

Parte I - Sentidos do trabalho: contextos de reprodução e de reinvenção

A nova reprodução do trabalho precário e os mototaxistas de Campina Grande

Jucelino Pereira Luna
Roberto Vêras de Oliveira

SciELO Books / SciELO Livros / SciELO Libros

LUNA, JP., and OLIVEIRA, RV. A nova reprodução do trabalho precário e os mototaxistas de Campina Grande. In: OLIVEIRA, RV., org. *Dinâmicas atuais do trabalho na Paraíba: leituras sociológicas* [online]. Campina Grande: EDUEPB, 2014, pp. 83-111. ISBN 978-85-7879-331-9. Available from SciELO Books <<http://books.scielo.org>>.



All the contents of this work, except where otherwise noted, is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 International license](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Todo o conteúdo deste trabalho, exceto quando houver ressalva, é publicado sob a licença [Creative Commons Atribuição 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Todo el contenido de esta obra, excepto donde se indique lo contrario, está bajo licencia de la licencia [Creative Commons Reconocimiento 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

A nova reprodução do trabalho precário e os mototaxistas de Campina Grande³²

Jucelino Pereira Luna
Roberto Vêras de Oliveira

Introdução

O presente artigo trata da constituição do segmento de mototaxistas de Campina Grande, Paraíba, assim como da sua condição de trabalhadores *informais* e *precários*. Consideramos essa situação uma expressão da resposta dos trabalhadores e da sociedade, por meio de estratégias diversas, à crise contemporânea do trabalho, de magnitude global e com expressões diferenciadas nos contextos recentes do país.

As relações de trabalho no Brasil, nos anos 1990, estiveram fortemente marcadas pelo desemprego e por processos de *informalização*, *desassalariamento* e *precarização* do trabalho (POCHMANN, 2001), assim como, do ponto de vista da ação governamental, por medidas diversas de *desregulamentação* das relações de trabalho (OLIVEIRA, 2002; KREIN, 2009). Mas se na década seguinte os níveis de emprego subiram, as taxas de assalariamento se expandiram, os processos de informalização do trabalho sofreram certa reversão e a ação governamental já não se orientou por um propósito desregulamentador, a condição precária do trabalho no país, sobretudo nas regiões periféricas, como a Paraíba, ainda está longe de ser revertida em sentido estrutural.

Com especial destaque no contexto de crise dos anos 1990, novos setores surgiram na forma de “trabalho autônomo” e informal, a exemplo do

32 Este artigo se baseia em Tese de Doutorado defendida por Jucelino Pereira Luna, em 2010, no PPGCS/UFCG, sob a orientação de Roberto Vêras de Oliveira, com o título *O trabalho reconfigurado e a nova condição do trabalho informal e precário: a saga dos trabalhadores de mototáxi em Campina Grande*. O mesmo foi originalmente publicado na Relet, Ano 16, N. 25, 2011.

que ocorreu no segmento do “transporte alternativo” nas grandes e médias cidades do país. Historicamente, inúmeras manifestações de “trabalho por conta própria” ocultam o seu caráter subordinado ao processo de acumulação capitalista (OLIVEIRA, 2003a; CACCIAMALI, 1982). Muitas vezes se estabelecem como relações salariais disfarçadas, regidas por contratos *informais* e *precários*, na forma de trabalho a domicílio, de cooperativas constituídas ou incentivadas pelas próprias empresas, de “pessoas jurídicas” subcontratadas, entre outras (POCHMANN, 2001; ANTUNES, 2002; LIMA, 2002). Por outro lado, sobretudo em momentos de retração do setor formal da economia, o “trabalho autônomo” se constitui como a única “opção” disponível para contingentes expressivos de trabalhadores. Conforme Cacciamali (1982), o “trabalho autônomo” persiste intersticialmente na produção capitalista. Para Pochmann (2008: 202), “desde a década de 1980, com o baixo crescimento econômico nacional, combinado com o desemprego e o rebaixamento da renda do trabalho, tem restado à atividade informal uma das poucas possibilidades de produção e reprodução de alternativas de trabalho e renda”. Novas políticas públicas têm sido geradas para lidar com tal problema. No âmbito municipal, nas últimas décadas, vêm se colocando medidas regulamentadoras, sob certos parâmetros (problemáticos), do “transporte alternativo”, das atividades dos camelôs (com a criação de “*shoppings* populares”³³), do trabalho dos “flanelinhas” etc.

O fenômeno do mototaxismo, que emergiu nas cidades do interior do Brasil em meados da década de 1990, pode propiciar elementos para a análise das dinâmicas recentes de reprodução, mesmo que em bases renovadas, do caráter *informal* e *precário* das relações de trabalho no país, e das implicações que tais situações têm trazido para a subjetividade dos trabalhadores.

Este artigo se propõe a uma caracterização das relações de trabalho e formas de sociabilidade presentes nesse novo segmento de trabalhadores em Campina Grande. Centra sua atenção nas práticas e percepções sociais, em construção, em conflito, entre os atores sociais envolvidos na atividade do mototaxismo, como se veem e são vistos, e como dialogam (conformando-se, resistindo e reinventando-se) com as condições que lhes são impostas por tal situação.

Foram utilizados os seguintes recursos metodológicos: a) pesquisa documental junto a órgãos públicos de regulação da atividade do mototaxismo em Campina Grande (com destaque para a Superintendência de Transportes

33 Ver, por exemplo, Neves *et al* (2006).

Públicos – STTP) e junto ao Sindicato dos Mototaxistas e Entregadores de Encomendas em Motocicleta e Similares de Campina Grande – Sindimotos-CG, bem como junto aos arquivos da CG Motos, empresa que explora o serviço de transportes de passageiros na cidade; b) observação direta, por meio de sistemáticas visitas aos pontos de mototaxismo da cidade e de conversas informais com antigos e atuais trabalhadores do setor; c) aplicação de questionários junto aos três segmentos de mototaxistas atuantes na cidade, incidindo sobre uma parcela de aproximadamente 10% do total de trabalhadores de cada segmento, resultando em 110 mototaxistas *clandestinos*; 72 *permissionários*; e 24 vinculados à CG Motos³⁴; d) realização de 33 entrevistas semiestruturadas, assim distribuídas: dez com os *permissionários*; dez com os vinculados à empresa CG Motos; e dez com os *clandestinos*. Foram entrevistados ainda o presidente do Sindicato, o diretor da STTP, o proprietário da CG Motos e alguns usuários do serviço.

Este artigo encontra-se estruturado em cinco partes. Além desta *Introdução*, passamos a algumas considerações sobre o caráter informal e precário da dinâmica atual de relações de trabalho, em particular, no Brasil. Seguimos com um quadro panorâmico sobre a emergência e estruturação do setor de mototaxismo em Campina Grande. Passamos a uma abordagem sobre as práticas e percepções dos mototaxistas a respeito de sua condição. Concluímos com algumas considerações.

Sobre a atualização da problemática do trabalho informal e precário na dinâmica capitalista e no Brasil

A problemática do trabalho *informal* e *precário* é constitutiva do padrão de relações de trabalho que se estabeleceu com a industrialização do país, ao mesmo tempo em que vem ganhando novas conformações, a partir de mudanças pelas quais passa o mundo do trabalho em termos globais e locais.

A sociedade capitalista, sob o *Welfare State* e o *fordismo*, consolidou-se *institucionalizando-se*. No que se refere aos países periféricos, produziu-se um contraste, visto que a industrialização, o assalariamento e a proteção social se

34 Segundo informação da STTP, havia naquele momento 720 mototaxistas *permissionários*. Quanto aos *clandestinos*, a STTP nos passou a estimativa de mil a 1.500. No caso dos mototaxistas vinculados à CG Motos, a empresa nos informou que se mantinham sob tal condição entre 230 e 250.

estabeleceram em condições tardias, parciais e precárias, respectivamente. Na expressão de Lipietz (1989), situações como a brasileira caracterizar-se-iam como um “fordismo periférico”. A industrialização se fez fortemente ancorada no tripé: capital nacional privado, capital estatal e capital privado multinacional, com dominância deste último. O processo de assalariamento, embora crescente, se estabeleceu parcialmente. Constituiu-se uma combinação discrepante entre um polo dinâmico, fortemente integrado à economia mundial e dotado de alguns mecanismos de proteção social, e outro, vinculado subalternamente àquele, capaz de integrar amplas parcelas da população trabalhadora, mas sob padrões precários. Produziu-se, nesse processo, uma clara discrepância nas condições de trabalho e de vida entre trabalhadores rurais e urbanos, “nortistas” e “sulistas”, da indústria e dos serviços, qualificados e não qualificados, assalariados e “autônomos”, formais e informais.

A expressão “setor informal” foi cunhada pela OIT por meio do Relatório do Quênia, divulgado em 1972, o qual concluiu que, para além do desemprego, havia um significativo contingente de “trabalhadores pobres” ocupados em atividades sem registro, proteção e regulamentação públicos (OIT, 1972). Tal noção gerou controvérsias, mas estabeleceu um marco referencial quanto às ações governamentais e aos estudos sobre a problemática da economia e do trabalho em bases precárias, particularmente nos países periféricos. Um destaque foi o Programa de Emprego para a América Latina e o Caribe – PREALC (CACCIAMALI, 1982).

O esgotamento do ciclo de crescimento econômico no Brasil, no início da década de 1970, coincidiu com a crise do *fordismo* nos países desenvolvidos, que criou condições para uma reorganização técnico-produtiva do capitalismo e para a renovação das suas forças de expansão. Para Harvey (1992), a incapacidade do *fordismo keynesianismo* de conter as contradições do capitalismo, tão evidentes entre 1965 e 1973, decorreu de sua “rigidez” nos investimentos (pressupondo um crescimento estável em mercados de consumo invariantes), nos mercados de trabalho (especialmente no setor “monopolista”) e quanto aos compromissos do Estado-Providência (pressionados pela crise fiscal). Da crise daí resultante decorreu um novo momento da dinâmica capitalista: a “acumulação flexível”, com fortes impactos sobre as relações de trabalho. Quanto a estas, tende a configurar-se uma segmentação: aos empregados regulares, identificados como o *centro* (cada vez em menor quantidade), impõe-se a flexibilização das funções e da jornada de trabalho; em contraste com esses, expandem-se os contingentes de trabalhadores *periféricos*, abrangendo dois subgrupos: os empregados em tempo integral com

baixa qualificação, em geral submetidos a uma alta taxa de rotatividade, e os empregados em tempo parcial, casuais, temporários, subcontratados e treinados com subsídio público. Se ao *fordismo* correspondeu um crescente grau de *formalização* das relações de trabalho e de institucionalização da vida social em geral, com a *acumulação flexível* e o *neoliberalismo* estabeleceu-se uma tendência inversa, quanto mais se impôs o discurso da “desregulamentação”, seja a respeito dos mercados em geral, seja em relação ao mercado de trabalho em particular³⁵. Uma nova dinâmica social emerge daí.

No que se refere ao Brasil, segundo Castro e Leite (1994) e Antunes (1997), foi somente a partir de 1990, com a adoção no país das medidas de *liberalização* e *privatização* da economia, que a *reestruturação produtiva* se intensificou. Associando-se às mudanças na gestão do trabalho ocorridas no interior das empresas, no sentido de favorecer a sua *flexibilização*, sucedeu-se, ao longo da década, um conjunto articulado de ações governamentais visando à *desregulamentação* das relações de trabalho: lei das cooperativas profissionais (desobrigando-as de verificar os encargos trabalhistas), em 1994; desindexação salarial, em 1995; restrição do poder de fiscalização do MTE, em 1995; denúncia da convenção 158 da OIT, em 1996 (que limitava a dispensa imotivada); instituição do trabalho por tempo determinado, do trabalho voluntário (sem encargos sociais e trabalhistas), do “banco de horas”, do trabalho por tempo parcial, da suspensão do contrato de trabalho, em 1998, etc. Em 1998, o governo apresentou a PEC 623, propondo mudanças na legislação sindical e na contratação coletiva (OLIVEIRA, 2002; KREIN, 2009). Argumentava-se que com isso seriam reduzidos os custos com encargos sociais, incentivando-se as contratações e a sua *formalização*.

Quanto mais, nos anos 1990, avançaram o desemprego, a *terceirização* e a *desregulamentação* do trabalho, decresceu a ação fiscalizatória do Estado sobre as leis trabalhistas e desencadearam-se os processos de privatização da economia e de transferência de postos de trabalho da indústria para os serviços, mais ampliou-se, diversificou-se e renovou-se no país o fenômeno da *informalidade*, agravando um padrão historicamente *precário* de relações de trabalho.

35 Na verdade, tal discurso implica um outro paradigma de regulação: ao invés da centralidade no Estado e nos processos de negociação social, a centralidade na dinâmica autonomizada do mercado.

Com isso, ocorreu uma revitalização dos estudos sobre “trabalho informal”, “economia informal”, “informalização”, “nova informalidade”³⁶. Para Dedecca e Baltar (1997, p. 66), tornou-se evidente a crescente vulnerabilidade de uma massa cada vez maior de trabalhadores: o setor não organizado da economia (*informal*) adquiriu um papel cada vez mais importante, ao se constituir como alternativa de ocupação para expressivos contingentes de trabalhadores expulsos do setor organizado (*formal*).

Cacciamali (2000a) trouxe o conceito de “processo de informalidade”. Observou que cresciam as taxas de desemprego e de autoemprego, modificavam-se as condições de ingresso no mercado de trabalho, disseminavam-se as formas de contrato temporário e parcial, aprofundavam-se as desigualdades salariais. Processava-se uma crescente *informalidade*, consistindo em “un proceso de cambios estructurales en la sociedad y en la economía, que redefine las relaciones de producción, las formas de inserción de los trabajadores en la estructura productiva, los procesos de trabajo y las instituciones” (CACCIAMALI, 2000^a, p. 103).

Filgueiras *et al* (2004, p. 212), em um balanço dos estudos sobre *informalidade*, propôs uma síntese das principais posições sobre o tema. Em um primeiro momento havia a posição desenvolvida pela OIT no início dos anos 1970, quando foi introduzida a noção de “setor informal”. Observava-se que, diante da incapacidade de os setores modernos absorverem adequadamente os fluxos migratórios oriundos do campo, produzia-se um contingente populacional cuja única possibilidade de sobrevivência era a ocupação em atividades não assalariadas e não protegidas socialmente. Da crítica ao caráter dualista dessa formulação, propôs-se uma compreensão da *informalidade* como o conjunto das atividades *não tipicamente capitalistas* (não orientadas pelo lucro, não baseadas em clara distinção entre capital e trabalho). Essa posição, apesar de manter a referência de “setor informal”, admitiu uma relação mais dinâmica deste com o “setor formal” (capitalista), tendo aquele como subordinado a esse último. Uma terceira concepção surgiu no final dos anos 1970, referenciada na realidade dos países capitalistas centrais. Com a *flexibilização* das relações de trabalho, ressurgiam as atividades não regulamentadas, gerando um novo contingente de trabalhadores não protegidos. O termo

36 Algumas referências: Cacciamali (1982; 2000a; 2000b); Dedecca e Baltar (1997); Malaguti (2000); Lima e Soares (2002); Machado da Silva (2003); Noronha (2003); Tiriba (2003); Filgueiras, Druck e Amaral (2004); Kon (2004); Tavares (2004); Lima (2006); Hirata e Machado (2007); Vêras de Oliveira, Gomes e Targino (2011).

informalidade ganhou o sentido de *ilegalidade*, identificando-se com “economia subterrânea”, incluindo nessa categoria os trabalhadores assalariados contratados informalmente e não podendo, com isso, ser definido como um “setor” da economia. Ao invés de um critério econômico, passou-se a um critério jurídico. Os impactos da *flexibilização* das relações de trabalho nos países periféricos agravaram um quadro já demarcado pela precariedade, produzindo o fenômeno da “nova informalidade”. Uma quarta posição, com a qual os autores se identificam, compreende *informalidade* como as atividades ilegais (relações de trabalho não registradas) e/ou aquelas tidas como não tipicamente capitalistas (legais e ilegais). Ou seja, envolve todas as atividades e relações de trabalho *não fordistas* ou *precárias*: fora das relações salariais regulamentadas. Também não faz sentido, aqui, a ideia da *informalidade* como um “setor”. Por tal ângulo, permite-se apreender o grau de *precarização* das relações de trabalho.

Nos termos de Gerry Rodgers (1989, *apud* LEITE, 2009), em um esforço de maior precisão conceitual quanto a um termo que ele admite ser ambíguo, o caráter *precário* do trabalho deve ser avaliado a partir de vários critérios tomados em conjunto, com destaque para: o grau de instabilidade; o nível de controle, por parte dos trabalhadores, quanto à definição das condições de trabalho; a proteção social a ele associado; o rendimento propiciado.

A problemática do trabalho *informal e precário*³⁷ vem sofrendo, no caso brasileiro, novos redimensionamentos com a situação produzida a partir de 2003, quando passam a se apresentar mudanças de destaque nos indicadores do mercado do trabalho, com a elevação da taxa de emprego, do grau de formalização dos contratos, dos níveis salariais etc. (KREIN e MORETTO, 2005; BALTAR *et al*, 2009).

Para se ter um parâmetro quanto a isso, na Tabela 1 apresentamos taxas anuais, de 1992 a 2009, correspondentes ao percentual de empregados sem

37 A perspectiva que adotamos nesta abordagem busca lidar com essas noções tomando-as em associação. Não partimos do pressuposto de que todo trabalho *informal* é *precário*. O que nos interessa realçar é o quanto os processos de *informalização* e de *precarização*, nos termos em que cada um foi aqui proposto, contaminam-se reciprocamente, contribuindo, sobretudo, para sinalizar uma tendência amplamente presente nas relações de trabalho na fase atual do capitalismo mundial.

carteira somados aos trabalhadores por conta própria frente ao conjunto da População Economicamente Ativa³⁸:

Tabela 1 – Grau de Informalidade do Trabalho no Brasil – 1992/2009

Ano	1992	1993	1995	1996	1997	1998	1999	2001
Grau de Informalidade	54,3	55,0	55,2	54,9	55,2	55,6	56,2	55,1
Ano	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Grau de Informalidade								

Elaboração: IPEA (a partir de dados da PNAD/IBGE, vários anos)

Notam-se, claramente, duas tendências inversas quanto ao “grau de formalidade” do trabalho no país, marcando os períodos 1999-2002 e 2003-2009. Entretanto, como enfatizam Baltar *et al* (2009), tais mudanças se estabeleceram sem que, com isso, tenham atingido dimensões propriamente *estruturais*:

Essa formalização não alterou basicamente o quadro geral de um mercado de trabalho heterogêneo, com excedente estrutural de força de trabalho, elevada desigualdade de renda, emprego muito flexível, alta rotatividade da mão de obra, amplo descumprimento da lei. (BALTAR *et al*, 2009, p. 40).

A problemática do trabalho *informal e precário* mantém-se, assim, em evidência no contexto brasileiro, não obstante variações sofridas nas últimas décadas nas formas e intensidade com que se manifesta.

A emergência do mototaxismo em Campina Grande

Campina Grande está situada em uma região intermediária entre a Zona da Mata e o Sertão da Paraíba, o Agreste. Por causa de tal localização, historicamente cumpriu um papel de entreposto comercial, delineado, sobretudo, na transição do século XIX para o século XX. Ainda durante o Império, Campina Grande alcançou a condição de cidade. Sua primeira projeção decorreu da

38 Elaboração do IPEA, com base nos dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios, do IBGE, dos anos correspondentes (<http://www.ipeadata.gov.br/Default.aspx>).

importância regional adquirida por sua feira semanal. A chegada da estrada de ferro, em 1907, contribuiu decisivamente para que a cidade assumisse cada vez mais um papel estratégico no comércio da região. Conforme Lima (2004), ao lado da principal atividade econômica, o comércio de algodão, estabeleceram-se outras atividades produtivas, principalmente comerciais. Os anos 1930 e 1940 se configuraram como marcos no processo de modernização do município.

Com a aceleração da industrialização e da urbanização do país, nos anos 1950, ganhou evidência o debate sobre os desequilíbrios regionais. Daí emergiu o projeto da Sudene, cujos desdobramentos levaram à integração da “região” à dinâmica de acumulação de capital irradiada a partir do Centro-Sul (OLIVEIRA, 1981). Com o Nordeste apresentando taxas de crescimento do PIB acima dos alcançados pelo país³⁹, Campina Grande se destacou como uma das mais dinâmicas cidades no cenário regional:

A Sudene, através de generosos incentivos fiscais e investimentos infraestruturais, dinamizou e diversificou o parque industrial da região metropolitana de Recife, criou o Polo Petroquímico de Camaçari na Bahia, um polo confeccionista na região metropolitana de Fortaleza e distritos industriais nas proximidades das capitais, como Natal e João Pessoa, ou em cidades médias da região, como Feira de Santana (BA) e Campina Grande (PB) (LIMA, 2002, p. 29).

Entretanto, a economia da cidade recebeu os impactos da crise do modelo de industrialização da Sudene. Ao mesmo tempo, com a continuidade dos fluxos de migrantes, especialmente oriundos das zonas rurais e das cidades do Agreste e do Sertão, cresceu flagrantemente a aglomeração de pessoas em condições precárias de trabalho e de moradia e sem acesso aos serviços básicos, como saneamento, saúde e educação. Mesmo os novos investimentos industriais que resultaram, nos anos 1990, da “guerra fiscal”, que envolveu, em especial, os estados do Nordeste⁴⁰, não foram suficientes para gerar um quadro mais favorável no mercado local de trabalho.

39 “No global, nas décadas dos 60, 70 e 80, o Nordeste foi a região que apresentou a mais elevada taxa média de crescimento do PIB, no País.” (ARAÚJO, 1995)

40 “A crise do Estado brasileiro e suas políticas de proteção industrial, seu esgotamento fiscal nos anos 80 com a sucessão de crises econômicas e altas taxas de inflação, num contexto

A crise do mercado de trabalho que se abateu sobre os trabalhadores brasileiros nos anos 1990 atuou no sentido de agravar essa situação, no caso da Paraíba e de Campina Grande. As taxas de desocupação saltaram, em Campina Grande, de 3,4%, em 1980, para 6,6%, em 1991, e 19,1%, em 2000. Nesse mesmo ano, a taxa de desocupação medida pelo IBGE para a Paraíba foi de 14,3%, sendo a do Nordeste 15,9%, e a do Brasil, 15,3% (ALVES e SILVA JÚNIOR, 2009).

É nesse contexto que emerge o fenômeno do mototaxismo em Campina Grande. Trata-se de um novo serviço, do ramo dos transportes urbanos, oferecido em bases *informais* e *precárias*, com uma trajetória marcada por conflitos envolvendo atores sociais diversos, entre eles: trabalhadores de mototáxi, entidades sindicais, taxistas, proprietários de empresas de ônibus urbanos, Polícia, Ministério Público, gestores públicos municipais, usuários.

O uso de motocicletas como transporte alternativo de passageiros tem se disseminado em vários países, particularmente nos de economia periférica ou emergente, como opção de transporte acessível às camadas mais pobres e oportunidade de trabalho, a despeito do perigo que oferece ou da precariedade em que se efetiva. Assim ocorre em diversas cidades do Brasil, da Venezuela, da Argentina, do Vietnã, da Indonésia, do Camboja, da Índia, entre outros países (NUNES, 2010).

No Brasil, os condutores de mototáxi não são cadastrados na Classificação Brasileira de Ocupações – CBO, ao contrário do que ocorre com os *motoboys*, ocupados em transporte de objetos ou pequenas cargas (na família ocupacional de “Motociclistas e ciclistas de entregas rápidas”). Entretanto, foi sancionada, em 29 de julho de 2009, a Lei nº 12.009, que regulamenta o exercício da atividade de profissionais que transportam passageiros em motocicletas ou que usam esse meio de transporte para entregar mercadorias. Antes disso, o serviço de mototáxi só se encontrava regulamentado em algumas cidades brasileiras, por pressão de associações e sindicatos (NUNES, 2010).

internacional de eliminação de barreiras nacionais à circulação de mercadorias, levou ao abandono das políticas centralizadas de planejamento econômico, industrial, ou até podemos dizer, de qualquer planejamento. Nesse contexto, cada estado da federação (uns mais do que outros) passou a disputar investimentos industriais com as vantagens locais de seu território, frente a um mercado globalizado. Na ‘guerra fiscal’ desencadeada entre os diversos estados da federação, os incentivos incluem a renúncia fiscal, o fornecimento de infraestrutura, preços subsidiados (...)” (LIMA, 2002, 29-30)

O serviço de mototáxi em Campina Grande surgiu em 1996. No início, não havia nenhuma regulamentação pública. Bastava a alguém dispor de uma moto e sair pela cidade em busca de passageiros. Mas, paulatinamente, o setor foi ganhando dimensões significativas e convertendo-se em uma importante opção de transporte público e de “refúgio” dos sem trabalho. Com a expansão da atividade surgiram algumas pequenas empresas para explorar o serviço. Dentre elas, a CG Motos. O vínculo do mototaxista à empresa acontece nos seguintes termos: o proprietário da moto cadastra-se e recebe uma credencial de autorização para transportar passageiros, além de uma jaqueta padronizada; a contrapartida é o pagamento de uma taxa diária (que, na época da pesquisa, era de R\$ 5,00) pela utilização da marca da empresa.

Inicialmente, estabeleceu-se uma grande resistência por parte dos motoristas e proprietários de táxis convencionais e das empresas de ônibus. Mas, por outro lado, houve sempre um forte apoio por parte dos moradores da cidade, milhares de usuários do serviço, devido à sua agilidade e seus preços, mais amplamente acessíveis. O período de 1996 a 1998 foi marcado por fortes tensões envolvendo esses diversos atores. Dentre as empresas que exploravam o serviço, a CG Motos foi a única que conseguiu uma liminar na Justiça, autorizando o seu funcionamento. As demais permaneceram na clandestinidade. Com isso, o segmento de mototaxistas ficou dividido em duas categorias: a dos *legalizados* (provisoriamente) e a dos *clandestinos*.

Quanto aos *clandestinos*, passaram a ser perseguidos sistematicamente pelas autoridades do trânsito, convertendo-se no segmento submetido às condições mais precárias. Na maioria das vezes, suas motos, assim como os condutores, não se encontravam com a documentação em dia. Mesmo estando em situação regular (quanto aos documentos do veículo e à habilitação), uma vez sendo alcançados pela fiscalização municipal eram tirados de circulação, com seu veículo sendo retido. A liberação acontecia após o pagamento de uma multa.

Na sequência, o serviço de mototaxismo ganhou proporções tais que o Poder Público Municipal se viu pressionado a regulamentá-lo. Em 1999, o Poder Executivo apresentou um projeto de lei à Câmara Municipal visando, por intermédio da STTP,

licenciar, gerenciar, fiscalizar, operacionalizar e regulamentar o sistema de transporte individual de passageiros em veículo automotor, tipo motocicleta, respeitada a legislação Federal, Estadual e Municipal, em matéria de trânsito e transporte, dentro da competência que lhe é deferida pela lei n° 9.503 de 23 de Setembro de 1997,

código de trânsito brasileiro. (Art.2º, PL nº 150/99, Câmara Municipal, 1999)

Conforme a Lei nº 2.827, aprovada em 2000 (CÂMARA MUNICIPAL, 2000): o condutor deve estar devidamente cadastrado na STTP, o que implica o pagamento de uma taxa pela delegação outorgada sobre a prestação dos serviços; o serviço de mototáxi deve ser executado de forma contínua e permanente em locais estabelecidos pela STTP, sendo de total responsabilidade do permissionário qualquer dano causado ao usuário, a terceiros e ao município, exigindo-se do mototaxista o pagamento de um seguro; quanto às tarifas, são determinadas pela STTP, em consonância com o Conselho Municipal de Transportes Públicos – COMUTP; o condutor que extrapolar o serviço de mototáxi em desacordo parcial ou total com as prescrições legais será penalizado e poderá ter a suspensão da motocicleta pela STTP.

A condição de mototaxista *permissionário*, no entanto, não alterou substancialmente o caráter precário do seu trabalho. O Poder Público se dispôs à regulamentação do serviço lançando mão apenas dos procedimentos judiciais de regularização do exercício da atividade (alvará de tráfego, selo de vistoria e carteira de identificação), não atentando para a garantia de formas básicas de proteção social aos trabalhadores. Embora a nova lei tenha, a partir de então, formalizado o serviço de mototaxismo em Campina Grande, não conseguiu, de um lado, alterar a sua condição geral de serviço e trabalho precários e, de outro, impedir a expansão do seu exercício clandestino.

Assim, atualmente, esses trabalhadores estão distribuídos em três segmentos: os mototaxistas *permissionários*, regularizados pelo Poder Público Municipal e filiados ao Sindimotos-CG (totalizando, em dezembro de 2010, pouco mais de 700 condutores); os mototaxistas vinculados à empresa CG Motos, provisoriamente legalizados, por meio de mandado de segurança expedido pelo Tribunal de Justiça do Estado da Paraíba, em 1996, e posteriormente confirmado pelo Tribunal Superior de Justiça, com vigência até hoje⁴¹ (incluindo um contingente de cadastrados que oscila entre 200 e 250)⁴²; e os

41 A referida empresa funciona, também, como comércio de peças para motos e prestação de serviços de entregas e encomendas em motocicleta.

42 A CG Motos disponibiliza aos cadastrados um serviço de apoio por sistema de rádio, declaração de renda, apoio jurídico e uniforme (jaqueta com identificação da empresa). É cobrada mensalmente pela empresa aos seus filiados uma taxa por tais serviços.

mototaxistas *clandestinos*, que circulam na cidade sem o alvará de tráfego e, sob tal condição, se encontram em um patamar maior de precarização e vulnerabilidade em relação aos demais segmentos.

No que diz respeito às condições de trabalho, ao mesmo tempo em que, em algum grau, se apresentam diferenciadas entre os três segmentos, encontram-se, no conjunto, situadas em patamar precário. A partir dos dados apurados com a aplicação dos questionários, a realização das entrevistas e as inúmeras conversas informais, alguns elementos, quanto a isso, merecem destaque. Não raras vezes a jornada de trabalho excede 11 horas. Mesmo no que se refere a *permissionários* e vinculados à CG Motos, não há qualquer regulamentação sobre esse item. Muitos mototaxistas, das três categorias, destacaram o trabalho à noite como um dos problemas do exercício cotidiano do trabalho. Uma outra situação por eles realçada diz respeito aos riscos e constrangimentos quando do transporte de pessoas alcoolizadas, o que se agrava no período noturno. Foram destacados ainda outros problemas, tais como: assaltos, trânsito ruim, pedestres imprudentes, concorrência “desleal” entre os próprios mototaxistas, perseguições promovidas pelos órgãos de vigilância, manifestações de discriminação por parte de diversos segmentos da sociedade local, riscos de acidentes nos períodos de chuvas, entre outros. No tocante às condições de saúde desses trabalhadores, associadas ao exercício do trabalho (longas jornadas, exposição à poluição sonora e do ar, calor etc.), destacaram-se: dores na coluna, dores de cabeça, problemas de circulação e outros males. No que diz respeito à incidência de acidentes, este foi um item bastante enfatizado pelos mototaxistas.

Fenômenos como o do mototaxismo como estratégia de trabalho “autônomo” realçam aspectos da nova dinâmica *formal-informal* e como essa tem se tornado mais heterogênea, complexa e imbricada. Um desses aspectos já foi denominado de *formalização do informal* (VÉRAS DE OLIVEIRA, 2011), ao restringir-se a medidas parciais, tomadas no âmbito sobretudo do Poder Público Municipal, de regularização do trabalho “autônomo” informal (caso dos “perueiros”, mototaxistas, camelôs, “flanelinhas”, entre outros segmentos). No caso aqui em questão, essa é a situação dos mototaxistas *permissionários* e, em menor medida, dos vinculados à CG Motos quando comparados, ambos, aos *clandestinos*.

Como tais segmentos se veem e são vistos pelos pares e por aqueles com os quais se relacionam no seu cotidiano de trabalho? Como, diante de processos de diferenciação entre eles e da persistência de elementos de identificação, elaboram as novas condições nas quais se encontram? É o que discutiremos a seguir.

Práticas e percepções: a experiência dos mototaxistas

“Eu já tenho 50 anos. Quem é que me dá emprego mais? Por isso eu não tenho outra alternativa, a não ser mototáxi. Todo mundo pensa que um homem de 50 anos não serve pra nada, mas eu sou homem pra tudo” (SEBASTIÃO, 50 anos, *clandestino*). “Tive outras experiências de trabalho anteriormente, mas o fato é que cheguei ao mototáxi porque estava cansado de procurar trabalho em várias empresas e não consegui. Por isso, essa foi a alternativa que me restou” (SAMUEL CLEMENTE, 44 anos, *permissionário*). Tais declarações revelam o quanto o mototaxismo se colocou como uma alternativa para os que se viram sem lugar no mercado de trabalho. Nos termos de Castel (1998), são expressão do que ele denominou de “supranumerários”. Sob tais condições, nos “interstícios da produção capitalista” (CACCIAMALI, 1982), os trabalhadores criam estratégias de sobrevivência e reinventam formas de se reinserir no mundo do trabalho.

Por outro lado, se veem sob a necessidade de reconstruir sua identidade social. Ao mesmo tempo em que, como os depoimentos acima sugerem, admitem a dificuldade de se (re)inserir no mercado formal de trabalho, se fez muito presente em suas falas um discurso de autolegitimação de sua nova condição, com base em noções como “liberdade” e “autonomia”, conforme indica o trecho abaixo:

No mototáxi existe a liberdade de você tá ali fazendo. Caso tenha um imprevisto, como um passeio, você pode parar, ou outro motivo. Se precisar parar você para. No caso do empregado, isso não pode. Nesse sentido você é o seu próprio patrão. Esse é o lado bom pra quem roda de mototáxi... Nós somos donos do nosso tempo, quando dá cinco horas da tarde eu vou pegar minha filha na escola e vou pra casa. Se eu fosse empregado não podia. (JUAREZ, 38 anos, *permissionário*)

A condição de excluído do trabalho formal, realçada no discurso do mototaxista como um traço de sua autopercepção (*negativa*), tem sido (re)formulada por eles próprios, de modo a inverter a sua negatividade, destacando na nova condição o que há nela de *vantagem*: ser “dono do próprio negócio”, “patrão de si mesmo”, “autônomo”. Claro está que, como bem destacou Tavares (2004), a ideologia dominante, diante da crise do emprego trazida pela nova dinâmica de acumulação de capital, cuidou de disseminar o discurso que faz a apologia da “autonomia”:

Nesse sentido, é muito comum encontrar trabalhadores que defendem a possibilidade de trabalhar por conta própria como sendo a melhor alternativa nesta sociedade. No entanto, essa suposta autonomia, além de mascarar as reais dimensões do desemprego, fragmenta a classe trabalhadora, opera o culto ao individualismo, desqualifica as organizações representativas do trabalho, fomenta a ordem ideológica dominante e distancia o horizonte revolucionário. (TAVARES, 2004, p. 24)

Captamos, ainda, no discurso dos mototaxistas, enquanto figurações de sua autopercepção, o (re)conhecimento de sua condição como precária. Mas o fazem realçando distinções entre os três segmentos. Para os *clandestinos*, por exemplo, os *permissionários* e os vinculados à CG Motos se encontram em uma situação “um pouco melhor”. Há aqui uma *passagem* entre a *diferenciação* e a *identificação*, sugerindo uma dupla possibilidade:

O nosso dia a dia é muito sofrido, pode chover ou fazer sol que estamos trabalhando, pois dependo desse trabalho para manter minha família (...). A concorrência é muito grande e desigual, porque nós, clandestinos, precisamos escapar o tempo todo da fiscalização. Quando eles apertam demais, não tem jeito, temos que parar. Assim, é preciso se virar fazendo outras coisas. Com os cadastrados da STTP e CG Motos, a situação é um pouco diferente, eles não sofrem essa perseguição, trabalham com mais liberdade e grande parte deles tem outras fontes de renda. Por isso eu acho que as condições deles são um pouco melhor do que as nossas. A única coisa que é melhor na nossa situação é o fato de não pagarmos nenhuma taxa, seja à empresa CG Motos ou à STTP (...). Somos obrigados a trabalhar e viver como marginais, as autoridades e a sociedade nos veem assim. (JOSÉ ALVES, 43 anos, *clandestino*)

Note-se, no entanto, que mesmo para os *clandestinos*, cuja condição é a mais precária, o ingresso na atividade de mototáxi também é percebida, em alguma medida, como uma “melhora”, quando posta em contraste com situações anteriores. Evidencia-se, em casos assim, o quanto os processos de

reprodução do trabalho precário não podem ser confundidos, em sentido estrito, com *precarização* do trabalho⁴³. Observe-se o depoimento a seguir:

Eu tenho 58 anos de idade, já estou mais pra lá do que pra cá. Para sobreviver e manter minha mulher e dois filhos, eu tenho que me virar (...). A vida está passando e eu estou vendo que não vivi quase nada, pois não tenho tempo para a minha família, mas eu não tive escolha. Depois do mototáxi a coisa melhorou, comecei a aproveitar um pouco os finais de semana, porque comecei a ganhar um dinheirinho a mais. Agora estou pagando a Previdência, pra ver se me aposento. Já faz dez anos que eu estou nesse rojão, estou sentindo que chegou a hora de me aposentar, pois a velhice está chegando e eu já estou muito doente, preciso descansar. Depois de me aposentar, caso eu aguento eu continuo no mototáxi porque a aposentadoria de um salário mínimo é pouco. (JOSÉ DOS SANTOS, 58 anos, *clandestino*)

Da parte dos *permissionários* e vinculados à CG Motos, é possível identificar no seu discurso, igualmente, tanto elementos de *identificação* como de *diferenciação*, seja ao se referirem um ao outro, seja quando se veem, ambos, em comparação com os *clandestinos*. O realce, entretanto, nos casos abaixo, recaiu mais fortemente, levando em conta os três segmentos, sobre o primeiro elemento (uma condição comum, sobretudo, envolve todos):

As condições de trabalho são muito ruins, tanto num lado como no outro. A empresa oferece o serviço de rádio e isso aumenta a chance de pegar passageiros sem estar circulando, basta estar na central ou no ponto de apoio e aguardar a sua vez. Em média a gente espera entre 20 e 30 minutos para conseguir um passageiro, mas a gente paga muito caro por isso. (SAMUEL CLEMENTE, 44 anos, *permissionário*)

Nós não temos o que fazer, se correr o bicho pega e se ficar o bicho come. A empresa não oferece o mínimo pra gente trabalhar, se a gente quiser água tem que comprar, se quiser ir ao banheiro tem que pedir um favor. (FRANCISCO DE SOUSA, 48 anos, vinculado à CG Motos)

43 Ver, quanto a isso, por exemplo, Leite (2009) e Vêras de Oliveira (2011).

Nós começamos o dia de trabalho devendo R\$ 7,00 à empresa⁴⁴, além disso, temos que ter todos os dias R\$ 10,00 para a gasolina, sem contar com o desgaste da moto e o custo para mantê-la. Por isso eu tenho uma meta: só paro de rodar quando faço uma média de R\$ 40,00. Tenho quatro filhos para dar de comer, não posso parar. Tem dia que eu trabalho em torno de 15 horas para atingir a média, mas tem dia que apenas na parte da manhã eu faço essa média, mesmo assim eu continuo por conta da minha responsabilidade. Apesar das nossas condições de trabalho ser muito ruins, eu prefiro trabalhar no mototáxi do que ganhar um salário mínimo chorado em outro trabalho (...). Mas as nossas condições de trabalho em relação aos outros mototaxistas é igual ou até pior, porque a gente paga todos os dias, devíamos ter condições um pouco melhor. (JACÓ, 39 anos, vinculado à CG Motos)

Há casos em que, como estratégia para melhorar o rendimento, o mototaxista se cadastra ao mesmo tempo na STTP e na CG Motos. Veja-se o depoimento abaixo:

Eu sou cadastrado na STTP desde a primeira licitação, mas também trabalho na CG Motos. Estou nos dois lugares para poder me virar um pouco melhor (...). Eu escolhi essa forma de trabalhar como estratégia de sobrevivência. Mas vejo que o Poder Público não nos respeita como trabalhadores, pois não assegura nenhum direito para nós, se quisermos ter um pouco mais de segurança temos que contribuir com a Previdência como autônomos, isso é um absurdo! (JOÃO FELIPE, 34 anos, vinculado à CG Motos e *permissionário*)

Contudo, em certos momentos, as diferenças ficam bem delimitadas, inclusive na forma de conflitos claros de interesses, sobretudo envolvendo os *legalizados*, de um lado, e os *clandestinos*, de outro:

Existe uma concorrência desleal na cidade... Por causa da concorrência desleal já houve morte entre os mototaxistas... O passageiro contribui pegando os motoqueiros

44 Este é o valor da taxa paga pelos mototaxistas vinculados à CG Motos, quando da realização da pesquisa.

não cadastrados. Eu já perdi vários passageiros para os não cadastrados, não tem fiscalização de maneira nenhuma. (SEVERINO DOS SANTOS, 55 anos, *permissionário*)

Do que pudemos apreender das falas dos três segmentos de mototaxistas, em uma mão, sobressaíram elementos que sinalizam a possibilidade de afirmação de uma identidade comum, tais como aqueles relacionados: às afinidades socioculturais quanto às suas trajetórias de vida; às dificuldades, em geral presentes, de (re)inserção no mercado formal de trabalho; à “opção” pelo mototaxismo como estratégia “autônoma” de sobrevivência; ao reconhecimento por eles próprios do quão precárias são as condições do exercício cotidiano do trabalho para os três segmentos; às percepções do quão estigmatizado tem sido o modo como segmentos da sociedade local se referem a eles (sobretudo os *clandestinos*); à manifestação de momentos de solidariedade entre eles (o que tem sido mais comum por ocasião de ocorrências de acidentes envolvendo algum mototaxista). O fato de vários mototaxistas terem tido a oportunidade de percorrer mais de uma dessas condições, possibilitando uma mescla de experiências, propicia, evidentemente, elementos de identificação recíproca:

Quando o mototáxi começou em 1996 eu trabalhei como clandestino, depois surgiram várias empresas, trabalhei em algumas delas, depois a Justiça proibiu todas, restou apenas a CG Motos, que em 2000 foi proibida pela Justiça de explorar o serviço, a solução foi me cadastrar na STTP, pois eu não tinha outra fonte de renda além da moto. Atualmente, eu trabalho na Alpargatas e nas horas vagas eu dou umas bandeiradas como clandestino para complementar a renda familiar. (CARLOS, 36 anos, *clandestino*)

Ao mesmo tempo, na outra mão, nos referidos depoimentos se destacaram elementos que, certamente, vêm dificultando um processo de identificação coletiva. Entre os quais: um quê de individualismo subentendido na ideia de “dono do próprio negócio” (o que os torna, do ponto de vista das relações econômicas que os envolvem, agentes “autônomos” e concorrentes entre si); um elemento de diferenciação entre si, no que se refere às percepções recíprocas entre os três segmentos, incluindo a configuração de estigmas (os *clandestinos* sendo tratados como “desleais” pelos *legalizados*, por exemplo); as dificuldades, embora sob formas diferenciadas entre os três segmentos, de

se ter no Sindicato uma referência para a ação coletiva; a ausência de uma posição comum dos três segmentos na sua interlocução com o Poder Público.

Uma reflexão muito pertinente, quanto às dificuldades de construção de uma perspectiva *de classe* entre trabalhadores “por conta própria”, pode ser encontrada em Oliveira (2003b, p. 71, grifo do autor). Para este, em tais atividades “o capital *não é o sujeito* dessas relações, e a força de trabalho não é pressuposta e posta no movimento da reprodução, não é uma mercadoria”. Mais à frente, conclui:

Os trabalhadores do “informal” estão separados dos meios de produção – parafraseando Althusser – apenas de uma maneira *sobredeterminada* pela globalidade abstrata do modo de produção capitalista. Mas essa sobredeterminação fica lá: ela não passa pelo *real* concreto do cotidiano dos que estão no “informal”: está-se em presença apenas de processos de troca, que certamente têm a moeda como meio de circulação, mas não a têm como *expressão de igualdade*, há trabalho no “informal”, mas não trabalho abstrato. A identidade permanece, pois, numa espécie de *circuito externo* às determinações dos trabalhos concretos, o que resulta num impasse. (OLIVEIRA, 2003b, p. 75, grifos do autor)

No que se refere à organização sindical, a única experiência existente até o momento é o Sindimotos-CG, o qual associa apenas os *permissionários*. Nas palavras de um *clandestino*:

O Sindicato dos Mototaxistas não cadastra clandestino. O Sindicato é para os permissionários. Por isso eles não lutam por nós. Tentamos criar um sindicato dos clandestinos, mas não deu certo, o atual Sindicato entrou na Justiça contra os clandestinos, então ficou difícil lutar por alguma coisa. (JOSÉ ALVES, 43 anos, *clandestino*)

No dia 12 de fevereiro de 2008, os mototaxistas *clandestinos* realizaram uma manifestação pública, com o propósito de questionar o cerco empreendido pela STTP contra o segmento e as multas sistematicamente aplicadas sobre os mesmos. Segundo informações do *Jornal da Paraíba* (13/02/2008), participaram da manifestação cerca de 200 mototaxistas. Tal iniciativa fez parte de um movimento que chegou a colocar em discussão a criação de um sindicato próprio, mas que não prosperou.

Por sua vez, o Sindimotos-CG não manifestou intenção de se construir como uma organização representativa do conjunto dos mototaxistas. Ao contrário, o discurso do dirigente expressa uma clara oposição de interesses entre os *permissionários* (dos quais se coloca como representante) e, sobretudo, os *clandestinos*, chegando a cobrar uma ação mais enérgica do Poder Público no sentido de coibir a ação desses últimos:

A prefeitura passou vistas grossas e deixou que todo mundo explorasse o serviço de mototáxi (...). Na verdade, hoje não há mais perseguição, esse é um grande problema para nós, pois o mototaxista regulamentado está em situação difícil devido à omissão da prefeitura. (...) O processo de licitação foi muito rigoroso e todos os cadastrados na STTP passaram por isso, tiveram um custo muito alto e obedeceram a todas as exigências do órgão, inclusive, fizeram cursos de capacitação: direção defensiva; primeiros socorros; meio ambiente e cidadania; legislação de trânsito e relações interpessoais. Hoje nós temos aproximadamente 300 (trezentos) sindicalizados, mas temos um processo de concorrência desleal, o que diminuiu muito o nosso faturamento. Quando o mototáxi começou, a procura pelo Sindicato era grande, a procura estava relacionada ao fato de que os mototaxistas precisavam de um sindicato que lutasse em favor da categoria, da regulamentação da profissão, pois no começo a profissão era exitosa, o mototaxista obtinha uma diária de R\$ 80, hoje dificilmente chega a R\$ 40, em virtude da concorrência desleal. (Presidente do Sindimotos-CG)

Mas, mesmo entre os *permissionários*, o Sindicato não goza de muito prestígio, seja por não aceitação ou não compreensão do seu papel de representação coletiva:

Eu prefiro ficar trabalhando do que participar de qualquer mobilização, pois sei que não vai chegar a nada, principalmente quando tem sindicato metido no meio. Eu não acredito no Sindicato, se eu não rodar não vou ganhar minha feira e meus filhos vão passar fome. O Sindicato não vai dá minha feira. Caso eu fique doente o Sindicato não me dá assistência. Por isso eu não acredito. A luta principal da categoria é pela sobrevivência,

pois sabemos que não temos direito de nada a não ser de pagar imposto. (FLAVIANO PEREIRA, 28 anos, *permissionário*)

Seja por um questionamento quanto à sua diretoria:

O Sindicato existe desde o começo do mototáxi em Campina Grande, em 1996. Até hoje é o mesmo presidente. Quando tem eleições no Sindicato a gente só sabe do resultado, ele sempre continua, ele tá lá pra lutar pelo seu interesse, agora ele até se formou, é advogado. Na eleição passada tentou eleger seu irmão para vereador usando a categoria. (...) Caso a gente fique doente o Sindicato não ajuda em nada, caso a moto seja roubada nós é quem perdemos. O Sindicato é praticamente uma folhinha seca. Eu estou no Sindicato e pago imposto sindical porque a STTP obriga, se não a gente perde o cadastro, caso contrário eu já estava fora, eu não quero ser fora da lei, por isso sou cadastrado. (FRANCISCO SALES, 45 anos, *permissionário*)

Quanto à relação dos mototaxistas com o Poder Público, os efeitos têm sido muito mais no sentido da fragmentação de uma identidade comum do que o contrário. Primeiro, porque a ação pública, em nome da regulação do setor, produziu a distinção institucional dos três segmentos. Segundo, porque os mototaxistas agem muito mais movidos por um *ethos* individualista (subentendido, e algumas vezes explicitado, como no depoimento acima, no discurso da “luta pela sobrevivência”, posta para cada um), sendo vagas as referências a uma identidade coletiva referida ao segmento ao qual pertencem, e mais vaga ainda quando se trata da identidade coletiva da condição geral de mototaxista. Frente ao seu principal interlocutor, o Poder Público Municipal, os segmentos diversos de mototaxistas têm agido fragmentariamente, aceitando os termos propostos por aquele.

Os *clandestinos*, diante do Poder Público, colocam-se entre desprotegidos (quanto à condição de *trabalhadores* e *cidadãos*) e perseguidos (quanto à condição de trabalhadores que exercem atividade clandestina):

As autoridades precisam olhar para nós, estamos completamente abandonados, eles se preocupam apenas com a lei, esquecem que somos seres humanos e precisamos viver e trabalhar, temos família e muita gente depende do nosso trabalho. A perseguição é muito grande, a solução

eu não sei, mas a obrigação de resolver os problemas é dos políticos, eles não podem simplesmente aplicar multas e recolher o nosso instrumento de trabalho, a moto. (GERALDO SIMPLÍCIO, 29 anos, *clandestino*)

Há um elemento de desconfiança, por parte dos motaxistas *clandestinos*, em relação aos órgãos públicos que regulam o setor: “Eu prefiro correr o risco [ao atuar clandestinamente], porque a forma como é administrado o serviço em Campina Grande só favorece aos poderosos” (Pedro Cândido, 33 anos, *clandestino*). E também em relação ao Poder Público, que os trata como “bandidos”.

Outro dia caí numa *blitz* conjunta da Polícia com a STTP e o Detran e me mandaram descer da moto, como se eu fosse um marginal. Pediram a documentação da moto e meus documentos pessoais, eu entreguei tudo. Eles disseram que estava tudo certo, mas a moto estava presa e notificada, eu teria que pagar uma multa para que o veículo fosse liberado (...). Fiquei revoltado, fui tratado como bandido, como é que a gente quer trabalhar e as autoridades não deixam? (EDUARDO, 26 anos, *clandestino*)

O mesmo entrevistado, sintomaticamente, admite, no entanto, que se justificaria uma ação pública com o fim de distinguir quem está “certo” e quem está “errado”, referindo-se à documentação do veículo e do condutor (diferenciando, para efeito de ação do Poder Público, os *clandestinos* sem documentos em dia e os *clandestinos* com documentos em dia):

Eu sou clandestino porque não tenho uma alternativa melhor. Eu estou de acordo com a fiscalização, mas acho que eles têm que pegar quem está errado, no caso de quem está certo eles deviam encontrar uma solução para nós continuar trabalhando. (EDUARDO, 26 anos, *clandestino*)

Os *permissionários* se queixam do rigor dos critérios de cadastramento adotados pela STTP, contrastando com a insuficiente contrapartida dada pelo Poder Público, seja quanto à garantia de proteção social e de suporte logístico para o seu trabalho, seja no que tange ao controle da ação, “desleal”, dos *clandestinos*.

Os vinculados à CG Motos, por sua vez, reclamam que o Poder Público também os persegue:

Os guardas da STTP multam a gente da CG Motos a troco de nada, nós trabalhamos com o alvará da CG porque a Justiça nos autorizou, somos legalizados, mesmo assim eles nos perseguem. Mas a CG entrou na Justiça e o juiz mandou retirar as multas. Eles não podem mais fazer nada, eles tentaram tirar a gente de circulação, mas não conseguiram. (PEDRO FIRMINO, 27 anos, vinculado à CG Motos)

No que diz respeito ao controle da atividade dos *clandestinos*, o próprio diretor da STTP admite dificuldades: “O sistema de mototáxi é muito difícil de controlar, a STTP admite a sua inoperância e dificuldade em controlar o transporte irregular de passageiros”. A posição do Poder Público, em flagrante oposição aos *clandestinos*, se justifica como uma medida em favor da sociedade. A legitimidade para tal orientação é buscada no realce dessa oposição (sociedade x *clandestinos*), empenhando-se em associar a imagem dos *clandestinos* à condição de “criminosos”.

A maioria dos clandestinos não tem habilitação nem moto, aluga o veículo para fazer transporte clandestino. Grande parte destes é albergado ou cometeu algum tipo de crime. A deficiência da fiscalização faz com que eles procurem ingressar sistematicamente na atividade de mototáxi, o que enseja uma concorrência desleal. O sistema de ônibus não melhora porque não tem passageiro, pois os clandestinos levam os passageiros dos regulamentados e dos ônibus. Por isso temos que acabar com os clandestinos. (Diretor da STTP).

Tendo como base uma constatação evidente e socialmente aceita de que o transporte público em Campina Grande é marcadamente deficiente, também a empresa CG Motos lança mão desse argumento para se legitimar junto à população, ao qual acrescenta o fato de ser esta uma fonte de ocupação e de ser a empresa um instrumento de mobilização da categoria com vistas à negociação com o Poder Público:

O transporte em Campina Grande melhorou depois do mototáxi (...). A empresa CG Motos é hoje uma válvula

de escape para o desemprego. Hoje eu transporto em média 10.710 pessoas por dia, que significa em média 30 corridas por moto. Vejamos só, hoje nós temos em média 2.500 mototaxistas em Campina Grande, o que significa uma média de 12 corridas por moto, ou seja, no total o mototáxi transporta 20.960 pessoas por dia, isso constata a deficiência dos ônibus (...). A nossa influência é muito forte, teve mobilização que eu já consegui colocar 2.300 mototaxistas no parque do povo, dependendo da necessidade, nós temos um poder de mobilização muito grande. (Proprietário da CG Motos).

Da parte dos usuários, pelo volume diário de passageiros, na casa dos milhares, conforme reconhecem os agentes públicos e privados relacionados com a atividade do mototaxismo, sugere-se um quadro de generalizada aceitação e defesa. Nessa linha, segue depoimento de uma usuária assídua do serviço:

Eu sou usuária assídua do mototáxi, acho que essa alternativa chegou para melhorar a vida dos campinenses. Eu não me preocupo de maneira alguma se o mototaxista é cadastrado ou clandestino, todos são trabalhadores e precisam sobreviver, o problema da violência está em toda parte, por isso pego o primeiro mototaxista que passar. Antes do mototáxi em Campina Grande eu esperava em média 30 minutos nas paradas de ônibus, ainda mais exposta à violência do que agora. De alguma maneira, o mototáxi é um concorrente dos táxis e dos ônibus, isso forçou as autoridades municipais a criarem o sistema integrado de ônibus, o que melhorou um pouco o transporte, embora o preço da passagem seja um absurdo. Mesmo assim não deixei de usar o mototáxi, pois é um transporte rápido e eficiente, embora seja um transporte de risco. (GEISA DOS SANTOS, 25 anos, *usuária*)

Com o processo de institucionalização do mototaxismo em Campina Grande, nos termos em que esse tem ocorrido (configurando segmentações, remetendo à clandestinidade a maioria dos mototaxistas, prevendo frágeis garantias sociais aos poucos cadastrados, ao mesmo tempo em que lhes impõe exigências para além do que comportam seus ganhos), o problema do trabalho precário e informal continua atual. O que se observa, com fenômenos como

o do mototaxismo em Campina Grande, é como a *precariedade* e a *informalidade*, sob processos renovados, mais heterogêneos e complexos, continuam se reproduzindo enquanto padrão de relações de trabalho.

Considerações finais

A emergência do mototaxismo em Campina Grande pode ser lida como uma resposta da população trabalhadora local à crise do emprego que se abateu sobre o país nos anos 1990, em um contexto no qual a *sociedade salarial* (CASTEL, 1998) jamais se constituiu plenamente. Para além de oportunidades geradas a partir da ação do Estado (a exemplo do que se produziu, entre os anos 1960 e 1980, por meio da Sudene, e nos anos 1990, com a “guerra fiscal”), resultou da busca de alternativas de trabalho, produto de estratégias de sobrevivência, geradas nos interstícios da dinâmica de acumulação de capital. Por outro lado, se legitima como opção de transporte público, como “transporte alternativo”, no vácuo de ações governamentais nessa área dos serviços urbanos.

O nosso foco recaiu sobre o processo de constituição do segmento de mototaxismo em Campina Grande, suas dinâmicas, as tensões envolvidas e as implicações para a subjetividade dos trabalhadores. Até onde pudemos apurar, constatamos que: trata-se de uma situação consolidada; envolve um contingente significativo de trabalhadores para os padrões locais: no patamar dos dois milhares; requereu uma ação dos Poderes Executivo e Legislativo Municipais, embora de tipo predominantemente reativa e em termos, ainda, bastante insuficientes; predominam, entre os trabalhadores mototaxistas, sobretudo entre os *clandestinos*, mas também entre os *permissionários* e os vinculados à CG Motos, condições de trabalho marcadamente *precárias* e *informais*.

Se, no que se refere ao processo de construção social de sua identidade coletiva, foi possível notar alguns sinais favoráveis (elementos de identificação, gestos de solidariedade, esboços de ação coletiva), o que sobressaiu, no entanto, foram indicações de fracionamentos (quanto às suas autoimagens e às percepções recíprocas, entre os três segmentos). Ao que se nos mostrou, estão distantes as possibilidades, hoje, de os mototaxistas colocarem em evidência pública, por meio da ação coletiva, sua problemática social e de trabalho. Como consequência, são grandes as dificuldades de que venham a atuar, de modo mais contundente, diante da sociedade e dos Poderes Públicos, em favor de medidas políticas para um enfrentamento mais radical dessa situação. Das tensões, conflitos e alianças, que põem em ação os diversos sujeitos envolvidos nesse processo, é que resultarão os caminhos a seguir.

Referências bibliográficas

ALVES, J.; SILVA JÚNIOR, G.. A dinâmica recente do mercado de trabalho campinense: mudanças e permanências. In: Vêras de Oliveira, R. (org.). *Campina Grande em debate: a condição urbana da periferia pela lente do trabalho e das políticas públicas*. Campina Grande: EDUEP/EDUFCCG, 2009.

ANTUNES, Ricardo. *Adeus ao trabalho?* Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. Campinas/São Paulo: Editora da Unicamp/Cortez, 5ª Ed, 1997.

_____. *Os sentidos do trabalho: ensaios sobre a afirmação e a negação do trabalho*. São Paulo: Boitempo, 2002.

ARAÚJO, T. B. Nordeste, Nordestes. Que Nordeste?, In: Affonso, Rui; Silva, Pedro (orgs.). *Federalismo no Brasil: desigualdades regionais e desenvolvimento*. São Paulo: Fundap/Editora Unesp, 1995.

BALTAR, Paulo; KREIN, Dari; Leone, E.. Economia e mercado de trabalho no Brasil. In: Leite, Marcia; Araújo, Ângela (orgs.). *O trabalho reconfigurado: ensaios sobre Brasil e México*. São Paulo: Annablume, 2009.

CACCIAMALI, Maria C. *Um estudo sobre o setor informal urbano e formas de participação na produção*. Tese de Doutorado, São Paulo: FEA/USP, 1982.

_____. Proceso de informalidad y sector informal: reexamen de una discusión. *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, Caracas, v. 6, nº 3, Sep./Dic, 2000a.

_____. Globalização e processo de informalidade. *Revista Economia e Sociedade*, Campinas, nº 14, jun, 2000b.

CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE. Projeto de Lei nº 150, de 25 de novembro, 1999.

_____. Decreto nº 2.827, de 25 de abril, 2000.

- CASTEL, Robert. *As metamorfoses da questão social: uma crônica do salário*. Petrópolis: Vozes, 1998.
- CASTRO, Nadya; LEITE, Marcia. A sociologia do trabalho industrial no Brasil: desafios e interpretações. *BIB*, Rio de Janeiro, nº 37, 1º sem, 1994.
- DEDECCA, Claudio; BALTAR, Paulo. Mercado de trabalho e informalidade nos anos 1990. *Estudos Econômicos*, São Paulo, nº 27 (especial), pp. 65-84, 1997.
- FILGUEIRAS, L.; DRUCK, G.; AMARAL, M. O conceito de informalidade: um exercício de aplicação. *Caderno CRH*, Salvador, v. 17, nº 41, mai-ago, 2004.
- HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 1992.
- HIRATA, G. I.; MACHADO, A. F. Conceito de informalidade/formalidade e uma proposta de tipologia. *Mercado de Trabalho: Conjuntura e Análise*, IPEA, Brasília, nº 34, Nov, 2007.
- IBGE. Censo 2000. Brasília: IBGE, 2001.
- KON, A. Diversidades nas condições de informalidade do trabalho brasileiro. *Anais do XXXII Encontro Nacional de Economia – ANPEC*, 2004.
- KREIN, Dari. *Tendências recentes das relações de emprego no Brasil: 1990-2005*. Tese de Doutorado, Campinas: FE/Unicamp, 2009.
- KREIN, Dari; MORETTO, Amilton. O crescimento da formalização do emprego: como explicá-lo? *Anais do IX Encontro Nacional de Estudos do Trabalho – ABET*, Recife, nov., 2005.
- LEITE, Marcia. O trabalho e suas reconfigurações: conceitos e realidades. In: Leite, Márcia; Araújo, Angela (orgs.). *O trabalho reconfigurado: ensaios sobre Brasil e México*. São Paulo: Annablume, 2009.
- _____. *O futuro do trabalho: novas tecnologias e subjetividade operária*. São Paulo: Editora Página Aberta, 1994.

- LIMA, D. *Impactos e repercussões socioeconômicas das políticas do governo militar no município de Campina Grande (1964-1984)*. Tese de Doutorado, USP, São Paulo, 2004.
- LIMA, Jacob. *As artimanhas da flexibilização: o trabalho terceirizado em cooperativas de produção*. São Paulo: Terceira Margem, 2002.
- _____. Trabalho informal, autogestionário e gênero. *Sociedade e Cultura*, Goiânia, v. 9, nº 2, 2006.
- LIMA, Jacob; SOARES, M. J.. Trabalho flexível e o novo informal. *Caderno do CRH*, Salvador, 2002.
- LIPIETZ, Alain. O fordismo periférico. *Revista Ensaios*, Porto Alegre, v. 2, nº 10, 1989.
- MACHADO DA SILVA, Luiz A.. Mercado de trabalho, ontem e hoje: informalidade e empregabilidade como categorias de entendimento. In: Santana, M.; Ramalho, J. R. (orgs.). *Além de fábrica: trabalhadores, sindicatos e a nova questão social*. São Paulo: Boitempo, 2003.
- MALAGUTI, M. *Crítica à razão informal: a materialidade do salariado*. São Paulo: Boitempo/EDUFES, 2000.
- NEVES, M.; JAYME, J.; ZAMBELLI, P. Trabalho e cidade: os camelôs e a construção dos shoppings populares em Belo Horizonte. *Anais do 30º Encontro Nacional da Anpocs*, Caxambu, out., 2006.
- NORONHA, Eduardo. “Informal”, ilegal, injusto: percepções do mercado de trabalho no Brasil. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, São Paulo, v.18, nº 53, 2003.
- NUNES, J. Dilemas de identidade em ocupações subalternas: o serviço de moto-táxi. *Anales del VI Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología del Trabajo*, Ciudad de Mexico, 20 al 23 abr., 2010.
- OIT. *Employment, incomes and equality: a strategy for increasing productive employment in Kenya*. Ginebra: OIT, 1972.

OLIVEIRA, Francisco de. *Elegia para uma re(li)gião*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

_____. *Crítica à razão dualista – O ornitorrinco*. São Paulo: Boitempo, 2003a.

_____. *O elo perdido: classe e identidade de classe na Bahia*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2003b.

OLIVEIRA, Marco. A. *Política trabalhista e relações de trabalho no Brasil: da Era Vargas ao Governo FHC*. Tese de Doutorado, IE/Unicamp, Campinas, 2002.

POCHMANN, Marcio. *O emprego na globalização*. São Paulo: Boitempo, 2001.

_____. *O emprego no desenvolvimento da nação*. São Paulo: Boitempo, 2008.

TAVARES, Maria. *Os fios (in)visíveis da produção capitalista: informalidade e precarização do trabalho*. São Paulo: Cortez, 2004.

TIRIBA, L.. O trabalho no olho da rua: fronteiras da economia popular e da economia informal. *Proposta*, Rio de Janeiro, nº 97, jun-ago., 2003.

VÉRAS DE OLIVEIRA, Roberto. Para discutir os termos da nova informalidade: a questão da informalidade enquanto uma categoria de análise válida para a apreensão da realidade atual das relações de trabalho. *In: Véras de Oliveira, R.; Gomes, D.; Targino, I. (orgs.). Marchas e contramarchas da informalidade do trabalho: das origens às novas abordagens*. João Pessoa: Editora UFPB, 2011.