

De Passagem: O trabalho precário dos *motoboys* no trânsito de São Paulo

Ricardo Barbosa da Silva

Doutorando pelo Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo

e-mail: ric.silva@usp.br

Introdução

A atividade profissional dos *motoboys* é um fenômeno urbano bastante recente, tem suas origens em meados da década de 80 e impulso definitivo nos prelúdios da década de 90 e, indubitavelmente, é cada vez mais integrada à paisagem urbana da cidade de São Paulo.

Porém, devido ao seu rápido e exponencial crescimento, aliado à dinâmica e a natureza de sua atividade profissional, os *motoboys* passam a ser alvos certos e constantes nas mais diversas controvérsias no trânsito paulistano, pondo ainda mais combustão no seu conflituoso no trânsito.

Neste sentido, este artigo visa, antes de tudo, compreender essa atividade profissional *produto* e *necessidade* de um contexto histórico de *fin de siècle*, revelando parte das transformações sócio-espaciais na cidade paulistana na transição do século XX para o XXI, encarnando dois pólos de um mesmo problema: uma nova condição da cidade e do mundo do trabalho, em especial, do trabalho precário que submetido às estratégias e as racionalidades do capitalismo contemporâneo visa garantir as exigências da circulação fluida o consumo em escala ampliada no espaço na cidade de São Paulo.

Essa análise a partir da atividade profissional dos *motoboys*, então, permite analisar o processo histórico que privilegiou o automóvel em detrimento dos transportes públicos, que além de gerar um número excessivo de veículos e altos índices de congestionamentos, remete o surgimento dos *motoboys* com suas motocicletas, que aparecem como *invasores* no trânsito na cidade de São Paulo, sendo vítimas e reprodutores de novos conflitos e dramas, que variam de estigmas e discriminações a altos índices de acidentes de trânsito.

Os *motoboys* na garupa do trabalho precário

O mundo contemporâneo que desponta embalado por uma nova etapa do capitalismo, na transição do século XX para o XXI, revela-se permeado por

transformações sócio-espaciais, reagindo, dialeticamente, na estrutura da sociedade, da economia e do espaço geográfico.

Essas transformações em si não remetem a uma suposta ruptura do sistema capitalista, mas, antes, a um estágio superior do desenvolvimento antagônico das forças produtivas do sistema capitalista que se revela a partir da década de 70 como um movimento de transição – não substituição – do modelo de acumulação *fordista* para o modelo de acumulação *flexível* (Soja, 1993; Harvey, 1996; Benko, 1996), que se remete não apenas aos escopos da economia, mas a emergência de novas práticas sociais e políticas, de novos padrões de consumo e de um crescente setor de serviços, ditando uma série de mudanças nas práticas econômicas, políticas, culturais e espaciais (Gottdiener, 1990, p.59; Harvey, 1996, p.140; Benko, 1996).

No fundo esse novo modelo de acumulação que se reveste do jargão *flexível*¹, aparece como uma estratégia do capital como forma de se reproduzir de maneira ampliada a partir de uma nova prática sócio-espacial que não se vincula somente ao parcial solapamento do modelo fordista, mas também, a uma nova regulação estatal e condição da cidade. Para Eric Hobsbawm, em seu famoso *Era dos Extremos*, é neste contexto que o mundo paulatinamente perdia suas referências balizadoras e resvalava na instabilidade e na crise (Hobsbawm, 2003, p.393), num movimento em que o autor demonstra o fim da *Era de Ouro* para a emergência do *Desmoronamento*, traduzido pelo desmonte do Estado de bem-estar social² e pela ascensão do neoliberalismo³. Esse rearranjo neoliberal na forma de ser da política e da economia global acabou produzindo uma nova *geografia* da divisão internacional do trabalho, um apetite cada vez mais crescente do setor financeiro, uma aceleração da competitividade das empresas globais, garantidas pelas novas possibilidades técnico-científicas e pela lógica famigerada do consumismo amparada por uma regulação estatal que visaria garantir a realização social e jurídica da exploração dos trabalhadores. E é nesta condição que as grandes cidades aparecem como um campo fértil à proeminência e à multiplicação dos problemas sociais de toda ordem que, segundo Hobsbawm, são melhores ilustrados através do “*trabalho e do desemprego*” (Ibid., p.402).

E é sobre as transformações sócio-espaciais na cidade e no mundo do trabalho que a atividade profissional dos *motoboys* traduz-se como um ângulo privilegiado de análise. No caso da atividade profissional dos *motoboys*, a precarização do mundo do trabalho, revela-se de forma mais evidente. Os *motoboys* aparecem como produto e necessidade desse processo na cidade de São Paulo. Impulsionados pelas altas taxas

de desemprego (Figura 1), pelo intenso crescimento do setor de serviços (Figura 2), pelas novas práticas sócio-espaciais voltadas para o consumo, em um espaço onde a exigência é a circulação sempre urgente, que de modo mais agudo vem revelando as condições e as contradições de uma das atividades profissionais mais predatórias da cidade paulista.

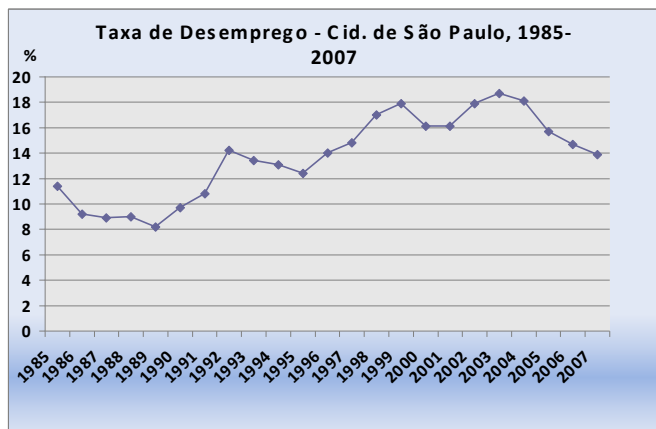


Figura 1. Taxa de desemprego na cid. de São Paulo, 1988-2007.
Fonte: SEADE-DIEESE/Org.: Ricardo B. Silva

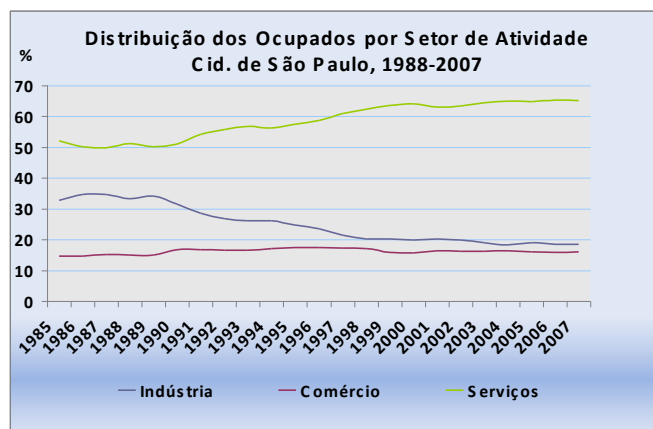


Figura 2. Distribuição dos ocupados por setor de atividade na cid. São Paulo, 1985-2007.
Fonte: SEADE-DIEESE/Org.: Ricardo B. da Silva.

Assim, as transformações do mundo do trabalho na contemporaneidade, permitem pensar na *precarização* do trabalho como um fenômeno global. Embora isso não permita afirmar que este processo não sofra nuances fundamentais dependendo do contexto que se queira⁴. Entretanto no contexto sócio-espacial brasileiro o mundo precário do trabalho parece traduzir de maneira mais aproximada os efeitos desse processo a uma gama considerável de trabalhadores, regida pela insegurança e pela instabilidade, determinada por múltiplas situações que perpassam pelo aumento do desemprego e dos trabalhos precários, em especial, nas práticas de subcontratação, do trabalho temporário, da terceirização e da informalidade e refletindo na perda de barganha do poder sindical (Antunes, 2003:52).

É neste sentido que a metrópole de São Paulo, na visão de Milton Santos revela-se como uma *modernidade incompleta*⁵(Santos, 1990, p.13), já que de *lôcus* das estratégias globais da nova etapa do capitalismo, articulada a um papel preponderante do mundo precário do trabalho, constitui-se, simultaneamente, no centro dinâmico da valorização do capital e *lôcus* da pobreza e dos problemas sociais, em especial, das condições sempre cambiantes e instáveis de empregos, desempregos e outras tantas formas de inserção no mundo do trabalho.

E é justamente em uma realidade urbana atual pautada pelos imperativos atuais da circulação no espaço e do consumo, aliado a um contexto onde parte substancial

dos trabalhadores perdeu seus empregos ou daqueles que não conseguiram mais acessar o mercado de trabalho formal, que a atividade profissional dos *motoboys* passa a se tornar uma opção recorrente a milhares de trabalhadores e trabalhadoras da cidade paulistana.

É desse modo que o *motoboy* pede passagem conectando o trabalho precário nos circuitos da economia urbana⁶ (Santos, 2004; Idem, 2005) ora mediando do circuito inferior para o superior, do superior marginal para o circuito inferior, do superior para o superior marginal, etc., deslocando-se numa espécie de *economia da sobrevivência*.

Caracterização e Condições de Trabalho dos *Motoboys*

A *categoria* profissional, comumente, chamada de *motoboys*, recebe diversas denominações pela sociedade. E como se trata de trabalhadores que despertam sentimentos que variam do amor ao ódio muito rapidamente, algumas se prestam a simplesmente denominá-los de motociclistas ou motoqueiros; outras tantas se prestam a estigmatizá-los, sendo chamados por uns sem números de pessoas – inclusive por eles mesmos – de *cachorros loucos*.

No caso da Prefeitura do Município de São Paulo, a Lei Nº 14.491, de 27 de julho de 2007, no Art. 3º,VII, retrata-os a partir do termo motofrete, que se refere à “modalidade de transporte remunerado de pequenas cargas ou volumes em motocicleta, com equipamento adequado para acondicionamento de carga, nela instalado para esse fim”. Em 2003, o Ministério do Trabalho e Emprego, define essa categoria a partir da Classificação Brasileira de Ocupações, registro nº 5191-10, “Motociclista no transporte de documentos e pequenos volumes – *Motoboys*” (Ministério do Trabalho e Emprego, 2006).

De forma geral, é uma atividade relativamente recente na dinâmica urbana de São Paulo, conforme Gilvando Oliveira relata-nos:

A ocupação surgiu no Brasil, no início da década de 80, mais precisamente no ano de 1984. O primeiro empresário de serviços de moto-entrega que se tem notícia foi Arturo Filosof, um argentino que, em 1984, trouxe a idéia de Buenos Aires para São Paulo, onde fundou a Diskboy. Sua empresa levou alguns meses para receber a primeira encomenda, mas em 1985 já era amplamente conhecida na cidade, sendo noticiada em vários jornais e revistas nacionais (Oliveira, 2003, p.38 apud Alencar, 2001).

Neste princípio, a *Diskboy* era a proprietária da frota de motos, todavia, não demorou muito para ela tornar-se destaque na relação das empresas que mais cometeram infrações no trânsito: “com 119 metros de multas [...] Essas infrações

levaram a empresa a vender sua frota de 80 motos e contratar motociclista com moto própria, para se livrar das multas e por entender que o motoboy proprietário de seu veículo devia tornar-se mais responsável no trabalho” (Ibid., p.38).

Mesmo sem uma evidência mais rigorosa do ponto de vista empírico que comprove o crescimento e o tamanho mais próximo possível da realidade acerca da atividade profissional dos *motoboys*, é inegavelmente um fenômeno crescente na paisagem urbano das grandes cidades do Brasil. Em entrevista a nós concedida, Gilberto Almeida dos Santos, o “Gil”, Presidente do Sindicato dos Mensageiros Motociclistas, Ciclistas e Moto-Taxistas do Estado de São Paulo, disse-nos assim sobre a questão: "creio que entre 200 e 250 mil só na cidade de São Paulo".

Sobre a atividade dos *motoboys* que se realiza particularmente na cidade São Paulo, um estudo publicado pela CET, em 2002, nos dá algumas indicações. Neste foram entrevistados 999 motociclistas na cidade de São Paulo e desses cerca de 67 por cento eram *motoboys* e 33 por cento deles eram motociclistas (usavam a moto como meio de transporte ou lazer). Outro estudo publicado pela CET, em 2003, mostra que dos 1141 motociclistas entrevistados, 62 por cento eram *motoboys* e 38 por cento eram motociclistas.

Quando a questão refere-se ao gênero, é patente o predomínio do sexo masculino, já que os números giram em torno de 99 por cento do total. No que concerne à escolaridade, pode ser verificado que aproximadamente 36 por cento dos *motoboys* possuem o Ensino Fundamental II, 57 por cento o Ensino Médio e 6 por cento têm Ensino Superior. Porcentagens relativamente abaixo quando comparadas às dos motociclistas, onde 24 por cento deles possuem o Ensino Fundamental II, 47 por cento o Ensino Médio e 28 por cento o Ensino Superior.

Um dos quesitos que salta aos olhos relaciona-se à faixa etária dos *motoboys*: observa-se que há um predomínio entre 20 e 24 anos, representando 32 por cento do total. Porém, se agruparmos aqueles da faixa etária de 18 a 29 percebe-se um predomínio de 77 por cento. Já quanto aos motociclistas há um predomínio de 22 por cento entre 25 e 29 anos. Contudo, somando-os aos de 18 a 29 anos chega-se a 51 por cento. Em síntese, pode-se auferir quanto ao uso de motocicletas que é um fenômeno com maior presença entre os jovens do sexo masculino, especialmente os *motoboys*, pois de 10 *motoboys* aproximadamente 8 deles são jovens.

Mas apesar dos números apontarem uma atenção especial aos jovens *motoboys*, o fato é que independente da idade e do gênero, o que prevalece é a *lógica*

do acelerador, da urgência desmedida desses trabalhadores no espaço voltado às exigências da circulação. E é a partir dessa lógica que se dá parte da realização da circulação rápida de uma série de mercadorias e entregas de toda a sorte de lojas diversas, de *shoppings centers*, do setor varejista, vendidas pelo telefone ou pela *internet*; ou mesmo, de entregas e coletas de toda ordem vinculadas ao setor financeiro, como também, os mais diversos serviços ligados a cartórios, entregas de exames médico-laboratoriais, redes de alimentação e *fast-food*, lanchonetes e pizzarias – das mais sofisticadas às mais simples – a floriculturas, joalherias e, até mesmo, a objetos diversos que remetem a valores sentimentais.

É neste cenário que se prolifera a idéia de circulação corrente e frenética, que mais do que mediar à vida moderna das pessoas, vem ritmando e impondo um corre-corre diário. Contudo, esta racionalidade que enquadra os *motoboys* como parte desta nova condição da cidade, torna-se ainda mais aguda quando os *motoboys* na informalidade¹, chamado por eles de *esporádicos*, com suas decorrentes formas de remuneração (por hora, por quilômetro rodado e por entregas efetuadas), acabam sendo induzidos a um ritmo alucinante de entregas e, por conseguinte, expostos as mais diversas situações de riscos e acidentes de trânsito inerentes a sua atividade profissional. Sobre este tema o *motoboy* Donizete, 32 anos, explica-nos:

no esporádico, você fica na empresa esperando sua vez. Essa empresa tem uma cartela de clientes, e durante o dia eles ligam pedindo serviço, você não tem lugar certo para ir, nem hora certa para ir, nem sabe se vai, tem dia que você não trabalha.

Na seqüência Donizete nos falou sobre a forma de remuneração dos *motoboys* esporádicos:

por hora você recebe R\$ 6,00² e no mínimo R\$ 12,00 por duas horas [...] você tem o mínimo de duas horas pra fazer o serviço, mas se você demorar duas horas pra fazer daqui (Centro de São Paulo) até a (Av.) Faria Lima³, você não vai ganhar dinheiro, então você vai correndo e volta pra entra na fila novamente. Você tem duas horas pra fazer, mas se você fizer em vinte minutos você vai ganhar as mesmas duas horas e entra na fila de novo.

É essa racionalidade que impõe aos *motoboys* acelerarem cada vez mais e rodarem em longas jornadas diariamente, muitas vezes, em dupla jornada, em parte foi captada pela pesquisa “Ibope Opinião” (2006). Os *motoboys* questionados sobre a

¹ O “processo de informalidade” como resultado das transformações estruturais na produção e no emprego, representado por um espectro mais amplo do que aquele ligado ao setor informal, e que na sua amplitude pode ser sintetizado, basicamente, a partir de duas categorias predominantes: os “assalariados sem registros” e os “trabalhadores por conta própria” (Cacciamali, 2000:166).

² Em 28 de setembro de 2010, cada 1 (hum) real equivalia a 1,70 dólares. <http://www4.bcb.gov.br/>. Acessado em 29/09/2010.

³ Aproximadamente 7 quilômetros.

quilometragem rodada diariamente, 29 por cento disseram que rodam de 151 a 250 quilômetros por dia, já quanto aos que usam a motocicleta como meio de transporte, constatou-se que 69 por cento andam até 100 km e, por último, daqueles que a utilizam para o lazer, verificou-se que 82 por cento circulam até 100 km. No que se refere à quantidade de horas pilotadas em cima da motocicleta, a diferença é mais gritante, pois 30 por cento dos *motoboys* cumprem uma jornada acima de 10 horas de trabalho, enquanto aqueles que utilizam a motocicleta como meio de transporte e lazer pilotam de 2 a 3 horas por dia, respectivamente, 45 e 49 por cento.

Ou seja, essa da atividade profissional dos *motoboys*, pautada por péssimas condições de trabalho, vinculada geralmente as mais diversas formas de degradação das relações de trabalho, aparece como *produto* e *necessidade* a fim de garantir parte da realização rápida da circulação de uma infinidade de mercadorias e entregas de toda sorte em São Paulo.

O Trânsito da Cidade: do Privilégio do Automóvel a Invasão das Motocicletas

O privilégio concebido aos automóveis na maioria das grandes cidades brasileiras, especialmente em São Paulo, é produto do modelo rodoviário urbano que se desenvolveu no Brasil, impulsionado pela chegada das indústrias transnacionais automobilísticas na segunda metade do século XX. Indústrias essas que não só se traduzem pela produção dos mais diversos veículos automotores, como passam a interferir direta (ou indiretamente) no processo de urbanização e metropolização de São Paulo.

Mais do que isso, o modelo rodoviário induziu a reformulação da noção de espaço-tempo, determinando os usos de transportes individuais, bem como, alterou hábitos, comportamentos e práticas sociais, nas palavras de Francisco Scarlato: “*O Automóvel acabou modelando as cidades do Século XX. Reformulou a noção de espaço e distância, modificando os hábitos humanos*” (Scarlato, 1981, p.94).

Em um estudo de Tatiana Schor sobre o *Automóvel e a Cidade de São Paulo*, a autora enfatiza que a urbanização de São Paulo teve no automóvel um elemento determinante e estruturante do modo de viver em uma sociedade metropolitana (Schor, 1999, p.41). Sem entrar no mérito da questão acerca do peso da influência do automóvel na urbanização de São Paulo e de suas possíveis determinantes, esta

autora acerta quando afirma que o “automóvel não só ocupa o espaço e o tempo da sociedade moderna, mas também penetra nas profundezas do cotidiano” (Ibid., p.30).

Para Henri Lefebvre, não é a sociedade que o automóvel conquista e estrutura, é antes de tudo, o cotidiano:

De fato e na verdade não é a sociedade que o automóvel conquista e ‘estrutura’, é o cotidiano. O automóvel impõe sua lei ao cotidiano, contribui fortemente para consolidá-lo, para fixá-lo no seu plano: para planificá-lo. O cotidiano, em larga proporção hoje em dia, é o ruído dos motores, seu uso ‘racional’, as exigências da produção e da distribuição dos carros, etc (Lefebvre, 1991, p.111).

É neste sentido que os automóveis ao preencher o cotidiano de importantes metrópoles mundiais, mais do que um aparente amontoado de metais disformes e coloridos, tornam-se *status* e garantia de reconhecimento social. Para Robert Kurz “os homens só se reconhecem segundo a marca do carro” (Kurz, 1997, p.352 apud Schor, 1999). Porém, para Scarlato esse *status* veio acompanhado de problemas urbanos: “O automóvel [...] Tornou-se cada vez mais um fator de status e ao mesmo tempo um dos grandes inimigos do homem urbano [...] Se de um lado o automóvel aproximou os espaços, ao mesmo tempo separou os homens nas cidades” (Scarlato, 1981, p.95).

Neste quesito os automóveis vêm ocupando um lugar cada vez mais preponderante na sociedade urbana de São Paulo. Em 2002, segundo a pesquisa OD do Metrô, os automóveis representavam 49,5 por cento das viagens motorizadas por modo individual. Sua frota representava aproximadamente 75 por cento dos veículos, o que gerou um aumento ao longo do tempo na taxa de motorização de automóveis em São Paulo⁴, passando de 70, em 1967, para 184, em 2002. Não por acaso Milton Santos aponta que o “*automóvel é o maior consumidor de espaço público e pessoal já criado pelo homem*” (Santos, 1990, p.82).

Foi dessa maneira que a maior ocupação dos espaços por automóveis em detrimento dos transportes coletivos, influenciou (e vem influenciando) diretamente nos altos índices de congestionamento registrados na cidade de São Paulo. Mais recentemente, em junho de 2009, o recorde de congestionamento chegou à marca dos 293 km de lentidão⁵. As conseqüências sócio-espaciais daí decorrentes são as mais variadas possíveis. Do ponto de vista econômico, de acordo com economista Marcos Cintra, os altos índices de congestionamentos trazem consigo prejuízos próximos dos 27 bilhões de reais⁶. Do ponto de vista ambiental, os prejuízos são descomunais, as

⁴ Número de automóveis multiplicado por 1000 habitantes.

⁵ <http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u579653.shtml>. Acessado em 11/08/2009.

⁶ Marcos CINTRA. O custo econômico do congestionamento. Jornal Folha de São Paulo, 14/4/2008.

emissões de gases poluentes na atmosfera da região metropolitana de São Paulo têm como principal responsável os veículos automotores (Cetesb, 2008)⁷ causando sérias ameaças ao meio ambiente (danos à vegetação, ao solo, formação de chuva ácida e desconforto climático) e à qualidade de vida e saúde de seus habitantes (doenças respiratórias, cansaço, ardor nos olhos, problemas cardiovasculares e até risco de morte) (Ibid., 2008).

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

Não é por acaso que no Brasil, no ano 2000, conforme dados do Denatran, circulava no país cerca de 3.550.177 motocicletas; já em 2008, o número chegou a 11.045.686, representando um crescimento em torno de 305 por cento no período citado, sendo que em 2008 as motocicletas no Estado de São Paulo representavam aproximadamente 23 por cento e na cidade de São Paulo algo em torno de 6 por cento do total da frota brasileira⁸.

Neste mesmo roldão a frota de motocicletas na cidade de São Paulo vem apresentando um intenso crescimento. Segundo, Detran-SP, em 2000, a frota chegava a 348.098 motocicletas, passando para 658.973 motocicletas em 2008, o que representa um acréscimo aproximado de 90 por cento no período. Sem contar que a participação da motocicleta no trânsito subiu de 7 por cento, em 2000, para 11 por cento, em 2008, do total dos veículos na cidade de São Paulo, o que representa cerca de 58 por cento de aumento⁹ (Figura 3).

⁷“A deterioração da qualidade do ar na RMSP é decorrente das emissões atmosféricas de cerca [...] os veículos são responsáveis por 98% das emissões de CO, 97% de HC, 96% de NOX, 40% de MP e 33% de SOX”. Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental (Cetesb). Relatório Qualidade do Ar no Estado de São Paulo, 2008. Disponível no <http://www.cetesb.sp.gov.br>. Acessado em 15/06/2009.

⁸ O total da frota de motocicletas no ano de 2008 é referente ao total no mês de dezembro. www.denatran.gov.br, <http://www2.cidades.gov.br/renaest/detalheNoticia.do?noticia.codigo=120>. Acessado em 06/08/2009.

⁹ Conforme metodologia do Detran-SP a frota de motocicleta inclui, além das próprias motocicletas, ciclomoto, motoneta, motociclo, triciclo e quadríciclo. Os dados têm como referência o mês de janeiro de cada ano. <http://www.detran.sp.gov.br/frota/frota.asp>. Acessado em 06/08/2009.

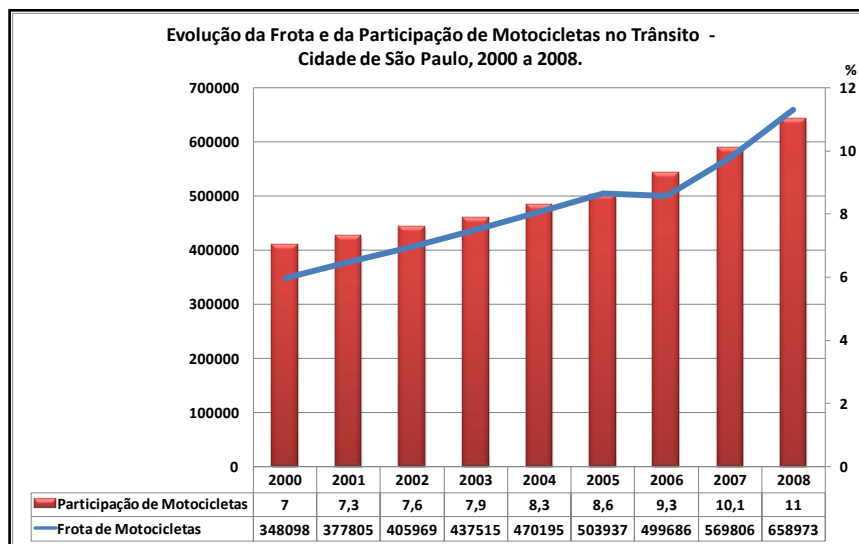


Figura 3. Evolução da frota e da participação de motocicletas no trânsito – cidade de São Paulo, 2000 a 2008.

Fonte: DETRAN-SP/ Org.: Ricardo B. Silva

Motoboys e o Trânsito: entre conflitos e dramas

O trânsito, mais do que simples deslocamentos de pessoas e veículos sobre determinados espaços, representa parte da dinâmica da metrópole e da vida de seus moradores, já que esses deslocamentos relacionam-se a certas características sócio-econômicas (idade, renda, local de moradia, de trabalho, de estudos, etc.), como também, a uma disputa pelo espaço feita por agentes políticos que vivem papéis transitórios (pedestres, passageiros, motoristas, entre outros).

Os choques de interesses no trânsito urbano das mais variadas matizes acabam exacerbando uma série de problemas que afetam a totalidade dos interessados. Descrevendo os problemas do trânsito. Mas os problemas no trânsito passam à categoria de conflitos justamente quando se apropriar do espaço deixa de ser comunhão, uso, para tornar-se competição, uma disputa pelo espaço.

Para Eduardo Vasconcelos existem pelo menos dois tipos de conflitos no trânsito, o físico, uma disputa pelo espaço propriamente dito e o político, ligado a posição social no processo produtivo da cidade (Vasconcelos, 1992, p.13). É neste sentido que a análise do trânsito não deve ser pautada dicotomicamente, de um lado, a partir de sua realidade objetiva da cidade e, de outro, das ações políticas. A lógica que se impõe no trânsito, dialeticamente, encarnando a totalidade das relações sociais que se expressam no espaço urbano é, assim, descrita por Lefebvre:

No trânsito automobilístico, as pessoas e as coisas se acumulam, se misturam sem se encontrar. É um surpreendente de simultaneidade sem troca, ficando cada elemento na sua caixa, cada um fechado na sua carapaça. Isso contribui também para deteriorar a vida urbana e para criar a 'psicologia', ou melhor, a psicose do motorista (Lefebvre, 1991, p.111).

Essa relação social conflituosa no trânsito traduz-se como a expressão dos interesses e necessidades no espaço urbano da metrópole. A este respeito, o *motoboy* Jéferson é direto e expõe claramente o cotidiano tenso no trânsito do espaço urbano da metrópole:

todo mundo fala que motoboy é tudo louco, motoboy está trabalhando como o cara de carro está trabalhando, entendeu? Mas pelo fato de toda hora, todo dia em cima da moto, uma hora ou outra a gente vai acelerar um pouco mais. Todo mundo fala que a gente quebra o retrovisor de carro, mas se a gente quebrou é porque quase quebraram com a nossa vida lá atrás; é uma coisa de sobrevivência.

Mas por trás desse discurso forte e esclarecedor a maior parte dos *motoboys* entrevistados demonstra que mesmo com bastante experiência no trânsito da metrópole possuem bastante receio ao sair de casa pela manhã para trabalhar nesta atividade profissional. Assim, Jéferson, fala-me: *“todo dia que você sai de casa, você dá um beijo no moleque e não sabe se você vai voltar”*. Edson, 27 anos, segue a mesma linha, e diz: *“ser motoboy é loucura. Eu tenho família, eu sou casado, eu saio aqui hoje e você não sabe se vai voltar para casa, você tem que pagar o aluguel, tem que sustentar o filho, a esposa”*.

Neste sentido, ao questionarmos quais seriam os sonhos de um *motoboy*, vários deles foram enfáticos, tal como Jéferson diz: *“Sair da rua!”*, parou por um instante, e continuou: *“se eu ganhasse o que eu ganho sem precisar sair pra rua, largaria na hora”*. Apesar de muitos *motoboys* se verem em uma atividade de passagem, como algo transitório, devido às condições objetivas na cidade de São Paulo ante o desemprego estrutural e do mundo precário do trabalho pelos menos entre 150 e 200 mil *motoboys* vêm se arriscando nesta atividade na metrópole paulistana. A este respeito, Carlos Eduardo, diz: *“eu falo com os meus colegas, nenhum de nós pensa em continuar não. Todo mundo que trabalha de motoboy pensa um dia sair”*. Já Nilton, 25 anos, explica as suas razões: *“como eu fiquei desempregado, por falta de opção acabei começando a trabalhar na rua, disse que ia ser passageiro, mas já vai pra cinco anos, pra você ver como é que não tem muito emprego”*.

Sem contar que os *motoboys* se consideram inseridos em uma atividade bastante depreciada pela sociedade. Nilton ao falar um pouco desta relação, expressa: *“valoriza a gente enquanto a gente tá andando, se parar...”*, pensa por um instante, e continua: *“todo mundo xinga os motoboys mas todo mundo quer que as pizzas cheguem rápidas e quentinhas em casa, ninguém vê o nosso lado”*. É por este viés que o *motoboy* Lúcio, 32 anos, fala sobre sua profissão:

é duro, não é fácil. Na visão do pessoal o motoqueiro tá passeando de moto, não tá trabalhando. Ninguém sabe o risco que é andar em cima de duas rodas, a cada cinco segundo você leva uma fechada [...] o perigo é constante, você sai de manhã não tem certeza se volta a tarde.

A imprensa reproduz a estigmatização dos *motoboys* de forma superficial e livre de contradições. Na *Revista Veja*, uma matéria intitulada: “Loucos pelo Perigo” começa assim: “Considerados a nova praga do asfalto por motoristas impacientes, os *motoboys* são cada vez mais numerosos”¹⁰. Mauro Chaves, do *Jornal o Estado de São Paulo*, escreveu: “uma categoria de impuníveis bestas-feras, que todos os dias aterrorizam os cidadãos, especialmente os que habitam grandes cidades, como São Paulo”¹¹.

É diante dessas falas muitas vezes disparatadas que se faz necessário discutir a atividade dos *motoboys* no espaço urbano da metrópole de São Paulo. Porém discutir seriamente o mérito da questão evitando um discurso bastante banalizado que gira em órbita entre aqueles que os *amam* e aqueles que os *odeiam*. Pois, antes de tudo, é necessário compreender que é uma atividade que surge como *produto* e *necessidade* na grande cidade paulistana no contexto de uma nova etapa do capitalismo.

Mas enquanto os *motoboys* estão enquadrados no mundo precário do trabalho, a lógica da pressa só aumenta com o tilintar dos ponteiros do relógio. Nesta condição, a perda da vida humana traduz-se como uma situação altamente banalizada pela sociedade. A sucessão de tombos quase num sincronismo diário, ganha forma de normalidade e estranhamento social. É normatizada a morte nas vias de circulação. Via esta, onde tudo acontece rápido, onde as contingências sociais desobrigam as emoções alheias.

É neste esteio, que conforme dados da CET, em 2006, na capital paulista São Paulo, foram registrados 35.496 acidentes com vítimas. Em 2007, esse número, mesmo que em um patamar elevado, conhece um decréscimo para 27.824 acidentes com vítimas, representando 22 por cento a menos no período. Porém, analisando particularmente os acidentes com motociclista – mesmo que não especificado se era ou não *motoboy* – em 2006, ocorreram 11.286 (32 por cento do total) acidentes com vítimas, cerca de 30 acidentes por dia, já em 2007 esse número passou para 15.193 (55 por cento do total), aproximadamente 41 acidentes com vítimas por dia, determinando um aumento no período próximo a 35 por cento (Figura 4).

¹⁰ Alice GRANATO. Loucos pelo Perigo. *Revista Veja*, 07/07/1999.

¹¹ Mauro CHAVES. Impuníveis Bestas-Feras. *O Estado de São Paulo*, 16/06/01.

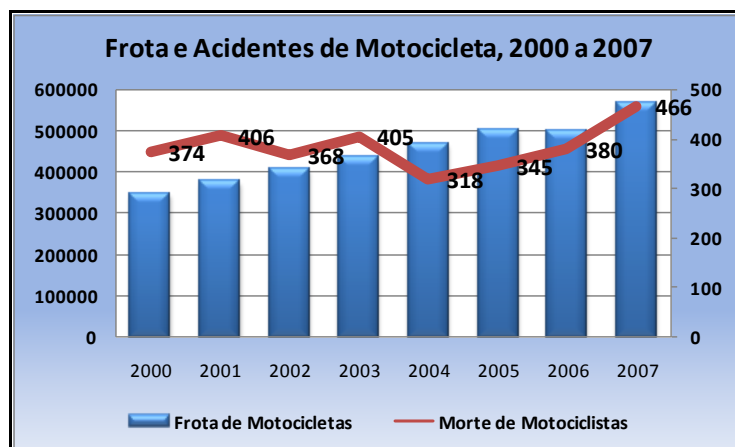


Figura 4. Frota e acidentes de motocicletas, 2000 a 2007.
 Fonte: CET/Detran/ Org.: Ricardo B. Silva

Outro item fundamental na análise dos acidentes fatais envolvendo motocicletas é aquele relacionado ao percentual envolvendo jovens. Os acidentes fatais na faixa etária entre 20 e 29 anos são responsáveis por cerca de 55 por cento dos acidentes fatais no trânsito conduzido por motocicleta, sendo que somente na faixa etária entre 20-24 anos o índice chega a quase 35 por cento.

Do ponto de vista espacial, dos 11.286 (32 por cento do total) acidentes com vítimas, em 2006, cerca de 30 acidentes por dia ocorrem na cidade de São Paulo, e apesar de bem distribuídos pode-se verificar em algumas avenidas uma maior concentração. Se juntarmos as duas marginais o número de acidentes com vítimas chegou a 789, na Radial Leste esse número chegou a 379, na Av. 23 de Maio ocorreram 369 acidentes e na Av. Aricanduva 251 acidentes com vítimas (Figura 5).

Em relação aos acidentes fatais, em 2006, foram registrados 380 óbitos, algo próximo de 1 morte de motociclista por dia, desses selecionados em 76 corredores, destacam-se as marginais com 37 óbitos (20 na Marginal Pinheiros e 17 na Tietê), com 12 mortes verifica-se na Av. Aricanduva e Av. Sen. Teotônio Vilela, 11 acidentes fatais na Estr. M' Boi Mirim, 8 na Av. Interlagos, 7 acidentes fatais na Av. Robert Kennedy, 6 na Av. dos Bandeirantes e 5 óbitos na Av. Carlos Caldeira Filho, Av. do Estado, Av. Jacu-Pêssego, Radial Leste, Av. Sadume Ivone, Av. Sapopemba (Figura 6).

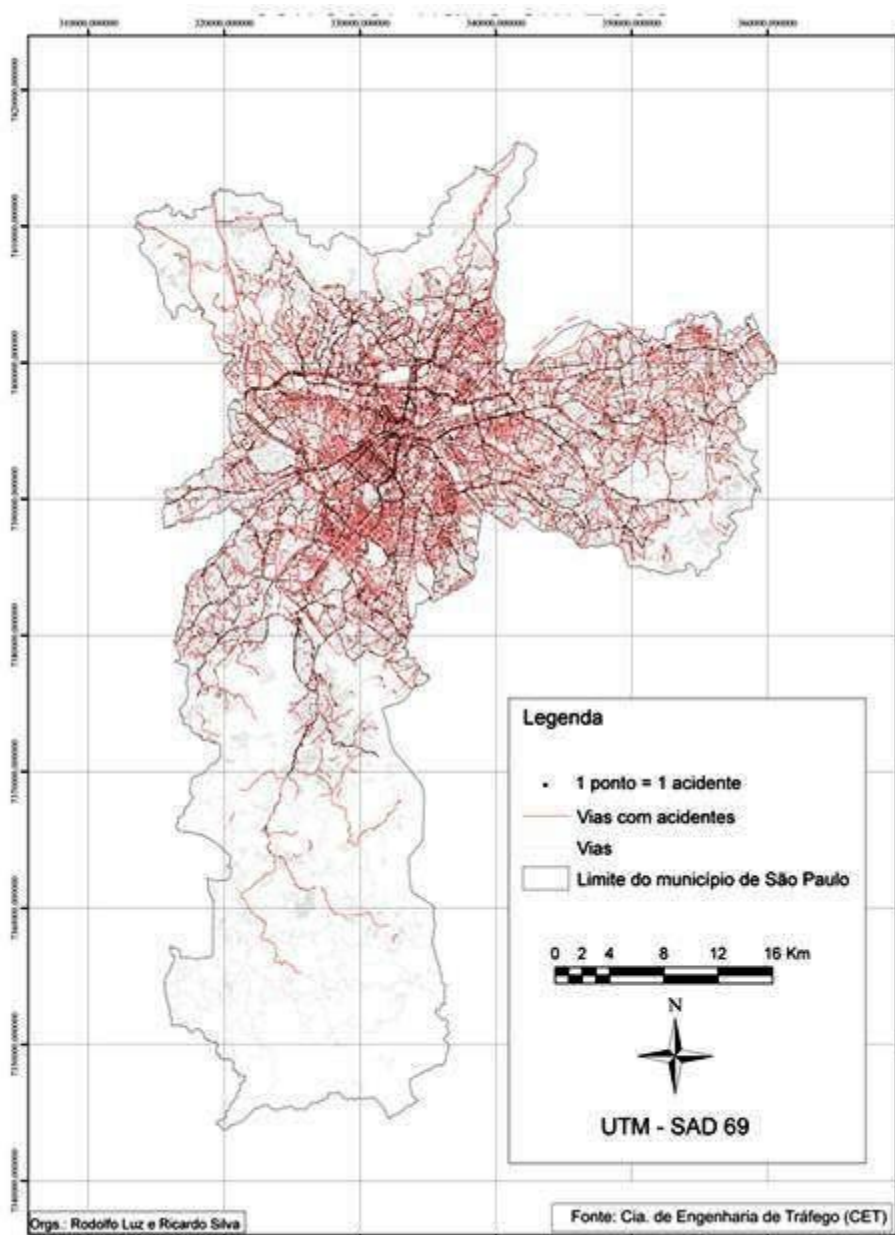


Figura 5. Acidentes com vítimas envolvendo motocicletas por corredor viário – cidade de São Paulo, 2006.

Fonte: Cia. de Engenharia de Tráfego (CET)/ Orgs.: Rodolfo Luz e Ricardo Silva

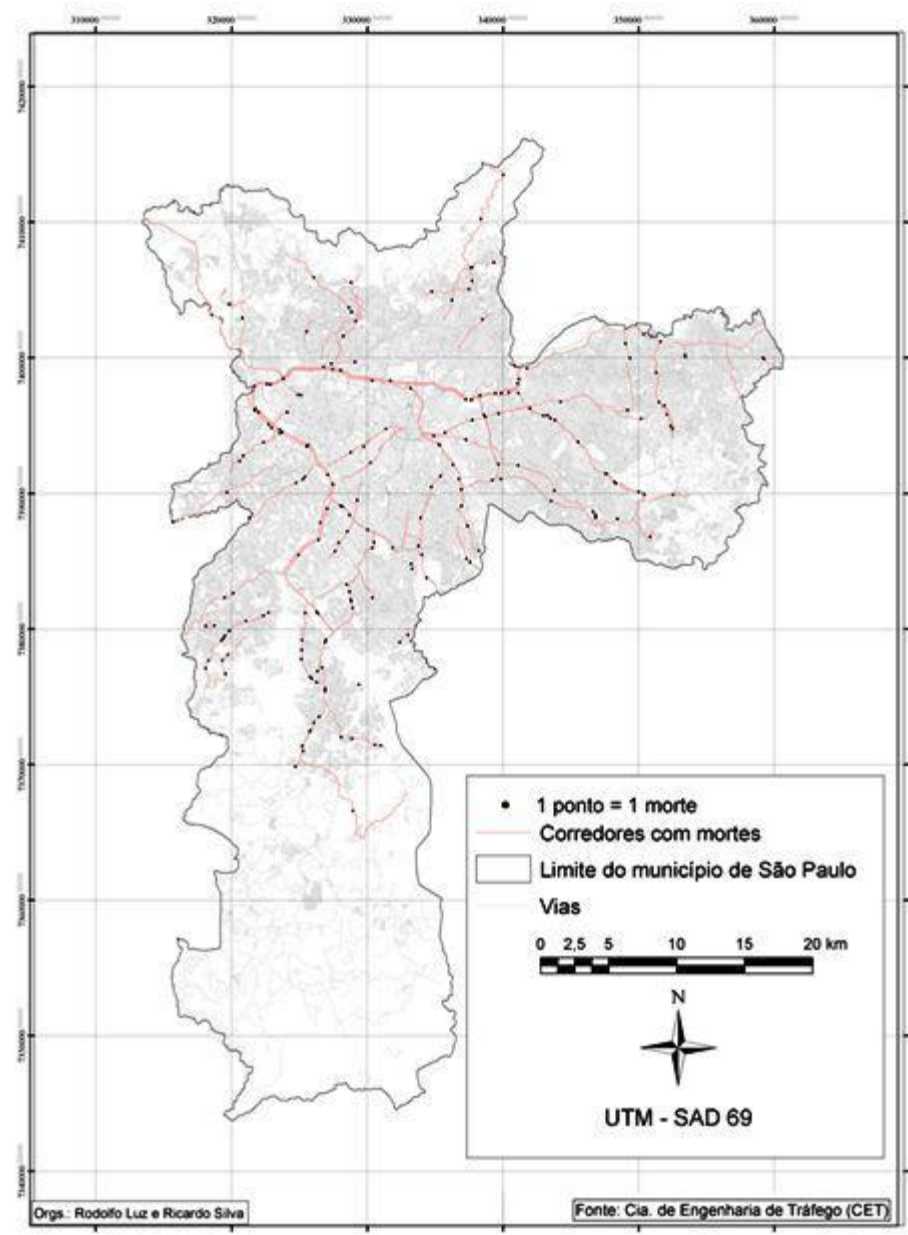


Figura 6. Acidentes fatais envolvendo motocicletas por corredor selecionados cidade de São Paulo, 2006.

Fonte: Cia. de Engenharia de Tráfego (CET)/ Orgs.: Rodolfo Luz e Ricardo Silva

Dessa forma, é possível representar e compreender um pouco melhor a idéia acerca da dinâmica e da movimentação no espaço urbano pelas motocicletas, bem como analisar os principais horários e pontos de acidentes com vítimas e fatais na cidade de São Paulo. Já que é a sociedade de modo geral que vem arcando com os custos econômicos e sociais dessa verdadeira barbárie urbana. Para se ter uma idéia, os custos dos acidentes de motocicletas, de um universo que perfaz 11 por cento da frota de veículos, representa cerca de 19 por cento dos custos de acidentes de trânsito nas 49 principais aglomerações urbanas do Brasil. Os custos totais com os acidentes de trânsito, conforme o estudo do IPEA, no ano de 2001 é avaliado em cerca de R\$ 3,6 bilhões nestas principais aglomerações e considerando o total da área urbana o valor extrapola para R\$ 5,3 bilhões (IPEA, 2003, p.33). Em 2008, o Movimento Nossa São Paulo divulgou os custos atualizados da pesquisa (IPEA, 2003) acerca dos acidentes de trânsito na cidade de São Paulo envolvendo motocicletas no valor de R\$ 373 milhões de reais¹².

Isto é, diante do exposto pode-se constatar, de um lado, que parte substancial dos custos totais de acidentes com as motocicletas sai dos cofres públicos da região metropolitana de São Paulo; de outro, traduz-se como um custo incomensurável relacionado à perda da vida humana. Portanto, é preciso repensar o espaço enquanto uso consciente e social, para fazer frente à dita racionalidade e eficiência do sistema capitalista que vem ceifando às tontas a vida de nossos jovens e adultos, cheios de sonhos e esperança de um horizonte melhor, pois como nos ensina Milton Santos:

Nas condições atuais, exige coragem, tanto no estudo como na ação, a fim de tentar fornecer as bases de reconstrução de um espaço geográfico que seja realmente o espaço do homem, o espaço de toda gente e não espaço a serviço do capital e de alguns (Santos, 1978:218).

Bibliografia

- ANTUNES, Ricardo. *Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho*. São Paulo: Cortez: Unicamp, 2003.
- BENKO, Georges. *Economia, Espaço e Globalização*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- CARLOS, Ana Fani. *Espaço-Tempo na Cidade*. São Paulo: Ed. Contexto, 2001.
- CASTEL, Robert. *As metamorfoses da questão social: uma crônica do salário*. Petrópolis: Vozes, 2003.
- CASTELLS, Manuel. *Sociedade em Rede. A Era da Informação*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

¹² Do total dos gastos, R\$323.317.0004,85 foram gastos com acidentes com vítimas (R\$ 22.768,80 cada vítima) e R\$ 49.916.526,80 com acidentes fatais (R\$143.069,13 cada vítima). Nesta estimativa é analisada também a composição do total dos custos com os acidentes de motocicletas¹², R\$ 160 milhões (43%) referem-se à perda de produtividade das pessoas envolvidas nas ocorrências, R\$112 milhões (30%) a danos à propriedade (veículos), R\$ 60 milhões (16%) vinculam-se aos custos médicos (tratamento e reabilitação), R\$ 41 milhões (11%) ligados a outros custos (judiciais, congestionamentos, impacto familiar, etc) <http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/node/224>. Acessado em 05/08/2008.

COMPANHIA DE ENGENHARIA E TRÁFEGO – CET. *Evolução do Número em Circulação, Acidentes e Vítimas. Monitoração da Segurança, 20001.*
_____. *São Paulo Reduz os Acidentes de Trânsito. Ações de segurança, 2002.*
Motocicletas – *Evolução do número em circulação, 1995/2001(2002b).*
Companhia de Engenharia de Tráfego. Diretoria de operações – DO. Superintendência de Projetos – SPR. Gerência de Projetos Viários – GPV/Pesquisa. março de 2002.
Motocicletas – *Evolução do número em circulação, 1995/2001(2002b).*
_____. *Perfil dos condutores de motocicletas. Monitoração da segurança.* Companhia de Engenharia de Tráfego. Diretoria de operações – DO. Superintendência de Projetos – SPR. Gerência de Projetos Viários – GPV/Pesquisa. setembro de 2003.
_____. *Acidentes de Trânsito Fatais no Município de São Paulo, 2005.*
_____. *Pesquisa Qualitativa Motociclista. Clube de Pesquisa Opinião & Mercado, 2005.*
_____. *Locais mais Perigosos de São Paulo. Sumário de Dados, 2006.*
_____. *Desempenho do Sistema Viário. Monitoração da Fluidez, vol. 2006.*
_____. *Mortes em Acidentes de Trânsito no Município de São Paulo, 2006b.*
_____. *Mortes no trânsito em 2007 – resumo mensal – dezembro. Gerencia de Segurança no Trânsito, 2007.*
_____. *Evolução do Número em Circulação, Acidentes e Vítimas, 2000 - 2005, (2008).*
COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO (METÔ). Pesquisa Origem-Destino: Região Metropolitana de São Paulo. Síntese das Informações. São Paulo, 1997. CD-ROM
_____. Pesquisa Origem-Destino: Região Metropolitana de São Paulo. Síntese das Informações. São Paulo, 2002. CD-ROM.
DEBORD, Guy. *A Sociedade do Espetáculo – Comentários sobre a sociedade do espetáculo.* Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.
DINIZ, Eugênio Pacelli Hatem. *Entre as Exigências de tempo e os Contrangimentos do Espaço: As condições acidentogênicas e as estratégias de regulamentação dos motociclistas profissionais.* Dissertação (Mestrado em Engenharia da Produção) UFMG. Minas Gerais, 2003.
GOTTDIENER, Mark. *A Teoria da Crise e a Reestruturação sócio-espacial: o caso dos EUA.* In: Orgs. PRETECEILLE, Edmund e VALLADARES, Lícia. *A Reestruturação Urbana.* São Paulo: Nobel, 1990.
GRANOU, André. *Capitalismo e Modo de Vida.* Porto: Afrontamentos, 1975.
GUIMARÃES, Nadya Araújo. *Por uma Sociologia do Desemprego.* REVISTA BRASILEIRA DE CIÊNCIAS SOCIAIS, vol.17, n. 50, 2002.
HARVEY, David. *A Condição Pós-Moderna – Uma Pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural.* São Paulo: Ed. Loyola, 1996.
HOBSBAWM, Eric. *Era dos Extremos: o breve século XX (1914-1991).* São Paulo: Companhia das Letras, 2003.
IBOPE OPINIÃO. *Motociclistas de São Paulo: Região Metropolitana de São Paulo.* Pesquisa de Opinião Pública, Agosto de 2006.
INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA. *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras.* Brasília, 2003.
JORGE, Maria Helena P. M; KOISUMI, Maria S. et al. *Acidentes de Moto no Final do Segundo Milênio.* ABRAMET – Associação Brasileira de Acidentes e Medicina de Tráfego. São Paulo, p. 53-62, jan-fev. 2001.
LANGENBUCH, Juergen Richard. *A Estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana.* Rio de Janeiro: IBGE, 1971.
LEFEBVRE, Henri. *O Direito a Cidade.* São Paulo: Documentos, 1969.
_____. *A Vida Cotidiana no Mundo Moderno.* São Paulo: Ática, 1991.
LEMOS, Amália Inês Geraiges de. *São Paulo: A Metrópole Financeira da América do Sul.* In: Geografias de São Paulo: A Metrópole do Século XXI. Orgs. Carlos, Ana Fani & Oliveira, Ariovaldo Umbelino. Contexto. São Paulo, 2004.
MINISTÉRIO DA SAÚDE. *Saúde Brasil: Uma análise da situação de saúde Brasília – DF, 2007.*
OLIVA, Jaime Tadeu. *O Automóvel como Elemento Constituinte e Constituidor da Cidade de São Paulo.* Doutorado (Geografia Humana) USP. São Paulo, 2004.
OLIVEIRA, Gilvando Conceição. *Trabalho, Vitimização e criminalização no cotidiano de motoboy de Salvador.* Dissertação (Mestrado em Saúde Pública) UFBA. Salvador, 2003.
Oliveira, Francisco. *Crítica à Razão Dualista: O Ornitorrinco.* São Paulo: Ed. Boitempo, 2003.
SANTOS, Milton. *Por uma Geografia Nova. Da crítica da geografia a uma geografia crítica.* São Paulo: Editora Hucitec, 1978.
_____. *Metrópole Corporativa Fragmentada: o caso de São Paulo.* São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura/Nobel, 1990.

- _____ *A Natureza do Espaço – Técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Edusp. 2002.
- _____ *Urbanização Brasileira*: Edusp. São Paulo, 2005.
- _____ *Da Totalidade ao Lugar*. São Paulo: Edusp, 2005b.
- SCARLATO, Francisco Capuano. *A expansão da Indústria Automobilística e Metropolização de São Paulo*. Mestrado (Geografia Humana) USP. São Paulo, 1981.
- SCHOR, Tatiana *O Automóvel e a cidade de São Paulo: a territorialização do processo de modernização (e de seu colapso)*. Mestrado (Geografia Humana) USP. São Paulo, 1999.
- SILVEIRA, Maria Laura. *São Paulo: os dinamismos da pobreza*. In: Carlos, Ana Fani Alessandri; OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino (orgs.). *Geografias de São Paulo: representação e crise da metrópole*. Vol. 2. São Paulo: Contexto, 2004.
- SILVA, Ricardo Barbosa. *Os Motoboys no Globo da Morte: Circulação no Espaço e Trabalho Precário na Cidade de São Paulo*. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana), USP, 2009.
- SOJA, Edward W. *Geografias Pós-modernas. A reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Jorge Zahar Editor: Rio de Janeiro, 1993.
- VASCONCELLOS, Eduardo. *O que é Trânsito*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1992.
- THOMAZ JÚNIOR, Antonio. *Por uma geografia do trabalho! (reflexões preliminares)*. Revista Tamoios, v. I, p. 33-51, jan./jun. 2005.

¹ Conforme Robert Castel, a “flexibilização é uma maneira de nomear essa necessidade do ajustamento do trabalhador moderno a sua tarefa” (2005, p. 517). Porém, para ele o conceito abre um leque que pode se referir tanto a “polivalência” dos trabalhadores em se ajustar às mais diversas funções internas da empresa, quanto a “subcontratação”, se for externa (Ibid., 517).

² Apesar da experiência inconclusa (ou ausente) do Estado de bem-estar social (ou regimes Welfare) no contexto brasileiro, já que de uma maneira geral, esse modelo representou: “sistemas de regulação pública voltados a assegurar a proteção aos indivíduos e à manutenção da coesão social mediante intervenção (por medidas legais e distributivas) nas esferas econômica, doméstica e comunitária” (Guimarães, 2002:108 apud Gallie, 2001: p. 2)

³ A passagem para o neoliberalismo marca um período de perda de rentabilidade das empresas e as sucessivas crises de petróleo, que teve nas figuras emblemáticas de R. Reagan dos EUA e M. Thatcher do Reino Unido, em 1979, o impulso definitivo para impor certas medidas que iam desde o aumento das taxas de juros (atração de capitais) a desvalorização da moeda – processo este que já vinha desde o fim do Bretton Woods, em 1971, com o fim da paridade ouro-dólar. (Hobsbawm, 2003).

⁴ A este respeito, Dani Rodrik, pensando no contexto dos Estados Unidos e da Europa ocidental, assinala: “Em suma, nem os Estados Unidos, nem a Europa têm sido capazes de gerar um crescimento com ‘bons empregos’” (Rodrik, 1997, p.11, trad. autor). Contudo, um olhar mais detido mostra que há realidades diversas mesmo no contexto de países desenvolvidos como os Estados Unidos e os países da Europa Ocidental. Sinteticamente, nos Estados Unidos a questão primordial sobre o trabalho atualmente se refere à diferença salarial entre os trabalhadores qualificados (universitários) e os não qualificados (diplomados até o ensino médio) (Rodrik, 1997). Já na Europa, em especial, na França um dos temas dominantes na atualidade vincula-se às altas taxas de desemprego e, principalmente, no quesito do desemprego de longa duração (Demazièri, 1995). Enquanto na América Latina, em especial, no Brasil, o debate vincula-se, principalmente, sobre a questão da precarização das relações de trabalho, com destaque a informalidade (Cacciamali, 2000, p.153; Guimarães, 2004, p.2; Thomaz Junior, 2005).

⁵ “Nela se justapõem e superpõem trocas de opulência, devido a pujança da vida econômica e suas expressões materiais e sinais de desfalecimento, graças ao atraso das estruturas sociais e políticas. Tudo que há de mais moderno pode aí ser encontrado, ao lado das ocorrências mais gritantes” (Santos, 1990, p.13).

⁶ “Simplificando, pode-se afirmar que o fluxo do circuito superior está composto de negócios bancários, comércio moderno, serviços modernos, comércio atacadista e transporte. O circuito inferior está essencialmente constituído por formas de fabricação ‘capital não-intensivo’, por serviços não modernos, geralmente, abastecidos pelo nível de vendas e varejo e pelo comércio em pequenas escala e não moderno” (Santos, 2005b:97).