CTB (Código Brasileiro de Trânsito), deu forma às regras de conduta nas estradas brasileiras na forma conhecida atualmente. Antes dele, o cenário era de pouca fiscalização e diversas imprudências.¹⁶ O uso do cinto de segurança, por exemplo, só passou a ser fiscalizado com rigor após a promulgação do CTB.

Entrando mais especificamente no modal motociclístico, o CTB previu, a partir do artigo 54 (Brasil, 1997), uma série de regras para a condução de veículos sobre duas rodas. A lei conta com premissas básicas, as essenciais dizem respeito ao vestuário do motociclista, como o uso constante de capacete (uma prática amplamente respeitada nas estradas brasileiras), acompanhada de viseira ou óculos protetor e o uso de vestimenta adequada para o veículo, sendo que o mesmo deve se aplicar para o passageiro.

No artigo 57 (Brasil, 1997), o CTB entra na questão sobre as faixas preferencias para circulação de motocicleta e suas proibições.

Os ciclomotores devem ser conduzidos pela direita da pista de rolamento, preferencialmente no centro da faixa mais à direita ou no bordo direito da pista sempre que não houver acostamento ou faixa própria a eles destinada,

¹⁵<http://g1.globo.com/sp/sao-carlos-regiao/noticia/2014/07/obrigatorio-cinto-no-banco-traseiro-ainda-e-ignorado-afirma-especialista-usp-sao-carlos.html>.

Acesso em 10 jul. 2019.

¹⁶<http://portaldotransito.com.br/noticias/codigo-de-transito-brasileiro-comemora-20-anos-em-2018/>. Acesso em 28 mar. 2019.

proibida a sua circulação nas vias de trânsito rápido e sobre as calçadas das vias urbanas. (...) Quando uma via comportar duas ou mais faixas de trânsito e a da direita for destinada ao uso exclusivo de outro tipo de veículo, os ciclomotores deverão circular pela faixa adjacente à da direita.

Além de ter criado as regras de trânsito, o CTB, em seu artigo 7, também estabeleceu o Sistema Nacional de Trânsito, constituído de diversos órgãos e entidades responsáveis por manter, atualizar e fiscalizar as normas de trânsito vigentes no Brasil. Os DETRANS (Departamentos Estaduais de Trânsito), são as facetas mais conhecidas da população e atuam como fiscalizadores e licenciadores de motoristas nos diferentes estados brasileiros. Outro órgão menos conhecido dessa estrutura é o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), responsável por estabelecer as normas que regulamentam o CTB. Em constante atualização, o CONTRAN modifica, edita e cria novas regulações que devem ser obedecidas pelos motoristas.

Para melhor regular a profissão dos motoboys, o CONTRAN, em 2010, estabeleceu, em atualização a lei 12.009, de 2009, regras mais rígidas para os profissionais que atuam em entregas. A resolução 356 (Brasil, 2010) categoriza, em seu primeiro artigo, as diferenças entre os principais tipos de trabalho realizados com motocicleta: mototáxi e motofrete.

Os veículos tipo motocicleta ou motoneta, quando autorizados pelo poder concedente para transporte remunerado de cargas (motofrete) e de passageiros (mototáxi), deverão ser registrados pelo Órgão Executivo de Trânsito do Estado e do Distrito Federal na categoria de aluguel, atendendo ao disposto no artigo 135 do CTB e legislação complementar. (BRASIL, 2010, p.1)

O artigo 2 exige o uso de dois equipamentos de proteção no trânsito: um dispositivo de proteção das pernas e do motor, popularmente chamado de “*mata-cachorro*”, e uma antena que serve para cortar linhas de pipa. Tal objeto pode ferir o pescoço do motoboy quando este está em alta velocidade.

A resolução 356 também define a idade mínima de 21 anos para um profissional poder trabalhar com moto. Além disso, ele precisa ter

carteira de motorista na categoria A por no mínimo dois anos, realizar curso específico para atuar na área e usar colete refletivo durante o trabalho, para assim facilitar a sua visualização no trânsito por outros motoristas. O capacete também deve ter etiquetas refletivas, além de contar com viseira ou óculos de proteção.

Os motoboys que transportam cargas podem instalar baús ou outros tipos de bolsas que respeitem as dimensões definidas na resolução e de acordo com o modelo da motocicleta utilizada. Isto evita que o comprimento e a altura do objeto de carga não exceda a traseira do veículo, o que poderia prejudicar o uso dos retrovisores. A resolução define diversas medidas que devem ser respeitadas e poderão ser conferidas nos anexos desta pesquisa. O não cumprimento destas medidas pode acarretar penalidades como multas e o recolhimento do veículo, conforme legislação presente no CTB.

Esta lei foi promulgada em 2009 e atualizada em 2010. Porém, somente passou a vigorar em 2 de fevereiro de 2013. Notícia do site G1¹⁷ na data da implantação da medida mostra protestos da categoria em relação aos problemas em torno da nova lei. O principal deles, responsável inclusive pelo atraso na aplicação da norma, foi a falta de estrutura para a aplicação do curso de segurança:

A lei federal, de 2009, regulamentada no ano seguinte, já devia ter entrado em vigor em agosto do ano passado, mas foi adiada justamente pela falta de locais autorizados a dar as aulas. Sem esse curso e o uso de uma série de equipamentos de segurança, esses profissionais cometerão, segundo a lei, infração grave (5 pontos na carteira de habilitação e multa de R\$ 127,69). (OLIVEIRA, 2013a)

Hoje, seis anos após a implantação da lei, o que se observa são motoboys respeitando a resolução, andando com coletes refletivos e com os outros acessórios exigidos pelas normas. No terceiro capítulo se pretende buscar respostas mais aprofundadas sobre o respeito a resolução por meio de entrevistas com profissionais da categoria.

Mesmo com essas mudanças, a questão mais importante na profissão dos motoboys gira em torno do uso do corredor (pista que “surge” entre os carros no trânsito) para o deslocamento mais veloz do

¹⁷<http://g1.globo.com/carros/motos/noticia/2013/02/comecam-valer-regras-para-motoboys-e-mototaxistas-circularem.html>. Acesso em 17 mar. 2019.

profissional, seja com o trânsito parado ou com as pistas de carros andando normalmente. Interessante observar que o termo pista existe apenas na mente dos usuários de trânsito: motoristas de carro que cedem passagem e motoristas de motocicletas que tomam este espaço: não existem nenhuma pista ou demarcação visível nas ruas e avenidas que identifique espaço exclusivo para as motocicletas. Um dos pontos mais polêmicos do CTB está no artigo 56, que fala sobre a proibição das motocicletas nestes espaços. Vetado pelo presidente da República na época, Fernando Henrique Cardoso, durante a fase de tramitação da medida, o assunto até hoje rende discussões sobre sua eficácia ou não – inclusive sendo um dos motivadores para a escolha desse tema de pesquisa. Esta questão merece um espaço específico de esclarecimento.

3.2 CIRCULAÇÃO DE MOTOCICLETAS NOS CORREDORES: CONSTRUINDO A VISIBILIDADE DO MOTOBOY NO TRÂNSITO

O corredor de motocicletas é originalmente um espaço localizado entre dois veículos nas pistas duplas das estradas. Geralmente marcado por faixas no meio da pista, ou tachões, ele é usado por motoqueiros e motoboys sem nenhum tipo de constrangimento. Até mesmo em pistas simples o corredor aparece, só que em um cenário de maior risco, já que a pista é dividida com um veículo vindo em sentido contrário. Exemplo mais notório de corredores para motocicletas mais usados na Grande Florianópolis são, no primeiro caso com pista dupla, na Via Expressa (BR-282), principal via de acesso a capital de Santa Catarina. Suas duas pistas (uma terceira está em fase de finalização) possibilitam o trânsito de motocicletas - mesmo com o trânsito parado para carros - em velocidades acima de 70 Km/h. O segundo exemplo, com pista simples, se encontra na Rua Deputado Antônio Edu Vieira, localizado no bairro Pantanal, ao lado da Universidade Federal de Santa Catarina. Essa via, uma forma de ligação dos bairros com o centro da cidade, tem grande fluxo de carros e motocicletas nos horários da manhã e da noite. É comum que os motoqueiros, em função de pequeno espaço da pista, invadam a pista contrária para se deslocar, tendo que para isso enfrentar tachões (marcadores de cimento no chão) e asfalto irregular; fatores que aumentam o risco de acidentes.

Importante neste ponto da pesquisa identificar o debate existente entre dois lados: defensores e questionadores do uso do corredor por motoqueiros nas estradas do Brasil e sua polêmica.

3.2.1 Veto ao artigo 56: bom ou ruim?

Assunto o qual mobiliza tensões, tema de diversos debates, seja na esfera política, econômica ou social, o corredor de motocicletas pode ser considerado uma “inovação” no trânsito brasileiro. Nos Estados Unidos, por exemplo, a maioria dos estados proíbe a tráfego pelo espaço. Em 2016, o estado da Califórnia passou a permitir a prática, alegando que andar neste espaço, em baixa velocidade, pode ser seguro para o piloto.¹⁸ Na Europa, cada país tem sua legislação, mas no geral as leis permitem que as motocicletas andem no corredor, em baixa velocidade, diferente da realidade brasileira. “A permissão para rodar no corredor varia de país para país na Europa. Na Áustria, na Bélgica e na Holanda é permitido andar no corredor quando o trânsito fica parado, mas, nos dois últimos países, é preciso rodar em velocidade baixa. Na Áustria não há restrições.” (G1, 2016) O cenário de constante congestionamento nas grandes cidades brasileiras, permitiu a motociclistas deslocarem-se de forma mais veloz que outros veículos. Os contratantes de motoboys estão cientes deste diferencial competitivo para qualquer empresa que passe a utilizar o serviço proporcionado pela ‘agilidade’.

Como citado anteriormente, a maior polêmica em torno do corredor de motocicletas surgiu com o artigo 56. O texto afirma: “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.” (Brasil, 1997). Justificando principalmente a questão econômica, o então presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, vetou esse artigo. Sua justificativa foi que:

Ao proibir o condutor de motocicletas e motonetas a passagem entre veículos de filas adjacentes, o dispositivo restringe sobre maneira a utilização desse tipo de veículo que, em todo o mundo, é largamente utilizado como forma de garantir maior agilidade de deslocamento. Ademais, a segurança dos motoristas está, em maior escala, relacionada aos quesitos de velocidade, de prudência e de utilização dos equipamentos de segurança obrigatórios, os quais encontram no Código limitações e padrões rígidos

¹⁸<http://g1.globo.com/carros/motos/noticia/2016/08/circulacao-de-motos-no-corredor-e-legalizada-na-california.html>. Acesso em 21 jun. 2019.

para todos os tipos de veículos motorizados. Importante também ressaltar que, pelo disposto no art. 57 do Código, a restrição fica mantida para os ciclomotores, uma vez que, em função de suas limitações de velocidade e de estrutura, poderiam estar expostos a maior risco de acidente nessas situações. (BRASIL, 1997).

Esta ‘forma de garantir maior agilidade’, porém o interessado nela terceiriza esta atividade para alguém disposto a subir em uma motocicleta e enfrentar o trânsito. Permitir que motocicletas circulem no corredor com intuito de entregas de forma mais rápida de fato não prejudica o trânsito e a economia dos consumidores desta prestação de serviço. Do outro lado acaba trazendo riscos de acidentes para os profissionais desta área. Interessante aqui notar a invisibilidade do motoboy: vislumbra-se a agilidade para o consumidor, mas fica num ponto escuro do campo cognitivo o responsável por esta atividade. Souza (2011, p. 37), quando discute a vida laboral das classes mais baixas, os denomina “batalhadores”, na luta sempre constante para conseguir equilibrar trabalho, estudo e família, são um exemplo de classe beneficiada e ameaçada ao mesmo tempo com essa medida. Veremos no capítulo 3 qual a opinião dos motoboys sobre a lei e sua percepção sobre os perigos da profissão.

Mesmo assim, o veto ao artigo 56 ainda deixou motociclistas passíveis de serem multados ao trafegarem no corredor. Isso acontece em função do ato de andar entre os carros entrar em contradição com o que diz o artigo 192: “Deixar de guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu veículo e os demais, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade, as condições climáticas do local da circulação e do veículo: Infração – grave; Penalidade – multa.” (Brasil, 1997). Porém, segundo Saraiva (2018), como o artigo não especifica o que é a distância segura lateral, motociclistas conseguem recorrer de eventuais multas aplicadas. Veja como a lei não é específica, porém os motoboys precisam recorrer de multas; para poderem trabalhar e executar entregas em tempo previsto (como veremos no capítulo 3) eles se arriscam às multas.

Um exemplo a respeito desse problema é o que acontece com as motocicletas que circulam na Via Expressa em Florianópolis. Sempre andando no corredor, quando observam um carro da Polícia Rodoviária Federal parado no acostamento fiscalizando a via, todos os motoqueiros,

com medo de serem multados, saem do corredor e passam a circular atrás dos carros. Ou seja: a presença de um policial é um sinal de multa.

Esse tema rendeu extensos debates entre especialistas em trânsito ao longo dos anos. O doutor em transporte, Paulo Cesar Marques da Silva, defendendo posição contrária ao veto de Fernando Henrique Cardoso, em debate publicado no jornal *Folha de S.Paulo* em 2009, antes de expor seus argumentos, faz um pequeno retrato dos motivos que levaram a motocicleta a se sobrepor no meio urbano. Para ele, “(...) não se pode ignorar que prevaleceu no período a percepção de que a motocicleta é a solução para superar a lentidão do trânsito nas cidades, exatamente como dissera o então presidente da República.” (Silva, 2009, pg. A3)

Falando agora mais especificamente dos motoboys, Silva, analisa o comportamento de outras pessoas de criticar esses trabalhadores que andam rápido, mas que, quando precisam desse serviço, pedem agilidade, mesmo que para isso tenham que quebrar regras de trânsito.

A propósito, o caso do motofrete sintetiza a atitude esquizoide de grande parte da sociedade em relação a motociclistas: o mesmo motorista que reclama da hostilidade do motoboy no trânsito encomenda a pizza que não lhe será cobrada se for entregue mais de meia hora depois, tempo de viagem que só é cumprido se o entregador transgredir as regras de trânsito. (SILVA, 2009, pg. A3)

Ele se mostra contrário ao veto de FHC, argumentando para isso sobre a característica do veículo, o que resulta em maior risco de acidentes.

(...) motociclistas precisam guardar mais distância do veículo à frente do que motoristas. Em condições de tráfego denso, porém, os motoristas ocupam o espaço de segurança que motociclistas tentam deixar, restando a estes circular por onde os automóveis não passam. Ou seja, motociclistas muitas vezes são levados a andar "no corredor" pelos próprios motoristas. (SILVA, 2009, pg. A3)

Ouvindo também a outra parte envolvida na questão, o então presidente da Associação Brasileira de Motociclistas, Lucas Pimentel,

defende o deslocamento de motocicletas pelo corredor formado entre os carros. Primeiro ele questiona o índice de acidentes dentro desses espaços, pedindo dados a respeito e depois, da mesma forma que Paulo Cezar Marques Silva, cita motivos de segurança para o trânsito no corredor. “Somos contrários à aprovação desse projeto justamente por questões de segurança: é extremamente perigoso para o motociclista trafegar atrás dos automóveis.” (Pimentel, 2009, pg. A3). Ele completa sua resposta com outro argumento:

(...) uma motocicleta circulando a 60 km/h gasta cerca de 30 metros para efetuar a frenagem total. Transitando atrás dos automóveis, o motociclista não terá um tempo de frenagem adequado. Caso o veículo à frente pare inesperadamente, certamente haverá colisão – e um terceiro veículo que estiver vindo atrás pode piorar a situação. (PIMENTEL, 2009, pg. A3)

Mesmo mais de vinte anos após o seu veto, o assunto ainda gera debate e projetos no Congresso Nacional ainda tentam proibir o uso dos corredores como via de deslocamento de motocicletas. O último deles foi proposto pelo deputado Heuler Cruvinel (PP-GO) em 2017. O projeto buscava permitir que as motocicletas circulem apenas dentro das faixas de rolamento, sendo vedado o uso de faixas adjacentes, sob a justificativa de evitar o elevado número de acidentes.

Quanto aos acidentes e vítimas com motocicletas, para se ter uma ideia da grave situação, em 2011, de acordo com dados da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) e do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), ocorreram 72,4 mil internações de vítimas de acidentes de trânsito. Desse total, 35,7 mil foram vítimas de acidentes de moto, o que representa quase 50%. Estudos apontam que 88% dos acidentes com motos foram causados por imprudência dos seus condutores. (BRASIL, 2017)

Passando por alterações durante sua tramitação, o projeto de lei passou a prever o uso de corredores, mas somente em casos de trânsito parado.

Segundo o substitutivo aprovado pela CVT, de autoria do deputado Hugo Leal (PSD-RJ), as motocicletas, motonetas e bicicletas motorizadas poderão trafegar pelos corredores apenas quando o trânsito estiver parado ou muito lento. E os motociclistas precisarão estar em velocidade reduzida e compatível com a segurança dos pedestres, ciclistas e ocupantes dos demais veículos. (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2018)

Após tramitar por dois anos, no dia 31 de janeiro de 2019 o projeto foi arquivado sem chegar a qualquer alteração no CTB.

3.2.2 Disputas no corredor e o processo civilizador

Avançando na problemática a respeito do uso do corredor por motoqueiros e motoboys, um trecho do projeto de lei do deputado Heuler Cruvinel chama a atenção por destacar uma espécie de “luta simbólica” dentro desse espaço de pertencimento quase sempre questionável.

Situação encontrada em inúmeras cidades brasileiras é a tomada do chamado “corredor” pelos motociclistas, havendo a circulação entre os carros. O problema em tal situação é a constante violência que acompanha o uso do espaço entre os veículos, entre as faixas de trânsito, com espelhos retrovisores arrancados, chutes na porta e muitos sustos. (BRASIL, 2017)

Visto pelos motoqueiros como um “caminho livre” e por outros motoristas como um espaço entre dois carros, esse lugar é tema constante de contenda de interpretação e de ação entre os vários tipos de motoristas. Como já mencionado acima, este espaço de corredor não existe na realidade; ele está (se estiver) na mente dos que trafegam: os motoristas de carro abrindo este espaço e os motoqueiros fazendo uso dele. Surge uma espécie de rivalidade, onde o motorista que não colabora, que não abre espaço no corredor (para isso o veículo deve ficar o mais distante possível da faixa central da pista) tem seu retrovisor destruído pela motocicleta que geralmente passa em alta velocidade. Mas essa guerra também conta com respostas do outro lado do “campo de batalha”. Motoristas em seus veículos não sofrem nenhum tipo de

dano físico (já que a carcaça dos carros é bastante resistente), apenas material, quando acontece algum acidente. Porém, para o motoqueiro o dano físico é quase sempre inevitável: não existe nenhuma proteção externa, seu corpo está ao ar livre e qualquer acidente em alta velocidade o lança num voo que geralmente é fatal.

As disputas por espaço no corredor podem ser vistas dentro de uma ótica sociológica como a disputa por espaços de poder. Duas categorias disputam por um local que só passa a existir quando os motoqueiros estão passando por lá. Nobert Elias (1993) na obra *O Processo Civilizador*, mostra as transformações na qual o homem passou ao longo dos séculos, uma transição de guerreiros para cortesãos (p. 217), mais especialmente na Europa, até se tornar um ser civilizado, que respeita as normas sociais e os ditames do Estado. Para o autor, esse processo teve início, entre outros motivos, da complexidade cada vez maior da sociedade, crescendo por meio do comércio e do desenvolvimento das grandes cidades. O autor observa um lento processo de contenção da libido que aliado ao monopólio de armas e impostos faz surgir o Estado: o que antes era realizado por meio da espada, ganha um teor “civilizado. “Parte das tensões e paixões que antes eram liberadas diretamente na luta de um homem com o outro terá agora que ser elaborada no interior do ser humano” (ELIAS, 1993, p. 203).

Enio Passani (2012, p. 574), analisando o processo de formação da sociedade de corte no Brasil com base no trabalho de Elias, mostra que, “os indivíduos vão incorporando de modo inconsciente e imperceptível, ao longo de um processo de socialização, que leva toda uma vida, as regras, as normas, os valores, os costumes, ou seja, um *habitus* engendrado socialmente a ponto de se tornarem aptos a exercer a auto coação, que, por sua vez, permite a convivência social.”

O processo de racionalização de sentimentos e atitudes humanas começa em um grupo social e caminha para outros grupos posteriormente. Seu avanço permite a construção de uma esfera pública com regras, aceitas por todos, que permitem a convivência de maneira transparente entre todos (PASSIANI, 2012, p. 573). Quando essas normas que nos guiam não são devidamente respeitadas, o risco de conflitos se torna cada vez maior.

Elias, quando compara as estradas antigas com as das grandes cidades, mostra que o trânsito pode funcionar bem quando o comportamento dos agentes segue as regras pré-estabelecidas.

Carros correm em todas as direções, e pedestres e ciclistas tentam costurar seu caminho através da *mêlée* de veículos; nos principais cruzamentos, guardas tentam dirigir o tráfego, com variável grau de sucesso. Esse controle externo, porém, baseia-se na suposição de que todos os indivíduos estão regulando seu comportamento com maior exatidão, de acordo com as necessidades dessa rede. (ELIAS, 1993, p. 196)

Seguindo a trajetória construída por Elias a respeito do processo civilizador, vemos que com o fim das guerras e da violência pura e simples, as pressões não terminam, as pessoas continuam dependendo de outras (1993, p. 225). A espada dá lugar a luta por prestígio no ambiente empresarial. “Se não mais desempenhavam papel tão importante como meio de decisão, a espada foi substituída pela intriga e por conflitos nos quais as carreiras e o sucesso social eram perseguidos por meio de palavras.” (ELIAS, 1993, p. 225).

Neste novo ambiente, o autocontrole se torna ferramenta essencial. Uma forma do Estado controlar nossos sentimentos, evitando assim, momentos de explosão quando algo de errado acontece, “(...) o constante autocontrole ao qual o indivíduo agora está cada vez mais acostumado procura reduzir contrastes e mudanças súbitas de conduta e a carga afetiva de toda auto-expressão.” (ELIAS, 1993, p. 202). Além disso, o autor classifica a aplicação do autocontrole como umas das responsáveis pela divisão da sociedade em classes superiores e inferiores. Segundo o autor, “(...) o comedimento e o autocontrole característicos de todas as fases de civilização resultaram até agora não apenas da necessidade de cada indivíduo cooperar incessantemente com muitos outros, mas também, em não menor grau, da divisão da sociedade em classes superiores e inferiores” (ELIAS, 1993, p. 256). Ter controle da situação torna-se elemento importante nas estradas e isto inclui nosso objeto de estudo da Grande Florianópolis: “Uma regulação constante e altamente diferenciada do próprio comportamento é necessária para o indivíduo seguir seu caminho pelo tráfego” (ELIAS, 1993, p. 197). Talvez, o fato de não conseguir se deslocar, torne o motorista de veículos com mais de duas rodas mais suscetível a momentos de perda da paciência. Momentos em que nem a auto regulação imposta pela Estado consegue ser eficaz.

Um exemplo prático dessa situação aconteceu com este que vos escreve durante o trajeto Florianópolis-Palhoça em um final de tarde

chuvoso de fevereiro de 2019. Andando de motocicleta no corredor, como todas as outras motocicletas perante um trânsito congestionado – muito pior em função da chuva – reparo na lentidão das motocicletas ao se deslocarem no meio dos carros. Andando um pouco mais constato que existe um carro trancando a passagem dos veículos de duas rodas. O fato mais curioso nesta situação era que o Ford Focus que estava sobre a faixa que separa as duas pistas tinha seu retrovisor esquerdo destruído, provavelmente por uma motocicleta que passou anteriormente. Como forma de protesto, em um momento de clara tensão, o motorista tentava impedir a deslocamento de outras motocicletas pelo espaço. O carona do carro, também tenso, estava pendurado na janela e gritava com todos os motoqueiros que passavam reclamando do comportamento destes.

Reflexo de um ritmo de vida cada vez mais acelerado, “(...) manifestação do grande número de cadeias entrelaçadas de interdependência, abrangendo todas as funções sociais que os indivíduos têm que desempenhar, e da pressão competitiva que satura essa rede densamente povoada e que afeta, direta ou indiretamente, cada ato isolado da pessoa.” (ELIAS, 1993, p. 207). Visto como uma qualidade na sociedade atual, essa forma de se comportar se torna essencial para obter sucesso profissional e até mesmo conseguir desempenhar qualquer forma de trabalho, das mais simples as mais complexas.

Os controles e restrições às pulsões nunca estão ausentes entre as pessoas, nem uma certa capacidade de previsão; mas essas qualidades assumem uma forma e grau diferentes entre simples pastores ou numa classe guerreira, do que ocorre em entre cortesões, funcionários do Estado ou membros de um exército mecanizado. Tornam-se mais poderosas e complexas à medida que aumenta a divisão de funções e, pois, o número de pessoas com as quais o indivíduo tem que sincronizar suas ações. (ELIAS, 1993, p. 231)

Trazendo a questão para a realidade dos motoboys no trânsito e a luta no espaço denominado corredor, podemos pensar, seguindo as ideias de Elias – autor que defende o processo de psicologização associado a racionalização – que a vergonha de transgredir as normas acaba criando uma barreira, uma auto restrição que impede o indivíduo de cometer aquele ato (1993, p. 242-243). Agindo como o *habitus*, essa imposição acaba se refletindo na conduta da pessoa e quando ela rompe essa regra, aqui no caso o motoqueiro entra no corredor, “a tensão

interna, a agitação que surge em todos os casos em que a pessoa se sente compelida a escapar desse espaço fechado, ou quando já fez isso, varia em força de acordo com a gravidade da proibição social e o grau de autocontrole.” (ELIAS, 1993, p. 242-243).

Avançando na problemática do desenvolvimento, e complexificação da sociedade, Elias mostra que a competição entre grupos, da mesma ou de diferentes classes, gera tensões que se transformam em ansiedades e proibições (1993, p. 270-271), que podem facilmente ser transgredidas. As tensões, ou medos, como consequências, “(...) enraízam-se em cada membro dessas classes, através da criação e educação, sob a forma de ansiedades internas que o prendem quase automaticamente a um código aprendido, sob a pressão de um forte superego (...)” (ELIAS, 1993, p. 271).

Além disso, outro ponto intimamente ligado ao processo de transformação do indivíduo, passa diretamente pela organização do Estado. Os indivíduos não abrem mão da sua liberdade de forma voluntariosa, eles são coagidos de maneira simbólica e física. Essa coação os impede de agirem de maneira violenta, sobre o risco de sofrerem punições. São forçados assim a aceitarem a violência impetrada pelos agentes autorizados pelo Estado, como a polícia. “Se, em uma dada sociedade, vislumbramos um poder central fraco, não há nada que possa forçar as pessoas a se conterem (...)” (PASSIANI, 2012, p. 574)

O resultado desses medos e tensões na esfera social, traduzindo neste trabalho na problemática do acirramento da disputa entre motoboys e motoristas, resulta em acidentes de trânsito e seus consequentes prejuízos financeiros, físicos e sociais.

3.3 ACIDENTES DE TRÂNSITO E MOTOCICLETAS: A GUERRA E OS SOLDADOS QUE TOMBAM

O trânsito no Brasil mata. Pesquisa do Ministério da Saúde, publicado no jornal *Folha de S.Paulo* em dezembro de 2018, mostra que em 2016, mais de 37 mil pessoas perderam a vida em decorrência do trânsito¹⁹. O crescimento no número de vítimas é apontado por especialistas ouvidos pela reportagem em função do aumento de motocicletas andando pelas estradas. O principal motivo para esse

¹⁹<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2018/12/descontrole-com-motos-e-entruve-para-bolsonaro-reduzir-matanca-no-transito.shtml>. Acesso em 08 mai. 2019.

fenômeno está no acesso fácil ao financiamento de uma motocicleta como alternativa de deslocamento. Segundo José Aurélio Ramalho, presidente do ONSV (Observatório Nacional de Segurança Viária): “Hoje é mais barato pagar pela parcela de uma moto do que pela passagem do ônibus.” (LOBEL; SANTOS, 2018).

Ainda na reportagem da *Folha*, somos apresentados a dados que mostram o crescimento exponencial da frota de motocicletas no Brasil. Em 2000 o número de veículos de duas rodas no país era de 3,5 milhões. Dezesseis anos depois, em 2016, o número já era de 21 milhões. “A participação deste transporte nas vias brasileiras saltou de 12% para 22% do total de veículos – a de carros caiu de 57% para 55%.” (LOBEL; SANTOS, 2018).

A consequência mais perversa desse impulso econômico para as montadoras se refletiu nos hospitais. “Motociclistas passaram a ocupar o topo do ranking de vítimas no trânsito no Brasil em 2009. E essa liderança perversa se amplia a cada ano. Em 2016, segundo o Ministério da Saúde, 32% das mortes eram de motociclistas – ocupantes de carros são 24% e pedestres, 21%.” (LOBEL; SANTOS, 2018).

Na cidade de São Paulo, em 2018, houve o crescimento de 18% nas mortes de motociclistas, de acordo com reportagem do jornal *O Estado de S.Paulo*²⁰. O principal motivo para a perda de 360 vidas é apontado por técnicos da Prefeitura da cidade em função do “(...) crescimento dos aplicativos de entrega por motoboys, que dão prêmios em dinheiro para quem faz mais viagens.” (RIBEIRO; FELIX, 2019).

O crescimento desse mercado estimula o rápido deslocamento, na busca de mais entregas e melhores comissões. É bom frisar que existe uma lei federal – 12.436/2011 – que proíbe a recompensa para entregadores, justamente buscando reduzir a imprudência no trânsito. “A prática da oferta de prêmios, por outro lado, já foi alvo de ação judicial do Ministério Público do Trabalho, que será julgada no mês que vem contra a Loggi. Também motivou a abertura de inquéritos contra as empresas Rappi, iFood e outras, em andamento.” (RIBEIRO; FELIX, 2019).

A reportagem do *Estadão* teve acesso a telas de celular de motoboys incentivando o maior número possível de corridas, sempre com a promessa de maiores rendimentos. Nas imagens, chama a atenção a mensagem do aplicativo Rappi: “Não deixa a chuva te desanimar,

²⁰<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,mortes-de-motociclistas-em-sp-sobem-18-n-de-vitimas-e-o-maior-em-3-anos,70002689056>. Acesso em 08 mai. 2019.

estamos com você!”. Neste ponto do trabalho é importante resgatar as ideias de Guisard (2016, p. 17) sobre a pressa cotidiana na nossa sociedade. “A economia de tempo assume importância. Correr é crucial, quanto mais, melhor. A correria transforma-se em necessidade, dependência e narcótico que nos reduz a sensibilidade.”

Figura 1 - Reportagem do Estádio mostra incentivo para motoboys



Fonte: O Estado de S.Paulo - 22 de janeiro de 2019

Outra reportagem, do site Repórter Brasil²¹, mostra que entregadores da rede Habib's tiveram desconto no pagamento quando não conseguiam entregar sua encomenda em menos de 15 minutos. “A rede de fast food de comida árabe Habib's isenta seus clientes do pagamento da conta quando o tempo de entrega ultrapassa 28 minutos. Mas não divulga, contudo, que o prejuízo pode ser cobrado do entregador, o motoboy.” (THENÓRIO, 2006).

Após diversas reclamações da categoria foram feitos acordos para evitar essa cobrança, porém a pressão por parte dos patrões ainda continua.

²¹<https://reporterbrasil.org.br/2006/06/motoboys-arcam-com-prejuizos-em-promocao-de-rede-de-fast-food/>. Acesso em 9 mai. 2019.

O lado mais perverso dessa relação entre motoboys e patrões, e o sistema que incentiva a pressa, surge na violência diária do trânsito das grandes cidades. Acidentes, principalmente os fatais, expõe toda a dureza e crueldade da profissão. O relato da repórter Mônica Manir em artigo para o jornal *O Estado de S.Paulo*²² mostra o abalo sentido por famílias que perderam familiares durante o exercício da profissão de motoboy em São Paulo. Os relatos mostram acidentes impactantes, onde geralmente o motorista responsável pelo acidente foge do local sem prestar socorro. Para a família da vítima sobra dor e os prejuízos financeiros e psicológicos.

Uilson da Silva Santos, 33 anos, primeiro dos sete rebentos de d. Maria e seu João, nascido em Sebastião Laranjeiras, microrregião da Serra Geral da Bahia, casado, pai de uma menina, sustento de mais outra, morador de Jundiá nos fins de semana, paulistano em dias úteis, free lance de empresa de motofrete, derrapou na mão atrapalhando o fluxo da Marginal do Pinheiros em horário de pico. Bateu na traseira de um Honda Fit e caiu embaixo de um caminhão-tanque, que, segundo o boletim de ocorrência, se evadiu sentido Santo Amaro. (MANIR, 2008)

Outro relato de Manir (2008) expõe a fragilidade do corpo humano quando usa uma motocicleta para ser deslocar.

Júlio César se desequilibrou e, como Uilson, sucumbiu sob um caminhão, que apenas sentiu um tranco. O motorista só parou porque olhou pelo retrovisor quando começaram a gritar que ele atropelara um motoboy. De lembrança, a família ficou com o capacete discretamente manchado de sangue e o celular, que sobreviveu à ralada e por meio do qual os bombeiros ligaram para o último número discado, o da mulher.

O presidente do Sindicato dos Mensageiros Motociclistas, Ciclistas e Moto-taxistas do Estado de São Paulo, Gilberto de Almeida,

²²<https://alias.estadao.com.br/noticias/geral,no-vacuo-da-dor,245378>. Acesso em 9 mai. 2019.

que relata na mesma reportagem “(...) que, no ano passado, 400 deles morreram na hora, a maioria motoboys (...)”. (MANIR, 2008).

Outro ponto interessante no artigo de Manir diz respeito a quantidade de empresas de motofrete atuando de maneira informal. Segundo Fernando Aparecido de Souza, do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo e Região, “(...) das 2 mil empresas de motoboys da capital, 80% são clandestinas. Uma tonelada de motofretistas trabalha na informalidade, sem direito a 13º, férias ou seguro de vida. Tem até empresa ambulante, com escritório dentro de kombi ou trailer de lanche.” (MANIR, 2008).

3.3.1 A realidade na Grande Florianópolis

Saindo do cenário nacional e analisando a região da pesquisa, a Grande Florianópolis possui características que tornam seu trânsito peculiar. O primeiro deles diz respeito ao fato de a capital do Estado ser uma ilha que possui apenas duas pontes de ligação, uma de entrada (Pedro Ivo Campos) e outra de saída (Colombo Machado Salles). Além disso, a principal ligação da região continental com Florianópolis se dá pela Via Expressa (BR-282), uma via de cerca de 5 quilômetros de extensão que termina na BR-101. A pista, de via dupla (uma terceira pista se encontra em obras), acaba afunilando em horários de picos pela manhã e à tarde, quando a grande massa de trabalhadores e estudantes se deslocam para à Capital do Estado, ou tenta sair dela.²³

O trânsito congestionado diariamente na Via Expressa se reflete na BR-101, que também para nos momentos de maior movimento. Em decorrência de um sistema de transporte coletivo não integrado²⁴, com poucas linhas e de alto valor (uma passagem de Palhoça até Florianópolis custa R\$ 6,25), muitos trabalhadores preferem se deslocar de carro ou de motocicleta. O custo do deslocamento é mais barato que no uso do transporte coletivo. Uma conta simples mostra como isso é possível: o deslocamento de Palhoça até Florianópolis custa R\$ 12,50 (R\$ 6,25 X 2) por dia no transporte de ônibus. Enquanto completar o tanque de uma motocicleta popular custa cerca de R\$ 20,00, o que possibilita deslocamento por cerca de uma semana no mesmo trajeto, isso sem ter que enfrentar trânsito.

²³<https://www.nsctotal.com.br/noticias/congestionamento-para-sair-da-ilha-chega-a-9-km-nesta-sexta-feira-em-florianopolis>. Acesso em 8 mai. 2019.

²⁴<https://ndmais.com.br/blogs-e-colunas/fabio-gadotti/grande-florianopolis-esta-a-espera-de-um-sistema-integrado-de-transporte/>. Acesso em 8 mai. 2019.

Dados do Detran/SC²⁵ de abril de 2019 revelam que na região da Grande Florianópolis selecionada para esta pesquisa (Florianópolis, São José, Palhoça, Biguaçu e Santo Amaro da Imperatriz) existem 695.022 veículos registrados, ou seja, aptos para circular pelas estradas. Destes, 134.944 são motocicletas e motonetas (no primeiro caso o condutor dirige montado, com as pernas no lado do motor, no caso das motonetas se dirige sentado, com as pernas na frente do motor)²⁶, o que representa 19% do total de veículos em condições de trafegar pelas vias da região. Florianópolis é a cidade que possui mais veículos registrados, com 356.982, sendo que o número de veículos de duas rodas é de 56.281, representando 16% do total. Logo atrás da capital aparece São José seguido por Palhoça. Os dados podem ser melhor analisados na tabela abaixo.

Tabela 1 - Frota de motocicletas na Grande Florianópolis em 2019 X
Quantidade total de veículos

Município	Tipo de veículo	Abril de 2019	Total consolidado	Total de veículos	% em relação a outros veículos
Palhoça	Motocicleta	21133	27638	114323	24%
	Motoneta	6505			
Florianópolis	Motocicleta	46801	56281	356982	16%
	Motoneta	9480			
São José	Motocicleta	28274	35040	161437	22%
	Motoneta	6766			
Biguaçu	Motocicleta	8590	11263	43624	26%
	Motoneta	2673			
Santo Amaro da Imperatriz	Motocicleta	3479	4722	18656	25%
	Motoneta	1243			
Total			134944	695022	19%

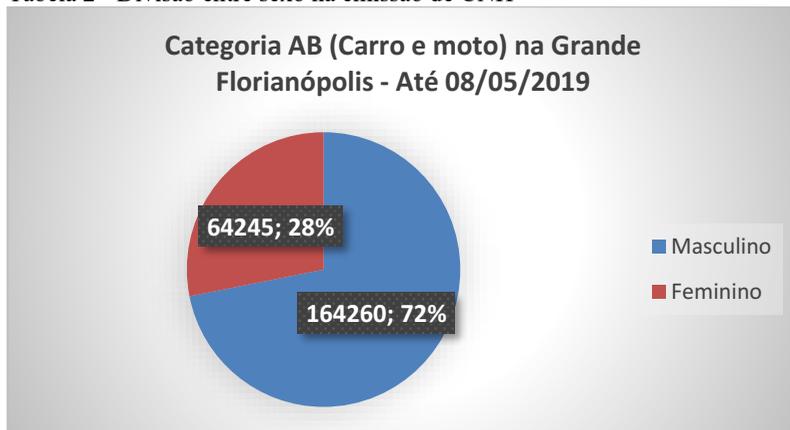
Fonte: Detran/SC

²⁵<http://consultas.detranet.sc.gov.br/Estatistica/Veiculos/>. Acesso em 9 mai. 2019.

²⁶https://portaldoservidor.detran.pe.gov.br:81/index.php?option=com_content&view=article&catid=130:dicas-de-trito&id=269:motocicleta--motoneta--ciclomotor. Acesso em 9 mai. 2019.

A tabela a seguir mostra a divisão de condutores por sexo. Para construir esse gráfico foi usado como critério motoristas que possuem carteira de motorista na categoria AB, a qual permite dirigir carros e motocicletas. Essa categoria foi eleita por ser a opção mais comum nas auto escolas no momento de se emitir uma nova CNH. Os dados, também do Detran/SC²⁷, mostram o predomínio do sexo masculino na obtenção da carteira de motorista. De um total de 228.505 habilitações, 164.260 são destinadas para homens, enquanto 64.245 para mulheres.

Tabela 2 - Divisão entre sexo na emissão de CNH



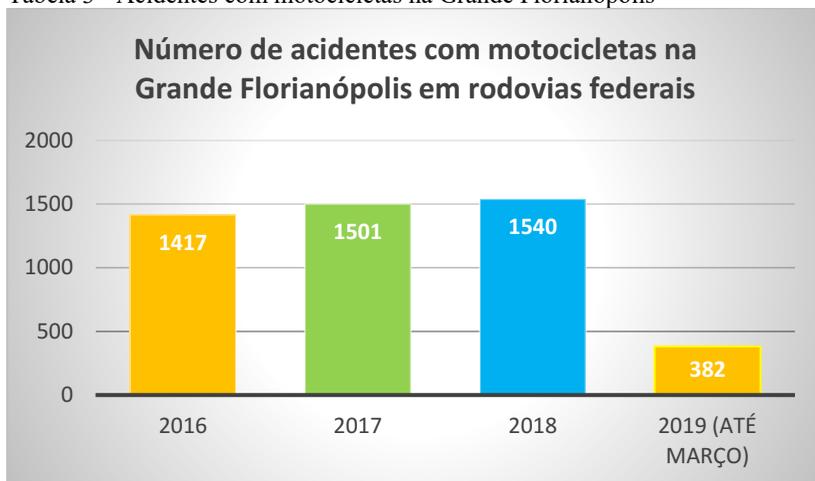
Fonte: Detran/SC

Esse cenário traz como consequência estradas saturadas, aumentando o risco de acidentes. Olhando mais especificamente para as motocicletas, dados da Polícia Rodoviária Federal²⁸ sobre a quantidade de acidentes registrados nas rodovias federais (BR-101 e BR-282, a Via Expressa) nos municípios escolhidos para essa pesquisa, mostram um elevado número de acidentes com motocicletas, conforme demonstra o gráfico abaixo.

²⁷<http://consultas.detranet.sc.gov.br/Estatistica/habilitacao/EstatisticaCNHPorMunicipioCategoriaSexo.asp>. Acesso em 9 mai. 2019.

²⁸<https://www.prf.gov.br/portal/dados-abertos/acidentes/acidentes>. Acesso em 7 mai. 2019.

Tabela 3 - Acidentes com motocicletas na Grande Florianópolis

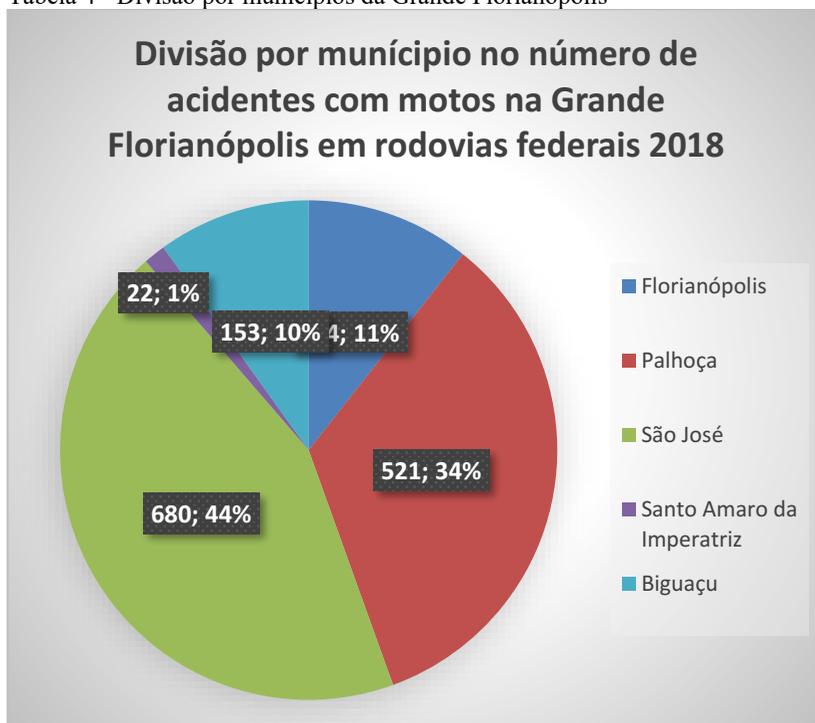


Fonte: PRF

Na análise individual dos anos pesquisados, foi constatado que o percentual de acidentes de motocicletas, em relação ao todo, ficou na média de 30,26%. Ou seja, um terço dos acidentes registrados na região tem como vítima motociclistas. Os dados de 2019, fechados até março, mostram por exemplo a ocorrência de 382 acidentes envolvendo motocicletas na região, de um total de 1.061 ocorrências, o que resulta em 36% de acidentes só relacionados com veículos de duas rodas.

Explorando mais detalhadamente os números de 2018, último ano com informações completas, os dados apontam que a cidade onde ocorrem mais acidentes é São José, com 680 registros, seguido por Palhoça (521) e Florianópolis (164). Isso pode ser explicado em função da BR-101 cortar os dois primeiros municípios e ser usada como principal meio de deslocamento pelos trabalhadores da região, onde misturam-se ao trânsito pesado de caminhoneiros de todo o Brasil, que usam a via para escoar produtos da região Sul para o resto do país. Outro fator que aumenta o uso da BR-101 deve-se ao fato dos municípios da Grande Florianópolis serem considerados “cidades dormitórios” de Florianópolis. A capital do Estado concentra a maioria dos empregos na região, atraindo maior parte da mão de obra do local, esta que precisa se deslocar todos os dias de São José, Palhoça, Santo Amaro de Imperatriz e Biguaçu rumo à Ilha de Santa Catarina.

Tabela 4 - Divisão por municípios da Grande Florianópolis



Fonte: PRF

Outro ponto que chama a atenção no levantamento realizado com base nos dados da PRF é o sexo dos envolvidos em acidentes na região. O número de homens envolvidos com acidentes de motocicletas em 2018 chega a 71% (1.099). Esses números também vão de encontro aos da tabela 2 ao mostrar que a proporcionalidade de acidentes entre homens e mulheres é semelhante a quantidade de carteiras de motoristas emitidas por sexo. Em ambos os casos, o percentual de homens que sofrem acidentes de motocicleta na região e o número de homens que tiram sua habilitação de motorista fica acima dos 70%.

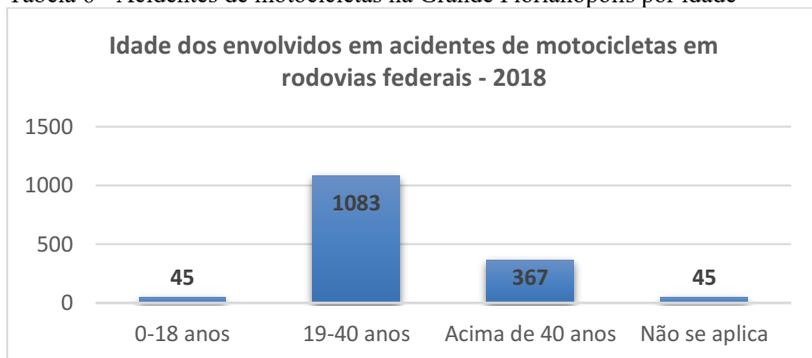
Tabela 5 - Divisão por sexo no registro de acidentes com motocicletas na Grande Florianópolis em 2018



Fonte: PRF

O número de acidentes de motocicleta na região também merece ser melhor analisado. Ele diz respeito a idade das pessoas que conduzem motocicletas e sofrem acidentes. Mais de 70% das ocorrências nas rodovias federais da região são de pessoas na faixa de 19 a 40 anos de idade (1.083). Seguido por pessoas acima de 40 anos, com 367 ocorrências. A causa desse número pode estar nas características das motocicletas, que, passando pela propaganda, até sua finalidade diária, se destina mais a um público jovem, que precisa de agilidade nos deslocamentos, seja no trabalho ou no trajeto até ele.

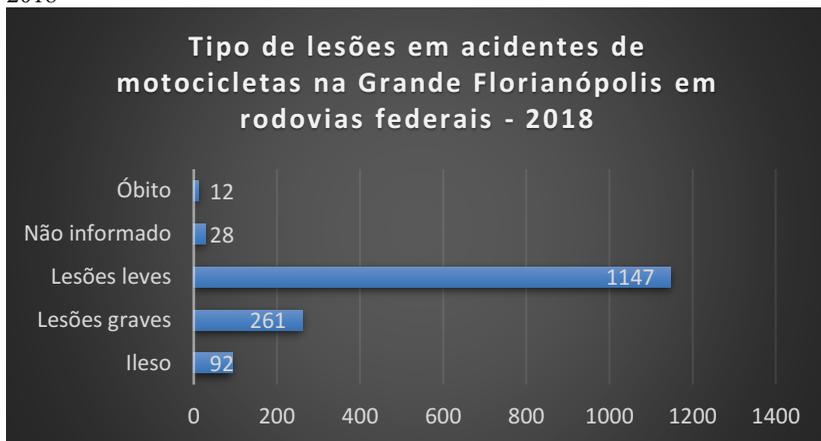
Tabela 6 - Acidentes de motocicletas na Grande Florianópolis por idade



Fonte: PRF

O gráfico abaixo permite ver com mais clareza o impacto que os acidentes de motocicletas trazem para a sociedade e principalmente para o poder público. O levantamento da Polícia Rodoviária Federal de 2018 nos permite filtrar também os principais tipos de lesões daqueles que se acidentam nas rodovias da região. Preponderam lesões leves (1.147), seguido de 261 registros de lesões graves. No período analisado o número de mortes no trecho foi de 12.

Tabela 7 - Lesões em acidentes de motocicletas na Grande Florianópolis em 2018



Fonte: PRF

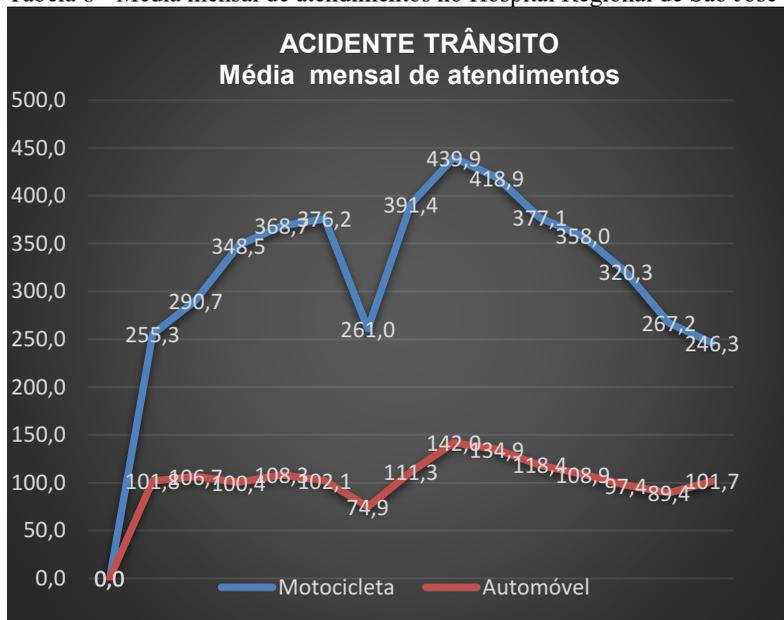
Mesmo que não resulte em queda, qualquer ocorrência traz lesão para o condutor. Mesmo que lesão leve, como aponta a tabela acima, é necessário o acionamento de serviço médico. Por ser o maior hospital da região, e ficar próximo da BR-101, o Hospital Dr. Homero de Miranda Gomes (popularmente conhecido como Regional de São José) costuma ser o local para onde são enviadas as pessoas envolvidas neste tipo de acidente. Dados de 2017²⁹ mostram que os acidentes de motocicletas naquele ano resultaram em um total de 3.148 atendimentos. Classificados em outra categoria, a queda de motocicleta gerou mais 642 atendimentos. De um total de 212.554 ocorrências atendidas em 2017, 3.807 foram acidentes de motocicletas, o que representa 1,79% do total.

Olhando em retrospecto, também com base em dados de atendimento do Hospital Regional de São José, vemos que a média de

²⁹ Solicitados por e-mail.

atendimento no período de 2003 até 2015 é de 344,08 ocorrências relacionadas com acidentes de trânsito envolvendo motocicleta, o que corresponde a 62,47% do total de atendimentos na unidade.

Tabela 8 - Média mensal de atendimentos no Hospital Regional de São José



Fonte: Hospital Regional de São José

Dados mais atuais, segundo reportagem da rádio CBN Diário³⁰, mostram que mais de 1,8 mil vítimas de acidentes com motocicletas foram atendidas no Hospital Regional somente em 2018. “Essa demanda que vem das ruas e rodovias da Grande Florianópolis superlota a emergência e afeta até mesmo a vida de quem está na fila por uma cirurgia eletiva.” (CBN DIÁRIO, 2018). Uma das principais reclamações de quem busca atendimento nesta unidade de atendimento é a superlotação da emergência. Quando ocorre um acidente de maior gravidade, a queda de uma motocicleta, por exemplo, o acidentado tem prioridade, ocasionando lentidão no atendimento do público em geral. Na mesma reportagem, a supervisora de Regulação da Secretaria de

³⁰<http://cbndiario.clicrbs.com.br/sc/noticia-aberta/mais-de-18-mil-vitimas-de-acidentes-com-motos-foram-atendidas-este-ano-no-hospital-regional-212287.html>. Acesso em 9 mai. 2019.

Saúde do Estado, Karin Cristine Geller Leopoldo, relata que “Essas filas não andam porque o Regional atende muitos traumas e falta espaço para realizar a eletiva (cirurgia já marcada)” (CBN Diário, 2018).

Uma das soluções para diminuir o número de internações na unidade é transferir os pacientes para outros locais de atendimento na região. Porém, existe um problema cultural neste caso, como explica Karin Leopoldo na mesma entrevista concedida à Rádio CBN Diário (2018): “Há dificuldade de compreensão de que não é preciso estar em um hospital maior para ter atendimento de qualidade. Hospitais menores são especialistas em determinados atendimento. Muitos médicos são os mesmos que operam no Regional (...)”

De fato, analisando os dados fornecidos pelo Hospital Regional de São José, levantamento que inclui o número de atendimento em outros hospitais da região, é possível perceber o número menor de atendimento que os outros hospitais da Grande Florianópolis prestam quando se trata de acidentados de trânsito, principalmente motoqueiros. O Hospital de Florianópolis e o Governador Celso Ramos, por exemplo, atenderam metade do que atendeu o Regional de São José.

Tabela 9 - Motivos de atendimentos na emergência - 2017

Tipo	Hospital de Florianópolis	Hospital Celso Ramos	Hospital Infantil Joana de Gusmão	Hospital Regional de São José	TOTAL
Acidente bicicleta x moto	3	6		17	26
Acidente de motocicleta	1.337	1.652	23	3.148	6.160
Queda de moto				642	642
Total	1.340	1.658	23	3.807	6.828
Total de atendimentos emergência	110.103	85.826	90.002	212.554	498.485
% acidentes de trânsito	1,22%	1,93%	0,03%	1,79%	1,37%

Fonte: Micromed – SGS BI

Um ponto muito importante a se destacado frente a todos os dados apresentados, diz respeito ao tipo de profissional que se envolve em acidentes de trânsito. Tanto os dados da Polícia Rodoviária Federal, quanto os de atendimento do Hospital Regional, não se aprofundam na profissão do acidentado. Dessa forma, não é possível diferenciar dentre os acidentados quais são motoboys em pleno exercício da função, e quais são motociclistas apenas em deslocamento para o trabalho. Uma pesquisa do Hospital das Clínicas de São Paulo, realizada no ano de 2013³¹, traz um cenário onde a maior parte de acidentes (67%) é causada por motociclistas, enquanto 23% das vítimas de acidentes são motofretistas. O estudo apontou também que essa categoria dirige em média 8 horas por dia, enquanto os motociclistas apenas duas horas, provavelmente apenas fazendo o caminho casa-trabalho.

Reportagem do portal G1³² sobre o tema analisou os dados da pesquisa e, ouvindo a coordenadora da pesquisa, a fisiatra Júlia Greve, chega à conclusão que os motoboys se acidentam menos por serem mais experientes no trânsito e pelo uso de equipamentos de segurança. “O estudo conclui que, apesar de mais expostos, motofretistas se acidentam menos possivelmente por serem mais experientes. A médica diz ainda que esse resultado mostra que o aumento da exigência de equipamentos de segurança para motoboys tem surtido efeito.” (OLIVEIRA, 2013b)

Todos esses dados mostram a necessidade e o consequente risco associado ao uso da motocicleta, especialmente para quem precisa trabalhar com esse tipo de veículo. O próximo capítulo ouvirá profissionais desse meio em busca de respostas sobre os desafios e dificuldades desse trabalho, bem como da trajetória de vida que levaram essas pessoas até essa profissão. Também será ouvido um dono de empresa na área para colher suas impressões sobre a forma como ele contrata os motoboys, quais as habilidades esperadas e como esses profissionais se comportam no trânsito. A questão da diferença entre motoboys e motociclistas também será tratada, mostrando as percepções de um dos profissionais sobre a diferença que existe entre essas duas subdivisões para quem anda sobre duas rodas e quais são as implicações disso no trânsito e no número de acidentes.

³¹ <https://www.iothcfmusp.com.br/pt/5236/hc-divulga-a-mais-completa-pesquisa-sobre-acidentes-com-motos-em-sp/>. Acesso em 15 jun. 2019.

³² <http://g1.globo.com/carros/noticia/2013/08/maioria-de-acidentados-com-moto-nao-e-motoboy-diz-estudo-do-hc-sp.html>. Acesso em 15 jun. 2019.

4 VIDA DE MOTOBOY: DESAFIOS DA PROFISSÃO

Neste último capítulo apresentamos as entrevistas realizadas com profissionais que utilizam motocicleta como meio de trabalho. Foram entrevistados dois profissionais com passagem pelo mundo dos motoboys. O primeiro deles, Marcos Gomes da Silva³³, (segundo ele nome de motoboy), de 24 anos, hoje não trabalha mais nesta atividade. Ele exerceu a função durante três anos, fazendo entrega de lanches na Pizzaria Napoli, localizada no bairro do Córrego Grande. A segunda fonte foi Paulo Correia³⁴, de 40 anos, motoboy por vinte anos, que – segundo seu relato – “aproveitou uma oportunidade e se tornou sócio da Motoboys Turbo³⁵”. Esta empresa possui em torno de 25 motoboys em seu quadro de funcionários. Somados a estes, outros profissionais freelancers chamados em momentos de grande demanda. Esta empresa é especializada na entrega do todo tipo de documento ou produtos na região da Grande Florianópolis. A filosofia da Motoboys Turbo é resumida em poucas palavras por Paulo. “O que cabe na moto vai.”

Primeiro, é importante contextualizar a maneira como se chegou as fontes entrevistadas e como se deram essas conversas. Marcos, a primeira fonte entrevistada, trabalhava comigo na FIESC. Hoje com 24 anos, quando trabalhava de motoboy tinha uma renda mensal que passava, muitas vezes, de R\$ 3.000,00 mensais, apenas trabalhando como motoboy. Hoje residindo na Palhoça, estado civil solteiro (não tem sua união registrada oficialmente), Marcos não tem filhos, mora em casa própria e completou o segundo grau. Por conhecer sua trajetória de vida, foi mais fácil o convencer a participar da pesquisa. Realizada no dia 28 de maio de 2019, na minha casa, em Palhoça, a conversa com ele foi feita neste local em função da proximidade da fonte com a minha residência, cerca de 10 minutos de motocicleta. Tendo tempo escasso, já que tinha que buscar sua companheira no trabalho, a relato de Marcos levou uma hora para ser colhido. Sem ter interrupções, a conversa fluiu de maneira tranquila. A maior dificuldade no caso de Marcos foi conseguir marcar um dia efetivo com ele para realizar a conversa. Hoje não trabalhando mais no meio motoboy, o desafio de conciliar sua vida profissional com a familiar, impediu a realização da entrevista por três vezes. Desde o contato inicial até a realização efetiva da conversa, mais de um mês se passou.

³³ Nome alterado para preservar a identidade do entrevistado.

³⁴ Nome alterado para preservar a identidade do entrevistado.

³⁵ Nome da empresa alterado.

A segunda fonte entrevistada, Paulo, reside em São José. Quando começou a trabalhar com motoboy tinha 21 anos de idade. Sua renda oficial hoje é de cerca de R\$ 2.500,00 (o valor que recebe registrado como funcionário da empresa, sem contar outras fontes de renda, que ele preferiu não revelar). Ele tem um filho e estudou somente até primeiro grau (completo). O conheci também graças ao meu trabalho na FIESC, que propiciou, por meio de contato com o setor de entregas da empresa, usuário constante do serviço de motoboys, entrevistá-lo. O primeiro contato foi feito no dia 29 de maio de 2019, por meio do WhatsApp. Com a agenda de Paulo cheia até o dia 10 de junho, a conversa foi realizada apenas no dia 12 de junho de 2019, na sede da empresa, no Centro de Florianópolis. Dividida em duas partes, já que a conversa foi interrompida por cerca de uma hora em função de uma reunião inadiável de Paulo, sua primeira parte teve 50 minutos de duração, enquanto a segunda levou 26 minutos para ser concluída. Mesmo com a correria diária na empresa, foi possível conversar com Paulo no seu escritório, sem mais ninguém, de maneira confortável, com apenas duas interrupções, uma no momento da reunião citada acima e outra quando um motoboy precisou ser orientado sobre uma entrega urgente. As duas entrevistas foram gravadas com telefone celular, apenas em áudio, para posterior trabalho de decupagem, onde as perguntas seguiram um questionário pré-definido (no apêndice deste trabalho).

Durante a etapa de produção dessa pesquisa, foi aventada a possibilidade de entrevistar mais fontes. A falta de tempo e a dificuldade de conciliar agenda com esses profissionais foi um dos motivos que impossibilitou ouvir mais pessoas. Existia uma terceira entrevista pré-agendada com um funcionário da Motoboy Turbo, porém, a fonte teve problemas com a sua motocicleta, que foi apreendida em uma blitz policial, o que tirou o tempo do futuro entrevistado, então concentrado na liberação do seu veículo para poder voltar a trabalhar. Sua contribuição seria de grande valia, já que ele trabalhava de motoboy em São Paulo, e poderia trazer um comparativo entre a profissão nas duas cidades, bem como as condições de trânsito em cada uma das capitais.

Nas duas trajetórias observaremos a perspectiva da atividade como fins diferentes. Para Marcos o trabalho de motoboy o proporcionava uma renda adicional, um complemento ao seu trabalho na FIESC. Para Paulo esse rendimento era seu principal sustento, já que a partir de determinado momento ele passou a trabalhar apenas com motoboy.

4.1 ASPECTOS GERAIS DA PROFISSÃO

Sobre o primeiro entrevistado, é importante contextualizar sua posição neste meio. Optamos por entrevistar alguém que já deixou esta atividade laboral como forma de avaliar o discurso de alguém que procurou outra alternativa e pode falar de maneira mais aberta sobre as condições de trabalho. Ele não exerce mais a profissão de motoboy. Durante a entrevista ele declara que entrou para a área com a única intenção de juntar dinheiro para comprar uma casa para ele e sua companheira. Morando atualmente no bairro Bela Vista, na Palhoça, Marcos relata que conseguiu adquirir sua residência e por isso saiu da profissão. “(...) o que fez eu me jogar para trabalhar de motoboy foi para juntar o dinheiro para a entrada da minha casa. Eu falei para mim: eu vou me jogar nesta vida de motoboy por um tempo até eu conseguir a entrada para a minha casa. Que daí eu juntei meu FGTS e deu R\$ 30 mil.” Ele fala com orgulho da sua atual moradia. “Minha casa é dois quartos, sala e cozinha conjugada, um banheirinho. Terreno legal. Tenho três cachorros, dois pitbulls e um pinscher.”

Já Paulo tem outra trajetória nesse mundo. Hoje com 40 anos, sua paixão por motocicletas o levou para o mundo dos motoboys, no ano de 2000, quando tinha 22 anos, depois de abandonar a carreira militar, a começar a trabalhar na Motoboy Turbo como funcionário. “(...) adorava andar de moto, ganhar dinheiro então ainda em cima, foi um casamento perfeito.” No começo trabalhando em dupla jornada, como pizzaiolo à noite, Paulo decide focar apenas na profissão diurna, principalmente pela exaustão que trabalhar em dois empregos traz para o corpo e por tolher momentos que deveriam ser reservados para o descanso. “Esse lance da noite te castiga um pouco, tu esquece de feriado, tu não pode contar, aliás, com feriado, com final de semana, com nada, o compromisso estava lá e tinha que assumir.”

Marcos relata o mesmo problema como um dos motivadores da sua saída da profissão. Além de trabalhar de motoboy durante o período noturno, ele trabalhava na Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (FIESC) durante horário comercial (8 da manhã até às 17:30 da tarde) e à noite na tele entrega com sua motocicleta. Ele ressalta novamente a intenção de sair da profissão após a compra da tão sonhada casa. “Eu falei assim: quando eu comprar a casa eu vou ficar um tempo para ver como eu fico, e vou sair do motoboy. Porque eu não queria mais trabalhar nesta área. Eu já cheguei a trabalhar na FIESC na parte da manhã e da tarde, e à noite em um cachorro quente, durante a semana. Na pizzaria eu trabalhava na sexta, sábado e domingo. (...) O final de

semana eu só descansava na parte da manhã e da tarde, a noite eu estava trabalhando. E durante a semana eu só parava a meia noite. Saía de casa às 7 e só a meia noite.”

Mesmo após sair da FIESC, e já com a casa comprada, Marcos decidiu continuar no emprego de entregador por mais um tempo. Primeiro para conseguir equilibrar seu orçamento mensal depois da saída da sua principal fonte de renda na Federação das Indústrias. “(...) eu fiquei mais um tempinho. Fiquei mais um aninho e pouco, mais ou menos.” Só saiu de vez da vida de motoboy após ser contratado formalmente na Khronos, empresa que presta serviços terceirizados e que continua sendo seu atual emprego. Ele fala do emprego formal como se fosse um prêmio, uma condição privilegiada num momento de acentuado desemprego assim como demonstra o desejo de garantir o emprego formal ao informal: “Quando eu assinei o contrato, eu fiquei meio com medo de cair[ser mandado embora], porque sempre que o cara passa por uma fasezinha legal na vida dá alguma cagadinha. Daí eu pensei comigo: pá, eu peguei esse serviço na Khronos, isso num final de semana, numa sexta-feira, não, numa quinta-feira. Na sexta eu já trabalhava na pizzaria. Eu falei, pô vou colocar alguém no meu lugar e vou sair para não dar nenhuma besteira né cara. Aí peguei e coloquei um cara no meu lugar [na pizzaria] e sai.”

Antes de ser motoboy, com apenas 17 anos, Marcos trabalhava como boleiro em jogos de tênis na Astel (localizada no Itacorubi). Neste trabalho, o jovem ganhava R\$ 200,00 por mês. Esse dinheiro ele usava para comprar boné, camiseta e outras coisas. Na declaração a seguir ele aponta a habilidade com motocicletas em casa, sugerindo o capital cultural disponível na família: ele aprende com a motocicleta do pai, a diposicionalidade está no ambiente doméstico. Ele fala que aprendeu a andar de motocicleta relativamente velho em comparação com outras pessoas. “Eu comecei a andar de moto foi com a CG do meu pai, mas meu pai nunca deixou eu dirigir. O meu irmão que, quando tirou a carteira, que começou a me botar nestes loteamentos aí para andar.”

Marcos morava no Itacorubi quando trabalhava de motoboy. Seu pai, trabalha na FIESC, de lavador de carros. Sua mãe trabalha em um xerox dentro da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Sua mãe tem o ensino médio completo, já o pai não chegou a terminar o ensino fundamental.

Ponto a se destacar entre as duas fontes entrevistadas, é quanto as diferenças dentro da profissão. Existem motoboys que fazem entregas durante o dia, principalmente de documentos, valores financeiros e produtos em geral. Já no período da noite, a profissão se destaca na

entrega de alimentos, principalmente lanches. Marcos trabalhava para uma pizzaria e uma lanchonete que vendia cachorro quente no período noturno, enquanto Paulo trabalhava de dia, no primeiro tipo de entrega citado.

As diferenças de rotina entre eles são grandes. Para Paulo são dois tipos diferentes de profissionais, “(...) o que acha que é e tem aquele que é.” Como exemplo para o seu raciocínio, explica que tem funcionários que trabalham apenas de motoboys, exercendo a função em horário comercial, das 8h até às 18h, de segunda a sexta-feira. Ele destaca na fala a seguir a responsabilidade depositada no motoboy e a necessidade de um pacto de confiança entre a empresa que faz entregas e os motoboys contratados: “Eu já faço mais a parte burocrática, administrativa, inclusive financeira também, de várias empresas. Eu tenho motoboy, todos eles são de confiança, aparentemente, nunca me causaram nenhum problema diverso. Esses caras hoje trabalham com valores altos. Carregando [dinheiro]em espécie. Contratos. Se a gente for falar de Eletrosul, FIESC, que fecham contratos lá, alguma coisa desse tipo, nós estamos falando de milhões.” Para ele, são profissionais que não se dividem entre outros trabalhos, sustentam a família apenas com a renda das entregas, média de R\$ 2.000,00, como será mostrado a seguir. Mesmo assim, ele cita que dentro da sua empresa existem profissionais que exercem a dupla jornada. Segundo ele, é uma opção dessas pessoas. “Então o cara não tem o que ele espera financeiramente ele vai uma próxima jornada. Eu tenho aqui [horário de entrega da sua empresa] de segunda a sexta, das 8h às 18h.”

Quebrando um pouco a imagem de motoboys que circulam apenas em uma região, os funcionários da Motoboy Turbo percorrem todo o Estado. Paulo narra que sua empresa, por exemplo, faz a entrega produtos de alto valor. “Trabalho com material biológico, está tudo para entregar (caixas a sua volta), por exemplo, se isso aqui me quebra uma caixa dessa, se ele perde uma caixa dessa eu estou falando de nota de R\$ 9 mil, R\$ 15 mil [valores de mercadorias e que constam nas notas fiscais que os acompanham]. Então assim, são coisas que são altamente de total responsabilidade. Isso é um material, por exemplo, que vem de laboratórios para a gente, via área, eu pego aqui e despacho na nossa região, inclusive no Estado. Isso aí vai em viagem, eu tenho para Imbituba, para Governador Celso Ramos e por aí vai. O cliente lá, ele entrou com um processo no SUS e ganhou esse medicamento do laboratório. O responsável que me contrata me despacha esse material para cá e eu faço as entregas.” Ele complementa citando a importância do medicamento a ser entregue e da consequente responsabilidade da

empresa e de seus entregadores. “São para pessoas que realmente precisam, um material precíval. Isso aí tem uma durabilidade de 24 horas, as vezes 48 horas, no máximo. Tem que ter um cuidado imenso.”

Voltando para Marcos, um dado importante para entender os motivos que o levaram a entrar para a profissão está nos rendimentos conseguidos com as entregas. Ele explica que recebia um valor fixo de R\$ 80,00 por noite trabalhada mais a taxa de entrega, que variava conforme o bairro de destino. Ele explica: “(...) a pizzaria era no Córrego (Grande). A taxa de entrega era R\$ 2,00. Trindade era R\$ 2,00. Itacorubi era R\$ 2,00. Daí no final de noite eles tem tudo anotado lá, aí no final da noite a gente ganhava, eles faziam o levantamento ali e dividiam. Só que daí, tipo, a Lagoa era R\$ 6,00, Joaquina era R\$ 7,00. E assim vai variando. Rio Tavares R\$ 8,00. E assim vai. Quanto mais longe maior era a taxa.”

Durante a semana, no cachorro quente, o trabalho nesta sistemática lhe proporcionava uma renda média de R\$ 180 por noite, tirando os gastos com seu veículo. Nos finais de semana, já trabalhando na pizzaria, quando existe maior demanda, o rendimento era bem maior: “Final de semana o cara ganha, tipo, trabalhando sexta, sábado e domingo, o cara ganha 500 pila.” Um dos motivos que explica o uso da motocicleta, além de agilidade, é o baixo custo de manutenção e de combustível. Marcos gastava em média R\$ 20,00 de gasolina, ainda sobrando combustível no tanque. Ou seja, somando um dia de trabalho normal, durante a semana, cerca de 20% do gasto era com combustível e mais de 80% do valor arrecadado significava ganho para o motoboy.

Já no mundo dos motoboys que trabalham de dia, a forma de pagamento não é muito diferente. Trabalham sobre o regime jurídico do MEI (Microempreendedor Individual), quando a pessoa precisa criar um CNPJ (fenômeno nomeado como pejetização pelos autores da sociologia do trabalho): têm horários, funções a cumprir e recebem ordens, porém emitem notas fiscais e não têm a proteção do trabalho: nem férias, nem 13º salário ou contribuição para a Previdência Social. Segundo o entrevistado, os funcionários da Motoboy Turbo, alcançam um salário médio de R\$ 2.000,00 por mês; isso já descontando os custos de manutenção e combustível. Em casos excepcionais, o sócio da empresa cita profissional seu que ultrapassa R\$ 5.000,00 de rendimento mensal (não tivemos oportunidade de checar este dado, portanto temos apenas a informação do entrevistado). Já tendo noção dos custos que a motocicleta tem em um mês, principalmente pela experiência na área, Paulo faz os cálculos. “A gente joga o mínimo numa moto poder fazer, na quilometragem que ela faz o óleo e soma aquilo por mês. Média R\$

500,00 a R\$ 600,00 para o cara ter um salário de R\$ 3.000,00 a R\$ 4.000,00. E vai sobrar um limpo para ele em torno de R\$ 2,5 mil, R\$ 3 mil.”

Claro que o mais importante na categoria, principalmente por não ser um emprego no formato da CLT (Consolidação das Leis Trabalhistas), ou seja, com carteira assinada, diz respeito a produtividade. Tanto no emprego noturno como no matutino e vespertino, o profissional só ganha por aquilo que entrega. Paulo diz que quem faz o salário do motoboy é o próprio. No caso da sua empresa a remuneração é de 50% para ele e 50% para o motoboy que faz a entrega. “Hoje nós trabalhamos com meio a meio essa percentagem entre eu e ele. As custas dele, no caso da ferramenta, que seria a moto, é dele. A sua manutenção, combustível, tudo dele.” O valor da entrega é baseado em uma tabela (foto abaixo) que divide os bairros da Grande Florianópolis por faixa de preço. “A região é toda tabelada. Grande Florianópolis em si, todos os bairros dela tem os seus valores. E ela é somatória. Cada deslocamento que ele faz, cada ponto que ele realiza ele está ganhando. Ele ganha por tempo de espera, ele ganha por peso carregado. Ela ganha por tudo, não perde nada, não perde nada.” Paulo explica como a tabela funciona. “Se eu tenho uma coleta para fazer aqui no Centro, por exemplo, eu vou cobrar isso para ir até o cliente. Ai se eu tiver que entregar isso na Palhoça, por exemplo no Centro da Palhoça, eu somo esse mais esse. E aí o valor total do deslocamento dele.”

Figura 2 - Tabela de preços da Motoboy Turbo

TABELA DE PREÇOS													
FLORIANÓPOLIS				SÃO JOSÉ				PALHOÇA				BIGUAÇU	
BAIRRO	VALOR	BAIRRO	VALOR	BAIRRO	VALOR	BAIRRO	VALOR	BAIRRO	VALOR	BAIRRO	VALOR	BAIRRO	VALOR
ARRAÚ	9,00	JOSÉ MENDES	9,00	ÁREA INDUSTRIAL	17,00	ALTO ARRUI	27,00	ANTÔNIO CARLOS	33,00	BRUNOZI FUNDES	33,00	CENTRO	26,00
AGRONÓMICA	9,00	JURETE	20,00	ARRAÚ	16,00	ÁREA INDUSTRIAL	16,00	ANTÔNIO CARLOS	33,00	BRUNOZI FUNDES	33,00	CENTRO	26,00
ARRAÚ	31,00	JURETE INTERNA	20,00	BARREIROS I	14,00	ARRUI	27,00	CENTRO	26,00	JORNAL PANGA	24,00	CENTRO	26,00
BAIRRO DA PALHA	9,00	LAZAR	22,00	BARREIROS II	16,00	ARRUI FORMOSA	29,00	JORNAL PANGA	24,00	MOURO DA BRUA	23,00	POSTO HIGDONIA	33,00
BARRA DA LAGOA	26,00	MOYMARQUE	30,00	BELA VISTA	16,00	BARRA DO ARRUI	26,00	MOURO DA BRUA	23,00	POSTO HIGDONIA	33,00	PRADO	26,00
BOM ARRUI	9,00	MUNTE VERDE	15,00	BOM VIVER	18,50	BELA VISTA	22,00	POSTO HIGDONIA	33,00	PRADO	26,00	SÃO MIGUEL	33,00
CACHUEM JERUS	33,00	OS DAS FERRAS	28,00	E DAS MANHÃS	10,00	BRILHANTO	32,00	SÃO MIGUEL	33,00	SÃO MIGUEL	33,00	SALGUEIRO	60,00
CADUEPE	17,00	MOURA DA CRUZ	9,00	CAMPINAS	13,00	CAMINHO NOVO	22,00	SÃO MIGUEL	33,00	SALGUEIRO	60,00	SOMOCABA	60,00
CANHERA S. DO SUL	24,00	PANTANAL	11,00	CENTRO	16,00	CENTRO	26,00	SOMOCABA	60,00	SOMOCABA	60,00	TREZ RACHOS	42,00
CASPECHE	24,00	PANTANAL DO SUL	34,00	COL. SANTA	34,00	ENFERMADA DO BRITO	40,00	TREZ RACHOS	42,00	VENHIAL	29,00	VENHIAL	29,00
CANASVEIRAS	33,00	POQUE SÃO JORGE	11,00	FAZENDA DO MAX	16,00	FURADINHO	36,00	VENHIAL	29,00				
CANTO DA LAGOA	22,00	PONTE DAS CANAS	34,00	FLORESTA	14,00	GUARANI COBERTA	33,00						
CAPICERAS	11,00	PRAMA BRAVA	31,00	FLORESTA	14,00	JARDIM ELORADO	30,00						
CARANGUÁ	18,00	PRAMA DA SOLIDÃO	38,00	FLORESTA	14,00	JARDIM EUCALIPTO	25,00						
CARVIERA	9,00	PRAMA MOLE	24,00	FLORESTA	14,00	JARDIM EUCALIPTO	25,00						
CENTRO	9,00	PRAMA	8,00	FLORESTA	14,00	FRANCISCO	28,00						
COLUMBINA	11,00	PRAMA	8,00	IPRANGA	15,00	PIÑEIRA	30,00						
CORREIO GRANDE	34,00	RATONES	26,00	JÓ. JANANA	29,00	PRAMA DO SONHO	36,00						
COSTA DE DENTRO	12,00	REBRÊÇ DO LIMA	42,00	JO. JANANA	29,00	POQUE REAL-SILVIA	34,00						
COSTEIRA	22,00	RIO TAVARES I	17,00	LABIAS	21,00	POQUE RES. MADRI	22,00						
DANIELA	28,00	RIO TAVARES II	20,00	PICADAS DO SUL	17,00	POQUE RES. PASAGI	27,00						
ESTREITO	9,00	RIO VERMELHO	17,00	PONTE DE BARRO	19,00	PRAMA VITE	20,00						
INGLEZES	11,00	SACI DOS LIMÕES	19,00	POTECAS	18,00	PEDRA BRANCA	25,00						
ITACIQUÁ	9,00	SACO GRANDE	15,00	PRAMA COMPRIDA	14,00	PONTE DE SERRAS	19,00						
JARDIM ANHETA	11,00	SABERADA	29,00	PROÇABA	13,00	POSTO FISCAL	28,00						
JARDIM ATLÂNTICO	11,00	SANTA MÔNICA	18,00	REAL PARQUE	18,00	PRAMA DE FERRA	29,00						
JÓIA PAULO	22,00	SANTINHO	38,00	RODADO	10,00	PRAMA DO TOMBE	23,00						
JOAQUINA	22,00	SANTO ANT. LISBOA	22,00	SANTA FERZA	24,00	RIC GRANDE	42,00						
		TAPERIA	35,00	SÃO PEDRO ALC.	42,00	SANTO ANTONIO	42,00						
		TRINDADE	10,00	SERRANA	18,00	SÃO SEBASTIÃO	29,00						
		VARGEM MEQUENA	23,00	SERTÃO MARIUM	26,00								
		VARGEM GRANDE	27,00										

OBS: 1 - AS CORRIDAS EFETIVADAS, SERÃO COBRADAS DE ACORDO COM O SISTEMA DE SOMATÓRIA BAIRRO X BAIRRO.
 2 - NO CASO DE TROCA DE BARRIOS VIZINHOS COM VALOR ACIMA DE R\$ 20,00, SERÁ COBRADO O PREÇO DO BAIRRO MAIS DISTANTE - R\$ 10,00 O OUTRO BAIRRO.
 3 - O RETORNO NO CENTRO NÃO É COBRADO; NOS DEMAIS BARRIOS, METADO DO VALOR DO MESMO BAIRRO NA TABELA.
 4 - PREÇO PROMOCIONAL - SERVIÇOS DE BICICLETA E - CENTRO VALOR POR PONTO PERCORRIDO R\$ 5,00 ATÉ 6 KG E R\$ 3,50 O RETORNO, CASO HAJA.
 5 - VÁRIOS PONTOS NO MESMO BAIRRO: O 1º PONTO É CONFORME O VALOR DA TABELA E OS DEMAIS R\$ 6,00 POR PONTO (CENTRO DO MESMO BAIRRO).
 6 - TRANSPORTES DE VALORES: DEVE SER COMUNICADO À EMPRESA COM ANTECEDÊNCIA DE 120 HS NO BARRIO, SENDO QUE SERÁ COBRADA TAXA DE 100% DO TOTAL.
 ULTRAPASSAR 3 SALÁRIOS MÍNIMOS, INCLUSIVE ESTO, APENAS SOBRE OS PONTOS PERCORRIDOS COM O VALOR TRANSPORTADO.
 7 - EM CASO DE ESPERA SERÁ COBRADO 150% DO TOLERÂNCIA E PARTIR DAÍ SERÁ COBRADO R\$ 4,00 A CADA 15MIN. ADICIONAIS.
 8 - ADICIONAL DE PESO: DE 15 a 20kg - R\$ 12,00 - DE 20kg A 25kg R\$ 17,50

Já para Marcos, na sua labuta noturna, a sorte era um fator que interferia diretamente nos rendimentos. Conseguir mais entregas em bairros afastados, que pagam taxas mais altas, era um fator favorável para o entregador. “Quanto mais longe, maior é a taxa. Porque, tipo, as vezes tu fazendo uma taxa de tipo Lagoa, que era R\$ 6,00, tu tinha que fazer não sei quantos bairros de 2 pila para fazer aquilo dali.” Ele complementa citando outro detalhe, a quantidade de pedidos dentro da caixa de transportes (ou baú) da sua motocicleta: “Às vezes tu pegava uma rota ruim. Tipo saía para a Lagoa com uma entrega. Mas as vezes tu saía com cinco, seis entregas para lá.” Neste caso, o valor de uma entrega para a região da Lagoa da Conceição (R\$ 6,00) seria multiplicado por 5, resultando em R\$ 30,00 arrecadados em uma única viagem. “Eu já cheguei a fazer, em uma noite, dez Lagoas.”

Hoje com a rotina mais “tranquila”, Paulo coordena sua equipe de dentro do escritório, definindo rotas, atendendo clientes pelo telefone e cuidando do administrativo da empresa, com suas funções e desafios, o que também ajuda a desmistificar a ideia de que o meio dos motoboys é pouco organizado. Embora haja pejotização, ele reforça como a relação informal com seus trabalhadores reproduz rotina de qualquer outra empresa com vínculos formais com seus funcionários: “Hoje aqui eu tenho uma ordem de pagamento, como qualquer empresa, tem um dia certo para pagar. Tenho a solicitação de vale para ser feita no dia correto, com antecedência. Todos os trâmites normais de uma empresa. Uma organização financeira interna, administrativa, com operacional, financeiro a parte do comercial também. Esse atendimento ao meu cliente se tornou um negócio muito sério e a gente leva esse negócio muito a sério.” Já para Marcos, na época como motoboy, sua rotina era bem diferente. Ele acumulava três empregos, sendo que um deles comprometia seus finais de semana, em uma rotina quase caótica, somando cerca de 15 horas de trabalho diário.

Dentro da pizzeria, o movimento era intenso, sem permitir pausas para descanso. As pizzas saíam em um ritmo frenético, não parando. Um detalhe curioso é que a comida preferida de Marcos é... pizza. Mesmo tendo que comer constantemente esse tipo de alimento no local onde trabalhava, ele não deixou de gostar da comida tipicamente italiana. Na Motoboy Turbo a rotina não difere muito da narrada por Marcos. No pouco tempo em que fiquei no local para colher a entrevista com Paulo, foi visível a loucura que é a rotina de um motoboy. Dois exemplos mostram bem essa situação. No primeiro a entrevista com Paulo teve que ser interrompida por cerca de uma hora porque ele teve que orientar um entregador que teria que sair de Florianópolis ir até Itajaí, depois ir

até Tubarão e retornar para Florianópolis, tudo no mesmo dia. O motoboy responsável por essa corrida, Ricardo, me explicou enquanto almoçava antes de começar sua viagem que prefere fazer deslocamentos longos, evitando assim o trânsito caótico de Florianópolis e todos os seus riscos. Há uma seleção de profissionais mais habilidosos e de confiança para fazer estas viagens mais longas. Não tivemos oportunidade de aprofundar o tema; o que eles nomearam como atendimento ‘VIP’, fenômeno a ser explorado em outra pesquisa.

Ainda durante a espera para voltar a entrevistar Paulo, diversos motoboys passavam pela empresa, chegando de uma entrega, e poucos minutos depois saindo para um novo destino. Uma motogirl que estava na cozinha da empresa começou a comer, mas teve que interromper sua refeição em função de um chamado de entrega urgente para São José. Sem pestanejar, ela largou o almoço e partiu para a corrida.

Com tanto trabalho, principalmente para quem acumula mais de um emprego, ter momentos de descanso se torna tarefa difícil. Marcos tinha pouco desses momentos, gerando, inclusive, reclamações da sua companheira por nunca ter tempo para fazer nada. Ele relembra da época onde tinha mais contato com os amigos, quando assistia jogos de futebol na TV em uma lanchonete ou os programas de final de semana; sempre condicionados a liberação no trabalho. Até mesmo aniversários de pai e mãe ele perdeu em função do dever profissional. “(...) um aniversário de família, ou até uma festa, uma balada: Tem que ver se eu consigo uma folga, mas vai ser difícil.” Perguntado se tinha o hábito de ler, ele responde com toda a sinceridade: “Não. É difícil. O cara que é motoboy pensa muito no dinheiro só. Esquece do resto.”

4.2 ACIDENTES COMO AVENTURA: A BANALIZAÇÃO DOS RISCOS

Parte da vivência daqueles que pilotam as motocicletas, as quedas são constantes. Paulo declara que foram poucas durante seu período de trabalho, sem nunca quebrar nada. Lembra de um acidente ocorrido há sete anos nas esquinas da Av. Gama D'Eça com a Av. Rio Branco, no Centro de Florianópolis. Ele conta como um relato heroico, erro do outro motorista: “O cara descendo da Rio Branco, sentido Praça do Bombeiro, a sinaleira da Gama D'Eça ali aberta para a gente só pegar a Rio Branco, duas pistas, e eu subindo no sentido Angeloni e ele descendo. Ele pegou e me virou sentido Beira Mar, que ele só podia ir reto ou a direita, ele dobrou e foi para a esquerda. Eu bati acelerando, sem ver, sem ver nada. Eu devia estar a uns 70, 80 km/h, mais ou

menos. Eu dei um capote, que a turma diz até hoje que eu cai que nem um pacote no chão. Não fui nem para um lado, nem para o outro, nem para a frente, nem para trás. Tenta respirar, mexe braço, mexe perna, estou bem. O capacete estava me apertando, peguei e tirei, empurrei para o lado a turma já: rachou a cabeça, rachou a cabeça. Tinha que ficar deitado. Daí também não precisei de hospital nada, enfim. A moto quase foi perca total. Tem o dano material dessa história, tem o psicológico porque você está trabalhando, está com o material do cliente para realizar. Tu tens que se preocupar com isso ainda.” Para Marcos não era diferente. Ele faz as contas e diz que já andou de ambulância oito vezes destacando o quanto isto não lhe afetou – tentando minimizar os riscos. No maior tombo, quebrou a clavícula. “Uma vez eu caí bonito de andar de ambulância e chegar todo torto com a sirene berrando. Quebrei a clavícula, e eles achavam que tinha mais alguma coisa né, porque eu não conseguia mexer, óbvio, estava com a clavícula quebrada, não conseguia mexer, né. Aí falaram: não está meio inchada coisa assim. Isso no natal, dia 24 e 25. Peguei, jantei e fui dar uma banda com a rapaziada.”

Esse acidente causou-lhe dois meses de afastamento no seu trabalho na FIESC. O garoto critica a demora no atendimento - mais de uma hora no caso do acidente com a clavícula - e diz que preferia ter a perna ou o braço quebrado, por doer menos. “Já quebrei braço tudo. Prefiro dez vezes quebrar um braço. O braço que tu quebrou, o braço vai ali e engessa. Deu, parou a dor. Vai ali toma o remédio e já era.”

Seguindo nesta temática, os entrevistados falaram sobre sua relação com o lado mais perverso de andar de motocicleta: o risco de acidentes e as mortes no trânsito sobre duas rodas. Paulo narrou alguns acidentes durante sua entrevista, dois chamam mais a atenção. O primeiro não levou a morte, mas trouxe um cenário trágico para os envolvidos. “Eu presenciei acidente ali no Morro da Lagoa, pouco antes da FIESC, no Sarapicuí [escola]. O cara era meu parceiro aqui. (...) Quando chegou o bombeiro, ele dizia: minha perna, não sentia minha perna. Ele estava com três calças, era tão frio naquele dia. O bombeiro passando a tesoura, quando ele abriu, eu fui dar uma de metido, eu olhei por cima... tudo aberto. Tudo aberto, mas não tinha um rasgo, não tinha uma gota de sangue no chão. Aquele dia eu saí chorando da moto. Eu voltei para casa. Aquele dia eu decidi não trabalhar. Hoje esse cara tem dez centímetros a menos de perna, ele é instrutor de surfê na Joaquina. Ele trabalhava aqui [na Motoboy Turbo].”

O outro caso resultou em morte e aconteceu em um sábado, quando Paulo estava voltando de uma viagem. “Eu voltava de Rio do Sul, inclusive, de carro. Eu fui com um parceiro, isso num sábado. O

motoboy eu vi ele no meu retrovisor, ele sempre assim (cortando), e tem as tartarugas ali. E tal e tal. Eu peguei e puxei para o lado o máximo que eu pude na guia e deixei ele passar por mim e eu vi ele aqui na minha frente toda hora, dando uma pescoçoadinha. (...) Chego a me arrepiar cara, ele bateu de frente em uma outra Pajero. Como se não bastasse, a moto dele virou um papel, virou um papel, capa de chuva se espalhando, eu achava que a perna do cara estava lá no canto, era a capa de chuva do cara e ele voando. Ele caiu na minha frente, no meu carro. (...) O meu parceiro estava no outro carro atrás, ele só falava para mim: não sai, não sai, não vai lá ver não. E eu fui ver. Fui ver, o cara de capacete, todo torto, moído no asfalto, os olhos dele desse tamanho assim [grande]. Aquilo para mim. Aí chegou o parceiro desse atrás de moto: meu, nós saímos do trabalho agora! Estavam em Santo Amaro, vindo para casa: saindo do trabalho agora. Mas o cara veio que nem um louco. Imprudência total, total. Se já tem aquela coisa ali (tachão), é óbvio: eu fiz, você já deve ter feito. Mas com segurança! Você parar colado num carro, se você dá um metro, um metro e meio, você já tem uma visão. Agora o cara aqui, tentando fazer isso aqui, colado, a centímetros... Não vai ter nunca situação segura para fazer uma ultrapassagem daquela. (...) Ele não era motoboy, ele era um cara que só se deslocava com a moto.”

Marcos também narra um acontecimento que resultou em morte, dessa vez no Córrego Grande, perto do local onde trabalhava. “Fico até arrepiado porque eu vi o cara da os últimos suspiros. O coração inchadão, o corpo todo inchado, perna, braço quebrado. Aí o cara vai trabalhar como? Eu cheguei a pedi folga. Aí eu não fui. Isso foi num sábado e no domingo eu não fui. Um cara com um HB20, bêbado. (...) O motoboy veio e bateu na porta. E ele estava chutadão, o cara do HB20. Então quando ele deu a bomba, bateu na moto, porque tem a carcaça da porta e, ou na frente tem onde vai a lata, vai a pintura. Aquilo ali agarrou no próprio motoboy, nas pernas e na moto, entortou a moto toda. Sanguieira no chão. Foi um dia ruim naquele dia. Passei na hora e olhei e... não vou parar. Quando eu voltei para a pizzaria o cara falou: era um conhecido, não sei o que. Pegamos e a gente voltou. Quando voltou ainda o pessoal falou: o cara está bêbado e tudo. Matou o cara, o cara com dois filhinhos.”

4.3 ESTRATÉGIAS, METAS E RISCOS “PRÓPRIOS”

Uma das estratégias para manter o baixo custo das viagens, decorre do uso de motocicletas de baixa cilindrada (geralmente o modelo CG 125 ou 150, da Honda). Como relatado por Marcos, o gasto

médio gira em torno de R\$ 15 reais por óleo, trocado a cada final de semana, mais R\$ 20,00 de gasolina por dia. A conta fica muito positiva para aqueles que fazem muitas entregas. Na Motoboy Turbo existe uma espécie de financiamento para aqueles que precisam fazer manutenção, ou encher o tanque do veículo, mas estão sem recursos para isso. Paulo adianta esse valor, por meio de convênios com postos e oficinas da região, e no final do mês, no momento do pagamento, desconta essa quantia do funcionário. “Eu tenho convênios, o que acontece: o cara não tem todo dia aquele dinheiro para repor o combustível, ele pega aqui e vai num posto de gasolina lá abastece a moto dele. No final do mês eu desconto. Ah, preciso trocar um pneu! Ele vai lá na oficina, pega a requisição aqui, vai lá troca o pneu, no final do mês vem o desconto.”

Ao entrevistar um patrão, que já foi motoboy, é possível ver como a pressão para que as entregas sejam feitas sempre de maneira veloz se constituem. Não importa o clima: chuva ou tempo bom, o sistema de pagamento em que o profissional ganha pelo que produz, neste caso entrega, tornam a alta velocidade o comum. Como declara Marcos, quando trabalhava na pizzaria, sua meta era de 15 entregas por noite. Atingindo esse objetivo, a comissão fixa de R\$ 80,00 subia para R\$ 90,00. Assim todos os motoboys se esforçavam para atingi-la. Alguns, quando a conquistavam, paravam de trabalhar. O entrevistado já chegou a fazer 30 entregas em uma noite. A consequência dessa prática é resumida por ele em poucas palavras: “Toca-lhe o pau a noite toda.” Paulo, já com a visão de sócio da Motoboy Turbo, dando o contexto para a pressão cobrada dos motoboys explica, que, muitas vezes, cobra porque é cobrado pelo cliente. “Cobro a partir do momento que sou cobrado. Porque se meu cliente me liga aqui hoje a gente vai atender. Cliente X: preciso que ele venha aqui na minha base, na minha empresa aqui no Centro e vá até Palhoça. A gente costuma perguntar: qual é a sua urgência? - Preciso que seja no período da manhã até o meio-dia. Eu tenho uma hora para esse documento chegar lá. E a gente calcula mais ou menos o que eu vou estar disponibilizando. Eu tenho que ter em mente o tempo desde que ela me desligou o telefone, eu acionar um motoboy, antes de desligar o telefone eu já tenho que pensar nisso tudo para ela. Eu tenho um motoboy disponível para estar retirando com você em vinte minutos e mais vinte para entregar. Se eu já tiver ele aqui parado na base, melhor ainda, porque aí o cara já sai daqui com a missão dada e acertada. Porém ocorre dessa espera ser muito maior, por causa da demanda. Então eu não vou ter aquele motoboy ali express não. O nome Motoboy Turbo é simbólico, na verdade. A gente quer que seja, pretendia que fosse, mas não dá para ser. Eu até hoje, andar neste meio,

não tem como. O cara tem que estar mais se cuidando do que pilotando. Ter prazos que precisam ser atendidos. O cara está vindo para cá para fazer isso agora, ele vai parar em Itajaí ainda, depois ele toca para Blumenau e Tubarão. A gente sabe da urgência. Não vou dizer para o cara: **Ricardo, tu voa!** Que é o que todo mundo fala. Você voa, por favor. Não vou.”

Na Motoboy Turbo não existe a definição de metas. Mas ter um objetivo pessoal é importante para o motoboy conseguir ganhar mais, explica Paulo. Inclusive, ele tinha essa prática, que sempre alcançava. “Meta é importante. Como ele não tem um salário fixo, o que que é interessante? Quanto eu quero ganhar? De quanto eu preciso? Mas tu tens que ter na tua conta hoje, como qualquer pessoa normal faz seu orçamento familiar, tantos por cento é para isso, tantos por cento eu previno, eu separo. O cara hoje para trabalhar com metas é mais importante, porque é um troço diário, ele não sabe o dia de amanhã, óbvio que se ele fizer além dessa meta ele trabalha com mais conforto, ele ganha uma zona de conforto no dia seguinte. Isso não impede ele de cumprir a mesma meta ou mais de novo. Eu tinha isso, eu tinha isso comigo. Cheguei a um período que a gente tem um fechamento nosso aqui do dia 26 ao dia 25 de cada mês. Eu chegava no dia 20 eu já cumpri a minha meta no mês, eu começava a lançar a minha produção do mês seguinte.” Mesmo sem impor metas, ele explica que a demanda existe, mas o quanto cada um ganha, “(...) vai depender justamente da competência deles, única e exclusiva.”

O cenário de pressa constante obriga os motoboys a transitarem por onde é possível. O uso do corredor é quase uma obrigação, uma forma de ser mais veloz. Marcos acha que não tem outro caminho, este espaço já é praticamente das motocicletas. “É o lugar onde o cara mais fica. Então ninguém ia querer moto. Que a moto foi feita só para andar no corredor. Eu achei que tu não podia andar no corredor com a fila andando. Mas, eu acho que é assim, com a fila andando tu não pode, mas com a fila parada, no trânsito trancado, o corredor é motoboy.” Mais experiente na profissão, Paulo vai da mesma opinião, mesmo correndo riscos. “(...) na realidade não tem como não andar. Você corre um risco hoje por estar andando.” Sobre o medo de ser multado andando neste espaço, mesmo com as falhas na lei que pune quem anda nele (como apresentado no capítulo 2), Paulo contextualiza a questão, citando seus conhecimentos das leis federais, estaduais e municipais. “(...) permitido não é. Porque eles dizem que a distância mínima não é compatível a um metro e meio, se não me engano, de cada lado. Então a gente tem uma via de seis metros, um carro de dois e meio cada um de

largura. Um ônibus. Então o cara automaticamente está cometendo uma infração. Hoje a Rodoviária (Polícia) não precisa nem te parar para fazer mais esse negócio.” Ele vai além e compara o tratamento de policiais federais na Via Expressa com as autoridades de trânsito dentro das vias municipais de Florianópolis e cidades vizinhas. “Dentro da cidade isso não acontece. Ninguém vai te autuar por andar no corredor dentro da cidade de Florianópolis, ou Grande Florianópolis. Porém, em rodovia aí é por sorte e risco. É certo? Não é. É errado? Também não é. Então a gente fica naquela contradição. Está vendo a viatura da polícia lá na frente, todo mundo começa a encostar para andar atrás do carro. O cara não vai ganhar nada com isso. Ele vai perder tempo, porque ele vai ver um bocado passando, achando, ou pensando, que o cara vai anotar a placar dele.”

Ainda relacionado com esse assunto, quando perguntado se seus motoboys utilizam equipamentos de segurança, Paulo responde que depende de cada profissional. Por serem MEIs, a responsabilidade, e a consequente multa, ou o risco de acidentes pelo não uso, é totalmente deles. Ele explica que a lei municipal não cobra o uso. “Então o fato de não cobrar faz com que eles não utilizem. Vira também, assim, uma certa imprudência por todas as partes. Eu confesso que o motoboy também tem grande participação nisso. Porque é um bem para eles. Ele está se tornando visível e protegido ao mesmo tempo. Se ele não utiliza desse artifício, é porque ele é um bobo. Ele poderia estar se prevenindo de muito mais acidentes, ocasiões, vamos supor, porque ao mesmo tempo que o motorista não vê ele, ele também pode não ver o motorista, enfim. Isso aí acontece.” O mais curioso, algo ressaltado por ele, são as discrepâncias de cada legislação. Dependendo da jurisdição de determinada estrada, se aplica a lei estadual, federal ou municipal. Aí os critérios de fiscalização mudam. Se a municipal não multa, “(...) a estadual cobra, não digo nem a título a federal, mas a estadual nossa aqui é terrível. Se ele parar em um posto fiscal e um cara está fazendo uma blitz, por exemplo, ele pode exigir todos..., mesmo ele estando dentro do município de Florianópolis. Quando ele pega uma SC, uma rodovia estadual, ele está sujeito a uma penalidade.” O que se percebe é não existir um critério claro de fiscalização. Nas rodovias federais, por exemplo, o tipo de fiscalização muda novamente. “Eles pegam no pé com uma caixa aberta. Se ela estiver num ângulo que ele não possa ser visto pilotando a moto – é impossível você não vai ver uma moto rodando sozinha. Só que a lei faz com que eles interpretem desse jeito. A caixa não pode estar aberta. Eu não posso estar carregando um volume que exceda com a tampa fechada. E aí eles autuam. Mas

também não te cobram a segurança na moto, não te cobram a roupa, o colete, essas coisas que precisam dentro do Estado [o que consta na legislação para rodovias estaduais].”, explica Paulo.

Independente do debate sobre ser certo ou errado transitar no corredor, uma problemática que essa pesquisa não pretende responder, o número de infrações na categoria é alto. Com visão do todo, Paulo não nega, sem citar os números. “(...) tem bastante, não dá para negar.”, mas ele defende a profissão, mostrando que cometer violações na lei de trânsito está diretamente associado com a pressa. “Porque eu estava com alguma entrega, eu estava com alguma missão para realizar e eu precisava ganhar tempo para mim poder pedir outra, ganhar mais. É o ciclo do dia do motoboy. Isso é um ciclo, o cara não tem como não fazer uma peraltagem ou outra. Furar um sinal, avançar um sinal, não parar em uma faixa de pedestre porque aquele cara já está na metade da faixa e ele vai lá para o cantinho porque ele sabe que daí ele não acerta o pedestre, mas ele não parou porque ele tem que parar. Se um guarda municipal ou uma polícia militar vê ele pode atuar. Porque todo mundo parou, então ali já está sendo avisado que alguém está passando. Eu teria que estar parando também. Já fiz isso, confesso.” A opinião de Marcos a respeito dessa problemática só corrobora o dito por Paulo. Ele relata que por trabalhar no período noturno, o risco de tomar multas é menor, já que o movimento nas estradas diminui. Fala ainda que se houvesse radar na Avenida Beira Mar, tomaria multa todo dia, em função da alta velocidade no qual trafegava sua motocicleta na via. Por fim, diz que já tomou multas por estacionar em local proibido, principalmente quando estava fazendo alguma entrega. Como em toda a categoria, a responsabilidade pelas multas era dele.

Esse assunto nos leva diretamente aos riscos atrelados a profissão, exposição direta do corpo do motoboy a danos físicos em caso de acidentes. Marcos reflete sobre o risco que corria, avaliando seus últimos dias na profissão, quando já estava cansado desse tipo de serviço. “No final eu já estava calejado, eu botava mais a mão na consciência. Estou querendo comprar uma casa para morar o resto da minha vida e vou querer me matar em cima de uma moto?” Nesta fase, ele passou a andar mais devagar, mas para ele não existe muita alternativa, ele avalia que o único caminho é andar rápido: “Motoboy é assim: se andar devagar não ganha dinheiro. O que eu ganhava andando rápido eu ganhava metade andado devagar. Andado rápido eu ganhava muito mais, só que eu me arriscava 100 vezes mais. **Motoboy que não anda rápido não ganha dinheiro.** Só se o motoboy for tranquilo, se contenta com aquilo ali, se mantém com aquele ali. Motoboy que é

mais, mais, mais, mais [refere-se a um profissional exemplar], geralmente motoboy tem que tocar o pau, se não, não vai.” Paulo é da mesma opinião sobre a necessidade de ser veloz. “Se eu não tiver urgência eu não ganho. Se meu nome hoje é Motoboy Turbo é por causa disso.”

Ao mesmo tempo experiente na área e tendo sua principal fonte de renda vindo da motocicleta, Paulo hoje tem uma visão negativa do veículo, considerado por ele uma arma. “(...) a moto hoje é uma faca de dois gumes, você está com uma arma na mão. Hoje você tem uma arma na mão, que é a moto.”, o que o faz tentar evitar andar sobre duas rodas, preferindo se deslocar até o trabalho de carro, mesmo com o trânsito diário. “Pouco eu venho de moto trabalhar porque agora não preciso, não necessito. Então eu venho de carro. Pego trânsito agora, todo.”

Perguntado sobre a forma de pilotar do Paulo no começo da profissão e o Paulo de hoje, dono de empresa e com experiência de mais de vinte anos trabalhando de motoboy ele fala de uma mudança total. “Eu vi uma diferenciação, por exemplo, eu no trânsito dirigindo carro, quando eu estava naquele gás na moto. Eu queria entrar com o carro no corredor. Hoje não, hoje não, graças ao bom Deus. Eu fiz uma terapia psicológica muito grande para poder saber. Hoje eu pego uma faixa de carro, eu vou nela até onde eu tenho que ir, eu não quero ganhar um carro, não quero ganhar dois carros. Eu vou lá, dou espaço para a motoca passar, respeito ele, até porque eu já queria que isso acontecesse, então nada mais justo do que eu fazer igual. Porém, medo, medo. O medo com segurança, vamos dizer assim, mais para me proteger das intempéries ali do que em si, da moto, mas da situação mesmo, ser prudente.”

Marcos também nota uma diferença na sua maneira de dirigir entre antes e depois de ter passado pela profissão. Se antes, durante as entregas, com sua CG, “(...) o cara anda a 130 e pouco, 140 km/h. Tu pega uma Beira-mar daquela ali da vida, do Koxixos até o CIC dez horas da noite em num domingo, não tem nada. Ali é 140 km/h. Motor parece que vai sair do quadro.”, hoje ele é bem mais consciente: “Às vezes tu vai me ver passar rapidinho. Antes eu tocava-lhe o pau, tipo cem, cento e pouco no meio do corredor. Hoje em dia não tenho coragem de fazer isso. Não sou um Valentino Rossi (piloto profissional) da vida, mas com o serviço, hoje em dia, tu podes botar na garupa um obeso o cara vai no trânsito durinho. O cara melhora o jeito de dirigir e tem mais atenção no trânsito. Pode ser que o cara saiu daqui, nesta porcária deste trânsito e... Daquela época lá, faz anos que não dou uma bomba (cair) de moto. E quando eu tinha tirado minha carteira eu batia a

moto para cacete, batia direto. Batia a moto toda hora. Toda vez eu quebrava a moto.”

Outra problemática da profissão, nem sempre levada em conta por outros motoristas se constitui no peso ao qual o profissional está exposto. No caso de Marcos ele cita o peso da mochila ou a caixa, chamada de bag, contendo seis pizzas, mais refrigerantes no lado de fora da caixa, que poderiam chegar a oito dependendo da forma de se colocar o produto. Manter o equilíbrio e conduzir o veículo exigia braço forte, tudo isso tendo que andar no corredor na hora do rush, junto com a pressão para entregar o produto dentro do horário. “Era foda. Foi um dos motivos que começou a calejar. Era direto, direto, direto. Tem hora que tu não aguentas mais.”

A chance de entrevistar um profissional e um patrão possibilita ver o que cada ator pensa sobre o outro. Mesmo sendo de atividades diferentes dentro da profissão, temos aqui um relato de como se constituem a cobrança por entregar rápido e de como os profissionais devem se comportar durante o atendimento a clientes, por exemplo. No caso de Marcos, no seu trabalho noturno, ele cita a existência de uma relação ambígua com seus ex-chefes. Ele acha um absurdo sair com tantas pizzas em uma única motocicleta, causando riscos de acidentes, ou como o risco de arrancar um retrovisor, por exemplo, algo que já aconteceu com ele. “É que dono da pizzaria, por um lado ele está certo e por outro ele está errado. Eu acho um absurdo tu sair com aquela quantidade toda de peso, porque tu não tens nem equilíbrio em cima de uma moto. Eu já cheguei a bater com a caixa em retrovisor de carro, já cheguei a parar e pedir desculpa, já cheguei a tocar direto para não me atrasar.”

Seus dois patrões eram pessoas tranquilas, mas com alguns poréns. “Eu peguei dois patrões, que era o Rafael e o Pulga, o Fernando. Eles eram de boa, eram tranquilos. O Pulga já pensava mais na empresa, o Rafael já pensava um pouco mais no motoboy. Aí ficava esse meio termo, mas como o Rafael, que era mais motoboy, ele também precisava. Geralmente o cara trata bem até o momento que mexe no bolso. Se mexer no bolso deles aí... Mas o resto é tranquilo.”

Para Paulo, como já mostrando em diversos pontos desse capítulo, a forma como o motoboy se comporta no trânsito, seja rápido ou devagar, vai afetar seu pagamento mensal, bem como usar ou não equipamentos de segurança, que podem resultar em multas e em danos materiais em caso de acidentes. Perguntado sobre como conciliar a questão de segurança com a pressa, ele responde, mostrando o quanto a cobrança pode agir de forma indireta: “eu dou essa autonomia a ele. -

Filhão, você tem esse tempo aqui, você consegue? Senão eu passo para outra mola, eu passo para outra.” De qualquer forma, Paulo diz que tenta conscientizar seus funcionários sobre os riscos diários, mas reforça que outras questões também influenciam no desempenho dos entregadores. Entre eles estão os problemas pessoais. “Hoje o motoboy para vim pedir emprego para mim aqui, por exemplo, ele está com a corda no pescoço. Ele deve pensão, ele está com a moto atrasada, ele praticamente não tem como se virar, se manter. Então o cara está com a cabeça a mil grau. Como ele vai prestar atenção ou focar no serviço, por isso que eu digo: hoje, mudou muito essa ideia do que é ser um motoboy e do que é tirar proveito por uma ocasião, por uma situação que surgiu para ele, ele tem uma moto, vou lá ser um motoboy na empresa do Paulo. Esse cara eu nem quero que venha aqui. Nem quero.”

Um tema mais atual na realidade da profissão, tratado de maneira breve no capítulo 2, trata da concorrência dos aplicativos de alimentos presentes em Florianópolis (*UberEats*, *iFood* e *Rappi*). Paulo não é afetado diretamente por eles, já que não trabalha no ramo de entrega de alimentos, mas ele cita a “prostituição” que existe no meio por causa da nova tecnologia, que recruta os profissionais menos compromissados do mercado. Além disso, para ele, esse sistema paga muito pouco. “O aplicativo hoje é uma prostituição por parte do empresário que tem a demanda do aplicativo. Paga muito pouco, só que para eles é conveniente. Para o motoboy é conveniente. Não tem compromisso. Naquele dia se ele não ativar que ele está disponível para correr, ele não corre. Bateu uma chuva, não vou. Diferente de um CLT que também daí sim o compromisso seria diário, ia bater ponto, ia fazer os horários dele normais é o cara que é esporádico, do esporádico do esporádico, que a gente chama. Que ele não tem o comprometimento com a causa.” Marcos pensa de maneira parecida quando é perguntado sobre esse sistema, que diz nunca ter trabalhado, principalmente pelo valor recebido por entrega. “Nunca trabalhei. No meu ponto de vista não era uma coisa garantida. Eu peguei a época velha, de tal hora a tal hora. Hoje em dia o cara se quiser trabalhar, trabalha. Tem gente que pega o lanche, não entrega e come o lanche. Lá não tinha isso. Se não der uma desculpa, é do teu bolso. Eu preferia trabalhar dessa forma porque eu indo já ganhava os 80 pila fixo. Então eu já tinha aquilo ali. Tem nego que fica a noite toda para ganhar o 80 pila fixo que eu ganho só indo.” O jovem analisa que esse sistema pode dar certo para um público específico, aquelas que desejam ganhar uma renda extra. “As pessoas que falam que dá dinheiro são pessoas que tem um emprego fixo normal. Porque daí se contenta com aquele pouquinho que vem: está

entrando, está tudo certo. Mas o cara que vivia do motoboy, que tinha uma meta daquilo ali... Eu podia trabalhar numa outra casa ganhando tanto, ia trabalhar muito mais, mas era 80 pila fixo mais a taxa. Lá eu vou ganhar estourando os 80 fixo talvez até menos. Porque a gente ganhava dia de semana, que é dia ruim, porque geralmente de quinta até domingo que bomba. Segunda, terça os caras ganhavam 30 pila, 40 pila na noite. Isso não paga nem a gasolina.”

4.4 SOLIDARIEDADE E PRESSA

Um ponto que chamou a atenção durante a definição desse tema e posterior pesquisa é pensar que existe uma certa solidariedade entre motociclistas. Essa dúvida surgiu de uma cena cotidiana: sempre que se observa um acidente com motocicleta, um grupo com vários pilotos está junto, geralmente auxiliando o acidentado. Perguntado sobre isso, Marcos diz que existe uma certa camaradagem na categoria, mas não com todos, existindo um meio-termo. “Mas a maioria sempre ajudava. Já cheguei a parar gente que o carro fechou e ele caiu. Fui fazer uma entrega no Centro há um tempo atrás. Minha moto molhava muito a vela, entrava pelo cabo e molhava o cachimbo. Não ligava de jeito nenhum. Vinha um motoboy levar as pizzas, entregava e outro me ajudava.” Já Paulo descreve o lado negativo dessa característica dos proprietários de motocicleta, onde o excesso de presteza pode trazer situações injustas. “A gente vê que até violência ocorre por conta de um amigo deles ali ou companheiro da classe cair e se machucar e eles espancaram a pessoa do carro. Bater e quebrar o carro inteiro. Porque juntou e aglomerou aquela galera toda. Perde-se até o foco do acidentado. O cara está lá deitado ainda e eles estão querendo matar a pessoa que causou aquilo, sem saber se foi ele ou outro que foram os culpados. Eles estão chegando, eles não viram. O excesso atrapalha. Porém aqui eu acho pouco ainda. Eu já parei para ajudar.”

Esse mesmo conflito que surge quando um motoboy busca ajudar o outro também existe entre motoristas de diferentes tipos de veículos. Nas cidades com trânsito cada vez mais congestionado, a briga por espaço entre motocicletas e carros é algo comum de se observar. Para Marcos essa questão vai além, chegando até os pedestres. “O cara quando é motoboy não pensa muito na questão da vez, pedestre, essas paradas. Pode ser que tenha algum motoboy, eu não. Eu não.... O cara vê uma senhora com uma criança, coisa, ou cara freia para ela passar ou o cara acelera para o cara não pegar ela. O corredor, se o cara ligou a seta, tu já davas aquele comezinho (acelerar) para passar na frente.

Porque tu tens que entregar rápido. Se tu não entregar tu não ganhas. Motoboy que não corre não ganha dinheiro.” Com os carros ele cita de discussões com motoristas e o ato de arrancar retrovisores. “Já cheguei a arrancar sem querer, já chutei, indignado, já chutei retrovisor. Mas eu era tranquilo, não chutava. Mas tem um monte de gente que chuta, maioria deles chuta.” Para ele o principal problema são motoristas que não dão a seta quando vão mudar de pista, um medo que persiste atualmente. “Eu tenho medo até hoje. Estou no corredor eu olho para a sinaleira o tempo todo. Eu fico pensando: se alguém entrar aqui eu estou fudido. Mas a maioria não liga a seta.”

Para Paulo o maior problema nessa relação conflituosa entre os diferentes veículos está na pressa, indiferente se for do carro ou de motocicletas. “(...) a gente vê que um carro ele vai sair de um espaço micro para podar um carro a frente só porque a fila avançou e ele não foi. Da nisso: por causa da agonia do cara que está por atrás de outro carro, ele faz uma ultrapassagem, que está vindo um motoboy que ele não viu, uma família em cima. Pronto: acabou a vida do coitado.” Ele relata já ter visto diversas discussões, inclusive funcionários da Motoboy Turbo, de sair na mão, tudo por causa de uma fechada. Ele fala sobre seu comportamento e suas estratégias para evitar acidentes quando está andando de motocicleta. “Hoje quando eu ando de moto, eu vou até falar para você, eu estou olhando para o volante do cara, porque eu ando muito mais devagar do que antes agora. Eu faço fila de moto no corredor atrás de mim. Porque eu tenho medo hoje. Eu tenho medo de andar de moto hoje, eu criei em mim assim. É óbvio, é um respeito também com a máquina, porque a gente sabe a arma que tem na mão, eu considero arma uma moto. Eu presto tanta atenção, eu ando meio, inclusive tenso, na moto para ver o que o cara vai fazer, porque naquela época eu já tinha o tino: o cara vai virar. O cara vai entrar, mas ele não deu seta, ou ele deu a seta errada. Quando ele está indo junto, ele vai dar a seta já virando. Hoje eu estou até antecipando essa ação do cara, porque o medo é tamanho. Eu estou com 40 anos de idade, então hoje a gente sabe que um acidente grave requer recuperação (...).”

As características do trânsito de Florianópolis são apontadas por Paulo como uma das motivações para tantos desentendimentos e acidentes por aqui. Segundo ele, se comparado com São Paulo, a situação aqui é bem pior. “Tenho funcionários aqui [oriundos] de São Paulo, por exemplo, que contam que o pior trânsito que eles conheceram na vida foi de Florianópolis, comparado com São Paulo. Porque hoje São Paulo o que que acontece: eles têm uma dinâmica vendo esse motoboy. Que ele vai passar por eles. Os espaços se tornaram maiores

para que eles fluíssem. Aqui não. Aqui a disputa, onde gera o xingamento, onde gera a briga, onde gera a confusão, inclusive a morte, por causa de uma simples passagem. E quem mais vai estar mais prejudicando nesta história toda, sem dúvida, é o motoboy, que ele é a parte mais frágil do negócio.”

Um ponto debatido no final do segundo capítulo é a problemática do número alto de acidentes com veículos de duas rodas, que segundo pesquisa do Hospital das Clínicas de São Paulo decorre, principalmente dos motoristas que fazem o trajeto casa-trabalho e não daqueles que trabalham o dia inteiro com as motocicletas. Paulo acha que essa percepção é verdadeira. Defendendo de maneira veemente a divisão entre esses dois tipos de pilotos, ele fala que “(...) A Associação dos Motociclistas, hoje ela não atua mais, mas ela teve um período em que brigava muito com estatísticas que culpam o motoboy, culpam o profissional de uma maneira como o causador do caos no trânsito. Não, não é. A gente pensa que o trabalhador, só porque você vê ele mais andando, seria direcionada a ele a causa maior. Eles se acidentam bastante, mas a culpa é do motociclista, maior. É o que só se desloca. Se você for perceber. O que tem de gente, na hora que está indo embora, hoje eu vou de carro eu observo muito isso. O motoboy, seis horas da tarde, ele está cansado já, ele andou o dia inteiro de moto. Ele não tem por que voar mais, ele está indo para casa. E a loucura que é para aquele cara sair que nem um louco, partir, não tem nada na frente dele, e chegar em casa. Esse cara, muitas vezes, não chega, de jeito nenhum, de jeito nenhum. Onde causa o caos todo.” O entrevistado completa dizendo que existe uma deficiência muito grande na condução da motocicleta, principalmente pelo público feminino (demonstrando um viés de gênero, já que ele não tem como constatar esta percepção), principalmente pela insegurança transmitida. “A insegurança que ela te passa é muito maior do que a do homem. Não pelo homem ser homem. Eu vejo também muita mulher dar baile em motoboy. Tem muita mulher que pilota mesmo, mas tem a grande maioria que não. E aí, com esse medo, com toda essa tensão que elas vêm pilotando a moto, causa também muita coisa, muita coisa.”

Questionados sobre seus maiores medos na profissão, os dois entrevistados deram respostas curtas. Para Marcos o maior receio é cair e ficar preso a uma cama por tempo indefinido, e tendo que, nesta profissão, quase sempre, ser obrigado a acelerar para ganhar dinheiro. Já Paulo mudou toda a sua postura em relação a motocicleta, um veículo que ele aprendeu a respeitar. “Hoje eu dirijo moto, mas por exemplo, totalmente assim, não é medo. Eu tenho respeito pela moto, sempre tive,

um pouco mais audacioso quando era novo, porém um pouco mais resguardado à medida que a idade vai chegando.”

Para ambos os entrevistados, o significado da pressa (última pergunta feita os dois), se resume na busca por ser rápido para conseguir ganhar mais. É como resume Paulo, “pressa é dinheiro.”

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Fazendo um retrospecto dos pontos discutidos no trabalho, a pressa – mais do que um comportamento irracional, ela corresponde à racionalidade econômica dos empregos precários: pressa é ganhar mais dinheiro como motoboy, ultrapassar o tempo. Constitui-se como mola propulsora que gera empregos para a categoria motoboy. Sempre correndo na busca de entregar o lanche, documento ou produto o mais rápido possível para assim, livre, pegar outro produto, num ciclo quase perpétuo, tem, do outro lado, o consumidor, o demandante exigindo agilidade. Uma das falas dos entrevistados, que afirmam que se o motoboy não andar rápido ele não ganha dinheiro, vai de encontro com o que pregou Guisard em outra passagem do seu estudo. “Hoje, a realidade dada é a lógica acelerada do mercado, em que ‘tempo é dinheiro’. Para analisar genealogicamente que ‘tempo é dinheiro’.” (2016, p. 33). Conforme Guisard (2016, p. 14), o motoboy, na nossa sociedade, é “(...) um inconveniente útil”. Na economia cada vez mais corrida e dinâmica das grandes cidades, ser rápido é cada vez mais importante, se transforma em um diferencial competitivo.

O próprio fato da dificuldade de conseguir realizar a entrevista com Paulo, o ex-motoboy e dono de empresa de motofrete, expressa isso. Conciliar agendas, com o tempo sempre corrido do dono da Motoboy Turbo, foi um dos entraves da pesquisa. Inclusive, com a entrevista tendo que ser interrompida por mais de uma hora para que a fonte pudesse resolver problemas administrativos. Na profissão em si, é como citou Marcos a respeito de não ter tempo de fazer outras atividades em função dos seus dois trabalhos, tendo que para isso sacrificar finais de semana e feriados. Se durante o ofício não existia tempo para descansar, imaginem para pensar direito. Era uma entrega atrás da outra.

O sobrevivente seria aquele que, imerso na pressa do dia-a-dia, não pode transmitir as suas experiências, pois está preocupado com o “tempo-do-agora”, em resolver problemas. Não se reserva um tempo para refletir sobre o que fez. O sobrevivente, assim como o motoboy, testemunha a impossibilidade de narrativa em meio a uma cidade submetida unicamente ao tempo da pressa. (GUISARD, 2016, p. 65-66)

Numa cultura marcada pela agilidade e pelo consumo, a função de motoboy adquire o status de urgente e quase essencial. As ligações constantes para a Motoboy Turbo, percebidas durante o curto tempo (cerca de três horas) que fiquei na empresa, revelam esse carácter. Numa sociedade marcada pela fluidez, onde o que é moda hoje, amanhã não é

mais, o motoboy pode ser considerado como um meio de ligação, um elo entre desejo e consumo, ele foi, “(...) a metáfora utilizada para enfatizar a condição de vida supérflua do homem urbano contemporâneo.” (GUISARD, 2016, p. 136)

Como cita Paulo durante a entrevista, apenas as pessoas mais desesperadas, “com a corda no pescoço” o procuram na busca de um emprego, mesmo com os riscos da profissão. Importante aqui pontuar que a definição de riscos é vista de fora, sendo que muitas vezes a prática de andar rápido, principalmente pelo corredor, se torna algo naturalizado para os motoboys, como bem mostrado em diversos pontos das entrevistas. Para o público externo, os motoboys podem ser considerados “loucos” no trânsito, mas para uma parte da categoria, andar rápido é algo normal.

A “luta” na busca do trabalho de motoboy exprime uma característica dessa profissão: a precariedade e a informalidade, revelando detalhes e o modo de como a função é exercida. Como mostrado por Bourdieu (2009, p. 100), “(...) cada sistema de disposições individual é uma variante estrutural dos outros, no qual se exprime a singularidade da posição no interior da classe e da trajetória.” Ao mesmo tempo, a frase de Paulo revela como se constitui o profissional motoboy no mercado de trabalho. Silva (2009, p. 53), olhando para a realidade de São Paulo, mas que serve para qualquer grande cidade brasileira, mostra que, a segunda geração de motoboys, (...) aparece basicamente relacionada a jovens que em sua maioria não conseguiram (e não vêm conseguindo) a inserção em outra atividade formal no mercado de trabalho e, sem muitas opções, foram se aventurar como motoboy no trânsito urbano da metrópole. São eles, muitas vezes, os cachorros loucos que pilotam de forma perigosa e imprudente, expondo-se iminentemente aos riscos do trânsito de São Paulo.

O motoboy tem ciência da sua precariedade dentro desse jogo, mas na busca de sobreviver, ou tentar comprar sua casa própria, como no caso de Marcos, simplesmente acelera pelas estradas. Como apresentado por Souza (2011, p. 37), quando critica a classe média e as elites brasileiras, as classes mais baixas, os chamados emergentes, aqui incluídos os motoboys, não possuem tempo livre, algo essencial para pensar em formas de mudar de vida, planejar o futuro. O motoboy que trabalha de dia em um emprego fixo e à noite numa pizzaria, como no caso do entrevistado nesta pesquisa, não tempo nem para ler ou sequer assistir a algum programa de TV. “Se a apropriação privilegiada de ‘capital econômico’ marca as classes altas, é a apropriação privilegiada

de ‘capital cultural’, seja técnico ou literário, o que marca tipicamente as classes médias modernas.” (SOUZA, 2011, p. 37)

Ao contrário da fê fatalista propagada por Souza, sair desse sistema é possível, os casos de Marcos e Paulo sugerem isso. O primeiro, hoje trabalhando em um emprego que paga mais e lhe dá mais benefícios, ou Paulo que, apesar de trabalhar ainda no meio motoboy, não se expõe ao risco diário de andar de motocicleta.

Como pista de pesquisa entender melhor a constituição das regras de trânsito da Grande Florianópolis, como brevemente apontado no capítulo dois e o respectivo incentivo ao uso de motocicletas, não apenas para motoboys, mas para um público constituído de trabalhadores que usam esse tipo de veículo para se deslocar de casa até o trabalho com a promessa de rapidez e economia de custos, até em relação ao transporte coletivo. Em troca disso expõem e ameaçam sua segurança.

Conforme discutido no segundo capítulo os dados apresentados em forma de gráfico mostram a quantidade de acidentes sobre duas rodas nas rodovias que cortam a Grande Florianópolis. Não foi possível levantar a quantidade de motoboys que se acidentam no trânsito. Dois indícios nos trazem pistas sobre essa questão. A primeira é a pesquisa realizada pelo Hospital das Clínicas de São Paulo, citado no capítulo dois, que mostra o predomínio de acidentes de motocicleta com pessoas que apenas fazem o caminho casa-trabalho. Melhorar o levantamento estatístico destes acidentes, daria maior visibilidade das condições laborais dos motoboys, a ausência deste dado é um indicador importante da ausência de políticas públicas para este setor.

Mais pesquisas que diferenciem o comportamento entre motociclistas e motoboys, como sugerido pelos entrevistados, seriam bem-vindas. Ressaltando que essa análise não pode avançar pela falta de dados a respeito dessa problemática, que, talvez, minimizaria a visão que existe a respeito de motoboys, na qual eles são considerados os mais “loucos” no trânsito.

Estudar toda a problemática dos motoboys e sua relação com a pressa foi de grande valia, principalmente por ser um assunto próximo da realidade dos moradores da Grande Florianópolis e meu, também condutor de uma motocicleta pelas mesmas vias analisadas na pesquisa. Outro ponto importante dessa categoria, que passa rápido por nossos retrovisores, sempre com pressa, também existe e merece atenção, seja pelos riscos inerentes da profissão e a forma como eles veem esses riscos, ou até pela forma como os consumidores cobram a demora de

uma entrega sem pensar em todas as relações que existem por trás desse ato.

Os relatos disponíveis e as mídias apresentam a profissão de motoboy como insegura e irresponsável, ameaça à saúde e a vida. Sem discordar desta visão, porém apresentando uma perspectiva diversa, nossos dois entrevistados associam o trabalho como motoboy à libertação do aluguel e a constituição de uma empresa: Marcos comprou sua casa própria e Paulo hoje é um empresário com uma boa condição de vida, ambos por meio da profissão. O fato de permitir um número ilimitado de entregas, embora os coloque no conjunto que Souza chamou de ‘batalhadores’ (trabalham demais para manter um estilo de vida de classe média) permitiu que eles construíssem perspectivas de futuro. Do outro lado, os sinais da precariedade do trabalho: interrompem a refeição para fazer a entrega, medo dos carros no trânsito, acidentes de trabalho que simulam um campo de guerra.

Assim como demonstrado por Tijoux e Ratamalles (2013) no caso chileno, também os motoboys se sujeitam a cargas laborais desgastantes para encontrar seu lugar na sociedade. Para um dos motoboys entrevistados seu lugar na sociedade vislumbrava uma casa própria; ela foi conquistada através da atividade de motoboy. De maneira semelhante aos trabalhadores peruanos no Chile, também os motoboys não querem ser vistos como ameaça no trânsito. Para contrapor esta imagem, eles citam o tempo todo acidentes que eles próprios sofrem e a ameaça constante à sua própria vida e saúde.

Não foi possível mobilizar a categoria *habitus* da forma que desejávamos e o conjunto de duas entrevistas é sem dúvida pequeno. O conceito será mais bem explorado em pesquisa futura. Ficam pistas das duas entrevistas de vários temas a ser melhor trabalhados, em particular a ideia de um estilo de vida forjado no perigo do trânsito em nome de um retorno financeiro.

REFERÊNCIAS

ABDALA, Vitor. Taxa de desemprego sobe e fica em 12,4% em fevereiro. **Agência Brasil**, 29 abr. 2019. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2019-03/taxa-de-desemprego-sobe-e-fica-em-124-em-fevereiro>. Acesso em 07 mai. 2019.

AZEVEDO, Thiago Augusto Galeão de. Dominação simbólica à luz da teoria da dominação masculina de Pierre Bourdieu. *Amazônia em Foco: Revista Acadêmica e Científica da FCAT, Castanhal*, v. 5, n. 8, p.178-195, jul. 2016.

BOURDIEU, Pierre. A dinâmica dos campos. In: _____. **A Distinção: crítica social do julgamento**. 2. ed. Porto Alegre: Zouk, 2011. Cap. 4. p. 228.

_____. Compreender. In: BOURDIEU, Pierre. **A miséria do mundo**. 8. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2011. p. 693-713.

_____. Estruturas, habitus, práticas. **O senso prático**. Petrópolis: Ed. Vozes, 2009. Cap. 3. p. 86-107.

_____. Estruturas, habitus, práticas. **O senso prático**. Petrópolis: Ed. Vozes, 2009. Cap. 3. p. 86-107.

_____. O campo econômico. **Política e Sociedade**, Florianópolis, v. 4, n. 6, p.15-57, abr. 2005.

_____. Será possível um ato desinteressado? **Razões Práticas: Sobre a Teoria da Acção**. Lisboa: Celta, 2001. Cap. 5. p. 103-117.

_____. Curso de 7 de fevereiro de 1991. **Sobre o Estado: Cursos no Collège de France (1989-1992)**. São Paulo: Companhia das Letras, 2014. p. 223-239.

_____. O Estado estrutura a ordem social. **Sobre o Estado: Cursos no Collège de France (1989-1992)**. São Paulo: Companhia das Letras, 2014. p. 248-250.

_____. Lógica da gênese e da emergência do Estado: o capital simbólico. **Sobre o Estado: Cursos no Collège de France (1989-1992)**. São Paulo: Companhia das Letras, 2014. p. 257-259.

_____. Lógica da gênese e da emergência do Estado: o capital simbólico. **Sobre o Estado: Cursos no Collège de France (1989-1992)**. São Paulo: Companhia das Letras, 2014. p. 257-259.
BRASIL. Constituição (1997). Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997. **CTB: Institui o Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília, 23 set. 1997.

BRASIL. Contran. Resolução nº 356, de 2 de agosto de 2010. **Denatran**, Brasília, DF, p.1-14, 2 de agosto de 2010.

BRASIL. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei PL8192/2017. **Altera a Lei Complementar nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1584261&filename=PL+8192/2017> . Acesso em 23abr. 2019.
Texto Original.

BRASÍLIA. CÂMARA DOS DEPUTADOS. (Org.). **Comissão limita trânsito de motos nos corredores entre faixas de carros**. 2018.

Disponível em:

<https://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticias/TRANSPORTE-E-TRANSITO/557540-COMISSAO-LIMITA-TRANSITO-DE-MOTOS-NOS-CORREDORES-ENTRE-FAIXAS-DE-CARROS.html>. Acesso em 17 mar. 2019.

BRASIL. POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL. **Acidentes - Agrupados por pessoa**. 2019. Disponível em:

<http://www.prf.gov.br/portal/dados-abertos/acidentes/acidentes>. Acesso em 07 mai. 2019.

CBN Diário (Florianópolis). **Mais de 1,8 mil vítimas de acidentes com motos foram atendidas este ano no Hospital Regional**, 21 set. 2018.

Disponível em: <http://cbndiario.clicrbs.com.br/sc/noticia-aberta/mais-de-1-8-mil-vitimas-de-acidentes-com-motos-foram-atendidas-este-ano-no-hospital-regional-212287.html>. Acesso em 09 mai. 2019.

CBN Diário. **Mais de 1,8 mil vítimas de acidentes com motos foram atendidas este ano no Hospital Regional**.

<http://cbndiario.clicrbs.com.br/sc/noticia-aberta/mais-de-18-mil-vitimas-de-acidentes-com-motos-foram-atendidas-este-ano-no-hospital-regional-212287.html>. Acesso em 12 de nov. 2018.

ELIAS, Norbert. Sugestões para uma teoria de processos civilizadores. In: ELIAS, Norbert. **O processo civilizador: Formação do Estado e Civilização**. Rio de Janeiro: Zahar, 1993. Cap. 2. p. 193-274. (Volume 2).

G1 (São Paulo). **Circulação de motos no corredor é legalizada na Califórnia**. 2016. Disponível em:

<http://g1.globo.com/carros/motos/noticia/2016/08/circulacao-de-motos-no-corredor-e-legalizada-na-california.html>. Acesso em: 21 jun. 2019.

GADEA, Charles; CRUZ, Sofia Alexandra. O trabalho de vigilância nos centros comerciais. **Tempo Social: revista de sociologia da USP**, São Paulo, v. 25, n. 1, p.287-306, jun. 2013. Disponível em <http://www.scielo.br/pdf/ts/v25n1/14.pdf>. Acesso em: 09 set. 2018.

GADOTTI, Fábio. Grande Florianópolis está à espera de um sistema integrado de transporte. **Notícias do Dia**, 5 mai. 2018. Disponível em: <https://ndmais.com.br/blogs-e-colunas/fabio-gadotti/grande-florianopolis-esta-a-espera-de-um-sistema-integrado-de-transporte/>. Acesso em 08 mai. 2019.

GAVRAS, Douglas. Aplicativos como Uber e iFood são fonte de renda de quase 4 milhões de autônomos. **O Estado de S.Paulo**, 28 abr. 2019. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,aplicativos-como-uber-e-ifood-sao-fonte-de-renda-de-quase-4-milhoes-de-autonomos,70002807079>. Acesso em 07 mai. 2019.

GAVRAS, Douglas. 5,5 milhões usam apps de transporte para trabalhar. **O Estado de S.Paulo**, 28 abr. 2019. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,5-5-milhoes-usam-apps-de-transporte-para-trabalhar,70002807114>. Acesso em 07 mai. 2019.

GONÇALVES, Michel. **Motos e ônibus compartilharão faixa exclusiva na Via Expressa, de São José a Florianópolis**. Notícias do Dia.

<https://ndonline.com.br/florianopolis/noticias/motos-e-onibus-compartilharao-faixa-exclusiva-na-via-expressa-de-sao-jose-a-florianopolis>. Acesso em 12 de nov. 2018.

GRISCI, Carmem Lígia Iochins; SCALCO, Priscila Daniel; JANOVIK, Mayara Squeff. Modos de trabalhar e de ser de motoboys: a vivência espaço-temporal contemporânea. **Psicologia: Ciência e Profissão**, [s.l.], v. 27, n. 3, p.446-461, set. 2007. FapUNIFESP (SciELO).
<http://dx.doi.org/10.1590/s1414-98932007000300007>.

GUISARD, Luís Augusto de Mola. **Vidas supérfluas: a invenção da prensa**. 2016. 149 f. Tese (Doutorado) - Curso de Ciências Sociais, PUC-SP, São Paulo, 2016. Disponível em:
<https://tede2.pucsp.br/bitstream/handle/18999/2/Lu%C3%ADs%20Augusto%20De%20Mola%20Guisard.pdf>. Acesso em 07 ago. 2018.

HORA DE SANTA CATARINA (Florianópolis). **Congestionamento para sair da Ilha chega a 9 km nesta sexta-feira em Florianópolis**. 2019. Disponível em:
<https://www.nsetotal.com.br/noticias/congestionamento-para-sair-da-ilha-chega-a-9-km-nesta-sexta-feira-em-florianopolis>. Acesso em 08 mai. 2019.

LOBEL, Fabrício; SANTOS, Bruno. Descontrole com motos é entrave para Bolsonaro reduzir matança no trânsito. **Folha de S.Paulo**, 2 dez. 2018. Disponível em:
<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2018/12/descontrole-com-motos-e-entrave-para-bolsonaro-reduzir-matanca-no-transito.shtml>. Acesso em 08 mai. 2019.

MANIR, Mônica. No vácuo da dor. **O Estado de S.Paulo**, 20 set. 2008. Disponível em: <https://alias.estadao.com.br/noticias/geral,no-vacu-da-dor,245378>. Acesso em 09 mai. 2019.

MEIO&MENSAGEM (São Paulo) (Org.). **Pesquisa do iFood revela hábitos de consumo no delivery**. 2016. Disponível em:
<http://www.meioemensagem.com.br/home/marketing/2016/07/01/pesquisa-do-ifood-revela-habitos-de-consumo-no-delivery.html>. Acesso em: 12 nov. 2018.

NICOLAU, Jairo. Breve roteiro para redação de um projeto de pesquisa. **Revista Estudos Políticos**, Rio de Janeiro, v. 6, p.345-353, 2013.

NOGUEIRA, Maria Alice; NOGUEIRA, Cláudio M. Martins. A realidade social segundo Bourdieu: O espaço social, os campos e os tipos de capital (econômico, cultural, simbólico e social). In: _____. **Bourdieu e a educação**. 39. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2009. Cap. 2. p. 29-47.

NSC TV (Florianópolis). **Em SC, mais de 700 motociclistas morreram em acidentes em 2017**. 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/em-sc-mais-de-700-motociclistas-morreram-em-acidentes-em-2017.ghtml>. Acesso em: 09 out. 2018.

OLIVEIRA, Luciana de. Começam a valer as regras para motoboys e mototaxistas circularem. **G1**, 2 fev. 2013a. Disponível em: <http://g1.globo.com/carros/motos/noticia/2013/02/comecam-valer-regras-para-motoboys-e-mototaxistas-circularem.html>. Acesso em 17 mar. 2019.

OLIVEIRA, Luciana de. Maioria de acidentados com moto não é motoboy, diz estudo do HC-SP. **G1**, 15 ago. 2013b. Disponível em: <http://g1.globo.com/carros/noticia/2013/08/maioria-de-acidentados-com-moto-nao-e-motoboy-diz-estudo-do-hc-sp.html>. Acesso em 15 jun. 2019.

PASSIANI, Enio. **Não existe pecado abaixo do Equador?: algumas considerações sobre o processo de formação da sociedade de corte no Brasil (1808-1889)**. *Soc. estado*. [online]. 2012, vol.27, n.3, pp.571-593. ISSN 0102-6992. <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-69922012000300007>.

PEREIRA, Clarice. **Moto é o veículo que mais mata no trânsito e o que mais gera indenizações**. Folha de S.Paulo. 2018. <https://www1.folha.uol.com.br/seminariosfolha/2018/06/moto-e-o-veiculo-que-mais-mata-no-transito-e-o-que-mais-gera-indenizacoes.shtml>. Acesso em 12 de nov. 2018.

PERNAMBUCO. DETRAN-PE. . **Motocicleta / Motoneta / Ciclomotor**. 2007. Disponível em:

https://portaldoservidor.detran.pe.gov.br:81/index.php?option=com_content&view=article&catid=130:dicas-de-trito&id=269:motocicleta--motoneta--ciclomotor. Acesso em 09 mai. 2019.

PIMENTEL, Luiz. Motocicletas na berlinda. **Folha de S.Paulo**. São Paulo, 25 abr. 2009. Opinião, p. 3-3. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniao/fz2504200909.htm>. Acesso em 23 abr. 2019.

RODRIGUES, Fabio. Obrigatório, cinto no banco traseiro ainda é ignorado, afirma especialista. **G1**. São Carlos e Araraquara, 29 jul. 2014. Disponível em: <http://g1.globo.com/sp/sao-carlos-regiao/noticia/2014/07/obrigatorio-cinto-no-banco-traseiro-ainda-e-ignorado-afirma-especialista-usp-sao-carlos.html>. Acesso em 10 jul. 2019.

RIBEIRO, Bruno; FELIX, Paula. Mortes de motociclistas em SP sobem 18%; nº de vítimas é o maior em 3 anos. **O Estado de S.Paulo**, 22 jan. 2019. Disponível em: <https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,mortes-de-motociclistas-em-sp-sobem-18-n-de-vitimas-e-o-maior-em-3-anos,70002689056>. Acesso em 08 mai. 2019.

SANTA CATARINA. DETRAN-SC. **Frota de veículos por município**. 2019. Disponível em: <http://www.detran.sc.gov.br/estatisticas/266-estatistica-veiculos>. Acesso em 09 mai. 2019.

SANTA CATARINA. DETRAN-SC. **Quantidade de Condutores por sexo**. 2019. Disponível em: <http://consultas.detranet.sc.gov.br/Estatistica/habilitacao/EstatisticaCNHPorMunicipioCategoriaSexo.asp>. Acesso em 09 mai. 2019.

SANTOS, José Vicente Tavares dos. A violência simbólica: o Estado e as práticas sociais. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, Coimbra, n. 108, p.183-190, 16 dez. 2015.

SÃO PAULO. INSTITUTO DE ORTOPEDIA E TRAUMATOLOGIA - HOSPITAL DAS CLÍNICAS - USP. . **Pesquisa do HC sobre acidentes como motos em SP**. 2013. Disponível em:

<https://www.iothcfmusp.com.br/pt/5236/hc-divulga-a-mais-completa-pesquisa-sobre-acidentes-com-motos-em-sp/>. Acesso em: 15 jun. 2019.

SARAIVA, Gustavo. É permitido circular com moto no corredor de trânsito? Saiba o que diz a lei. **JUS**, 23 abr.2018. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/65583/e-permitido-circular-com-moto-no-corredor-de-transito-saiba-o-que-diz-a-lei>. Acesso em 17 mar. 2019.

SILVA, Ânderson. Terceira faixa da Via Expressa terá horário exclusivo para ônibus e caminhões. **NSC Total**, 17 jun. 2019. Disponível em: <https://www.nsctotal.com.br/colunistas/anderson-silva/terceira-faixa-da-via-expressa-tera-horario-exclusivo-para-onibus-e>. Acesso em 20 jun. 2019.

SILVA, Paulo Cesar Marques da. Uma década sem o artigo 56. **Folha de S.Paulo**. São Paulo, 25 abr. 2009. Opinião, p. A3. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniao/fz2504200908.htm>. Acesso em 23 abr. 2019.

SILVA, Ricardo Barbosa da. **Os motoboys no globo da morte**: Circulação no Espaço e Trabalho Precário na Cidade de São Paulo. 2009. 245 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia Humana, Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Usp, São Paulo, 2009. Disponível em: http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-04022010-162337/publico/RICARDO_BARBOSA_SILVA.pdf. Acesso em: 07 ago. 2018.

SOUZA, Jessé. A Parte de Baixo da Sociedade Brasileira. **Revista Interesse Social**, São Paulo, v. 14, p.33-41, 2011. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/240651/mod_resource/content/1/A%20Parte%20de%20Baixo%20da%20Sociedade%20Brasileira%20J%20ess%C3%A9%20Souza.pdf. Acesso em 26 set. 2018.

SOUZA, Jessé. **A elite do atraso**: da escravidão à Lava Jato. Rio de Janeiro: Leya, 2017. 234 p

SWEDBERG, Richard. Conceitos básicos da sociologia econômica de Max Weber. In: _____. **Max Weber e a ideia de sociologia econômica**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2005. Cap. 2. p. 44-105.

THENÓRIO, Iberê. Motoboys arcam com prejuízos em promoção de rede de fast food. **Repórter Brasil**, 14 jun. 2006. Disponível em: <https://reporterbrasil.org.br/2006/06/motoboys-arcam-com-prejuizos-em-promocao-de-rede-de-fast-food/>. Acesso em 09 mai. 2019.

TIJOUX, María Emilia; RETAMALES, Hugo Sir. Trayectorias laborales de inmigrantes peruanos en Santiago: El origen de excepción y la persistencia del “lugar aparte”. **Latin American Research Review**, [s.l.], v. 50, n. 2, p.135-153, 2015. Johns Hopkins University Press. <http://dx.doi.org/10.1353/lar.2015.0026>.

VINUTO, Juliana. A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: Um debate em aberto. **Temáticas**: revista de pós-graduandos em ciências sociais da Unicamp, Campinas, v. 44, p.203-220, ago. 2014. Disponível em: <https://www.ifch.unicamp.br/ojs/index.php/tematicas/article/view/2144/1637>. Acesso em: 30 out. 2018.

WACQUANT, Loïc J.d.. Da América como utopia às avessas. In: BOURDIEU, Pierre. **A miséria do mundo**. 8. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2011. p. 167-175.

WACQUANT, Loïc J.d.. A Zona. In: BOURDIEU, Pierre. **A miséria do mundo**. 8. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2011. p. 177-191.

APÊNDICE A – Questionário Motoboy

Questionário aplicado em Marcos Gomes da Silva, fonte que atuou como motoboy.

Primeira parte – Dados posicionais

- 1) Nome
- 2) Idade
- 3) Estado civil
- 4) Possui filhos?
- 5) Grau de escolaridade?
- 6 Estudou até que série?
- 7) Mora em que bairro?
- 8) Mora com os pais?
- 9) Quantas pessoas moram junto com você?
- 10) Qual a profissão dos seus pais?
- 11) Qual o grau de escolaridade deles?
- 12) Sua casa (ou dos seus pais) é alugada ou própria?
- 13) Qual o valor da sua renda mensal?
- 14) Quantidade de aparelhos em casa

	1	2	3	Mais de 3
TV				
Micro-ondas				
Banheiro				
Máquina de lavar roupa				

- 15) Possui TV por assinatura e internet banda larga?
- 16) Quantos celulares a sua família possui?
- 17) Além da moto, possui carro?

Segunda parte – Lazer e trabalho

- 18) Qual sua rotina? Hora que acorda, que vai dormir?
 - 19) Trabalha quantas horas por dia?
 - 20) Tem hábito de ler?
 - 21) Se sim, o que costuma ler, livros, jornais, revistas?
 - 22) Costuma ir ao cinema ou teatro?
 - 23) Que tipo de comida gosta de comer?
 - 24) Prática alguma atividade física?
 - 25) Já andava de moto antes de virar motoboy?
 - 26) Como chegou a profissão de motoboy?
- () Indicação de amigos
- () Por jornal
- () Parentes

() Outros

- 27) Aprendeu a andar de moto com quantos anos e quando teve sua primeira moto?
- 28) Trabalha de carteira assinada?
- 29) Possui atividades de lazer nas horas de descanso, quais?
- 30) Tem alguma atividade (esporte, lazer) que fazia e deixou de fazer depois que virou motoboy?
- 31) Trabalha a quanto tempo como motoboy?
- 32) Trabalha quantas horas por dia como motoboy?
- 33) Gosta de profissão?
- 34) Como são suas relações com colegas de trabalho e outros motoboys?
- 35) Além de trabalhar de motoboy, tem mais algum emprego?
- 36) Antes de trabalhar como motoboy, teve trabalhos anteriores?
- 37) Quanto ganha em média por dia trabalhando como motoboy, como funciona o pagamento?
- 38) Como chegou até essa profissão?
- 39) Quais são os custos que você tem com a moto?
- 40) Trabalha quanto tempo em média sem descansar?
- 41) Quando para, quanto tempo em média de descanso?
- 42) Antes de trabalhar como motoboy, teve trabalhos anteriores?

Terceira parte - Provações

- 43) Como é sua rotina de trabalho?
- 44) Você tem um número de entregas fixos para fazer, isso muda seu salário, como é feito esse cálculo? Perguntar quantas entregas faz por dia, qual é a meta de entregas? Quando não atinge a meta, porque e que acontece (onde está o problema) – demora para encontrar o endereço, dificuldade de acesso?
- 45) Trabalha fazendo entrega para os aplicativos de comida (*iFood, UBER Eats e Rappi*)? O que acha deles, pagam bem?
- 46) Como são suas relações com os patrões?
- 47) Qual seu maior medo na profissão?
O que você acha de acidentes e mortes de motoboys no trânsito, isso te preocupa?
Faz alguma coisa para evitar os perigos do trânsito?
- 48) Já viu algum acidente com outros motoboys?
- 49) Se sim, era com algum conhecido?
- 50) Costuma parar para ajudar?
- 51) Existe solidariedade entre os motoboys?
- 52) O que mais te incomoda na profissão?
- 53) Costuma andar rápido no trânsito?
- 54) É cobrado para entregar rápido os pedidos?
- 55) Transita no corredor?
- 56) Qual a sua relação com os motoristas de carros, ônibus, caminhões?
- 57) Como se sente quando não consegue entregar algo no tempo estabelecido?

- 58) Pretende trabalhar como motoboy por quanto tempo, tem intenção de trabalhar com outra coisa?
- 59) O que é pressa para você?

APÊNDICE B – Questionário Empregador

Questionário aplicado em Paulo Correia. Em função desse profissional ter exercido a função de motoboy também, e depois se tornar sócio da empresa Motoboy Turbo, houve a inclusão de algumas perguntas do primeiro questionário neste.

Primeira parte – Dados posicionais

- 1) Nome
- 2) Idade
- 3) Mora em que bairro?
- 4) Renda
- 5) Tempo de estudo
- 6) Estado civil
- 7) Possui filhos
- 8) Grau de escolaridade
- 9) Possui a empresa a quanto tempo?
- 10) Quantos funcionários possui?

Segunda parte - Provações

- 11) Já trabalhou de motoboy?
- 12) Gosta da profissão?
- 13) Cobra os motoboys para quem entreguem com velocidade seus pedidos?
- 14) Cuida da segurança dos motoboys?
- 15) O que faz quando acontece um acidente com os seus motoboys, presta auxílio?
- 16) Como são suas relações com os empregados?
- 17) Como é o salário de um motoboy em relação a outros salários pagos pelo mercado?

ANEXO A – Resolução CONTRAN

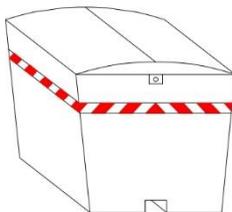
Em anexo algumas páginas da resolução do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), de 2010, que definiu regras mais rígidas para os profissionais que atuam em entregas.

ANEXO I

DISPOSITIVOS RETRORREFLETIVOS DE SEGURANÇA PARA BAÚ DE MOTOCICLETAS

1. Localização

O baú deve contribuir para a sinalização do usuário durante o dia como a noite, em todas as direções, através de elementos retrorrefletivos, aplicados na parte externa do casco, conforme diagramação:



2. Retrorrefletivo

a) Dimensões

O elemento no baú deve ter uma área total que assegure a completa sinalização das laterais e na traseira.

O formato e as dimensões mínimas do dispositivo de segurança refletivo deverá seguir o seguinte padrão:

ANEXO II

DISPOSITIVOS RETRORREFLETIVOS DE SEGURANÇA PARA CAPACETES

1. Localização:

O capacete deve contribuir para a sinalização do usuário durante o dia como a noite, em todas as direções, através de elementos retrorrefletivos, aplicados na parte externa do casco, conforme diagramação:

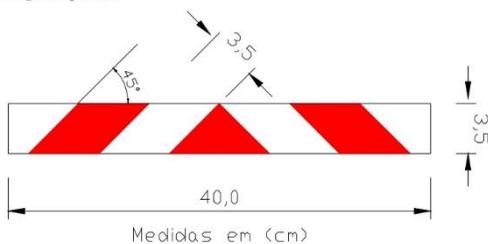


2. Retrorrefletivo

a) Dimensões

O elemento retrorrefletivo no capacete deve ter uma área total de, pelo menos, $0,014 \text{ m}^2$, assegurando a sinalização em cada uma das laterais e na traseira.

O formato e as dimensões mínimas do dispositivo de segurança refletivo deverão seguir o seguinte padrão:



ANEXO III

DISPOSITIVOS RETROREFLETIVOS DE SEGURANÇA PARA COLETE

1. Objetivo

O colete é de uso obrigatório e deve contribuir para a sinalização do usuário tanto de dia quanto à noite, em todas as direções, através de elementos retrorrefletivos e fluorescentes combinados.

2. Característica do material retrorrefletivo

a) Dimensões

O elemento retrorrefletivo no colete deve ter uma área total mínima de, pelo menos $0,13 \text{ m}^2$, assegurando a completa sinalização do corpo do condutor, de forma a assegurar a sua identificação.

O formato e as dimensões mínimas do dispositivo de segurança refletivo deverão seguir o padrão apresentado na figura 1, sendo que a parte amarela representa o refletivo enquanto a parte branca representa o tecido de sustentação do colete:

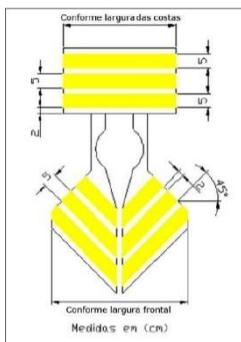


Ilustração 1: formato padrão e dimensões mínimas do dispositivo refletivo

b) Cor do Material Retrorrefletivo de Desempenho Combinado

	1		2		3		4	
	x	y	x	y	x	y	x	y
Amarela Esverdeado Fluorescente	0.387	0.610	0.356	0.494	0.398	0.452	0.460	0.540

Tabela 1 - Cor do material retrorrefletivo. Coordenadas de cromaticidade.

A cor amarelo-esverdeado fluorescente proporciona excepcional brilho diurno, especialmente durante o entardecer e amanhecer. A cor deve ser medida de acordo com os procedimentos definidos na ASTM E 1164 (revisão 2002, *Standard practice for obtaining spectrophotometric data for object-color evaluation*) com iluminação policromática D65 e geometria 45°/0° (ou 0°/45°) e observador normal CIE 2°. A amostra deve ter um substrato preto com refletância menor que 0,04.

O fator de luminância mínimo da película refletiva fluorescente amarelo-esverdeado utilizada na confecção do colete deverá atender às especificações da tabela abaixo:

	Fator mínimo de Luminância (mín.)
Amarelo-Esverdeado Fluorescente	0,70

Tabela 2 - Cor do material retrorrefletivo. Fator mínimo de luminância.

c) Especificação do coeficiente mínimo de retrorrefletividade em candelas por lux por metro quadrado.

Os coeficientes de retrorrefletividade não deverão ser inferiores aos valores mínimos especificados, e devem ser determinados de acordo com o procedimento de ensaio definido nas ASTM E 808 e ASTM E 809.

Ângulo de Observação	Ângulo de Entrada			
	5°	20°	30°	40°
0,2° (12')	330	290	180	65
0,33° (20')	250	200	170	60
1°	25	15	12	10
1° 30'	10	7	5	4

Tabela 3 - Coeficiente de retrorreflexão mínimo em cd/(lx.m2)

ANEXO IV
DISPOSITIVOS DE PROTEÇÃO DE MOTOR E PERNAS E APARADOR DE LINHA



Ilustração 2 – protetor de motor e pernas e aparador de linha

1) Características Técnicas do Dispositivo de Proteção de Motor e Pernas

- a) Objetivo: Proteção das pernas do condutor e passageiro em caso de tombamento do veículo, excluídos os veículos homologados pelo DENATRAN com dispositivos de proteção para esta função;
- b) Características Construtivas: Peça única, construído em aço tubular de seção redonda resistente e com acabamento superficial resistente à corrosão, o dispositivo deve ser construído sem arestas e com formas arredondas, limitada sua largura à largura do *guidon*;
- c) Localização: Deve ser fixado na estrutura do veículo, obedecidas as especificações do fabricante do veículo no tocante à instalação, e não deve interferir no curso do pára-lama dianteiro;

2. Características Técnicas do Dispositivo Aparador de Linha.

- d) Objetivo: Proteção do tórax, pescoço e braços do condutor e passageiro;
- e) Características construtivas: Construído em aço de seção redonda resistente com acabamento superficial resistente a corrosão, deve prover sistema de corte da linha em sua extremidade superior
- f) Localização: fixado na extremidade do *guidon* (próximo à manopla) do veículo, no mínimo em um dos lados;
- g) Utilização: A altura do dispositivo deve ser regulada com a altura da parte superior da cabeça do condutor na posição sentado sobre o veículo.