

37º ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS

ST 18 :TRABALHO E AÇÃO SINDICAL NA SOCIEDADE CONTEMPORÂNEA

A NOVA REPRODUÇÃO DO TRABALHO PRECÁRIO
E OS MOTOTAXISTAS DE CAMPINA GRANDE

JUCELINO PEREIRA LUNA

A NOVA REPRODUÇÃO DO TRABALHO PRECÁRIO

E OS MOTOTAXISTAS DE CAMPINA GRANDE¹

Jucelino Pereira Luna²

Introdução

A comunicação trata da constituição do segmento de mototaxistas de Campina Grande, Paraíba, assim como da sua condição de trabalhadores precários. Consideramos essa situação uma expressão de como os trabalhadores e a sociedade vêm respondendo, por meio de estratégias diversas, à crise contemporânea do trabalho e do emprego, de magnitude global e com expressões diferenciadas nos contextos recentes do país.

As relações de trabalho no Brasil, nos anos 1990, estiveram fortemente marcadas por um quadro de crescentes índices de 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 (KREIN, 2009). Mas, se, na década seguinte, os níveis de emprego subiram, as taxas de assalariamento se expandiram, os processos de informalização do trabalho passaram a sofrer certa reversão e a ação governamental já não se orientou mais por um propósito desregulamentador, a condição fundamentalmente precária do trabalho no país e, particularmente, nas regiões mais periféricas, a exemplo da Paraíba, está longe de vir a ser revertida em sentido mais estrutural.

Especialmente, no contexto da crise de emprego que o país vivenciou nos anos 1990, novos setores surgiram na forma de “trabalho autônomo” e informal, a exemplo do “transporte alternativo” nas grandes e médias cidades. 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

¹ Este artigo se baseia em estudo de doutorado de Jucelino Pereira Luna, intitulado “O trabalho reconfigurado e a nova condição do trabalho informal e precário: a saga dos trabalhadores de mototáxi em Campina Grande”, realizado no âmbito do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal de Campina Grande, sob a orientação de Roberto Vêras de Oliveira.

² Doutor em Ciências Sociais e Professor da Universidade Estadual da Paraíba.

retração do setor formal da economia, o “trabalho autônomo” se constitui na única “opção” disponível para contingentes expressivos dos trabalhadores. Na abordagem de Cacciamali (1982), o “trabalho autônomo” persiste intersticialmente no interior da produção capitalista. Conforme Pochmann (2008, p. 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 ganhando destaque as diversas tentativas de regulamentação, sob certos parâmetros (problemáticos), do “transporte alternativo”, das atividades dos camelôs (com a criação de “shoppings populares”³), do trabalho dos “flanelinhas” etc.

O fenômeno do mototaxismo, que emerge nas cidades do interior do Brasil em meados da década de 1990, pode propiciar elementos para a análise das dinâmicas recentes de reprodução do caráter precário das relações de trabalho no país, sobre como essas em contextos diversos incorpora características diversas e sobre quais implicações trazem essas mudanças para a subjetividade dos trabalhadores.

O presente *paper* se propõe a uma caracterização das relações de trabalho e formas de sociabilidade que estão na base de constituição desse novo segmento de trabalhadores no município de Campina Grande, Paraíba, tendo em conta os novos padrões de relações de trabalho que estão na atualidade compondo o mundo do trabalho. Se propõe a explorar com especial atenção as práticas e percepções sociais, em construção, em conflito, entre os atores sociais envolvidos na atividade do mototaxismo, como se vêem e são vistos, sobre como dialogam (conformando-se, resistindo e reinventando-se) com as condições que lhes são impostas por tal situação.

A pesquisa se utilizou dos seguintes recursos metodológicos principais: a) realização de pesquisa documental junto a órgãos públicos de regulação da atividade do mototaxismo em Campina Grande (a exemplo da Superintendência de Transportes Públicos - STTP) e junto ao Sindicato dos Mototaxistas e Entregadores de Encomendas em Motocicleta e Similares de Campina Grande - SINDIMOTOS-CG, bem como nos 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) realização de 33 entrevistas semi-estruturadas, assim distribuídas: 10 com os mototaxistas *permissionários*, 10 com os mototaxistas vinculados à empresa CG Motos e 10 com os mototaxistas *clandestinos*; além desses, foram entrevistados o presidente do Sindicato, o diretor da STTP e o proprietário da CG Motos.

Este artigo encontra-se estruturado em cinco partes. Além desta *Introdução*, passamos a algumas

³ Ver, por exemplo, Neves *et al* (2006).

considerações sobre o caráter informal e precário da dinâmica atual de relações de trabalho na atualidade e, em particular, no Brasil. Na seqüência, apresentamos um quadro panorâmico sobre a emergência e estruturação do setor de mototaxismo em Campina Grande. No momento seguinte, passamos a uma abordagem sobre as práticas e percepções dos mototaxistas a respeito de sua condição. Concluimos 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 vem passando o mundo do trabalho, em termos globais e locais.

O capitalismo, sob o Estado de Bem Estar Social e o *fordismo*, consolidou-se enquanto uma sociedade de tipo *institucionalizada* e, portanto, fortemente *formalizada*. Nas palavras de Santos (2005, p. 28), “os conflitos entre capital e trabalho que, por deficiente institucionalização, contribuíram pra a emergência do fascismo e do nazismo, acabaram sendo plenamente institucionalizados nos países centrais depois da Segunda Guerra Mundial”. No que se refere aos países periféricos, produziu-se um contraste, visto que a industrialização, o assalariamento e a proteção social se estabeleceram em condições tardias, parciais e precárias, respectivamente. Na expressão de Lipietz (1989), experiências de industrialização como a brasileira caracterizar-se-iam como de tipo “fordista 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 pólo 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, que promoveu estudos e capacitações de técnicos em vários países (CACCIAMALI, 1982).

O esgotamento do ciclo de crescimento econômico no Brasil, marcado com o fim do “milagre econômico”, no início da década de 1970, coincidiu com a crise do *fordismo* nos países desenvolvidos, que criou condições para uma reorganização técnico-produtiva do capital e para a renovação das suas forças de expansão. Para Harvey (1992), a incapacidade do *fordismo-keynesianismo* em conter as contradições do capitalismo, tão evidentes entre 1965-73, decorreu de sua “rigidez” nos investimentos (ao ter como pressuposto um crescimento estável em mercados de consumo invariantes), nos mercados de trabalho (especialmente no setor “monopolista”) e quanto aos compromissos do Estado-providência (cada vez mais pressionados pela crise fiscal). Da crise daí resultante decorreu um novo momento da dinâmica capitalista: a “acumulação flexível”, trazendo conseqüências negativas para os trabalhadores e suas organizações:

A acumulação flexível parece implicar níveis relativamente altos de desemprego ‘estrutural’ (em oposição ao ‘friccional’), rápida destruição e reconstrução de habilidades, ganhos modestos (quando há) de salários reais e o retrocesso do poder sindical – uma das colunas políticas do regime fordista (Harvey, 1992, p. 140-141).

A *flexibilização* envolve os processos de trabalho, os mercados de trabalho, os produtos e os padrões de consumo. Quanto à *flexibilização* do trabalho, tende a configurar 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, se expandem 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 treinandos com subsídio público. Para Harvey (1992, p. 145), a “subcontratação organizada” possibilita “que sistemas mais antigos de trabalho doméstico, artesanal, familiar (patriarcal) e paternalista (‘padrinhos’, ‘patronos’ e até estruturas semelhantes à da máfia) revivam e floresçam, mas agora como peças centrais, e não apêndices do sistema produtivo”.

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 quanto ao mercado de trabalho em particular⁴. Uma nova dinâmica social delineia-se a partir daí.

⁴ 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.

Quanto ao Brasil, segundo Castro e Leite (1994), Antunes (1997), entre outros, se na década de 1980 foi possível observar-se algumas inovações tecnológicas e organizacionais no parque industrial brasileiro, somente a partir de 1990, com a adoção no país das medidas de *liberalização e privatização* da economia (a partir do governo Collor), a *reestruturação produtiva* se intensificou. Associando-se às mudanças na gestão do trabalho no interior das empresas, e no sentido de favorecer a sua *flexibilização*, sucedeu-se, ao longo da década, um conjunto articulado de ações governamentais visando a *desregulamentação* das relações de trabalho. Frente a um crescente desemprego, argumentava-se que com isso seriam reduzidos os custos com encargos sociais, incentivando-se as contratações e a sua *formalização*.

Particularmente os Governos Collor e FHC adotaram a estratégia de iniciar esse processo por partes, e não a partir de uma reforma de conjunto. Objetivavam, de um lado, restringir a participação do Estado na regulação do direito individual do trabalho e, por outro, limitar o poder sindical quanto à negociação coletiva e ao direito de greve (OLIVEIRA, 2002). Algumas dessas medidas: lei das cooperativas profissionais (desobrigando-as de verificar os encargos trabalhistas), de 1994; desindexação salarial, em 1995; restrição do poder de fiscalização do MTE, em 1995; denúncia da convenção 158 da OIT, em 1996 (a qual limitava a dispensa imotivada); restrição do exercício da greve dos servidores públicos; liberação do trabalho aos domingos, em 1997; 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, reunindo várias dessas medidas e incluindo outras, apresentou a PEC 623, propondo mudanças na legislação sindical e na contratação coletiva (KREIN, 2009).

Quanto mais, ao longo dos anos 1990, cresceu o desemprego, disseminou-se a *terceirização*, aumentou a pressão empresarial e governamental no sentido da *desregulamentação* do trabalho, decresceu a ação fiscalizatória do Estado com vistas ao cumprimento das leis trabalhistas, desencadearam-se o processo de privatização das empresas estatais e de serviços públicos e o processo de transferência de parte dos 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 já caracteristicamente precário das relações de trabalho.

Dedecca e Baltar (1997, p. 66), referindo-se às novas condições de funcionamento da economia brasileira da primeira metade da década de 1990, alertam para o crescimento da *informalidade* no mercado de trabalho, o que estaria levando a um “agravamento dos problemas estruturais de absorção de força de trabalho no país”. Para os mesmos, o setor não organizado da economia (*informal*) passava a jogar um papel cada vez mais importante no novo contexto, ao se constituir como alternativa de ocupação para os expressivos contingentes de trabalhadores assalariados

expulsos do setor organizado (*formal*). Ao invés da *homogeneização* do mercado de trabalho, na base de um crescente assalariamento e formalização dos contratos, impõe-se um efeito de *heterogeneização* do mercado de trabalho. Para os citados autores, parece inquestionável o crescimento da vulnerabilidade de uma massa cada vez maior de trabalhadores. Sobretudo mais recentemente, e em vários casos já acompanhando as novas tendências globais de relações de trabalho e suas repercussões no Brasil, vem proliferando estudos sobre “trabalho informal”, “economia informal”, “informalidade”, “informalização”, “nova informalidade”⁵.

A problemática do trabalho informal e precário vem sofrendo novos redimensionamentos com a situação produzida a partir de 2003, quando passam a se apresentar mudanças de destaque nos indicadores do mercado de trabalho, com a elevação da taxa de emprego, do grau de formalização dos contratos de trabalho, dos níveis salariais etc. (Krein e Moretto, 2005; Baltar *et al*, 2009). Entretanto, como enfatizam Baltar *et al* (2009, p. 40), 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, sobretudo delineado na transição do século XIX para o século XX. Ainda durante o Império, Campina Grande alcança a condição de cidade. Sua primeira projeção veio com a afirmação de sua feira semanal com um papel regional. A chegada da estrada de ferro, em 1907, contribuiu decisivamente para que viesse a assumir cada vez mais um papel economicamente estratégico. Conforme Lima (2004), ao lado da principal atividade econômica, o comércio de algodão, se estabeleceram outras atividades produtivas e, sobretudo, comerciais.

Os anos 30 e 40 do século XX se configuraram como marcos no processo de modernização e desenvolvimento do município. Com a aceleração do processo de industrialização e de urbanização

⁵ Alguns destaques: 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).

do país nos anos 1950, ganha evidência o debate em torno dos desequilíbrios regionais. Naquele momento, Campina Grande se destacava como uma das mais dinâmicas cidades no cenário Regional.

Entretanto, sob o Regime Militar, a estratégia geopolítica centrada nas capitais teve consequências importantes quanto às possibilidades de desenvolvimento de Campina Grande, visto que esta perdeu espaço em favor de uma cada vez maior atenção do Governo Federal para João Pessoa. Tal situação coincide com a crise do modelo de industrialização da SUDENE, sob o qual Campina Grande havia se tornado uma importante beneficiária. Entre os anos 1960 e 1970, a cidade foi considerada pela SUDENE a quarta mais industrializada do Nordeste (MELLO, 1998).

Daí por diante, a cidade mergulhou em um processo de estagnação econômica. Ao mesmo tempo, com a continuidade dos afluxos de migrantes, sobretudo oriundos das zonas rurais e das cidades do Agreste e do Sertão, cresceu flagrantemente a aglomeração de pessoas em condições precárias de trabalho, de moradia e quanto ao acesso aos serviços básicos, como saneamento, saúde e educação.

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. De acordo com o IBGE (2001), enquanto a População em Idade Ativa – PIA de Campina Grande cresceu 15,3%, entre 1991 e 2000, e a População Economicamente Ativa – PEA, para o mesmo período, cresceu 23,3%, a demanda por força de trabalho se retraiu. O crescimento da PEA num ritmo superior ao verificado pela PIA proporcionou um crescimento de oito pontos percentuais na taxa de atividade (resultado do quociente da PEA pela PIA), entre 1991 e 2000. As taxas de desocupação saltaram, em Campina Grande, de 3,4%, em 1980, para 6,6%, em 1991, e 19,1%, em 2000. Neste mesmo ano, a taxa de desocupação medida pelo IBGE para a Paraíba foi de 14,3%, sendo para o Nordeste de 15,9% e para o Brasil de 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 para transporte alternativo de passageiros tem se disseminado em vários países, particularmente nos de economia periférica ou emergente, enquanto uma opção de transporte acessível às camadas mais pobres e uma oportunidade de trabalho, a despeito do perigo que oferecem ou da precariedade em que se efetivam. Assim ocorre, por exemplo, em diversas cidades no Brasil, Venezuela, Argentina, Vietnã, Indonésia, Camboja, Índia, além de 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”). Ou seja, no que se refere aos *mototaxistas*, tal ocupação não é reconhecida como pertencente a um sistema de transporte de pessoas, certamente em função da pequena segurança e conforto que oferecem. Prevê-se que o reconhecimento da categoria ocupacional de mototaxista esteja próximo, visto que foi sancionada pelo presidente Lula, em 29 de julho de 2009, a Lei 12.009, Lei 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 da aprovação dessa Lei, o serviço de mototáxi só se encontrava legalizado em algumas cidades brasileiras mediante o empenho de associações e sindicatos para a aprovação de leis municipais voltadas à regulamentação da concessão do direito de prestar esses serviços (NUNES, 2010).

O mototáxi em Campina Grande surgiu em 1996. No início, não havia nenhuma regularização pública do serviço. 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 um importante “refúgio” dos sem trabalho. Com a expansão da atividade surgiram algumas pequenas empresas para explorar o serviço. Dentre elas, destacou-se a *CG Motos*. O vínculo do mototaxista à empresa acontecia nos seguintes termos: o mototaxista proprietário da moto cadastrava-se e recebia uma credencial de autorização para transportar passageiros, além de uma jaqueta padronizada; a contrapartida era o pagamento de uma taxa diária de R\$ 5,00 pela utilização da marca da empresa; esta chegou a ter em torno de 600 mototaxistas cadastrados.

Inicialmente, se estabeleceu uma grande resistência por parte dos 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, sob a alegação de sua agilidade e 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 eram tirados de circulação, com seu veículo sendo retido. A liberação acontecia após o pagamento de uma multa.

Na seqüência, a atividade de mototaxismo ganhou proporções tais que o Poder Público Municipal

se viu sob forte pressão para regulamentar o serviço. 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 nº 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 2.827/00 (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 Público - 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 prestadores do serviço. 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, dezembro de 2010, mais de 700 condutores); os mototaxistas vinculados à empresa CG MOTOS, provisoriamente legalizados por meio de Mandato de Segurança expedido pelo Tribunal de Justiça do Estado da Paraíba, em 02 de dezembro de 1996, e posteriormente confirmado pelo Tribunal Superior de Justiça, com vigência até hoje⁶ (incluindo um contingente de mototaxistas cadastrados que oscila entre 200 a 250)⁷; e os 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 se apresentam diferenciadas,

⁶ A referida empresa funciona, também, como comércio de peças para motos e prestação de serviços de entregas e encomendas em motocicleta.

⁷ 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.

em algum grau, entre os três segmentos, encontram-se no seu conjunto situadas em um patamar caracteristicamente precário. Com a aplicação dos questionários, pudemos observar que, entre os *clandestinos*, 40% afirmaram trabalhar mais de 11 horas diárias, enquanto entre os mototaxistas vinculados à CG Motos esse percentual atingiu 20% e entre os *permissionários*, 20%. Enquanto 40% dos mototaxistas vinculado à CG Motos destacaram o trabalho à noite como um dos problemas do exercício cotidiano do trabalho de mototaxista, 30% dos *permissionários* e 20% dos *clandestinos* assim se colocaram. Uma outra situação adversa que se apresenta aos mototaxistas no exercício do seu trabalho diz respeito aos riscos e constrangimentos quando do transporte de pessoas alcoolizadas. Dentre os *clandestinos*, 40% destacaram este como um dos principais problemas do seu cotidiano de trabalho, ao passo que 25% dos *permissionários* e 20% dos vinculados à CG Motos assim se posicionaram. Foram destacados, ainda, outros problemas, tais como: assaltos, trânsito ruim, pedestres imprudentes, concorrência “desleal” entre os próprios mototaxistas, perseguições por parte dos 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, os dados levantados indicaram a existência de alguns tipos de doenças ocupacionais mais recorrentes. Dentre os *clandestinos*, *permissionários*, e vinculados à CG Motos, respectivamente, 40%, 30%, e 20,% acusaram dores na coluna como o problema de saúde mais freqüente. Outros 10% dos *clandestinos*, 12,0% de *permissionários* e 16,0% dos vinculados à CG Motos afirmaram ser as dores de cabeça o problema mais comum. Foram citados, ainda, problemas de circulação e outros males, alguns relacionados às longas jornadas de trabalho, à exposição à poluição sonora e do ar etc. No que diz respeito à incidência de acidentes, 40,0%, 35% e 25%, respectivamente, dos *permissionários*, dos vinculados à CG Motos e dos *clandestinos* indicaram ter sido vítimas “apenas uma vez”, enquanto 25,0%, 15,0% e 35,0% dos referidos segmentos, seguindo a mesma ordem, acusaram ter sido vítimas “mais de uma vez”. Os dados reforçam, assim, as estatísticas oficiais que indicam um alto índice de acidentes envolvendo motocicletas.

Fenômenos como o aqui tratado, do mototaxismo como estratégia de trabalho “autônomo”, realçam aspectos da nova dinâmica *formal-informal*, sobre como tem se tornado mais heterogênea, complexa e imbricada. Um desses aspectos, nos termos propostos em Vêras de Oliveira (2011), poderíamos denominar de “*formalização*” do *informal*, visto que as ações com esse fim em geral se restringem a medidas parciais, tomadas nos âmbitos dos poderes públicos municipal, estadual e federal, de regularização do trabalho “autônomo” informal (tem sido esse os casos de “perueiros”, mototaxistas, camelôs, “flanelinhas”, entre outros segmentos). Quanto ao segmento aqui em questão, essa é a situação dos mototaxistas *permissionários* e, em menor medida, dos vinculados à CG Motos, quando comparados, ambos, aos *clandestinos*.

Sobre como tais segmentos se vêem 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?

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*). As declarações acima 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 denominou de “supranumerários”. Sob tais condições, nos “interstícios da produção capitalista” – tomando-se de empréstimo este ponto de referência de Cacciamali (1982) -, os trabalhadores criam estratégias de sobrevivência, reinventam formas de se reinserir no mundo do trabalho, se vêem sob a necessidade de reconstruírem sua identidade social.

Entretanto, ao mesmo tempo em que, como os depoimentos acima sugerem, admite-se entre os mototaxistas a dificuldade de se (re)inserirem no mercado formal de trabalho, se fez muito presente nos seus depoimentos um discurso de autolegitimação de sua nova condição, com base em noções como “liberdade” e “autonomia”, conforme indica a fala abaixo:

Se você é um empregado não pode nem adoecer, tem que ser uma máquina... 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 pára. 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, *permissionario*).

A condição de excluído do mercado de 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, p. 22), 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.

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

O nosso dia-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 a nossa. 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 vêem assim (José Alves, 43 anos, *clandestino*).

A situação dos *clandestinos* é tão extremada, que mesmo esta atividade e as adversidades que representa na sua vida podem ter um significado de alguma “melhora”, quando a contrastando com situações anteriores. Em casos assim é que se evidencia o quanto os processos de reprodução do trabalho informal e precário não podem ser confundidos, em sentido estrito, com *precarização* do trabalho⁸. 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

⁸ Ver, quanto a isso, por exemplo, Leite (2009) e Vêras de Oliveira (2011).

aposentar, caso eu aguento eu continuo no mototáxi porque a aposentadoria de um salário mínimo é pouco (Jose dos Santos, 58 anos, *clandestino*).

Da parte dos *permissionários* e vinculados à CG Motos é possível se identificar no seu discurso, igualmente, tanto elementos de *identificação* como de *diferenciação*, seja ao se referirem um ao outro, seja quando se vêem, 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 a 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).

Nós começamos o dia de trabalho devendo R\$ 7,00 à empresa, além disso, temos que ter todos os dias 10,00 reais 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 ruim, 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 tanto na STTP como na CG Motos. É o ocorre com o autor do 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*, do outro:

Existe uma concorrência desleal na cidade... Por causa da concorrência desleal já houve morte entre os mototaxistas... O passageiro contribui pegando os motoqueiros 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 sócio-culturais 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 de segmentos da sociedade local se referirem a eles (sobretudo quanto aos *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 problematizando um processo de identificação coletiva. Entre os quais: um quê de individualismo subentendido na idéia de “dono do próprio negócio”; 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.

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 referido segmento e as multas sistematicamente aplicadas sobre os mesmos. Segundo informações do *Jornal da Paraíba* (edição de 13 de fevereiro de 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.

Da parte do SINDIMOTOS-CG, por sua vez, também não se manifestou intenção desse 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, senão 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 vaga 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, se colocam 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*). Assim como, na percepção desses mototaxistas, o Poder Público os trata como “bandidos”.

Outro dia cai 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”, se referindo à documentação do veículo e do condutor (diferenciando, para efeito de ação do Poder Público, os *clandestinos* sem documentos em dias e os *clandestinos* com documentos em dias):

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 se refere 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 se refere 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*), associando-os enquanto trabalhadores ilegais 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 essa uma fonte geradora 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 impõem 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 sobre como a *precariedade* e a *informalidade*, sob processos renovados, mais heterogêneos e complexos, continuam se reproduzindo enquanto padrão de relações de trabalho.

Considerações finais

Se remetemos à ação coletiva a possibilidade mais plausível de colocar a problemática do trabalho, tal como esta se apresenta atualmente, em evidência pública e, desse modo, sendo capaz de exigir da sociedade medidas políticas para um enfrentamento mais fundamental dessa situação, constatamos que as possibilidades reais estão distantes, se tal iniciativa depender da capacidade de organização e luta coletiva dos mototaxistas de Campina Grande, que aqui pudemos considerar. Sobre as dificuldades de construção de uma identidade de classe entre trabalhadores “informais”, Oliveira (2003b, p.74) já havia proposto a seguinte reflexão:

Como perceber a questão da identidade de classe entre os trabalhadores no setor “informal”? Como se pode dar um processo de construção de identidade, de pertencimento, ou em termos clássicos de “consciência de classe” em situações desse tipo? Como transitar da “classe em si” para a “classe para o outro”? A questão da identidade dos “autônomos” se insere na problemática mais geral da construção da identidade de classe por parte dos operários e dos outros grupos

sociais dominados, pois, pela situação de trabalho, pela renda, pela condição de não proprietário dos meios de produção – ainda que no “informal” exista certa “ilusão” de autonomia, daí o termo “autônomo” com que eles próprios se denominam –, aqueles pertencem ao conjunto do proletariado em sentido lato.

Para um melhor ajuste na perspectiva da abordagem dessa questão, propomos uma percepção orientada pelo conceito de *experiência*, de Thompson (1981, p. 15), que o descreve como “uma categoria que, por mais imperfeita que seja, é indispensável ao historiador, já que compreende a resposta mental e emocional, seja de um indivíduo ou de um grupo social, a muitos acontecimentos inter-relacionados ou a muitas repetições do mesmo tipo”. Em outras palavras,

O que Althusser negligencia é o diálogo entre o ser social e a consciência social. Obviamente, esse diálogo se processa em ambas as direções (...) Evidentemente a consciência, seja como cultura não auto-consciente, ou como mito, ou como ciência, ou lei, ou ideologia articulada, atua de volta sobre o ser, por sua vez: assim como o ser é pensado, também o pensamento é vivido – as pessoas podem, dentro de certos limites, viver as expectativas sociais ou sexuais que lhes são impostas pelas categorias conceituais dominantes (THOMPSON, 1981, p. 17).

Se, no presente estudo, constatamos um caráter predominantemente fragmentário da auto-imagem que os mototaxistas vêm tecendo, em sua trajetória de auto-construção enquanto um segmento de classe, também pudemos notar sinais de identificação e ação coletivas, que os têm levado a um patamar (ainda muito elementar, mas nunca decidido) de auto-reconhecimento, enquanto “classe para o outro”. O jogo é o da luta empírica de classes.

Referências Bibliográficas

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

FILGUEIRAS, L.; DRUCK, G.; AMARAL, M. O conceito de informalidade: um exercício de aplicação. *Caderno CRH*, Salvador, v.17, n.41, Mai/Ago, 2004.

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

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

BALTAR, P.; KREIN, D.; LEONE, E. Economia e mercado de trabalho no Brasil. In: Leite, M. e Araújo, A. (orgs.). *O trabalho reconfigurado: ensaios sobre Brasil e México*. São Paulo: Annablume, 2009.

CACCIAMALI, M. C. Um estudo sobre o setor informal urbano e formas de participação na produção. Tese de Doutorado: FEA/USP, São Paulo, 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 nº150, de 25 de nov. de 1999.

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

CASTEL, R. *As metamorfoses da questão social: uma crônica do salário*. Petrópolis: Vozes, 1998.

CASTRO, N.; LEITE, M. A Sociologia do Trabalho Industrial no Brasil: desafios e interpretações. *BIB*, Rio de Janeiro, nº 37, 1º semestre, 1994.

DEDECCA, C.; BALTAR, P. Mercado de trabalho e informalidade nos anos 1990. *Estudos Econômicos*. São Paulo, nº 27 (Especial), 1997, pp. 65-84.

HARVEY, D. *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: 2001.

KON, A. Diversidades nas condições de informalidade do trabalho brasileiro. Anais do XXXII Encontro Nacional de Economia – ANPEC, 2004.

KREIN, D. Tendências recentes das relações de emprego no Brasil: 1990-2005. Tese de Doutorado, FE/UNICAMP, Campinas, 2009.

KREIN, D.; MORETTO, A. O crescimento da formalização do emprego: como explicá-lo? Anais do IX Encontro Nacional de Estudos do Trabalho - ABET: Recife, nov/2005.

LEITE, M. O trabalho e suas reconfigurações: conceitos e realidades. In: Leite, M. e Araújo, A. (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, J. *As artimanhas da flexibilização: o trabalho terceirizado em cooperativas de produção*. São Paulo: Terceira Margem, 2002.

LIMA, J.; SOARES, M. J. Trabalho flexível e o novo informal. *Caderno do CRH*, Salvador, 2002.

LIMA, D. Impactos e repercussões sócio-econômicas das políticas do governo militar no município de Campina Grande (1964-1984). Tese de Doutorado, USP, São Paulo, 2004.

- LIPIETZ, A. O fordismo periférico. *Revista Ensaios*, Porto Alegre, N. 10, Vol. 2, 1989.
- MACHADO DA SILVA, L. A. Mercado de trabalho, ontem e hoje: informalidade e empregabilidade como categorias de entendimento. In: Santana, M. e Ramalho, J. R. (orgs.). *Além de fábrica: trabalhadores, sindicatos e a nova questão social*. São Paulo: Boitempo, 2003.
- MALAGUTI, M. *Critica à razão informal: a materialidade do salariado*. São Paulo: Boitempo, EDUFES, 2000.
- MELLO, Luiz Gonzaga. Campina Grande: o desenvolvimento em questão (seleção de artigos publicados na imprensa). 1988.
- NEVES, M.; JAYME, J.; ZAMBELLI, P. Trabalho e cidade: os camelôs e a construção dos shoppings populares em Belo Horizonte. 30º Encontro Nacional da Anpocs, Caxambu, out/2006.
- NUNES, J. Dilemas de identidade em ocupações subalternas: o serviço de mototáxi. VI Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología del Trabajo, 20 al 23 de abril del 2010, Ciudad de Mexico.
- OIT. Employment, incomes and equality: a strategy for increasing productive employment in Kenya. Ginebra: OIT, 1972.
- OLIVEIRA, F. *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.
- POCHMANN, M. *O emprego na globalização*. São Paulo: Boitempo, 2001.
- _____. *O emprego no desenvolvimento da nação*. São Paulo: Boitempo, 2008.
- SANTOS, B. S. *A Globalização e as Ciências Sociais*. São Paulo: Cortez, 2005.
- TAVARES, M^a A. *Os fios (in)visíveis da produção capitalista: informalidade e precarização do trabalho*. São Paulo: Cortez, 2004.
- THOMPSON, E. P. *A miséria da teoria ou um planetário de erros*. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.
- 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, R. Para discutir os termos da nova informalidade: a questão da informalidade enquanto uma categoria de análise válida para apreensão da realidade atual das relações de trabalho. In: Vêras de Oliveira, R.; Gomes, D.; Targino (org.), *Marchas e contramarchas da informalidade do trabalho: das origens às novas abordagens*. Recife: Editora Massangana, 2011 (no prelo).