



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CEARÁ
CENTRO DE ESTUDOS SOCIAIS APLICADOS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA
MESTRADO ACADÊMICO EM SOCIOLOGIA

RAUL CÉSAR RABELO DO AMARAL

MOTOBOYS 'ARROCHADOS': O TRABALHO DE MOTOQUEIROS
ENTREGADORES NA CIDADE DE FORTALEZA

FORTALEZA CEARÁ

2019

RAUL CÉSAR RABELO DO AMARAL

MOTOBOYS 'ARROCHADOS': O TRABALHO DE MOTOQUEIROS
ENTREGADORES NA CIDADE DE FORTALEZA.

Dissertação apresentado ao Curso de
Mestrado Acadêmico em Sociologia do
Programa de Pós-Graduação em
Sociologia do Centro de Estudos Sociais
Aplicados da Universidade Estadual do
Ceará, como requisito parcial à obtenção
do título de mestre em Sociologia. Área de
Concentração: Sociologia.

Orientadora: Prof. Dr. Geovani Jacó de
Freitas

FORTALEZA-CEARÁ

2019

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação

Universidade Estadual do Ceará

Sistema de Bibliotecas

Amaral, Raul César Rabelo do.

Motoboys ?arrochados?: o trabalho de motoqueiros entregadores na cidade de fortaleza [recurso eletrônico] / Raul César Rabelo do Amaral. - 2019.
1 CD-ROM: il.; 4 ¼ pol.

CD-ROM contendo o arquivo no formato PDF do trabalho acadêmico com 132 folhas, acondicionado em caixa de DVD Slim (19 x 14 cm x 7 mm).

Dissertação (mestrado acadêmico) - Universidade Estadual do Ceará, Centro de Estudos Sociais Aplicados, Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Fortaleza, 2019.

Área de concentração: Sociologia.

Orientação: Prof. Dr. Geovani Jacó de Freitas.

1. Motoqueiros entregadores. 2. Rota, Trânsito urbano. 3. Arrochamento, Táticas e auto-contenções. I. Título.

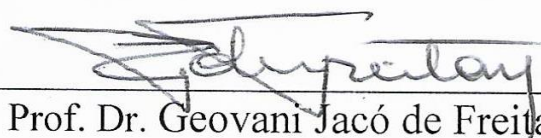
RAUL CÉSAR RABELO DO AMARAL

MOTOBOYS 'ARROCHADOS': O TRABALHO DE MOTOQUEIROS
ENTREGADORES NA CIDADE DE FORTALEZA.

Dissertação apresentado ao Curso de
Mestrado Acadêmico em Sociologia do
Programa de Pós-Graduação em
Sociologia do Centro de Estudos Sociais
Aplicados da Universidade Estadual do
Ceará, como requisito parcial à obtenção
do título de mestre em Sociologia. Área de
Concentração: Sociologia.

Aprovada em 09 de abril de 2019

BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Geovani Jacó de Freitas
(Orientador)

Universidade Estadual do Ceará – UECE



Prof.ª Dr.ª Marcílio Dantas Brandão
Universidade Estadual do Ceará – UECE



Prof.ª Dr.ª Geísa Mattos de Araújo Lima
Universidade Federal do Ceará – UFC

As muitas *pesquisadoras-mães* espalhadas pelas várias instituições no mundo que conseguem dar vida a muitas crianças e pesquisas. A elas todo meu respeito e admiração. Dedico

AGRADECIMENTOS

A todos os trabalhadores de nossa instituição: professores(a), secretários(a), técnicos(a) e, sobretudo os trabalhadores(a) mais 'invisibilizados(a)', aí se inclua: pessoal da limpeza, dos refeitórios, jardinagem, segurança, motoristas, carpinteiros(a), pedreiros(a), eletricitas, bombeiros(a) hidráulicos e auxiliares em geral. Pois, sem suas contribuições, como das demais, seria impossível existir o que conhecemos por UECE.

Ao Prof. Dr. Geovani Jacó de Freitas, meu orientador. Agradeço por tudo que me foi ensinado, aí se inclua a grande experiência no Estágio docente. Suas sugestões foram imprescindíveis para tudo que envolveu esta pesquisa. Obrigado pelo carinho, respeito e acima de tudo generosidade ao longo desta jornada. Foi realmente, para variar, um imenso prazer trabalhar com você. Muita saúde!

Ao Prof. Dr. Marcílio Brandão, pelas valiosíssimas sugestões na defesa de qualificação, assim como sua generosidade ao me repassá-las de modo absolutamente didático por meio de email. Gratidão!

Ao Prof. Dr. Wellington Maciel, pelas também valiosas sugestões na qualificação, também como por aceitar compor a Banca, gratidão!

À Professora Dra. Geísa Mattos de Araújo Lima, por ter aceitado participar da Banca, muito obrigado.

Aos *motoqueiros entregadores* do Grupo pesquisado, assim como a Rafael, coordenador desses trabalhadores, meu muito obrigado, pois acima de tudo saio desta experiência enriquecido, por poder de algum modo partilhar as experiências de outras vidas.

À 'salvadora' CAPES, muito obrigado por existir, vida eterna!

E, por fim agradeço imensamente ao meu 'intruso' (filho) no campo, pelas inúmeras experiências que pude viver ao seu lado, gratidão por poder ter tido o privilégio de 'trabalhar' ao seu lado, pois é o que considero, sobretudo em um mundo onde as relações de trabalho afastam tão cedo os pais de seus filhos, nós dois de algum modo remamos contra a maré, fui agraciado por poder trabalhar tendo você ao meu lado, obrigado por me ensinar talvez o maior dos movimentos, aquele de jamais subjugar o outro, a experiência do outro e mais ainda de me ensinar o simples ato de 'abraçar

“Quando eu estava prá nascer
De vez em quando eu ouvia
Eu ouvia a mãe dizer:
"Ai meu Deus como eu queria
Que essa cabra fosse home
Cabra macho prá danar"
Ah! Mamãe aqui estou eu
Mamãe aqui estou eu
Sou homem com H
E como sou!...”

Música: **Homem com H**,
(Compositor: Ney Matogrosso)

RESUMO

Esta dissertação analisa a dinâmica de trabalho de *motoboys* na cidade de Fortaleza-CE, considerando a expansão dessa atividade laboral como um fenômeno atual nas grandes cidades brasileiras, ao mesmo tempo em que procede a uma análise histórica do surgimento desses trabalhadores. Toma como referencial empírico da os motoqueiros entregadores que prestam serviço à empresa Padre Cicero Atacadista, grupo que atua no ramo de autopeças. O objetivo da pesquisa foi identificar e compreender quais táticas e “autocontenções” foram desenvolvidas por esses motoqueiros entregadores na execução de suas *rotas* que conformam os trajetos por eles realizados diariamente para as entregas de mercadorias demandadas pela empresa à qual prestam serviço. A pesquisa orientou-se pelo pressuposto de que os agentes, ao realizarem suas atividades cotidianamente, lançam mão de um repertório considerável de agenciamentos possíveis no sentido tanto de táticas (CERTEAU, 1994), como processam a internalização de regras institucionais, não sem conflitos, mediante o *controle dos impulsos* (Elias, 1994), para obterem êxito no cumprimento de suas “*rotas*”. As análises empreendidas têm apoio conceitual na ideia de cidades fabrilizadas (FERRARI 2008), no sentido de estas terem se adequado às necessidades de circulação das mercadorias. Esta perspectiva deu suporte para o entendimento do espaço da cidade como local de trabalho dos *motoboys* e como condutora de mercadorias. Também se tomou em consideração os agenciamentos desses entregadores e seu *modus operandi* na construção de táticas cotidianas no trânsito da cidade, bem como no conceito de mediação técnica, homem máquina e actante (LATOUR, 2012). A observação atenta do campo, a partir da realização de entrevistas com *motoboys*, observação direta (MALINOWISK, 1976[1922]) e, sobretudo, observação flutuante (PÉTONNET, 2008) na perspectiva de apreender o objeto como algo que flutuava e necessitava de um olhar de deslocamento. Dados de campo revelaram a importância do *tripé-amortecedor*, conjunto de práticas cotidianas adotadas pelo grupo de motoqueiros na efetuação de seu trabalho, cujos sentidos são evocados a partir das seguintes práticas sociais: 1) As *resenhas*, espécie de papo jocoso entre pares; 2) o *rito*, que consiste em um “pai nosso” rezado em companhia da fala de “línguas estranhas” ou glossolalia às segundas feiras, impreterivelmente, antes do início das *rotas*; e 3) acesso às redes sociais, principalmente o *WhatsApp*, intensamente utilizado no ofício rotineiro desses trabalhadores. Nesta rede simbólica

de entrelaçamentos, a pesquisa revelou percepções nativas acerca dos esquemas classificatórios do que é ser *motoqueiro bom* e *motoqueiro fraco*, balizadores das interações cotidianas do grupo, dos seus binarismos e dos lugares simbólicos de seus pertencimentos nestas relações.

Palavras-chave: Motoqueiros entregadores. Rota, Trânsito urbano. Arrochamento, Táticas e auto-contenções.

ABSTRACT

This dissertation analyzes the work dynamics of motoboys in the city of Fortaleza-CE, considering the expansion of this work activity as a current phenomenon in the great Brazilian cities, at the same time as it proceeds to a historical analysis of the emergence of these workers. It takes as empirical referential of the motorcycles deliverers who serve the company Father Cicero Wholesaler, a group that operates in the auto parts industry. The objective of the research was to identify and understand which tactics and "self-containments" were developed by these delivery motorcyclists in the execution of their routes that conform the routes they perform daily for the deliveries of goods demanded by the company to which they render service. The research was guided by the assumption that agents, in carrying out their activities on a daily basis, use a considerable repertoire of possible tactical assemblages (Certeau, 1994), and they process the internalization of institutional rules, not without conflicts, through the control of impulses (Elias, 1994), to be successful in fulfilling their "routes." The analyzes carried out have conceptual support in the idea of fabricated cities (FERRARI 2008), in the sense that they have been adapted to the needs of the movement of goods. This perspective gave support to the understanding of the city's space as a motoboys work place and as a conduit of goods. It was also taken into account the assemblages of these handlers and their *modus operandi* in the construction of everyday tactics in the city traffic, as well as in the concept of technical mediation, machine man and actante (LATOUR, 2012). The attentive observation of the field, from interviews with motoboys, direct observation (MALINOWISK, 1976 [1922]) and, above all, floating observation (PNETTON, 2008) with the perspective of apprehending the object as something that floated and needed a scrolling look. Field data revealed the importance of the tripod-shock absorber, a set of daily practices adopted by the motorcyclists group in the execution of their work, whose meanings are evoked from the following social practices: 1) Reviews, kind of joking among peers; 2) the rite, which consists of a "our father" prayed in the company of the speech of "strange tongues" or glossolalia on Mondays, imperfectly, before the beginning of the routes; and 3) access to social networks, especially the WhatsApp, intensely used in the routine craft of these workers. In this symbolic network of interlacings, the research revealed native perceptions about the classificatory schemes of what is to be a good motorcyclist and a weak motorcyclist, which are the hallmarks of the daily interactions

of the group, their binarisms and the symbolic places of their belongings in these relations.

Key-words: Riders. Route. Urban traffic. Stolen. Tactics and self-restraints.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 -	Subjetividades do pesquisador em campo.....	34
Figura 2 -	Motoqueiro pronto para conduzindo grande quantidade de produtos na execução de uma rota.....	50
Figura 3 -	Motoqueiros no balcão da atacadista recebendo os produtos e notas fiscais para executarem suas rotas.....	54
Figura 4 -	Motoqueira do Grupo, realizando a amarração com o auxílio de um dos motoqueiros.....	81
Figura 5 -	Calçada da atacadista completamente ocupada por motocicletas e utilitários do Grupo.....	90
Figura 6 -	Alguns exemplares dos caixotes utilizados pelos motoqueiros para o armazenamento e segurança dos produtos a serem entregues nas rotas.....	94
Figura 7 -	Reunião dos trabalhadores do Grupo para a realização do rito semanal.....	100
Figura 8 -	Motoqueiros resenhando na tradicional calçada.....	111
Figura 9 -	O uso das redes sociais por parte de alguns motoqueiros do Grupo.	118

GLOSSÁRIO

A

Amarração: definida como a prática de amarrar com segurança os produtos das entregas na garupa das motocicletas utilizando-se cordas ou algo equivalente.

Arrochar: expressão típica cearense que significa não interromper algo que se esteja fazendo, encorajar alguém a realizar algo, ou o simples ato de agir com determinada finalidade.

Asilado: expressão utilizada no Ceará para dizer que o sujeito é apressado ou impaciente.

Atai: O que os motoqueiros entregadores denominam com frequência por “atai” é resultado do sotaque de alguns cearenses, fazendo referência ao que se conhece por atalho (encurtamento de caminho).

Ataamento: ato de utilizar as calçadas como atalho por parte dos motoqueiros entregadores no que denominam por rotas.

B

Babão: expressão muito usada na Capital cearense, para designar um sujeito que de algum modo é “excessivamente” prestativo para alguém superior ou algo equivalente.

Bailão: festa ou evento festivo bem característico das regiões centro-sul do País, regado a muita música e danças típicas.

C

Capou: espécie de gíria entre os motoqueiros entregadores, assim querem dizer que algo foi retirado, cortado, roubado etc.

D

Desmantelado: significa dizer no Ceará que é alguém ou algo, desleixado, bagunçado, sem muito cuidado.

E

Embarrerado: Expressão muito usual encontrada em suas falas para fazer referência a algo que não está sendo possível de ser realizado, está parado, praticamente sem movimentação.

F

Frescar: expressão típica cearense dando conta de brincadeira e piadas contadas e compartilhadas entre pares.

Fuleragem: é um termo utilizado no Ceará para designar algo considerado de pouco valor, ou de valor questionável.

G

Glossolalia ou fala em línguas estranhas: Para a explicação religiosa trata-se de uma suposta capacidade de falar línguas desconhecidas quando em transe religioso (assim como no milagre do dia de Pentecostes). Já para a Psicopatologia seria um distúrbio de linguagem observado em alguns doentes mentais que creem inventar uma linguagem nova.

L

Lançamento: refere-se a qualquer parceira recentemente conquistada, ou uma a “estrear” como normalmente o dizem.

M

Macho: expressão típica no Ceará equivaleria no centro-sul aos tratamentos de cumprimento como: cara, camarada, brother, chegado, mano etc.

Maciota: Gíria muito usada entre os motoqueiros para dar conta de algo que deva ser feito com cuidado.

Migué: expressão muito utilizada no meio futebolístico, para dar conta de alguma história inverídica que assim venha trazer benefícios para quem a criou.

Mofretista: expressão utilizada para designar o profissional sobre duas rodas motorizadas, que realiza serviços de entregas de produtos na cidade de Campinas-SP.

Moleque: expressão muito utilizada no Ceará quando se tenta dizer que alguém é

muito brincalhão, eu diria que se trataria de alguém quase sem limites quando o assunto é o humor.

Motoqueiro bom: adjetivo qualificativo dado a alguns motoqueiros do Grupo por realizarem de modo rápido e habilidoso suas atividades, além de indicar ausência em seus currículos de acidentes de trânsito.

Motoqueiro fraco: características opostas ao que consideram um motoqueiro bom.

Motoqueiro papa-léguas: em alusão ao desenho animado, pela rapidez de determinados motoqueiros do Grupo nas entregas.

P

Papocado: expressão tipicamente cearense que equivale a morrer, vir a óbito etc.

Rota: categoria utilizada por esses trabalhadores para denominar os trajetos que têm de percorrer para executar suas atividades cotidianas.

S

Se abrir: expressão típica cearense que faz alusão ao ato de rir de forma descontrolada.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	16
1.1	POR QUE FAÇO ESTA PESQUISA?.....	16
1.2	MOTOQUEIROS QUE FURAM E ARROCHAM POR PRESSÃO DE TERCEIROS.....	18
1.3	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	25
2	CIDADE E SUAS PRÁTICAS.....	37
2.1	CONCEPÇÕES SOCIOLÓGICAS SOBRE CIDADE.....	41
2.2	TRÂNSITO.....	44
2.3	SANGRANDO AS VIAS DA CIDADE.....	39
3	PELA “ROTA” VALE TUDO “MISSÃO DADA É MISSÃO CUMPRIDA”.....	54
3.1	PROFISSÃO PERIGO: NÃO-ACIDENTE OU QUASE- ACIDENTE?.....	66
3.2	ESTRATÉGIAS, TÁTICAS E AUTO-CONTENÇÕES NO COTIDIANO LABORAL DOS MOTOQUEIROS ENTREGADORES.....	84
4	TRIPÉ AMORTECEDOR: RITO, RESENHAS E REDES SOCIAIS.....	97
4.1	ANDAR COM FÉ, PILOTAR COM FÉ EU VOU.....	98
4.2	AS “RESENHAS”.....	104
4.3	AS REDES SOCIAIS: O CELULAR, O “ZAP” E A REDE DE VÍDEOS CIRCULANTES.....	111
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	119
	REFERÊNCIAS.....	124

1 INTRODUÇÃO

1.1 POR QUE FAÇO ESTA PESQUISA?

A escolha de meu objeto deu-se, sobretudo, pelo fato de ter vivido alguns anos na cidade de Brasília, capital do Brasil, onde a relação de condutores de automóveis e motocicletas com os símbolos reguladores do trânsito brasileiro (semáforos, faixas de pedestre etc.) configura-se de modo distinto da capital cearense. Pude perceber comparativamente este aspecto quando, pela primeira vez que estive em Fortaleza, há 10 anos, quão árdua tarefa era fazer uma simples travessia na Avenida 13 de Maio, movimentada artéria situada no bairro do Benfica, por exemplo. E esta observação se deu em um período em que ainda não se tinha a quantidade de veículos e motocicletas que se tem atualmente¹. À época, lembro-me do susto que tive ao confiar de atravessar pela faixa de pedestre, quase provoquei um acidente, xingaram-me bastante.

Com o passar dos anos, a situação, pelo menos para mim como pedestre, piorou. Na verdade, nunca consegui naturalizar o comportamento de boa parte dos condutores de Fortaleza, principalmente quando observo algumas pessoas acharem ‘natural’ que um ‘revestimento de couraça’, tenha com tanta frequência a preferência no trânsito. O princípio de igualdade não deixa brecha para o “você sabe com quem está falando?” (DA MATTA, 1981, p. 167). O choque da impessoalidade do trânsito dentro de uma sociedade personalista, na visão deste antropólogo, nos revela o nascimento de toda essa agressividade e desobediência. No ano de 2013, por exemplo, o Brasil foi o quarto país do mundo em número absoluto de mortes no trânsito, somando 43.869 eventos e o 42º no *ranking* de mortes por cada 100 mil habitantes, alcançando o índice de 22,5, conforme destaca o relatório da Organização Mundial da Saúde (OMS, 2013).

DaMatta (2010) realizou uma pesquisa para o governo do Espírito Santo com objetivo de compreender os motivos de tanta violência nas vias no trânsito. O trabalho transformou-se na obra “Fé em Deus e Pé na Tábua: ou Como e Por Que o

¹ De acordo com estudo realizado em 2016 pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), no ano de 2009, a Capital possuía uma frota de 396.774 automóveis e 129.447 de motocicletas, em último levantamento realizado no ano de 2016 a frota de veículos passou para 566.423 e a de motocicletas para 278.172 unidades.

Trânsito Enlouquece no Brasil”. Os dados da pesquisa revelaram que as estatísticas referentes à violência no trânsito são consequência de uma convivência mal resolvida de dois países dentro do mesmo País. Um sendo herdeiro da Colônia e do Império, com suas elites dispensadas de seguir as leis - comportamento característico de quando havia um regime escravocrata no Brasil, e o outro tentando ainda modernizar-se, embora se deva ressaltar que não é somente uma questão de ricos opressores e pobres oprimidos. Resumir a questão a esta bipolaridade seria, no mínimo, uma simplificação do problema. No caso particular desta pesquisa, o motoboy não estaria no ‘topo da pirâmide social’, mas faz o motor roncar potentemente para o pedestre apressar o passo quando o semáforo está quase a liberar, enquanto quem anda a pé não se constrange em “tourear” os carros para atravessar a rua fora da faixa de pedestre.

Apesar de ter também morado por algum tempo na cidade de São Paulo, capital do estado de mesmo nome, e ter visto a “guerra” que se dá todos os dias nas vias paulistanas, a capital cearense ainda não possui quantidade de pessoas² e muito menos de veículos³ e motocicletas⁴ que em São Paulo.

Eu precisava encontrar um ‘agente’ que pudesse de algum modo traduzir toda essa problemática que eu acreditava ser encontrada no trânsito cearense. Inicialmente, pensei em automóveis, mas com o passar do tempo, percebi a possibilidade da motocicleta ocupar tal lugar, pois, oficialmente, quem mais se envolve em acidentes de trânsito são, proporcionalmente, as motos, e mais que isto, é nos acidentes envolvendo este tipo de condução que se verifica maior e mais alta taxa de letalidade, conforme atesta Russo (2012).

Com os congestionamentos crescentes na grande maioria das malhas urbanas no País, coube às motocicletas a criação de novos métodos de burlar as regras estabelecidas no controle do trânsito, para daí extrair o tempo necessário de chegada em suas viagens. Ou como muitos interlocutores chamam de um trânsito *embarrado*⁵. Comecei então a perceber como transitavam sobre calçadas,

² De acordo com dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) no ano de 2018, a população da Capital paulista alcançou a marca de mais de 12,2 milhões de habitantes, mantendo-a como a mais populosa capital do país.

³ Segundo dados do Detran-SP (2018), a Capital paulista possui uma frota de automóveis estimada em 29.164.426 unidades.

⁴ De acordo com levantamento realizado pelo Detran-SP (2017), a capital paulista possui frota de motocicletas estimada em 5.597.743 unidades.

⁵ Expressão muito usual encontrada em suas falas para fazer referência a algo que não está sendo possível de ser realizado, está parado, praticamente sem movimentação.

ocupavam faixas de pedestres e de como avançavam semáforos ‘avermelhados’. Tudo isso me soava, na condição de pedestre, como algo bastante desrespeitoso e até mesmo ‘agressivo’, muito embora, como pesquisador, me viesse sempre a ideia de relativizar tais atitudes. Foi aí que surgiu a questão inicial da pesquisa sobre a motocicleta e, posteriormente, sobre as atitudes básicas dos motoboys e suas máquinas “sangrando as vias da Cidade”. Eu atuo no mercado de compra e vendas de veículos paralelo à atividade intelectual e, por isto, mantinha algum contato com uma conhecida empresa do ramo de peças automotivas e sabia que ela mantinha um sistema de entregas de suas vendas por meio de motoboys, pois eu mesmo já havia necessitado destas entregas e tido ataques de ‘fúria’ pela demora ocorrida em alguns pedidos. A minha própria fúria me instigou a pensar as razões da demora das entregas e, a partir disso, conversei com o vendedor de *telemarketing* responsável pelas vendas das peças, assim como falei sobre o tema com alguns motoqueiros que me faziam entregas à época e comecei a perceber que as condições de trabalho destes motoqueiros eram extremamente difíceis.

1.2 MOTOQUEIROS QUE PERFURAM E ARROCHAM POR PRESSÃO DE TERCEIROS

Em relação à definição do campo de pesquisa e de sua delimitação, o desafio foi o de especificar que tipo de motociclista eu poderia definir como meus interlocutores privilegiados, já que a categoria é bem diversificada, existindo moto taxistas, estradeiros, motoqueiros particulares etc., como variação de um mesmo campo de atividades em torno desse tipo de profissionais. A questão era eleger um segmento desses trabalhadores que pudesse traduzir toda a problemática que eu me propunha à elucidar a época.

Não posso deixar de mencionar, ainda, o relevante aumento da frota de motocicletas⁶, isso parece ter uma relação direta com o menor valor de tal transporte, a facilidade de créditos e de financiamentos em geral. Também como ignorar o aumento da frota de automóveis⁷, pois este fenômeno culminou em um trânsito mais

⁶ De acordo com dados divulgados pelo Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) no ano de 2016 levando em consideração apenas a quantidade de motocicletas, o Estado do Ceará ocupou a terceira posição do Brasil, perdendo somente para os estados de São Paulo e Minas Gerais.

⁷ De acordo com dados levantados pelo Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) no ano de 2016 a Capital cearense ocupou a primeira posição no ranking de quantidade de veículos do Norte-

lento e a adoção de motocicletas como alternativa por parte de muitos condutores para amenizar os impactos na mobilidade nas vias urbanas. Os congestionamentos causados por veículos de maior porte culminaram na criação e, posteriormente, contratação desse tipo de profissional, que se encarrega de “perfurar” a lentidão do trânsito *embarronado*, como atestam estudos desenvolvidos por Diniz (2003), Silva (2006), Neto, Mufat e Avlasevicius (2006), Ito (2010) e Godoi (2012) sobre este fenômeno que, historicamente, vem se dando no mundo urbano brasileiro.

Essa possibilidade dos motoqueiros de perfurar a lentidão do trânsito só existe pelo fato das motocicletas serem as únicas anatomicamente adaptadas, pelo seu tamanho, a zigzaguear entre veículos de maior porte, assim como ocupar calçadas à procura de atalhos, para percorrerem longos trechos em tempos mais reduzidos. A busca de superação de barreiras que colocam em jogo a relação espaço tempo, ao longo da história da humanidade, parece como um dos principais motivos da existência e visibilidade dos motoqueiros como sujeitos ativos no trânsito na atualidade.

Para Giddens (1989; 1991), na modernidade, tem-se observado um *desencaixe do tempo-espaço* provocado pela soma de várias mudanças (navegações ultramarinas, advento do relógio mecânico, calendário, revolução industrial, criação de alguns meios de locomoção, a evolução dos meios de comunicação, como o telégrafo, o telefone, a televisão, o rádio etc.). Para este autor, o fato do tempo não mais depender de acontecimentos externos ou naturais e do espaço não estar mais ligado a local algum modificou brutalmente a natureza das relações sociais e do próprio senso de organização da sociedade⁸.

O espaço e o tempo são categorias básicas na existência da humanidade. Sobrevivemos necessariamente, e ao mesmo tempo, em uma determinada realidade espacial e temporal. Entrementes, a dinâmica da vida na pós-modernidade tem alterado a forma pela qual experimentamos estas dimensões (HARVEY, 1993; HASSARD, 2001; DE MASI, 2003; SENNET, 2003).

Sendo assim, qual a importância dos fatores tempo e espaço para os motoqueiros abordados nesta pesquisa? Supostamente, faixas de pedestres e semáforos, assim como outros símbolos reguladores do trânsito em Fortaleza,

Nordeste.

⁸*Ibidem*.

significam verdadeiros obstáculos a serem transpostos em meio à árdua tarefa de tentar controlar o espaço visando a “vencer” o tempo na busca da realização de suas tarefas. Estes símbolos, muitas das vezes, são ‘invisibilizados’ pelos sujeitos pesquisados.

Sobre este aspecto, chamou-me atenção a fala de um dos interlocutores em campo: “tava avexado, aí quase embaixo do sinal com foto, aí eu ‘arrochei,’ macho véi, quando num dá pra parar, aí eu ‘arrocho’” (Marcos, 35 anos, *motoboy* do Grupo), assim como outros entrevistados, ao se referirem à pressa em suas locomoções pela cidade para dar cabo às entregas, afirmaram que “arrochavam” quando se viam perante alguns símbolos reguladores (semáforos, faixas de pedestre, calçadas etc.). Percebi, deste modo, o ato do *arrochamento*, formulação usual em suas falas, uma categoria nativa carregada de sentidos que foram analiticamente explorados no processo de elucidação dos códigos orientadores das práticas laborais cotidianas sobre suas motos.

Em meio a toda essa pressão exercida sobre esses profissionais, obrigando-lhes a tecerem *táticas*, dentre as quais a mais praticada, o *arrochamento*, encontro um motoqueiro, o único dentre todos os trabalhadores que não obedece à lógica de aferição do tempo imposta aos demais no que tange à entrega dos produtos nas *rotas*. Trata-se de Josias, 37 anos, motoqueiro *vip* do Grupo, *vip* porque faz entregas somente para clientes especiais de outras grandes empresas. Não necessitando da ‘correria’ imposta aos demais, muito embora tenha de ter certa pontualidade nas *rotas vips*. Como ele mesmo disse: “já trabalhei de motoqueiro *papa-léguas*⁹, era um inferno, vivia estressado, o trânsito tem dia que tá muito *embarrado*, ganhava mais, mas também trabalhava muito mais e na pressão, me separei da mulher por causa disso, agora é mais tranquilo, só que também não é tão fácil não, por que cliente *vip* gosta também de dar ‘esporro’ na gente, tem mais grana aí acha que pode ‘montar’ na gente”.

Neste sentido, o referencial empírico desta pesquisa é a cidade de Fortaleza, entretanto, tendo como um recorte específico o Bairro Montese, situado na região sul da Cidade. A empresa na qual o grupo de *motoboys* trabalha situa-se, mais precisamente, na Avenida Gomes de Matos, um importante corredor comercial do Bairro e da própria cidade de Fortaleza. Trata-se do grupo de autopeças Padre Cícero

⁹ Expressão usada entre os motoqueiros entregadores para referirem-se aos motoqueiros tidos como mais velozes nas entregas.

(atacadista), destacada revendedora de peças automotivas, tida por muitos como a maior empresa do ramo atuando na região Norte-Nordeste e uma das cinco maiores do País, no segmento. Segundo Rafael (coordenador dos motoqueiros do Grupo): “O Grupo possui umas 15 ou 20 lojas espalhas somente aqui (Capital) e no Piauí. É a maior do Estado e do Norte-Nordeste, uma das maiores do Brasil, ele (o proprietário) tem uma tese de que os clientes dele, do interior, vêm comprar aqui em Fortaleza, por isso ele não monta uma nem em Juazeiro ‘terra do padre Cícero’, ele diz que se não ele vai quebrar os próprios clientes”.

Para maior circulação de entregas de suas mercadorias, esta empresa adotou o uso de motoqueiros, dada a impossibilidade de realizá-las com veículos de maior porte, caminhões ou outros utilitários, por exemplo. E para a organização do quadro de motoqueiros entregadores, a própria empresa criou uma empresa subsidiária denominada Sigma, responsável pela admissão e demissão dos motoqueiros do referido Grupo. Portanto, trata-se de uma Empresa terceirizada. Atualmente, a Sigma conta com um número de 80 motoqueiros entregadores, distribuídos nos segmentos: atacado, importado e varejo, tanto na Capital como no interior. O RH existe há cerca de dois ou três anos; antes, os profissionais eram contratados mediante ‘indicações’, de acordo com Rafael (coordenador da equipe de motoqueiros do Grupo), essas indicações comprometiam os que indicavam, eram geralmente familiares ou pessoas muito próximas que tinham algum tipo de laço, segundo ele: “se comprometiam em todos os sentidos, até o financeiro, assim funcionava muito, hoje não funciona, dá muito motoqueiro ‘mafioso’, aqueles do tipo ‘para camburão’ mesmo, a polícia vem voando...”.

Para ele, atualmente, o peso da decisão de quem é contratado ou não, corresponde a cerca de cinquenta por cento para o RH, concentrado na figura da ‘mulher do filho do dono’ e os outros cinquenta para ele, passando assim por duas ‘clivagens’ nos processos de contratações.

Nesta perspectiva, este trabalho tem como objetivo geral identificar e compreender quais *táticas* e *auto-contenções* são desenvolvidas por motoqueiros entregadores na execução de suas *rotas*¹⁰ no exercício cotidiano de suas atividades laborais na cidade de Fortaleza.

Com o crescimento dos centros urbanos, desenvolvem-se novas maneiras

¹⁰ Sendo *rota* a categoria utilizada por esses trabalhadores para denominar os trajetos que têm de percorrer para executar suas atividades cotidianas.

de trabalho que acabam por modificar o cotidiano social. Dentre essas formas de trabalho, aparece o trabalhador *motoboy*, sobretudo nas regiões Sul e Sudeste e, posteriormente, na capital cearense, assim como em muitas outras capitais do País, (GODOI, 2012). Este tipo de profissional, por se apresentar no cenário social recentemente, passou a receber denominações variadas conforme o tempo e o lugar em que iam se constituindo. De certo modo, a atividade de entregas já era realizada por agentes, seja a pé ou de bicicleta, que eram identificados de *office boy*, seja por veículos de maior porte até mesmo pela capacidade de armazenamento, que também cumpriram com eficiência igual função dos *office boys*.

Com o caos no trânsito e a necessidade de transportar objetos com maior rapidez, mais agilidade e mais economia, a motocicleta foi aproveitada como instrumento de trabalho. Segundo Marx (1980), uma das principais se não a principal coisa que nos distingue dos animais é a nossa capacidade de modificarmos o ambiente de acordo com nossas necessidades materiais, assim, utilizando, fabricando e produzindo nossas próprias ferramentas de produção. Deste modo pode-se compreender a motocicleta como sendo a ferramenta pela qual os motoboys atuam no meio social histórico tanto para a realização de suas atividades cotidianas quanto para o atendimento de suas necessidades por meio da venda de seu tempo de trabalho.

A motocicleta trouxe a percepção de uma ‘diminuição’ das distâncias, além do barateamento dos custos. O Ministério do Trabalho e Emprego reconhece a atividade somente no ano de 2003. As condições e relações de trabalho, os empecilhos para a sua regulamentação e o comportamento de risco no trânsito acabam levando à construção e existência do preconceito da sociedade para com estes profissionais. Em campo são recorrentes falas que de algum modo dão pistas importantes sobre essa relação conflituosa na capital cearense. Segundo um dos interlocutores da pesquisa, “todo dia escuto que motoqueiro é folgado, irresponsável e que a gente nem devia existir, mas de algum jeito todo mundo precisa da gente, é na entrega da farmácia, das peça daqui e de um monte de outras entrega” (Vitor, 32 anos, motoqueiro do Grupo).

A visão negativa de motoqueiros em geral parece ser alimentada, sobretudo, pelos motoristas de “quatro rodas”, indicando certo ranço de parte a parte. Na opinião do sociólogo e especialista em violência no trânsito Biavati,

o estereótipo raso e preconceituoso do motoboy como paradigma explicativo do fenômeno da motocicleta nos centros urbanos é de uma insensibilidade sociológica completa. É sempre conveniente encontrar um culpado pela desgraça do retrovisor perdido, pela violência crescente, pelas infrações e pelas mortes. Pena que esse simplismo explique muito pouco do que vem acontecendo nas ruas brasileiras¹¹

Godoi (2012) observa que os motofretistas¹² possibilitam que o sistema produtivo continue funcionando mesmo nesse contexto de caos no trânsito da cidade, a exemplo de Campinas-SP. Por isso, de um modo geral, os trabalhadores que realizam este tipo de atividade são percebidos pela sociedade como um ‘mal necessário’, ora um ‘exército da salvação’, ora ‘visitantes indesejados’, analisa a autora.

E assim surge uma equação que precisa ser resolvida e o ‘eleito’ desta vez parece ser o *motoboy*. Não se diz mais em quantas léguas, milhas, quilômetros serão necessários para se chegar a determinado local, mas sim quantos minutos ou horas serão necessários devido aos congestionamentos, a exemplo da já familiar mensagem dos aplicativos de transporte particular como a UBER, ao anunciar que o automóvel solicitado está a tantos ‘minutos de distância’. Na verdade, os frequentes engarrafamentos, e ou *embarramentos* nas vias urbanas tornaram o “automóvel” um “autoestático” (KURZ, 1996). Portanto, cabe a esses novos agentes devolver certa segurança, que parecia a sociedade dispor até recentemente quando a distância balizava todos, de certo modo, em sua relação de encaixe no tempo e no espaço.

Godoi (2012), em sua análise sobre o trabalho dos motoboys na cidade de Campinas-SP, afirma que

eles trabalham num ritmo acelerado e são majoritariamente terceirizados. Atuam num ambiente que antes era improdutivo para o capital, que é o espaço de circulação das cidades. Os galpões fabris aonde estes motofretistas atuam são justamente as ruas da cidade. Este é o espaço de trabalho dos motoqueiros (p.1).

Ainda segundo Godoi¹³ (idem), o fenômeno de precarização do trabalho ajuda a entender várias características da identidade deste grupo de trabalhadores. Esclarece que a vulnerabilidade na atividade desses motoqueiros é proveniente da

¹¹ Confira: <https://biavati.wordpress.com/tag/violencia-no-transito/>, acessado em 03/11/2018, às 19h30min.

¹² Expressão utilizada para designar o profissional sobre duas rodas motorizadas, que realiza serviços de entregas de produtos na cidade de Campinas-SP

¹³ *ibidem*

reestruturação produtiva do capital e da flexibilização de algumas regras do mundo do trabalho.

Segundo a referida autora, a chamada terceirização teria adquirido força no fim dos anos 1990, justamente num período em que o capital estava se reformulando para um modelo de acumulação flexível caracterizada, sobretudo, por três fatores: a aceleração do tempo e da necessidade de circulação de mercadorias; terceirização da força de trabalho do trabalhador; e pela dinâmica do “estoque zero”.

Ferrari (2008) demonstra bem que Marx já indicava que toda economia é economia de tempo, minando, deste modo, o espaço pelo tempo. Ao analisar a expansão produtiva no século XIX, Marx indicava a relevância da reflexão sobre o controle dos intervalos de tempo e do espaço como cruciais à produção e à circulação das mercadorias subordinadas ao capital:

Os veleiros mais aperfeiçoados e vapores, por exemplo, que abreviam a viagem, abreviam-na tanto para os portos mais próximos quanto para portos mais distantes. A diferença relativa se mantém, embora muitas vezes diminuída. As diferenças relativas podem, devido ao desenvolvimento dos meios de transporte e de comunicações, ser deslocadas de modo tal que não correspondem às distâncias naturais. Por exemplo, uma estrada de ferro, que vá do local de produção a um importante centro populacional no interior, pode fazer com que a distância até um ponto mais próximo, para onde não vai nenhuma estrada de ferro, aumente em termos absolutos ou relativos se comparada ao naturalmente mais distante; do mesmo modo, em virtude da mesma circunstância, a própria distância relativa entre os centros de produção e os grandes mercados de escoamento pode ser deslocada, o que explica a decadência de velhos centros de produção e a ascensão de novos, com a alteração dos meios de transporte e de comunicação (...). Ao mesmo tempo, com o desenvolvimento dos meios de transporte é acelerada a velocidade do movimento no espaço, e com isso abreviada temporalmente a distância espacial. (MARX, apud FERRARI, 2008, p. 175)

Ferrari¹⁴ fala da importância da ‘circulação’ no paradigma do trabalho contemporâneo. Traz ainda a ideia de que as vias são como “esteiras rolantes” e as mercadorias por elas são conduzidas e assim podem circular dando vazão ao que considera não somente a produção, mas, sobretudo, a uma ideologia, planejada e executada, a serviço do capital. Os *motoqueiros entregadores* em meu entendimento são peças atualmente fundamentais nesse processo, já que as vias são seus atuais locais de trabalho e, por meio delas, contribuem para consolidar o processo sob a dinâmica do *just in time*, conforme analisa Ferrari, ou seja, na dinâmica em tempo real, rapidez na circulação das mercadorias, ao mesmo tempo em que os galpões ficam

¹⁴ *Ibidem*

vazios, tornando-se obsoletos. Esta nova figuração na circulação das mercadorias propicia menos custos no armazenamento ao mesmo tempo em que corrobora com a prática do “estoque zero”. Ferrari menciona, ainda, a importância da circulação no paradigma do trabalho contemporâneo e, neste aspecto, o papel central desempenhado pelos *motoboys* torna-se ainda mais relevante.

Ferrari¹⁵ concebe as cidades como fabricalizadas no sentido de terem se adequado às necessidades de “circulação” das mercadorias, cita, por exemplo, o caso do rodoanel de São Paulo que, na época, havia tido seu projeto engavetado, mas que, por pressões dos setores produtivos, teve de ser realizado. Utilizei suas reflexões sobre este fenômeno e percebo que sua contribuição serviu de mote para o entendimento de que o local de trabalho dos *motoqueiros entregadores* no contexto atual de transformação das cidades são “esteiras que transportam mercadorias” (idem, p. 9) no sentido de que os motoqueiros, ao transitarem por essas ruas e avenidas, na execução de seus afazeres cotidianos, utilizam-se dessas ‘esteiras rolantes’ nas quais dinamizam a circulação de mercadorias nas cidades, assim os considero como partes do mecanismo dessas esteiras em função da circulação dos produtos por eles transportados cotidianamente.

1.3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A perspectiva metodológica da pesquisa desenvolveu-se sob o olhar de uma sociologia compreensiva (WEBER, 1991), com inspiração etnográfica, visando a compreender as conexões de sentido das práticas e dos agenciamentos cotidianos de um grupo de motoqueiros entregadores na execução de suas práticas laborais, vinculados a uma empresa atacadista de autopeças, na cidade de Fortaleza.

Como procedimento de pesquisa importante de campo, utilizei a “observação participante”, a partir da contribuição clássica de Malinowski (1976), associada à “observação flutuante” (GOLDMAN, 1995; PÉTONNET, 2008). Para Goldman, o encontro entre corpos não se dá somente quando o etnógrafo decide ir a “campo” pesquisar, já que, diferentemente dos nativos de outrora, esse “nativo” está espalhado pelos espaços nos quais poderá haver encontros a qualquer momento, em locais diversos e de forma repentina. Sair de casa para ir comprar pães em uma

¹⁵ *Ibidem*

esquina, ir para a universidade, enfim, tudo isso poderá se traduzir em trabalho de campo e observações. O objeto flutua, circula pela cidade, exige um olhar de deslocamento, de mobilidade. Como referido por Pétonnet¹⁶, “o método da ‘observação flutuante’ consiste em permanecer disponível, em não mobilizar a atenção sobre um objeto preciso” (p. 106), ou seja, arriscar-se na validade do acaso do encontro como uma forma de apropriar-se do objeto da própria pesquisa.

A perspectiva enunciada pela “etnografia flutuante” permitiu desenvolver a sensibilidade do olhar pesquisador e apreender os objetos em movimento nos espaços que lhe são inerentes. Percebi isto quando estive morando no bairro Damas, que faz parte do que se entende pelo ‘Grande Montese’. Praticamente, todos os dias, ao levar meu filho às praças do bairro, no trajeto que percorríamos diariamente, observava cenas que me chamavam a atenção.

Via muitas motocicletas e, dentre elas, algumas de motoqueiros vinculados ao grupo de motoqueiros entregadores estudados nesta pesquisa utilizavam a passarela de ‘pedestre’, que fica logo acima do trilho do metrô, localizada sobre a Avenida José Bastos, como rampa para evitarem perder tempo ao acessarem o retorno, a alguns metros à frente, para acessarem a via oposta à pista que dá acesso ao bairro do Montese. Só que antes mesmo de utilizá-las, tinham que também acelerar, muitas vezes, a velocidade da moto, por meio da prática do *arrochar*, para aproveitar o tempo do sinal verde ou amarelo do semáforo, que está situado muito próximo da passarela. Após isto, as motos subiam a calçada e acessavam a passarela destinada ao uso exclusivo de pedestres, como atalho.

Tais práticas, apreendidas sob o entendimento conceitual de uma *autocontenção*, em detrimento do controle institucional através de determinadas regras (ELIAS, 1994) e do engendramento de *táticas* nas artes do fazer cotidiano na cidade (CERTEAU, 1994), eram possibilitadas justamente pelo ‘encontro casual’ a partir do entendimento da etnografia flutuante.

Do total de dezoito motoqueiros entregadores da Atacadista, trabalhei com quatro motoqueiros. Além de um vendedor de *telemarketing*, um coordenador das atividades dos motoqueiros, no caso um interlocutor fundamental na pesquisa. Como ferramentas metodológicas, utilizei-me de questionários contendo questões semiabertas, conversas e entrevistas gravadas, com o cuidado de manter as

¹⁶ Ibidem.

identificações pessoais dos entrevistados sob sigilo, com o uso de nomes fictícios em suas identificações.

Como critério de escolha dos entrevistados, resolvi optar por aqueles interlocutores que tinham a fama de mais “obedientes” às regras do trânsito, assim como outros que tinham a imagem cultivada de modo oposto; um vendedor de *telemarketing*, também foi inserido no recorte como um perfil de interlocução ligado a um agente que não obedecesse à imposição da “lógica do tempo” como parâmetro de aferição da produtividade do trabalho. No processo investigativo, descobri um único motoqueiro contratado com carteira assinada que não trabalha por produção e que realiza entregas exclusivamente para clientes *vips*, como dizem os motoqueiros do Grupo, entre eles, devido ao fato de, nessas grandes empresas não poder haver demora nas entregas para essa categoria de clientes. Ao longo da realização das cinco entrevistas com esses interlocutores sob a apreensão deles como ‘tipos ideais’ de motoqueiros, no sentido weberiano, surgiu no cenário uma motoqueira cuja presença sacudiu as estruturas do espaço, obviamente, obrigando-me a incluí-la na perspectiva de compreender os vários sentidos em jogo nessas novas relações, sob o viés de gênero.

Outro interlocutor privilegiado pelas entrevistas foi o coordenador do grupo dos motoqueiros. Sua posição diferenciada por ocupar um lugar de direção na organização do campo laboral no qual os motoqueiros desenvolvem suas atividades profissionais foi fundamental para a compreensão das várias percepções, lugares e sentidos que são mobilizados no funcionamento do campo de pesquisa.

As entrevistas e o questionário ajudaram-me na chamada construção do “tipo ideal”, pois se fez necessário responder a alguns questionamentos do tipo:

a) quem eram? Quanto ganhavam em média? As motocicletas eram suas ou da Empresa que os contratou? A noção de acidente; acidentavam-se com que frequência? Como lidavam com os vários símbolos reguladores do trânsito na Cidade, dentre outras questões.

b) O trabalho de campo, que consistiu na observação dos eventos ocorridos nas faixas de pedestres e semáforos, ambos localizados nas avenidas Gomes de Matos e Alberto Magno, situadas no bairro do Montese, em Fortaleza, e na própria rua secundária onde se localiza a sede da empresa atacadista. Parti da compreensão que o meu objeto de pesquisa se fez existir a partir do seu contato mais imediato com as regras do trânsito, que começou na própria calçada do estabelecimento comercial ao

qual estão vinculados. Em alguns relatos, como do coordenador dos motoqueiros, Rafael, isso se evidencia com força: “Tudim assim que sai da calçada pras entrega, já começa errando, subindo calçada, e entrando na contramão, porque essa rua é único sentido”.

Propus-me ainda a, literalmente, subir na garupa de uma das motocicletas para vivenciar um dia a rotina desses profissionais. Inicialmente, a *rota* seria de aproximadamente 250 quilômetros em média, mas confesso que os quase 170 quilômetros debaixo de um sol escaldante e na chuva torrencial, provaram-me que minha capacidade de resiliência havia chagado ao limite, sem falar no risco que corri em adquirir “hemorroidas”, já que a temperatura do assento era notoriamente alta. Ao “experimentar” a *rota*, sentado na garupa da moto de um dos interlocutores, a calçada foi adotada como uma segunda via por vários trechos congestionados, e ou *embarrados*, ziguezaguear entre automóveis de grande e médio porte foi para mim uma sensação de impotência que jamais havia experimentado. À minha frente o receio de “pinar” (em minha região seria o “encoxar”, dado que o motoqueiro Marcelo me alertou em tom jocoso ao aceitar que eu o acompanhasse em um dia de trabalho): “Ó véi, até hoje nunca fui enrabado, te comporta aí”.

Atrás de mim, um caixote com vários itens de peças de diferentes automóveis, ou seja, pouco espaço e nenhum conforto. Além do desconforto, tinha o receio de sofrer qualquer tipo de acidente, de ter que ficar um tempo me recuperando. Nesse momento, pensei muito com quem ficaria meu filho, pois, sou pai de uma criança de pouco mais de um ano, cuido praticamente sozinho. Como ele ficaria se algo acontecesse a mim?

Depois do episódio passado e de ter refletido um pouco mais sobre a experiência vivida, é que me dei conta de que Marcelo é pai de três crianças e embora tenha mais pessoas que possam ajudá-lo no cuidado de seus filhos, ele arrisca-se cotidianamente sobre as duas rodas de sua motocicleta.

A escolha de Marcelo como motoqueiro para a ‘carona’ deu-se pelo fato de que ele foi o único que aceitou o meu pedido, e foi interessante porque ele foi também o último a quem pedi, pois os demais me negaram de imediato, alegando vários motivos, desde a possibilidade de serem multados, e pelo fato de que alguém do Grupo poderia vê-los e depois repreendê-los. Nestes casos operaram-se alegações de ilegalidade, entre outras que, mesmo em um universo de pouca ou quase nenhuma obediência às regras, tendo-se como referência uso do capacete até a metade da

cabeça, uso de celular ao conduzir a motocicletas dentro do capacete, pneus sem o sulco de segurança, falta de antena para proteção de “arraias”¹⁷, ausência de cotoveleiras, joelheiras, caneleiras e uso de motocicleta de passeio ao invés da cargueira. Além dos ‘arrochamentos’, táticas e controle das pulsões, subsiste, também, outros acordos tácitos com esteio em regras e normas reconhecidas que orientam e fundamentam o *modus operandi* no grupo em si e que pareceram inquebráveis.

Aspecto interessante do ponto de vista metodológico da pesquisa no processo de construção e apreensão de meu objeto foi o esforço que tive para compreender as motocicletas como algo além de um mero instrumento utilizado no trabalho, mas como extensão dos corpos dos motoqueiros, não dissociando seu comportamento do de seus condutores, podendo também ser entendido como um reproduzidor de práticas corporais subversivas. Latour (1994) compreende esta questão por meio da *mediação técnica*, pela ideia de “actante”, onde as máquinas adquirem também agência. Ele apresenta a noção de mediação técnica junto à ideia de que tanto o humano quanto o objeto técnico se modificam a partir da relação nova formada pela conjunção homem/objeto. Em tal sentido, o autor rejeita tanto um determinismo da técnica sobre o humano (materialismo) quanto o determinismo do humano sobre a técnica (antropocentrismo).

No campo, ouço com frequência falas do tipo: “a moto é um perigo”, “minha moto quase pegou o cachorro” ou “as motos estão matando mais que carros”. Posso falar de modo simplificado que mediação técnica, no sentido utilizado por Latour (1994), refere-se a uma confluência entre homem e artefato, que deveria soar trivial: homens e motocicletas modificam-se a partir da existência de humanos com motocicletas. De tal modo, a associação resultante (inteligência/técnica), não pode ser descrita nem pelo homem nem pela moto, já que as partes isoladas não contêm os atributos do todo. Dito de outro modo, Latour apresenta como opção, para o problema da primazia do homem sobre a máquina ou da máquina sobre o homem, o conceito de mediação técnica, que observa nos dois um par dialógico simétrico e uma gênese de propriedades novas, dada pela união homem-máquina.

A ação social para Latour não quer significar somente a ação dos humanos, mas fundamentalmente a combinação da associação de homens e máquinas como

¹⁷ Aqui no estado do Ceará chamam de ‘arraia’ o que no centro-sul denominam de pipa, papagaio etc.

sujeitos atuantes, por ele denominado de actantes, que podem ser homens, armas, motocicletas, instituições, código penal etc. Sendo assim, no campo da ação, a ênfase se desloca mais para os meios, para as misturas, para o que chama de o *ator híbrido*. Segundo ele, “ação não é uma propriedade dos humanos, mas de uma associação de actantes” humanos e não-humanos (LATOUR, 1994, p.35).

Ao observar os motoqueiros do Grupo saindo para suas *rotas*, permanecia estrategicamente posicionado em um semáforo localizado próximo ao campo pesquisado, e assim pude apoderar-me da noção de *mediação técnica*, conforme aqui exposto, uma vez que os motoqueiros, ao perfurarem os semáforos, assim como ao apropriarem-se das calçadas naqueles instantes, suas motocicletas emitiam uma linguagem carregada de “agenciamentos”, o ronco de seus motores estabeleciam ali algum tipo de fala, seja para que o pedestre acelerasse mais os passos, mesmo antes da liberação da luz verde do semáforo, fosse para que se afastasse do meio das calçadas para que pudessem empreender “fuga” para a realização de seus ofícios laborais diários.

Tal estratégia adotada por mim mostrou-se eficaz no sentido da apreensão dessas “linguagens agenciadas” por parte de suas máquinas. Sendo assim, considero a motocicleta, com esteio na perspectiva de análise de Latour, mediadora, porque também age, agencia de algum modo. Latour destaca, ainda, a relação íntima entre pensamento e ferramenta, pois não se pode falar de um sem supor o outro. “Até Karl Marx, na British Library, precisou de uma escrivainha para arregimentar as forças temíveis do capitalismo” (LATOUR, 1994, p. 254).

Quanto à questão de envolverem-se em acidentes dado o modo mais frenético empregado por suas motocicletas, como relatado anteriormente no uso das calçadas e nas perfurações de semáforos, em alguns episódios contados pelos interlocutores repetiu-se a negação do evento “acidente”, mas nas sequências admitia-se a colisão (acidente) mediante uma prova, no caso, alguma avaria sofrida pela motocicleta, mesmo que esta já tivesse sido recuperada, em seguida, de modo espontâneo, ouvia relatos de outros eventos trazidos pela lembrança do primeiro. Percebi que para estes interlocutores, o acidente só era caracterizado como “acidente” mediante consequências mais graves, avarias maiores na motocicleta e, provavelmente, danos físicos mais prejudiciais aos trabalhadores envolvidos.

A partir de alguns relatos, procurei empregar com mais frequência o que denominei de método de *avaliação das avarias* nas motocicletas, simultaneamente

com as entrevistas, para tentar compreender que tipo de interpretação cada interlocutor dava ao fenômeno acidente.

Novamente a noção de *mediação técnica* em Latour (1994), aliada à tese de que tanto nós humanos quanto os objetos técnicos se modificam a partir da relação nova constituída pela combinação homem/objeto, ajudou-me a pensar que os motoqueiros entregadores e suas motocicletas em ação durante suas *rotas* se modificam a partir dessa conjunção homem/máquina. Pensando assim a estratégia de dar certo “agenciamento” a motocicleta ao analisar as avarias das mesmas simultaneamente a realização das entrevistas dos motoqueiros, em alguns casos ou na maioria deles pôde ser considerada uma ferramenta metodológica produtiva.

Quanto ao uso das categorias de definição dos profissionais estudados, parti de pesquisa bibliográfica com esteio em pesquisas já realizadas em outras cidades do Brasil, a exemplo dos *motoboys* de São Paulo, estado pioneiro no uso da expressão “motoboy”, mesmo sabendo que muitas outras capitais do Brasil adotaram nomenclaturas diferenciadas³ para designar tais profissionais de entregas em motocicletas. Na capital cearense, por exemplo, vi-me na obrigação de utilizar o termo *motoqueiro entregador*, por tratar-se de um pedido feito pelos próprios motoqueiros do Grupo. Neste caso, utilizo o critério não de atribuição, mas de auto definição assumida socialmente pelos próprios agentes pesquisados (ARAÚJO, 2013).

Quero deixar bem claro que a metodologia por mim trabalhada ao longo da pesquisa deveu-se, também e, sobretudo, ao fato de ter optado como pai, por permanecer, primeira infância, ao lado de meu filho. Esta escolha contribuiu por “sacrificar” mais idas a campo, mais leituras, acabou por organizar inclusive os horários, já que a capital cearense possui clima com temperaturas altas e, evidentemente, as crianças não podem ser expostas em determinados horários, estão sempre inquietas, o que é algo esperado delas, isto, em parte, dificultou as entrevistas, a concentração entre o olhar para o “objeto” e o cuidado e atenção para alguém que carecia de um olhar naqueles instantes em campo. Mas, por outro lado, possibilitou, também, o enriquecimento e aprendizado de pesquisador como sujeito dotado de subjetividade que ajudou a abrir-me muitas portas dentro do campo. Para se ter uma ideia, meu filho ficou tão popular que diziam tratar-se do “mascote” do Grupo. As pessoas, de um modo geral, nutriam grande simpatia por ele, e ele devolvia como que num “jogo de empatia” que eu, na condição de pesquisador, jamais ousei experimentar.

Lembro-me que tinha de “pegar a laço” os motoqueiros para conversar, dada a pressa e urgência que as atividades lhes impunham, o ritmo era frenético - cansei de fazer perguntas em meio ao carregamento dos produtos nas motocicletas. Certo dia, um interlocutor deixou escapar minha “intromissão indesejada” em um dado momento da chamada *amarração*, disse ele: “puta merda!” (Diego, 29 anos motoqueiro do Grupo), expressão que veio acompanhada de uma respiração de frustração. Isto bastou para que eu entendesse que ele gostaria de ter dito algo do tipo: “você acabou de me fazer errar, estou com pressa, me deixe em paz”. Este mesmo interlocutor, em outras oportunidades em que estava com meu filho, tanto me atendia pacientemente quanto brincava com ele, falava-me da saudade de seu filho, do quanto gostava de crianças, era como se Rauzinho de algum modo acionasse dispositivos que me faltavam e que, por intermédio de sua presença, acabava por ajudar-me em muitas ocasiões.

Meu filho, que também se chama Raul, foi praticamente a todas as incursões a campo e, de algum modo, já foi inserido no universo pesquisado. Confesso que não tenho ouvido falar de pesquisas em que os filhos ou alguém muito próximo pudesse de algum modo, ser incluído de alguma maneira nos trabalhos, o que para mim foi muito novo. Como fico com ele praticamente o dia inteiro, desde que veio ao mundo, sua presença tem sido uma constante em minha vida particular obviamente e também profissional acadêmica, tanto que muitas vezes, em campo, troco suas fraldas, outras vezes dou-lhe comida, alguns interlocutores em outros momentos ajudam-me a “distraí-lo” quando de uma entrevista ou algo que requeira mais atenção, por exemplo. O fato é que Raul ganhou seu espaço dentro do campo, muitos trabalhadores de outros setores do Grupo divertiam-se ao vê-lo identificar marcas e modelos de alguns carros que passavam pela Avenida Gomes de Matos. Ou de quando resolvia brindá-los “interpretando” canções de autores consagrados e não tão comuns de serem ouvidos na boca de uma criança de apenas dois anos de idade, aí se incluía: Chico Buarque de Holanda, Raul Seixas, Marisa Monte, Geraldo Azevedo, dentre outros.

Muitos trabalhadores do Grupo perguntavam-lhe com frequência o que eu faço, com o que trabalho, enfim, ele também os divertia dizendo que o pai era “sociólogo”. Dia desses pensei quão difícil tarefa acabei por lhe dar em explicar o que o pai fazia realmente, pois é uma tarefa das mais complicadas até mesmo para um experiente intelectual da Sociologia que dirá para uma criança de dois anos, já que,

como enfatiza Berger (1976), não ocupamos no imaginário social a importância da psicologia, por exemplo, ainda mais em um campo onde majoritariamente o candidato às eleições presidenciais, à época da pesquisa de campo, e atualmente eleito presidente da República, é de ultra direita e, declaradamente, um desclassificador das Ciências Humanas no geral, recebia quase que total apoio dos trabalhadores e patrões do Grupo pesquisado naquele momento. Isto foi complicado porque, nesse período, discutíamos eu, alunos e meu orientador na disciplina de Estágio Docência sobre o turbilhão de emoções envolto nas eleições do ano de 2018.

Tentava em todo momento entender como em casa, nas praças e em outros lugares minha posição de intelectual engajado na defesa da liberdade, diversidade, contra o machismo etc., ganhava contornos de certa “intolerância” condenando a todo instante quem apoiasse o presidente eleito do ano de 2018. Muito embora, no campo, estanhasse minha postura de mais tolerância, pois em muitos momentos tentei explicar, esclarecer, tirar dúvidas e, de algum modo, sugerir alternativas para aqueles que se mostravam mais rudes e duros, bem como também relativizei muitas atitudes dos trabalhadores pesquisados por mim.

O próprio temor do desfecho das eleições me fez em muitos momentos refletir sobre qual cenário meu filho herdaria mais à frente, ou mesmo sob que condições os valores tão equivocadamente disseminados encontrariam guarita.

Por estes e outros motivos de ordem estritamente afetiva, pensei ser importante tratá-lo como um parceiro que tem se feito presente ao longo de minha pesquisa, e como se sabe cuidar de uma criança em meio à realização de qualquer atividade, torna-se invariavelmente mais complicado, porque, afinal de contas, o mundo que tem por excelência o machismo definiu e, muito embora haja modificações atualmente, ainda delega às mulheres, creches, escolas e até aos “celulares” de alguma forma a criação dos filhos.

Figura 1 - Subjetividades do pesquisador em campo.



Fonte: elaborado pelo autor, 2018.

Por isso, acho importante esclarecer desde já que esta é uma dissertação “afetada”, pois não era ali somente um estudante de pós-graduação que resolvera “recheiar” seu lattes, para de modo objetivo alcançar “sucesso na vida” como na letra do xará Raul Seixas¹⁸, mas de um pai ainda tentando se encontrar em meio ao turbilhão de acontecimentos do seu próprio tempo, mesmo passados dois anos do nascimento de meu filho. Em campo, muitas vezes pensei estar vivendo um pouco o que vivera Malinowisk (1976) em meio às muitas dificuldades que surgiram durante sua pesquisa de campo, e ele “sozinho”, porque do mesmo modo que a ingenuidade de ser um trobriandês caiu por terra, encontrar alguém próximo de seu mundo europeu

¹⁸ Faço referência à música do cantor Raul Santos Seixas, intitulada “Ouro de Tolo”, gravada no ano de 1973.

arraigado de valores bem diferentes daqueles “nativos” deve ter de algum feito com que se sentisse solitário. É o que penso ter sentido em minha trajetória na pesquisa.

Quando da divulgação do famoso “diário de campo” de Malinowisk, mesmo sem sua autorização dada sua ausência em virtude de seu falecimento, revelou-se o registro de muitas das agruras vividas naqueles seis anos na ilha trobriandesa. Ao ler sua monografia que é magistral, dada às fotografias, a minúcia de sua descrição, a própria ideia da quebra da dita “antropologia de gabinete”, enfim tudo que a envolveu me fez desde a leitura que fiz à época ainda na graduação, e, agora, na dissertação refletir sobre uma série de dilemas que perpassam as trajetórias de nós pesquisadores dentro e fora dos campos pesquisados.

Situo estas questões de ordem pessoal por elas serem constitutivas do processo da pesquisa de campo, pois vivi, ao longo desse percurso, um dilema de ordem pessoal: ou deixaria minha criança com alguém que nunca havia tido qualquer tipo de contato, ou ficaria com ela e partiria para o campo com mais um “intruso”. Penso hoje ter feito a melhor escolha, porque a Sociologia tem como mola mestre propulsora derrubar as verdades absolutas, questionar o que está posto, desnaturalizar o que se entende por “fenômenos naturais” e, principalmente, debruçar-se sobre questões envolvendo a ‘alteridade’, estas premissas me fizeram perceber logo que de algum modo, quando “ajudamos” a alguém vir para este mundo, deveríamos ter a tarefa de afastá-los pelo menos momentaneamente de ideias que disseminassem o ódio ao “diferente”, e de pensamentos arraigados profundamente pelas questões envolvendo a moralidade.

Hoje entendo que todas as crianças deveriam “merecer” um “leque de opções” muito mais ampliado para agir em sociedade, muito embora entenda também que este leque que será trazido para ele, trate-se evidentemente de mais outra arbitrariedade do mundo masculino e impregnado de eurocentrismo.

Mas algo havia para ser feito naquele momento, pois o País enfrenta e enfrentava naquele momento específico uma atmosfera de extremo conservadorismo, e quer queiramos ou não quem está no estado de vulnerabilidade maior são evidentemente as mulheres, e mais ainda talvez as crianças. E se pensarmos no machismo histórico impregnado em nossa cultura seria assim difícil não haver uma grande preocupação quanto ao destino de quem praticamente acabara de chegar.

Esta dissertação está estruturada da seguinte forma: No capítulo intitulado: *Pela Rota vale tudo*: “Missão dada é missão cumprida”, propus-me a explicar

inicialmente como se organiza uma *rota*, como esse trajeto é vivenciado e simbolicamente internalizado por esses trabalhadores. Como se tem dado a construção desse imperativo de que: o objetivo precisa ser alcançado? Isso foi algo que analisei de modo mais aprofundado em meio a mais incursões a campo, também como a articulação de conceituações e teorizações que se fizeram necessárias em tal empreitada.

No segundo capítulo, trouxe para a discussão o conceito de cidade, as contribuições dos clássicos da sociologia, dentre outros estudiosos da temática, assim como o fenômeno da mobilidade urbana no Brasil e na Capital cearense, assim como a ideia do trânsito enquanto problemática atual.

Procurei, ainda, discorrer sobre as tensões e disputas pelas chamadas *rotas em colisão*, nelas se pode perceber o viés mais rentável de cada entrega, assim como uma maior tranquilidade oferecida em outras, dado a alta criminalidade em alguns locais. Em meio às pressões que a realização de uma *rota* produz, trago observações a cerca de que tecem *táticas* no sentido de poderem extrair mais eficiência nos percursos exigidos em suas atividades no trabalho. Assim como a ideia que esses profissionais têm construído em relação ao que consideram ou não um evento acidental no cotidiano de trabalho.

Em seguida no capítulo que recebe a intitulação: “Tripé-amortecedor: rito, resenhas e redes sociais”, trago noções sobre o que entendo por *tripé amortecedor*, pois no meu entendimento os três elementos funcionam como “amenizadores” dos impactos oriundos do cotidiano intenso e exaustivo de trabalho, o que denomino por *rito*, por exemplo, é uma espécie de “proteção divina”. Já o que denomino por *resenha* revela outro amortecedor importante, sobretudo, ao permitir que, por intermédio do humor, sejam criados códigos e linguagens próprios desses profissionais. Esses códigos se mostraram muito significativos para esses agentes. É por meio das piadas e do riso que o grupo ameniza os impactos do estresse em uma atividade permeada de tensões. Por fim, o terceiro elemento do tripé é o uso do WhatsApp por meio do qual, mais uma vez os códigos são acionados no sentido de criar significados compartilhados entre esses usuários. Os vídeos compartilhados e as conversas entre eles dão conta de um universo repleto de “distrações”, também como produtor das mais diversas sociabilidades.

2 CIDADE E PRÁTICAS URBANAS

A expressão “cidade” origina-se do latim “*civitate*”, ideia que se aproxima de “*civitas*” que deu origem as expressões civilização e cidadão. Já a expressão urbano é oriunda do latim “*urbs*”, que também é definida por “cidade”. E a expressão grega “*polis*”, (cidade) e “*politikos*”, (da cidade), deram origem à expressão política. E por fim a ideia de aglomerado é de origem do latim “*glomus*, *glomero*” querendo dizer bola ou também fazer em bola, como bem define Lacoste (2005).

A cidade é uma das mais significativas invenções da civilização, ao mesmo tempo que representa um dos mais impactantes modos de apropriação e transformação da natureza, sendo tida mesmo como seu completo antagonismo.

Mumford (1945) definiu-a como um “[...] complexo geográfico, uma organização econômica, um processo institucional, um teatro de ação social e um símbolo estético de unidade coletiva” (p. 433). Lefebvre (1991) foi um dos pensadores que mais se debruçou sobre o tema, definindo a cidade como “a projeção da sociedade sobre o terreno” (p. 64).

Já Harvey (1980), inicialmente considerou a cidade como um “[...] sistema dinâmico complexo no qual a forma espacial e o processo social estão em contínua interação” (p. 34). Posteriormente, a definiu como “o lugar das contradições acumuladas” (p. 174).

Santos (1994) estabeleceu a distinção entre o “urbano” e a cidade. Segundo ele, o urbano pode ser compreendido, frequentemente, como o abstrato, o geral e o externo, e a “cidade”, a sua dimensão do particular, o concreto e o interno (p. 69). A cidade é, para este autor, ao mesmo tempo uma região e um lugar (p.71).

Maunier (2004) em sua tese: *A origem e a função econômica das cidades* tentou estabelecer a diferença entre o espaço físico simples e homogêneo e o espaço social diferenciado e heterogêneo, entendeu o espaço social sendo a “projeção da sociedade na parte do espaço físico que ele ocupa” (p. 14), percebendo a cidade como uma “sociedade complexa cuja base geográfica é particularmente restrita relativamente a seu volume [...]” (p. 44), pautado na noção de morfologia social.

Simmel (1973) se debruçou sobre as especificidades da vida nas metrópoles, e muitas das suas implicações na vida dos sujeitos. Um dos pontos principais de sua perspectiva de análise parte do princípio que a base psicológica do tipo metropolitano de individualidade consiste em um aumento contínuo dos estímulos

nervosos, consequência da mudança ininterrupta e brusca entre os estímulos exteriores e interiores. Para ele,

A rápida convergência de imagens em mudança, as descontinuidades presentes na apreensão rápida dos olhares e as impressões súbitas e inesperadas dariam o tom dessa intensificação particular dos estímulos na vida da metrópole. Contrastando com a vida rural, com seu lento fluxo de estímulos sensoriais e a vida psíquica pautada no aspecto emocional, as metrópoles exigiriam de seus habitantes uma sensibilidade e uma vida psíquica capazes de se adequarem às vicissitudes da velocidade e heterogeneidade de estímulos que estas apresentam (p. 11-12).

Wirth (1973) admitia que nenhuma definição de urbanismo e de cidade poderia ser tida como suficiente se considerasse somente os números como critério absoluto. Assim sendo, o urbanismo não deve ser identificado com a organização física da cidade. Considerar uma determinada população como urbana considerando apenas o tamanho como base para a análise implicaria necessariamente uma perspectiva equivocada e arbitrária. Na visão de Wirth, concepções que se debruçam apenas sobre números, dados demográficos e outras variáveis envolvendo análises quantitativas dificultaram o entendimento do conceito de urbanismo como modo de vida propriamente dito, muito embora admita que os chamados grandes agregados e a própria densidade são fatores importantes que não devem ser ignorados nas definições sobre a cidade. Portanto, é importante destacar a mescla que se faz necessária nas análises quantitativas e qualitativas nos estudos do ambiente urbano das cidades:

Para fins sociológicos, uma cidade pode ser definida como um núcleo relativamente grande, denso e permanente, de indivíduos socialmente heterogêneos. Com base nos postulados que essa definição tão pequena sugere, poderá ser formulada uma teoria sobre urbanismo à luz dos conhecimentos existentes, relativos a grupos sociais (idem, p. 104).

A sociologia urbana elaborada no domínio da Escola de Chicago foi essencial pela introdução de novos métodos de pesquisas para a aquisição de dados, todos pautados no empirismo, o que conduziu à catalogação de diversas formas de “patologias” advindas do social. Chicago presenciou o aparecimento de fenômenos sociais urbanos que foram concebidos como os verdadeiros problemas sociais: o crescimento da criminalidade, da delinquência juvenil, o surgimento de gangues de marginais, os bolsões de pobreza e desemprego, a questão da imigração e, com ela, a formação de várias comunidades segregadas, os chamados “guetos”.

Destacam-se, nesse sentido, os chamados métodos descritivos que deram sustentação para os estudos biográficos realizados a partir de histórias ou relatos de

vida - individuais ou de alguns grupos similares. Assim, ao invés de trabalharem somente com dados e informações nos planos secundários, ou seja, que já foram de algum modo agrupados e sistematizados, os cientistas sociais e os pesquisadores foram instigados a produzir e trabalhar com os dados e informações primários. É o que penso ter tentado trabalhar ao longo desta pesquisa, falar de cidade, da vida urbana, assim como de um ator específico, no caso o *motoqueiro entregador*. Somente através de dados estatísticos sem a tentativa de interpretá-los, seria isolar as mais variadas possibilidades de tentar se aproximar de uma realidade complexa e caótica que envolve os conflitos e violências nas grandes metrópoles, Fortaleza se tornou uma dessas metrópoles.

A Escola de Chicago inaugurou ainda um modo de reflexão, que tem a cidade como espaço privilegiado de investigação; a cidade como uma espécie de laboratório do social, tendo como diretriz a cidade de Chicago da década de 1920. O empirismo já mencionado, que envolve a abordagem da Escola de Chicago, resulta da vontade de procurar soluções pontuais para uma cidade caótica, caracterizada por um grande processo de industrialização e de urbanização, na mudança do século XIX para o XX. Espaço de indústrias em sua essência ficou conhecido neste momento como a mais importante cidade norte-americana. Portanto, foi de suma importância o viés empírico trazido como ferramenta para lidar com o cotidiano nas cidades a partir de então.

Park (1976), importante estudioso e fundador da Escola de Sociologia Urbana de Chicago, entendeu que a “cidade é, sobretudo, um estado de espírito, um conjunto de costumes e tradições, de atitudes e sentimentos organizados, inerentes a esses costumes e que são transmitidos com essas tradições” (p. 1).

A contribuição dos muitos pensadores da Escola de Chicago aconteceu em duas vertentes principais. Na primeira, os pensadores da Escola realizaram um longo trabalho empírico relacionado à cultura urbana, determinando assim a especificidade do "urbanismo como modo de vida". Essas pesquisas priorizaram os mais variados modos de agir na comunidade urbana, vizinhança, delinquência, mobilidade intraurbana, vida nos guetos etc. Para Velho (1973), as pesquisas realizadas pelos principais pensadores desse movimento Park, Burgess, McKenzie e, principalmente, Wirth, representaram as primeiras análises da nova sociologia urbana. Em outra vertente de análise, desenvolvida, sobretudo, por McKenzie e Burgess, foi realizado um esforço de generalização, na tentativa de construir uma teoria científica do

aumento de crescimento urbano e da estruturação espacial pautadas nas cidades norte-americanas.

No caso brasileiro, ainda que considerem alguns períodos quando o assunto é a urbanização do País, Santos (1995) afirma haver dois momentos cruciais para o entendimento do crescimento urbano brasileiro. Num primeiro momento, entre as décadas de 1920-40, houve uma triplicação da taxa urbana no País, saltando de 10,7% para 31,24%, tido assim como o maior crescimento da história do Brasil.

No referido período se dá a transição de uma economia nacional agroexportadora, para uma inédita dinâmica concentrada no setor industrial, transformando assim as cidades em lugares privilegiados e centros deste novo processo de transformações sociais. Assim sendo, não se trata mais do modelo de cidade que o País havia conhecido até aquele instante. A questão urbana surge como uma nova realidade no Brasil, motivado pelo processo de industrialização, incentivado e sob o patrocínio de um Estado de cunho autoritário e centralizador. Configura-se um novo panorama onde pontuam objetos e signos com a ideia de modernidade: fábrica, massa de trabalhadores transitando pelas ruas, edifícios verticais, grandes avenidas, arquitetura moderna, intervenções de plano urbano rodoviarista etc. Depois da década de 1930, o significado de urbano no Brasil, de acordo com Singer (1983), tem relação com a mobilização de um exército industrial de reserva, ou seja, a construção de uma espécie de estoque, invariavelmente crescente, de trabalhadores para dar sustentação à ideia de salários rebaixados. O fenômeno da demanda por força de trabalho nas cidades acabou por criar, e teve como consequência, o aumento da necessidade de moradia e incentivou um mercado urbano de terras no País.

A cidade de Fortaleza traz consigo certos aspectos interessantes no contexto de mobilidade urbana. De acordo com Costa e Pequeno (2015), Fortaleza é uma metrópole regional que se expandiu de forma acelerada ultimamente e, atualmente, encontra-se no limite quando se refere ao equilíbrio entre a dimensão populacional e o uso de suas terras.

A Cidade ocupa a posição de quinto maior município do País em termos de população, com 2.571.896 habitantes¹⁹; e a maior densidade demográfica entre todas as capitais, com 7.786,44 hab/km² (IBGE, 2015). A Capital é parte da Região

¹⁹ Estão à frente, como mais populosas, as respectivas São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador e Brasília, a última é atual capital do Brasil..

Metropolitana de Fortaleza (RMF), sendo o seu polo agregador, que abrange dezenove municípios e uma população correspondente de 3.949.974 habitantes²⁰.

O que agrava o contexto é a constatação da Capital não ter um histórico de investimento em infraestrutura para sanar o aumento populacional e automobilístico. Na realidade, mais recentemente, a Fortaleza passou por poucas mudanças, mas profundas experiências de “ajuste” de sua malha urbana, entre os anos 1970 e 1990, segundo Lima Filho (2013a). Para o autor, isso não teria sido suficiente para resolver tal equação, embora admita que o poder público de algum modo esteja movimentando-se para tentar lidar com a questão.

2.1 CONCEPÇÕES SOCIOLÓGICAS CLÁSSICAS SOBRE CIDADES

O conceito de cidade é muito discutido em Sociologia. Segundo autores clássicos como Marx e Engels, a cidade ocidental moderna pode ser entendida como o lugar de produção e, conseqüentemente, reprodução do sistema capitalista moderno. Neste sentido, a cidade, como um produto deste tipo de organização social, configura-se como uma importante peça de integração de processos sociais mais ampliados. A reflexão de ambos incide, desse modo, sobre um tipo de cidade em específico – a que foi fruto da revolução industrial, se tornando *locus* estratégico da luta de classes, principal relação mantenedora do sistema capitalista, pois, para eles, “a história de qualquer sociedade até nossos dias é a história da luta de classes (MARX, ENGELS 1980, p.88).

Assim, o papel histórico e estratégico atribuído à cidade industrial por estes autores, ainda no século XIX, como *locus* da luta de classes, é o efeito histórico provocado pela revolução burguesa e espaço onde se evidencia a exploração à qual o proletariado é submetido. Não obstante, para estes autores, a cidade é, também, o lugar onde, dialeticamente, essa exploração poderá ser vencida por meio de uma possível revolução proletária.

As grandes cidades industriais expressam, também, a miséria e a degradação da população trabalhadora, denunciadas fortemente por Engels em A situação da classe trabalhadora na Inglaterra (1985), visão esta retrabalhada por Marx

²⁰ Além de Fortaleza existem outras cidades da RMF: Aquiraz, Cascavel, Caucaia, Chorozinho, Eusébio, Guaiúba, Horizonte, Itaitinga, Maracanaú, Maranguape, Pacajus, Pacatuba, Pindoretama, São Gonçalo do Amarante, Paracuru, Paraipaba, São Luís do Curu e Trairi.

em *O Capital* (1980). Isto parece ainda bem atual, pois os interlocutores desta pesquisa sofrem com as condições de trabalho que variam desde o reconhecimento como categoria de profissionais, até as jornadas de trabalho extenuantes e sob pressão constante, com a pressa de seus contratantes nas entregas e a própria questão salarial, quando se expõe por contratos que se pautam na produção, ou seja, na quantidade de *rotas* que realizaram diariamente. Marx e Engels (2007) definiram as grandes cidades como “a realidade da concentração da população, dos instrumentos da produção, do capital, dos prazeres, das necessidades [...]” (p.64).

Já Weber, outro pensador clássico da sociologia, que a interpreta como tipo-ideal, delimitando outro campo da teoria. A sua análise sobre a cidade tende a explicar a origem e o desenvolvimento do capitalismo moderno mediante o avanço da racionalidade que a entrelaça em muitas esferas. Interessa-lhe compreender e identificar a função que a cidade realiza no aparecimento desses processos.

No seu modo típico ideal, a cidade é caracterizada por formar-se como mercado e possuidor de autonomia política. Exatamente porque reflete sobre a cidade típica ideal (uma abstração), ele acha, pelas evidências históricas empíricas, muitas variedades de cidades com graus diferenciados de uma aproximação ao que chama de tipo ideal. Chama-lhes de cidade, pois acabam por enquadrar-se em tal conceito. Em um primoroso e minucioso estudo, trabalha suas especificidades e acaba por compará-las. O que mais se aproximaria do tipo ideal, seria a cidade medieval do Ocidente.

Uma reflexão mais sistematizada sobre a cidade encontra-se na obra *The City* (WEBER, 1922), em momento posterior incorporado à obra *Economia e Sociedade* (WEBER, 1920), sob o título “A dominação não-legítima (tipologia de cidades)”, publicado após sua morte, propõe, no primeiro capítulo “Conceito de cidade e categoria de cidades”, a definição do que chama de “Comunidade urbana”, que teria um caráter industrial e comercial, e traria algumas características: fortificações; mercado; tribunal próprio; modos de associação correspondentes e certa autonomia, sendo assim peculiar ao mundo ocidental, não sendo vista durante a chamada Antiguidade ou no mundo oriental.

Weber tece tipologias a partir de elementos registrados na observação das cidades, guiadas pelas atividades industriais e comerciais (cidades de produção), e guiadas pela troca (cidades de consumo), dependentes da circulação do que é produzido em outras localidades. A estas, soma-se outro conjunto de determinações

para o aparecimento e desenvolvimento do que se entende por urbano, as de natureza política

[...] nessas observações de uma 'política econômica urbana', um 'território urbano' e 'autoridades urbanas' já indica que o conceito de 'cidade' ainda pode e deve ser incluído em outra série de conceitos, além das categoriais econômicas até agora mencionadas exclusivamente - a saber: nas categorias políticas (WEBER, 1999, p. 415).

Durkheim (2007) irá atrair-se pela cidade, sobretudo porque dirige maior atenção à morfologia do social. Ele usa como referência em sua interpretação da sociedade o que denomina por disposição, em determinado lugar, de uma quantidade de indivíduos com determinado volume e densidade, encontrada nas cidades ou de algum modo espalhada nos campos, que, servida por distintas vias de comunicação, estabelece diversos modos de contato. No contexto da anatomia da sociedade, em suas características fortemente estruturais, significa que a cidade aparece como substrato da vida social, reunindo e concentrando parcelas muito importantes de um determinado povo. A influência de Durkheim (1999) é relevante nas pesquisas urbanas contemporâneas, a referência à cidade permeia seu trabalho, Esse fundador da escola sociológica francesa tinha como objeto de pesquisa a sociedade burguesa, resultado da revolução industrial.

Numa alusão direta à cidade, diz Durkheim

O mesmo aconteceu na Alemanha. Burguês e cidadão eram sinônimos e, de outro lado, sabemos que as cidades alemãs formaram-se em torno de mercados permanentes, abertos por um senhor num ponto de seu domínio. A população que vinha se agrupar em torno desses mercados e que se tornou a população urbana era, pois, quase exclusivamente composta de artesãos e mercadores. Por isso as palavras forenses ou mercadores serviam para designar indiferentemente os habitantes das cidades, e o jus civile ou direito urbano é frequentemente chamado de jus fori ou direito do mercado. A organização dos ofícios e do comércio parece, pois, ter sido a organização primitiva da burguesia europeia (DURKHEIM, 1999, p. 28).

Durkheim refere-se, especificamente, ao fenômeno urbano. Diferenciando do terreno propício no qual surge a solidariedade mecânica (clãs, tribos, aldeias etc.), pois, na sociedade guiada pela solidariedade orgânica, “[...] os indivíduos não são mais agrupados segundo suas relações de descendência, mas segundo a natureza particular da atividade social a que se consagram. Seu meio natural e necessário não

é mais o meio natal, mas o meio profissional” (DURKHEIM, 1999, p. 166).

2.2 TRÂNSITO

As cidades com o passar dos tempos, foram sendo ocupadas por um número cada vez maior de pessoas e veículos que nela trafegavam cotidianamente, dando vazão ao fenômeno contemporâneo do trânsito como o atual. Um aspecto que pode ser destacado é o da mobilidade urbana. Segundo Lima Filho (2013b), o Estado brasileiro para movimentar a economia nos tempos de crise diminuiu o custo final dos automóveis (mediante a isenção de impostos), dando relevância à indústria automobilística por esta ser uma das mais destacadas do País.

O termo trânsito²¹, por exemplo, é definido tecnicamente como a utilização de vias por veículos portadores de motores, veículos não motorizados, animais de tração, pedestres para a finalidade de circulação, estacionamento ou parada passageira. Não é uma categoria que possa ser mensurada apenas como a finalidade definida anteriormente, pois, conforme esclarece Souza (2010), “o trânsito é uma necessidade básica do ser humano”. Isso porque a locomoção é intrínseca ao homem, tendo sido mais bem aperfeiçoada a partir da invenção da roda e, posteriormente, a invenção do veículo”.

Ao apreender historicamente o fenômeno da mobilidade humana, constato que o meio de locomoção mais antigo e rudimentar é o próprio ato de caminhar. Após isso, várias invenções possibilitaram o deslocamento mais fácil e veloz, como a roda, trenó, canoa, dentre outros. Desde o início da história, os automóveis destinavam-se somente ao transporte de bens, logo após passaram a ser utilizados para transportar o homem e seus pertences, e, finalmente, desenvolveram os automóveis para transporte humano.

Além dos meios de locomoção, melhorar as estradas foi fundamental. Segundo historiadores²², a arquitetura de muitos impérios, como o persa e o romano, acelerou o desenvolvimento das estradas, pois os caminhos construídos garantiram o expansionismo.

Os romanos foram tidos como os maiores especialistas em arquitetura de estradas. Tinham até uma ampla rede viária com algo em torno de 350.000 km de

²¹ Confira: http://www.transitobr.com.br/index2.php?id_conteudo=118.

²² Confira: <http://ead.ifnmg.edu.br/uploads/documentos/rQE8uPcnzX.pdf>.

estradas despavimentadas e já tinham até sinalizações, marcos quilométricos, indicadores de sentido e as primeiras regulamentações ligadas ao tráfego²³.

Os supostos primeiros congestionamentos²⁴ teriam ocorrido na Grécia Antiga. Eram corriqueiras as queixas de como a largura das ruas não eram suficientes para o número de sujeitos e veículos, mas também haviam aqueles que postulavam que em nada mudaria o problema, pois o volume de tráfego provavelmente aumentaria. Já no fim do século XVI é que a tessitura de estradas, primordial para a integração do Império Romano, foi retomada. E até o fim do século XIX, as estradas de ferro foram as que mais se desenvolveram.

Quanto ao automóvel pioneiro de que se tem notícia no mundo, foi inventado pelo francês Nicholas Cugnot (1771), e possuía velocidade de 4 km/h. No mesmo ano ocorreu o primeiro acidente automobilístico: Cugnot, ao tentar realizar uma curva e, por ainda não possuir sistema de frenagem, teria destruído um muro no pátio de manobras no Quartel Real de Vincennes (França)²⁵.

Em 1891 chegou o primeiro pioneiro veículo trazido para o Brasil no ano de 1891, por Alberto Santos Dumont. Era um veículo Peugeot com motor Daimler de patente alemã. O primeiro acidente que se tem notícia em território nacional ocorreu em 1897, no Rio de Janeiro. O abolicionista José do Patrocínio teria importado esse veículo e o emprestado a Olavo Bilac que, desabilitado, teria colidido com a primeira árvore que encontrou pela frente na Estrada Velha da Tijuca²⁶. Já em relação ao histórico de motocicletas²⁷, objeto de análise desta pesquisa, este tipo de veículo foi introduzido no Brasil no século passado, com a importação de várias motocicletas europeias e algumas de fabricação norte-americana, juntamente com automóveis similares como *sidecars* e triciclos motorizados e competitivos. A motocicleta foi criada de forma simultânea por um norte-americano e um francês, que sequer se conheciam, pesquisavam em seus países originários. Sylvester Roper e Louis Perreux produziram um tipo de bicicleta equipada com motor a vapor, no ano de 1869²⁸.

²³Confira: <https://epocanegocios.globo.com/Mundo/noticia/2018/08/impressionante-rede-de-estradas-romanas-que-continua-gerando-riqueza-2-mil-anos-depois.html>, acessado em 22/12/2018 às 21h12min.

²⁴ Confira: <http://www.transitoideal.com/pt/artigo/4/educador/66/breve-historia-do-transito>. Acessado em 01/04/2019 às 11h10 min.

²⁵ Confira: <https://super.abril.com.br/mundo-estranho/como-foi-inventado-o-automovel/>, acessado em 23/03/2019, às 07h56min

²⁶ Confira: https://www.carroantigo.com/portugues/conteudo/curio_automovel_no_brasil.htm, acessado em 23/03/2019.

²⁷ Confira: <https://www.historiadetudo.com/motocicleta>, acessado em 23/03/2019.

²⁸ Confira: https://www.viagemdemoto.com.br/historia_da_moto.htm, acessado em 01/04/2019 às

O construtor da motocicleta com motor de combustão foi o alemão Gottlieb Daimler, que, com o auxílio de Wilhelm Maybach (1885), instalou um motor a gasolina. A glória de ter sido o primeiro piloto de uma motocicleta acionada por um motor a combustão foi de Paul Daimler, um garoto de apenas 16 anos, filho de Gottlieb. O mais curioso é que Daimler, um dos pais do automóvel, não teve a intenção de construir veículos motorizados de duas rodas, tanto que, depois dessa máquina pioneira, jamais repetiu a construção de outra, dedicando-se essencialmente a veículos²⁹.

No que respeita às regulamentações do trânsito, os ingleses foram os pioneiros na elaboração da primeira lei de trânsito, conhecida como 'Bandeira Vermelha', no ano de 1836. Constava nessa lei, a proibição de velocidades que ultrapassassem 10 Km/h e a obrigação do condutor de alertar com uma bandeira vermelha os pedestres sobre seus possíveis movimentos³⁰.

No ano de 1868, aparece na Inglaterra um equipamento para controle de tráfego³¹, com luzes coloridas, de visibilidade noturna, funcionando a gás. Tal equipamento era formado por duas hastes que eram manuseadas por policiais: na horizontal, liberavam a passagem dos veículos; em 45 graus, eles teriam que prosseguir. Durou pouco (aproximadamente um mês) porque explodiu, ferindo o policial que o manejava. O semáforo de três cores hoje vigente foi ideia e execução do policial William Potts, no ano de 1920, em Detroit (EUA)³².

Quanto ao primeiro Código de Trânsito Brasileiro, foi o Decreto-Lei nº 3.671 de 25 de setembro de 1941, seguido da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966. E, atualmente, vigora, o Código de Trânsito Brasileiro instituído pela Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997³³.

Quando se aborda a capital cearense na atualidade, é impossível não se mencionar o Plano Fortaleza 2040³⁴, que traça possibilidades de intervenções futuras

11h14min.

29 Confira: https://www.viagemdemoto.com.br/historia_da_moto.htm, acessado em 22/03/2019.

30 Confira: http://www.sinaldetransito.com.br/curiosidades_foto.php?IDcuriosidade=35&alt=, acessado em 23/03/2019.

31 Confira: <http://stopsinalizacao.com.br/sinalizacao-semaforica/historia-da-concepcao-do-semaforo>, acessado em 23/03/2019.

32 Confira: <http://origemdascoisas.com/quem-inventou-o-semaforo-3/>, acessado em 01/04/2019 às 11h16min.

33 Confira: <http://portal.detran.ce.gov.br/index.php/curiosidades>, acessado em 23/03/2019.

34 Este documento (2015) contém um histórico das várias intervenções do poder público realizadas nas últimas décadas em Fortaleza, assim como críticas aos modelos anteriores, diagnósticos e possíveis soluções para o futuro da Cidade em conjunto com o que consideram uma parceria cidadã nesse

do poder público tendo como objetivo a promoção da cidadania, ou seja, estratégias a serem implementadas em curto, médio e longo prazo. Dentre as áreas e planos que serão trabalhadas nesse projeto, destaco a que mais interessa nesta análise: a da mobilidade urbana do trânsito na Cidade.

O referido Plano destaca, por exemplo, a vinda do primeiro automóvel para a capital cearense como uma “solução” moderna para o deslocamento, o que com o tempo acabou por tornar-se o maior “vilão” na atualidade em termos de lentidão nos deslocamentos. Como destacado pelo documento:

[...] em novembro de 1891, o primeiro carro motorizado chegou no Brasil vindo de Portugal desembarcando no Porto de Santos, era um Peugeot, comprado por Alberto Santos Dumont. Em março de 1909 chegou a Fortaleza o primeiro automóvel, um Rambler, vindo dos Estados Unidos, de Propriedade de Meton de Alencar e Júlio Pinto. (IPLANFOR, 2015, p.13-14)

Em outro importante trecho do documento é identificada a chegada dos ônibus, outros importantes mecanismos que passam a compor a cena do transporte coletivo na atualidade:

Em 1941 chegam a Fortaleza os primeiros ônibus de grande porte, com capacidade de até 40 passageiros, cuja frota se expandiu bastante nessa época, mas também começaram a se agravar os problemas com a operação, principalmente com relação à regulamentação dos serviços ofertados e acessibilidade ao sistema. (idem, p.18)

No que se refere a Fortaleza, já na década de 1940, o bonde elétrico, que chegara em 1913, tornou-se obsoleto e foi substituído por veículos sob pneus para a locomoção de pessoas o que, de acordo com dados da época, representou um impacto imediato na Cidade: o aumento da frota de veículos, como pode ser observado em matéria divulgada no jornal O Povo, no ano de 1951, que apresentou a evolução da frota de veículos na Capital entre os anos de 1946 e 1949. O levantamento deu conta de que o total de veículos no ano de 1946 era de 852 unidades, passando para 1737 unidades em 1949. A partir daí, o ônibus assumiu a tarefa da realização exclusiva do transporte coletivo na Capital, conforme constata outro trecho da reportagem:

Em 1947 os bondes elétricos seriam definitivamente desativados devido a problemas operacionais por falta de manutenção, mas a causa principal foi a priorização do fornecimento da energia elétrica para a cidade, circulando o

processo, dentre os quais a questão da mobilidade urbana, tendo como norte o ano de 2040.

último bonde de Fortaleza no dia 19 de maio desse ano; a partir desse período o transporte público passou a ser exclusivamente feito por ônibus. (idem, p. 31)

O Plano Fortaleza 2040 traz a ideia de desenvolvimento guiado, sobretudo, pela presença de veículos; lógica que marcou, fortemente, o planejamento urbanista modernista no século XX que tomou conta de muitas cidades do mundo e também do Brasil, como atesta, ainda, referido documento:

O estado da arte do planejamento urbano dessa época, o urbanismo modernista, determinava que as cidades deveriam sofrer essas adaptações em função da chegada do automóvel e seus afins. O zoneamento das cidades por usos induzia o espalhamento das cidades (menor densidade), visto que as maiores distâncias decorrentes desse modelo poderiam ser supridas pelo novo ator das cidades: o automóvel. (idem, p.31)

Em outro trecho, o documento mostra-se crítico, ao lembrar da ausência de medidas no sentido de priorizar o transporte público em detrimento da ‘vedete’ que se tornou o automóvel, não somente na capital cearense, como no Brasil, apontando que

Não existia planejamento para prioridade de circulação do transporte público nessas novas ofertas viárias, que foram implantadas para atender à demanda de veículos: readaptação das cidades para a presença do automóvel, conforme previa o urbanismo modernista, embora conceitos contemporâneos já fossem aplicados a algumas cidades, como Curitiba, por exemplo. (idem, p.34)

O Plano, de um modo geral, revela que os investimentos que se fizeram acontecer ao longo da história da mobilidade urbana em Fortaleza tiveram como foco principal e maior beneficiário os automóveis, estes mudaram efetivamente o panorama das grandes e pequenas cidades não somente no Brasil, como no resto do mundo. Pontua, também, como maior consequência desta escolha, o travamento dos deslocamentos decorrente dos equívocos do passado devido às medidas paliativas ‘amenizadoras’ adotadas para resolução de tais impactos. Segundo análises contidas no próprio Plano, as medidas ineficientes revelam-se pela construção de túneis, viadutos etc., sempre vampirizando os recursos públicos e nunca dando conta efetivamente dos problemas advindos do crescimento da frota de veículos automotivos de um modo geral.

2.3 SANGRANDO AS VIAS DA CIDADE

O local de trabalho dos profissionais abordados por esta pesquisa são as vias da cidade. Os *motoqueiros entregadores* demarcaram seus “escritórios”, como percebe Ferrari (2005) em sua análise sobre os *motoboys* paulistas. Como alguns motoqueiros pesquisados fazem questão de ressaltar: “A nossa sala de trabalho é a rua, a dos homi aqui é com birô e no ‘gelo’, pra gente é na cintura e sangrando pelas ruas” (Flávio, 28 anos, motoqueiro do Grupo). O motoqueiro em questão faz referência aos chefes do Grupo quando os chama de os “homi”, pois seus locais de trabalho são as salas com ar condicionado, birôs e computadores, lembrando ainda da rua como algo quente e perigoso. A experiência que vivenciei na garupa de uma das motocicletas na realização de uma *rota*, acabou por me dar certa noção do que era relatado por muitos desses profissionais.

O campo no qual me debrucei é localizado no Bairro Montese, fundado no ano de 14 de abril de 1914 pelo conhecido morador ainda vivo, atualmente com 96 anos, Dr. Raimundo Nonato Ximenes, nas vizinhanças do Aeroporto Internacional Pinto Martins, antiga Pirocaia. Após a II Grande Guerra, recebeu a mudança de nome para Montese (cidade italiana), em homenagem aos quase 25 mil soldados brasileiros que haviam combatido naquela Guerra.

É na movimentada Avenida Gomes de Matos que se localiza o Grupo Padre Cícero de autopeças atacadista, onde realizei a pesquisa exploratória para este trabalho. Esta avenida, que antes se denominava Avenida do Gado em alusão ao fluxo intenso de animais de tração, posteriormente tornou-se o maior corredor comercial e de escoação de muitos produtos da Capital, hoje abriga intenso fluxo de automóveis de pequeno e grande porte, mas, sobretudo, de motocicletas que realizam, dada a lentidão no trânsito de alguns trechos, a tarefa de escoarem com mais rapidez as mercadorias dos mais variados produtos. Esta e mais histórias sobre o Bairro e sua importância para a Cidade podem ser observados em uma obra do fundador do bairro que, além de dentista, ex-combatente de guerra, é escritor e poeta, intitulada: “De Pirocaia a Montese: fragmentos históricos” (XIMENES, 2003).

É nas ruas e avenidas desse Bairro que meus interlocutores iniciam suas viagens para a realização de suas *rotas* diariamente pela Cidade.

Figura 2 - Motoqueiro pronto para conduzindo grande quantidade de produtos na execução de uma rota.



Fonte: elaborado pelo autor, 2018.

E quando o documento Plano Fortaleza 2040 se debruça sobre as motocicletas que começavam a ocupar definitivamente a Cidade, observa-se também que elas são os veículos que mais se envolvem em acidentes com vítimas fatais, devido à crescente frota, à exposição a que os condutores são submetidos e, principalmente, à gravidade das lesões dos sujeitos envolvidos nos acidentes, no caso os condutores e os passageiros das motocicletas, muitas vezes agravado pelo não uso de capacetes. Este cenário tem como indicadores os dados do Observatório Nacional de Segurança Viária, ao atestarem que no ano de 2010 as motocicletas começaram a liderar as estatísticas de mortes em acidentes em Fortaleza, e que passada quase uma década continuam avançando na liderança, tanto que o

documento tem uma ambição prioritária que é o de zerar o número de acidentes fatais envolvendo motocicletas na capital cearense.

Fortaleza, assim como as demais cidades do País, foram “invadidas” por habitantes montados em suas máquinas, aqui considerados actantes (LATOUR, 2012), ora considerados uma “solução” para o desafogo do trânsito, ora uma “praga” a ser combatida, como bem observa um interlocutor no campo: “Macho, a gente tem hora que ajuda o povo fazendo as entrega, depois esse mesmo povo fica p... com a gente quando entra dentro do carro e fecha a gente, quase mata nós” (Marcos, 28 anos, motoqueiro entregador do Grupo).

As atividades de entregas já eram realizadas por outros atores no meio urbano, conhecidos por “contínuos”³⁵, podemos até dizer que são os avós ou bisavós dos atuais *motoboys* e motoqueiros entregadores pelo País. Esta questão é atestada por outro interlocutor da pesquisa, ao tentar realizar uma gênese de sua atividade laboral cotidiana: “Mah meu avô era contínuo, o véi fazia a *rota* Montese – Centro todo dia, antes de mim, isso é que é herança de família” (Jéferson, 23 anos, motoqueiro do Grupo).

Em campo, refletia constantemente sobre os dados oficiais da Capital e do Estado que colocavam os motoqueiros, de um modo geral, como reinantes nas estatísticas negativas de acidentados e mortos no trânsito de Fortaleza, pensava como poderia, a partir destes dados, tentar compreender o comportamento de quem usufruía do transporte sobre duas rodas, não somente para o passeio, mas, sobretudo para trabalhar. Pensando assim, a partir da minha escolha pela etnografia clássica de Malinowisk; e avançando mais ainda na perspectiva de Goldman (1995) e Petonnet (2008) consoante à etnografia flutuante, no sentido de não se prender somente ao campo escolhido, mas, sobretudo, entendê-lo como algo mais amplo, onde os “nativos” atuam de forma mais ampliada, movendo-se pelos espaços e produzindo sentidos e símbolos que carecem de um olhar mais sensível, é que pude perceber esse campo no qual me propus desvendar como algo mais amplo e pertencente a uma “fatia” desta Cidade.

³⁵ Coletava e entregava, correspondências, documentos e encomendas, internos e externos, dirigindo-se aos locais solicitados, depositando ou recebendo o material e entregando aos destinatários, para atender às solicitações e necessidades administrativas da empresa, atualmente a expressão caiu em desuso, dando origem ao que se denomina atualmente por office boy. Confira: <http://progep.ufes.br/cargo-c-cont%C3%ADnuo>, acessado em 23 de dezembro de 2018, às 21:30 hs.

Muitas vezes, quando era mais complicada a ida para campo em virtude de cuidar de uma pequena criança (meu filho), concentrava-me em segui-los de carro, pois assim distraía minha criança, e ao mesmo tempo observava o objeto em movimento, deslocando-se pela Cidade, tanto que em uma dessas oportunidades, presenciei um dos motoqueiros do Grupo deitado no chão e sangrando, após sofrer um acidente de médias proporções, se é que assim se pode chamar, tratava-se de um motoqueiro entregador, mas não vinculado à empresa Atacadista e sim de uma das muitas filiais pertencentes ao Grupo, no caso a da Avenida Padre Antônio Tomás, como é mais conhecida.

Neste dia chovia um pouco, e sabia que criança e chuva é sinal de perigo em contrair resfriados, mas não pensei duas vezes, fui até o porta-malas, peguei o guarda-chuva e fui “etnografar”, confesso que segurar uma criança e ao mesmo tempo um guarda-chuva não é o que se pode chamar de um método adequado de se pesquisar, mas era o que tinha em mãos naquele momento, porém, “quem não tem cão, caça com gatos”. Aproximei-me do sujeito estendido ao chão com a roupa ensanguentada e, após conversarmos um pouco, pude perceber a real preocupação do sujeito, pois ele havia sido o causador do acidente, o que evidentemente lhe causaria um prejuízo ao ter que ressarcir o motorista do carro envolvido na colisão. Este repentino interlocutor (Mauro, 25 anos, motoqueiro entregador do Grupo da modalidade “varejo”), mostrou-me como o objeto realmente flutuava, circulava pela Cidade, necessitava, como referem-se Goldman (1995) e Pétonnet (2008), de um olhar de deslocamento. Outra preocupação do motoqueiro e, naturalmente, outro receio, era o de ter que ficar parado por algum tempo, haja vista que seu joelho não parecia estar nada bom, fazendo com que, por alguns instantes, se contorcesse em virtude das dores.

Muitos curiosos aproximavam-se, mas afinal de contas gotejava um pouco, o que acabou por afugentar boa parte dos curiosos (aqui no Ceará brincam dizendo que o cearense teria medo de chuva), muitos se abrigavam para saber notícias com mais precisão, lembro-me de um sujeito que pediu que outro lhe emprestasse o guarda-chuva para que pudesse acompanhar aquilo tudo mais de perto. Outros tratavam de condená-lo, assim como a categoria de motoqueiros de um modo geral, dizendo coisas do tipo: “tinha que ser motoqueiro, são uns malucos, irresponsáveis”. Alguns se arriscavam mais ainda dizendo coisas chocantes do tipo: “devia ter

papocado³⁶, era um a menos, são uma praga”. Outras falas davam conta de um culpado imputável, no caso a motocicleta, diziam coisas como “moto é uma peste, não dou para um filho meu nunca”, ou “moto é um perigo, todo dia mata um”. Remetendo-me a Latour (1994), a motocicleta parece ganhar *status* e agenciamento ao tornar-se, em sua materialidade, um símbolo, efetivando-se como um importante ator, que, sob a noção de *mediação técnica*, uniu-se ao homem na relação máquina-sujeito para daí produzir sentidos, significados e significantes.

Diante deste episódio, a observação flutuante, por sua vez, exigiu do observador um grau relevante de disponibilidade para, em um encontro fortuito, sem hora programada, identificar o começo de uma viagem. Uma viagem muito peculiar ao sentido que o outro dá àquilo que ali se propôs a realizar. A observação flutuante, por fundamento, acaba onde inicia a clássica conhecida observação participante. Não possui um endereço fixo, não se destina, não conhece, nem partilha de modo antecipado. É sim um modo de observação “desendereçada”, o que não significa “desinteressada” e, assim pode acabar captando significados mais etéreos possíveis do que se tem por um modo de vida urbana. Tal observação visa a compreender o jogo dinâmico e complexo do que seja o urbano. Nela, o etnógrafo tem que “permanecer vago e disponível em toda a circunstância”, pois tal técnica depende de ele “não mobilizar a atenção sobre um objeto preciso, mas em deixá-la ‘flutuar’” (PETONNET, 2008 p.102).

Portanto, pensar a cidade, o trânsito e as práticas conflituosas advindas deles em suas inúmeras outras facetas implica grande esforço teórico e prático. Para Bourdieu (1996), a pesquisa deve ser encarada como uma atividade racional, não uma procura mística, e adotar um posicionamento realista para ampliar o rendimento dos investimentos e para o melhor aproveitamento dos recursos, fugindo-se, deste modo, da automistificação. Segundo ainda Bourdieu, a arte das ciências sociais consiste em ser capaz de pôr em jogo teoria e empirismo na análise dos objetos.

³⁶ Expressão tipicamente cearense que equivale a morrer, vir a óbito etc.

3 PELA “ROTA” VALE TUDO “MISSÃO DADA É MISSÃO CUMPRIDA”

O termo *rota*, muito disseminado pelos trabalhadores que fazem parte do quadro de *motoqueiros entregadores* estudados, foi criado para dar conta do itinerário que cada motoqueiro é responsável em suas entregas diárias. Em minhas primeiras incursões a campo, observei Rafael, coordenador dos motoqueiros do Grupo, organizando uma fila visando a chamar em voz alta o nome de cada motoqueiro em que havia a obediência a uma sequência. Ou seja, um motoqueiro por vez recebia o endereço e a nota fiscal, assim como os produtos que deveria entregar. A *rota* era justamente o trajeto a ser percorrido, também como a entrega a ser realizada.

A expressão *rota* logo me chamou a atenção. Perguntei a Rafael como ela era organizada e que importância se atribuía a ela. Sua resposta revelou-se interessante: “Pela rota vale tudo, eu sempre digo aos meus motoqueiros, missão dada é missão cumprida”. Eis que nascia ali o conteúdo a ser desenvolvido neste capítulo.

Figura 3 - Motoqueiros no balcão da atacadista recebendo os produtos e notas fiscais para executarem suas rotas.



Fonte: elaborado pelo autor, 2018.

A *rota* referida por muitos motoqueiros em campo é encarada como uma “missão”. Ao dar ênfase à percepção “pela *rota* vale tudo”, Rafael, um dos principais interlocutores desta pesquisa, demarca o entendimento para o grupo de motoqueiros sob a sua direção: o imperativo de que o objetivo precisa ser alcançado, como ele mesmo reitera frequentemente: “missão dada é missão cumprida”. Discuto aqui as implicações deste enunciado, buscando compreender até que ponto a ideia de “missão” é compartilhada e vivenciada pelos motoqueiros “comandados” pelo coordenador Rafael.

O alcance da “missão” tem exigido certa coragem e destreza de cada motoqueiro, haja vista que em cima de uma motocicleta se carrega pesos que chegam até 150 Kg. A própria técnica de amarrar os produtos na motocicleta, definida por eles como *amarração*, necessita de certa experiência, pois quaisquer avarias causadas nas mercadorias são de responsabilidade dos motoqueiros; considere-se, também, as circunstâncias do trânsito de uma metrópole, a exemplo de Fortaleza, reconhecidamente visto como lugar de disputas e conflitos. A estes fatores acrescentou-se por muito tempo, ainda, o fato de portarem valores elevados, sendo que também eram responsabilizados por quaisquer prejuízos na condução desses valores que uma *rota* acarretava. Só recentemente o sistema de arrecadação de valores passou a funcionar em boletos para pagamentos dos clientes, não mais lhes causando este tipo de prejuízo em específico. Mas, por quase vinte anos foi assim que se deu a dinâmica do recebimento dos pagamentos, eu mesmo, como “cliente” por quase uma década, efetuei muitos pagamentos em espécie para os motoqueiros entregadores, na época não imaginava que eles tinham esse tipo de responsabilidade com relação aos valores que portavam na execução das *rotas*, diariamente. Refletindo depois sobre tal situação vivenciada pelos motoqueiros é que me dei conta do grau de vulnerabilidade a que esses trabalhadores eram expostos.

O que me chamou mais a atenção sobre esse fato foi, talvez, a ausência de percepção diante disso que viviam, porque muitos, quando perguntados sobre como era para eles trabalharem com valores em meio às entregas, surpreendentemente me diziam, como o interlocutor Fábio, 30 anos, motoqueiro do Grupo: “isso quer dizer que confiam em nós, que somos honestos, o que é seu é seu e meu é meu, aprendi isso em casa desde cedo”.

Diante de falas como esta me perguntava como uma atividade é capaz de lançar uma “cortina de fumaça” sobre determinada realidade e conseguir subverter a

real lógica de exploração a que muitos trabalhadores são constantemente submetidos mundo afora. De algum modo, aproxima-se às observações desenvolvidas por Engels, ao analisar a situação e comportamento dos trabalhadores explorados na Inglaterra durante o surgimento das grandes indústrias na Europa, assim como o processo de alienação dos sujeitos que, ao serem reféns das novas relações produzidas pelo mundo do trabalho capitalista, vendiam sua mão de obra por valores irrisórios e eram submetidos a condições cada vez mais precárias.

Talvez por essa relação tensa por eles experimentadas, percebi o quanto meus interlocutores viviam “antenados” com assuntos ligados à política, a violência urbana, principalmente aos eventos vinculados a assaltos e, sobretudo, a latrocínios. Eram extremamente duros com os que praticavam esses crimes, por eles considerados como vagabundos que cometiam o pior crime contra a vida de um cidadão, equiparando-o ao crime de estupro. Eram muitas conversas que eu ouvia, tanto nas filas de pedido de peças, como nas filas de pagamentos, sobretudo porque ia com frequência comprar peças em função da minha atividade de negociador de veículos.

Estatísticas criminais demonstram que Fortaleza vinha e vem sofrendo com índices de violência elevados³⁷, brigas territoriais entre facções, assim como em outras capitais pelo País. Isso se refletiu também na realização de uma *rota*, haja vista que muitos motoqueiros do Grupo sempre compartilham notícias e vídeos de eventos violentos e criminosos que ocorrem na Capital, por intermédio de um dos componentes do *tripé-amortecedor*, sendo um desses componentes o acesso generalizado do uso de celulares e acesso à internet no ambiente de trabalho.

Muitos motoqueiros ficavam receosos quando recebiam entregas para lugares que são alvo de disputas de gangues, do tráfico etc., como afirmou um dos meus entrevistados: “Meu Deus, Jangurussu, aí perco até o sono, dá dô de barriga, mas tem que ir” (Ricardo, 28 anos, motoqueiro do Grupo). Outros falam da habilidade que tem de se ter, tanto para chegar aos locais, pois muitos são de difícil acesso, como no modo de se comportar na circulação e chegada nesses locais. Como alerta Wagner, 26 anos, motoqueiro do Grupo: “Meu irmão, se num souber chegar, arruma problema, é o capacete, a pressa, a lentidão, tudo isso faz nego ficar cabreiro”.

³⁷ O Ceará teve 3.110 homicídios até agosto de 2018. Confira: <https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2018/09/05/ceara-passa-de-tres-mil-homicidios-em-2018.ghtml>

Em compensação, observei tensões entre os motoqueiros no momento de disputa por *rotas* desejáveis, ao brigarem por *rotas* tidas como mais rentáveis aquelas identificadas como de fáceis acessos e mais tranquilas de se realizarem. Rafael me explicou, certa vez, que existem *rotas* que se coincidem, denominadas de “*rotas em colisão*”, por exemplo, mais de uma entrega para o mesmo bairro ou para locais próximos, o valor pago pela rota se multiplica (algumas entregas simultâneas para Maracanaú, por exemplo, pois para locais como este o valor da entrega é maior, assim como se valoriza mais ainda as entregas que fazem parte deste mesmo percurso, porque não exigem um “desvio” da *rota*). Nesse caso, quando as *rotas* se “colidem”, não causam estragos, mas sim vantagens. Existem, entretanto, situações contrárias, quando se dá uma rota em locais opostos, como Caucaia – Praia do futuro, circunstância que, de certo modo, se configura um “quase-prejuízo” para o motoqueiro, embora, mesmo assim, a missão dada tenha que ser cumprida.

Como se pôde perceber, uma *rota* pode trazer inúmeros desdobramentos, dentre os quais o já mencionado prejuízo com relação aos valores que esses motoqueiros carregavam até pouco tempo consigo. Muitos afirmavam guardar os valores portados em lugares bastante inusitados (por motivos de segurança dos entrevistados preferi não expor seus relatos, evitando, deste modo, exposições futuras de suas *táticas* em relação a este tipo de agenciamento em suas práticas laborais)³⁸.

A *rota* faz parte de um percurso que cada motoqueiro realiza no ato das entregas das mercadorias cotidianamente, e este trajeto é realizado sobre as vias da cidade que, para Ferrari (2005, p.9), são as “esteiras rolantes condutoras das mercadorias”. Estes profissionais realizam as *rotas* buscando diminuir ao máximo o tempo percorrido do local da venda até o local de entrega. Hugo, 32 anos, motoqueiro do Grupo, ao ser perguntado sobre a pressa nas entregas, disse: “Macho, esse povo vive é asilado, mal a gente sai da loja, eles fica ligando pro gerente, pra dizer que a gente tá demorando”.

Em meio às pressões que a realização de uma *rota* produz, vi que estes profissionais teciam *táticas* no sentido de poderem extrair mais eficiência nos

³⁸ É para mim muito estranho o fato de falar publicamente sobre um trabalhador que conduzia valores relativamente altos no cotidiano de trabalho. Seria ético para um pesquisador revelar que um profissional se expõe diariamente com valores em dinheiro? E se algum “profissional do assalto” de algum modo se apoderasse dessas informações e pudesse a partir de então, tê-los como um público potencialmente atraente? Enfim, são questões que me fazem pensar e refletir sobre os vários dilemas que vivencia um pesquisador em campo.

percursos exigidos cotidianamente. De acordo com De Certeau (1994), as táticas revelam-se com características de alguns usos que os sujeitos realizam na tentativa de preencher um novo percurso dentro de um sistema de técnicas. Segundo ele,

As estratégias apontam para a resistência que o estabelecimento de um lugar oferece ao gasto de tempo; as táticas para uma hábil utilização do tempo, das ocasiões que apresenta e também dos jogos que introduz nas fundações de um poder (p. 102).

De acordo com De Certeau (1994), a necessidade faz uma *tática* “surgir” no mundo, uma vez que ela situa-se no campo dos mais fracos, diferentemente da estratégia que pressupõe o domínio e controle do território, associada, portanto, ao campo do dominador.

As missões que têm sido entregues aos motoqueiros entregadores do Grupo necessitam de um conjunto de ações para a realização delas, dentre as quais a rapidez para a economia de tempo, assim como a precisão na execução das tarefas realizadas nas *rotas*. Muitos desses profissionais dão conta de que, ao serem convocados para as muitas *rotas* que surgem, as recebem e dizem realizá-las como se fossem a última de suas vidas, como revelou Daniel, 25 anos, motoqueiro do grupo: “peço proteção divina e vou pra cima, sei que tudo pode acontecer, mas é o que sei fazer pra sustentar os meus comedozim de rapadura, tu tem filho né? Já vi o Rauzin por aqui, tu sabe o que quero dizer”.

O comportamento desses profissionais do asfalto tem se refletido de modo contraditório em muitas falas que buscam atestar que eles não se acidentavam ou quase nunca se acidentavam. O esforço de aproximação com as experiências efetivas desses sujeitos possibilitou-me perceber que, na prática, a pressa das entregas lhes causavam muitas avarias, como demonstrou a fala de um *motoqueiro entregador* em uma das várias entrevistas concedidas, em que admitiu possuir ‘pinos’ nas pernas, elas continham muitas marcas de pequenos acidentes, todos encobertos pelas calças compridas e os braços pelas camisas de mangas longas da Empresa: “tenho muita história pra contar, meu corpo fala muito do que vivi, tá vendo essa cicatriz? É um pino por baixo, mas igual a essa têm muitas outras, todo *motoqueiro bom* tem que ter algumas” (Murilo, 37 anos, motoqueiro entregador do Grupo). A partir daí, resolvi observar os corpos desses sujeitos que, assim como suas motos avariadas, traziam consigo simultaneamente suas próprias ‘avarias’, e, partindo do pressuposto de que as motos eram extensão de seus corpos, as avarias também faziam parte desse

corpo-máquina como o actante de Latour (1994). Sendo assim, outra categoria nativa se constituiu em campo: os *pinados*.

Aos sábados, dia em que os profissionais utilizavam roupas “mais informais” como bermudas e camisas sem mangas, pude realmente lançar um olhar mais atento e perceber as marcas, cicatrizes e pinos existentes em seus corpos. Fazia comparações entre um corpo de um determinado motoqueiro e de sua motocicleta. Era como se fosse realmente uma extensão de seu corpo ou até mesmo parte dele. Motocicletas com arranhões, piscas danificados, placas retorcidas, pneus carecas e carenagens amassadas eram como uma espécie de raio-X do corpo do motoqueiro analisado. Estes corpos possuem tanto quanto suas motocicletas pinos, cicatrizes e cortes profundos, marcas que os deixarão tatuados para o resto de suas vidas.

Ao estabelecer relação das marcas incididas sobre o corpo e a pele, como local de significados e significantes sociais, remeto-me a Clastres (2000), que nos revela a perspectiva do corpo como uma superfície de escrita, pronta para adquirir o texto legível da lei, da obediência às regras fabricadas e sempre impostas pela sociedade à qual pertence, sobretudo quando faz referência ao papel do sofrimento e da própria cicatriz. O corpo também é memória, como exemplo, nos rituais de iniciação nas sociedades indígenas, a própria escarificação, as tatuagens ou outros procedimentos acabam por deixar sua marca. Este corpo e esta pele são construídos ao longo do chamado ciclo biológico, deixando para o período conhecido como adolescência o momento crucial de tal modelagem, tal como entre o grupo de motoqueiros entregadores, cujas marcas contam a trajetória de suas experiências laborais no trânsito urbano.

Nos rituais de iniciação, a sociedade imprime de algum modo alguma marca nos corpos dos jovens. Este processo é um entrave à possibilidade de um esquecimento, passando o corpo a ser uma memória. Essa marca pode propagar o sentimento de pertença de um determinado grupo. Alguns interlocutores, por exemplo, ao trazerem até a mim suas marcas, mostraram-me de algum modo que a sociedade ditou a lei, inscrevendo o texto da lei sobre a superfície de seus corpos, fosse por meio da burla das regras efetuada por eles ou mesmo aquelas atribuídas a terceiros nas colisões. A marca sobre o corpo, igual sobre todos os corpos, enuncia: “tu não terás o desejo do poder, nem desejarás ser submisso”, e essa lei não separada só pode ser inscrita num espaço não separado: o próprio corpo (CLASTRES, 2000, p. 196).

Em uma das minhas idas a campo, ao entrevistar um de meus interlocutores, senti-me observado ao perceber que ele olhava de forma fixa para um de meus braços em que há uma tatuagem. Fiquei curioso com aquilo, mas passei adiante e, em outra oportunidade, constatei que esse entrevistado desaprovava tatuagens de um modo geral, ao fazer alusão às tatuagens às facções que atuam na Capital. Ele, em conversa, fazia, críticas a quem se “rabiscava”, lançando sobre essa prática um estigma, de que era uma coisa de “vagabundos” aos que aderem à tatuagem. Foi aí que observei seu corpo coberto de cicatrizes que, de algum modo, lembravam as tatuagens, as formas, cores mais claras e escuras da pele, e davam um aspecto muito próximo da arte do desenho colorido.

Como não pensar que tal interlocutor também não foi cravado em sua pele com algo que lhe marcou para sempre, fosse por meio de seu relato explicando como adquiriu uma delas, quando em momento oportuno disse-me: “essa aqui foi pra nunca mais esquecer macho véi, meu primeiro susto, depois que virei motoqueiro, arrochei no sinal e um caminhão só relou em mim, escapei ou não? Essa é pra mim lembrar toda vida quando for arrochar ficar ligado” (Adalberto, 39 anos, motoqueiro do Grupo).

Em meu caso, a tatuagem no braço, alvo de questionamento moral por parte do interlocutor, ao falar que todo “bandido” assim se rabiscava, tratou-se também como resultado de algo que me marcou subjetivamente para toda vida, a figura de Axel Rose (vocalista da banda norte-americana Guns N’ Roses). Estampada em meu braço, representa um sonho frustrado em ir ao *Hollywood Rock*, no ano de 1992, no Rio de Janeiro, em uma fracassada empreitada com um grande amigo do bairro na época, portanto, é algo que traz a memória registrada na pele de um fato importante, podendo ser também algo negativo ou positivo para os sujeitos envolvidos.

E quanto ao interlocutor, mais uma vez a prática de *arrochamento* de semáforos surge para ilustrar com que frequência marca o campo pesquisado. E mais ainda, trazendo as marcas produzidas pelas *táticas* desenvolvidas, como assevera De Certeau (1994) nos percursos realizados nas *rotas* cotidianamente. Ainda conforme De Certeau, (1994, p. 105), “o estudo de algumas táticas cotidianas presentes não deve, no entanto, esquecer o horizonte de onde vêm e, no outro extremo, nem o horizonte para onde poderiam ir”.

Afora os *arrochamentos* de alguns símbolos, as *rotas* revelaram práticas que considerei relevantes ao longo da pesquisa, a exemplo do *ataiamento* de

calçadas. Escutava com muita frequência quando os questionava sobre o uso por parte deles da calçada, fruto de minhas observações ‘flutuantes’ dentro de meu carro, ou andando pelas ruas próximas da Atacadista, vez ou outra os via subindo calçadas para fugirem de congestionamentos, buscando, taticamente, atalhos. A grande maioria me respondia que as utilizava como um *atai*, surgindo, daí o sentido do “ataiamento” como categoria nativa, que de algum modo traduz a possibilidade real da calçada como uma via possível. Uma via perigosa por se tratar de um espaço destinado exclusivamente a pedestres. Confrontando esta finalidade instituída com a realidade observada das calçadas, como enquadrar, deste modo, a realidade das calçadas da Cidade, em sua maioria irregulares, danificadas, sem o mínimo padrão necessário para a circulação de pedestres. Também não o são igualmente perigosas?

O certo é que a calçada ocupa lugar importante para a realização de uma *rota* exitosa, pois o tempo percorrido para a efetivação dela diminui consideravelmente quando os motoqueiros entregadores recorrem a esta *tática* na perspectiva de Certeau (1994). Percebi isso quando de minha experiência em uma *rota*, o motoqueiro que conduzia a motocicleta constantemente percorria as calçadas, porque, como ele mesmo afirmava: “mah, se eu ficar preso a congestionamento de carro e agora até de moto, não faço uma entrega em horário mais ‘arrochado’, aí o Rafael (coordenador do grupo) me mata. Prometi pra ele produzir bem essa semana” (Marcelo, 39 anos, motoqueiro do Grupo). Em tal sentido, De Certeau (1994) contribui para uma análise que evidencia a tarefa de fazer com, ou seja, os movimentos astuciosos das práticas e seus modos de utilizar os produtos impostos por um local dotado de poder. Segundo afirma De Certeau,

[...] a presença e a circulação de uma representação, ensinada como o código da promoção sócio-econômica (por pregadores, por educadores ou por vulgarizadores) não indica, de modo algum, o que ela é para seus usuários. É ainda necessário analisar a sua manipulação pelos praticantes que não a fabricaram. (p. 41).

O coordenador da equipe de *motoqueiros entregadores* da sede atacadista Rafael, organiza todas as segundas-feiras antes das *rotas* uma espécie de ritual de cunho cristão católico, em companhia da ‘fala em línguas estranhas’ do pentecostalismo, nele pede que a execução das *rotas* possa ser protegida e abençoada. Em uma dessas rezas que acontecem bem cedo, por volta de sete horas da manhã, fiquei atento ao ouvir, em meio à oração, Rafael tentando sensibilizar seus

entregadores dizendo que ninguém poderia contra eles e contra a *rota*, pois a *rota* teria sido uma missão dada por Deus e passada para Rafael que, mais uma vez, as confiava aos seus trabalhadores na execução delas.

Nesse momento surge um motoqueiro que visivelmente emocionado, diz que ficara naquele instante “arrepiado”. Percebi, deste modo, como a ideia da *rota* ganha força simbólica entre os motoqueiros entregadores. Incentivava-os ainda dizendo que se tratara do cotidiano deles, como algo natural que se lhes impõe diariamente. Sobre o cotidiano, De Certeau (1994) assim o define:

o cotidiano é aquilo que nos é dado cada dia (ou que nos cabe em partilha), nos pressiona dia após dia, nos oprime, pois existe uma opressão no presente”. [...] “O cotidiano é aquilo que nos prende intimamente, a partir do interior”. [...] “É uma história a caminho de nós mesmos, quase em retirada, às vezes velada”. [...] Talvez não seja inútil sublinhar a importância do domínio desta história “irracional”, ou desta ‘não história’, como o diz ainda A. Dupont. “O que interessa ao historiador do cotidiano é o Invisível...” (p. 31).

Nesta relação da manipulação dos símbolos na dinâmica do cotidiano dos entregadores motoqueiros, outra consequência importante envolvendo a *rota* é fato de ela poder produzir laços de amizades fortes, até mesmo, de acordo com alguns, para o resto da vida. Como relatado por Mauro, 39 anos, motoqueiro do Grupo: “tem *brother* aqui que faz *rota* comigo aqui na empresa e que virou amigo, amigo mesmo pra dinheiro, doença e tudo. Em compensação, tem gaiato aqui que não vale o que o gato enterra”. A intensa relação tensionada pelo e no cotidiano, possíveis laços de amizades são produzidos ou minados, isto porque, no entendimento de alguns dos entrevistados, acaba por demonstrar quem é ou não de confiança, dado as disputas e conflitos que uma atividade como esta pode produzir: furar uma fila ou a simples tentativa de beneficiar-se na frente de outro motoqueiro no ato do recebimento do itinerário de uma *rota* pode ser interpretado como algo muito negativo, a ponto de provocar o término de uma relação de muitos anos, como ocorrido e relatado por um dos interlocutores em campo: “esse bicho fedorento aí deu um ‘migué’³⁹ dizendo pro Rafa (coordenador do Grupo) que eu tinha ido mijar e ‘capou’⁴⁰ a minha missão. Esse fedorento é pra lascar mais ainda, padrinho do meu fi” (Marcelo, 38 anos, motoqueiro do Grupo).

³⁹ Expressão muito utilizada no meio futebolístico, para dar conta de alguma história inverídica que assim venha trazer benefícios para quem a criou.

⁴⁰ Espécie de gíria entre os motoqueiros entregadores, assim querem dizer que algo foi retirado, cortado, roubado etc.

Em seu relato, fica claro que um laço estreitado como o de um padrinho não fora forte o suficiente para sobreviver, mediante o fato do interlocutor ter se sentido “capado” pelo amigo no cotidiano da atividade laboral, a ponto da relação de amizade ter sido comprometida pela falta da fidelidade esperada.

Assim, o próprio grupo se constitui sob relações, valores, sentidos, rituais e símbolos que dão pertencimento aos seus membros, ainda que fundados no conflito. Para Simmel, esta relação vem a ser definida como uma forma de sociação em que o conflito não emerge como algo negativo, mas como estruturante desse grupo, muito embora, em certas situações, algumas relações são refeitas, reconfiguradas. Amizades e vínculos são fortalecidos, acontecem reagrupamentos de seus participantes pelo fortalecimento dos vínculos, muitas vezes, e rupturas em outros, de modo que o conflito vai processando a unidade do grupo e a sua própria reprodução. Simmel parte do pressuposto de que o conflito reproduz-se junto às ações interativas e relacionais sociais, ou seja, em todas aquelas produzidas no interior da sociedade. Mas para ele, (1983, p.122): “Admite-se que o conflito produza ou modifique grupos de interesse, uniões e organizações. (...) é uma forma de sociação”.

Em outro episódio conflituoso, por exemplo, um motoqueiro fora perseguido até a entrada da Atacadista e quase culminou em uma agressão física entre um motorista de um veículo particular, tudo isso por uma fechada que ninguém soube ao certo quem a teria efetivamente realizado, dado que as partes envolvidas afirmavam estar com a razão. E o conflito quase chegou a se generalizar, pois os motoqueiros evidentemente foram à defesa do motoqueiro do Grupo, enquanto que alguns motoristas de veículos que assistiam à cena, de algum modo fizeram menção em protegê-lo do apuro.

Como afirma Simmel, o conflito é a substância encontrada nas mais diversas relações entre os indivíduos na sociedade. “[...] Se toda interação entre os homens é uma sociação, o conflito – afinal uma das mais vívidas interações [...]” (1983, p. 122).

No conflito, também se destaca uma outra dimensão, a do encontro social, com a eficiência de produzir resultados e, em virtude disso, tido como algo socialmente construtivo, dado que

O próprio conflito resolve a tensão entre contrastes [...]. Essa natureza aparece de modo mais claro quando se compreende que ambas as formas de relação – a antitética e a convergente – são fundamentalmente diferentes

da mera indiferença entre dois ou mais indivíduos ou grupos. [...] o conflito contém algo de positivo (1983, p. 123).

Simmel lembra ainda que “é o conflito um fato *sui generis* e sua inclusão sobre o conceito de unidade teria sido tão arbitrária quanto inútil, uma vez que o conflito significa a negação da unidade” (1983, p. 123). Como no primeiro exemplo do interlocutor entrevistado, pontuo um modo bastante elementar de conflito, no caso, a aversão. A aversão é bastante usada como uma forma de proteção social, no entanto, pondera Simmel (1983):

Sem tal aversão, não poderíamos imaginar que forma poderia ter vida urbana moderna, que coloca cada pessoa em contato com inumeráveis outros todos os dias. Toda a organização interna da interação urbana se baseia numa hierarquia extremamente complexa de simpatias, indiferenças e aversões, do tipo mais efêmero ao mais duradouro. (p. 128)

O conflito, nesta perspectiva, favorece a coesão social e permite a continuidade de um grupo, mesmo que isso signifique a eliminação de um outro grupo em conflito (SIMMEL, 1983). Elias (1994) corrobora a ideia de Simmel e analisa, também, que o conflito compõe o social que lhe é inescapável. Em sua Sociologia processual, o que fica mais evidente, não obstante, é que o modo de lidar com esses conflitos e as formas tomadas pelos próprios conflitos muda ao longo dos séculos: conflitos ou pressões entre grupos e indivíduos levam ao crescente aumento do controle e da chamada *autocontenção* dos indivíduos. Elias (1993) atesta que em um processo a longo prazo, a nobreza guerreira foi tornando-se nobreza cortesã, e qualquer menção à violência acabou sendo retirada do palco da vida social - tornou-se inaceitável trincar animais à mesa, ou passar a faca com a ponta voltada para quem a recebia, por exemplo, ao mesmo tempo, com a formação dos Estados nacionais instaura-se progressivamente o monopólio do uso legítimo da força física, não sendo mais possível o que ficou conhecido como “fazer justiça com as próprias mãos”. Assim, a resolução dos conflitos faz uso cada vez menos da violência direta deflagrada sobre o inimigo, passando a ser solucionada pelo que se denominou de diplomacia, tomando a forma de conflitos latentes. Tal acontecimento exigiu do indivíduo um autocontrole e controle cada vez mais fortes.

Essas mudanças estiveram relacionadas ao monopólio da força física pelo Estado, que, se por um lado, possibilitou que os sujeitos se tornassem mais protegidos contra possíveis ataques, por outro, fez com que estes perdessem o direito de exercer

a violência contra seus oponentes, o que significa que as pessoas tinham em maior grau sua integridade física protegida, porém, era-lhes exigido que controlassem melhor as suas próprias pulsões.

O simples uso do cinto de segurança ou até mesmo, no caso dos condutores de motocicletas, a utilização dos capacetes, não foi um processo rápido de ser incorporado, tanto que ainda ocorrem resistências a esta prática de proteção, fato que contribui para a alta letalidade corriqueiramente encontrada em pesquisas sobre acidentes no País.

Em minha vivência no ramo de revenda de automóveis ao longo da última década, tive algumas pistas do quanto à utilização do cinto de segurança pelos condutores de automóveis ainda é um problema aqui na Capital, pois, muitos dos veículos que adquiro para revender possuem seus dispositivos de recebimento dos cintos danificados, sobretudo nos do banco traseiro, indicador de pouco uso ou até mesmo a ausência total. Em campo, vejo com frequência os capacetes avariados dos motoqueiros, principalmente com as travas de segurança, quando não travam a fita do capacete, o que pode gerar um impacto e sacada deste item tão importante nas colisões. Em outras oportunidades, atestei uma conversa com um dos interlocutores, quando afirmou “patrão, não dá nem pra travar a fita porque toda hora o celular toca, aí tenho que ficar destravando e travando, perco muito tempo” (Mauro, 33 anos, motoqueiro do Grupo).

O comportamento no trânsito sobre duas rodas, numa grande cidade, somente torna-se possível quando bastante normatizado, ou seja, sob altos níveis de controle visando a obter, como resposta, também o *autocontrole* do sujeito (ELIAS, 1993). A vida inserida numa longa cadeia de interdependências exige uma conduta constante, sem modificações abruptas, como acontecia anteriormente. Segundo ainda Elias, o processo civilizacional consiste numa análise de como os sujeitos “evoluíram” no decorrer dos séculos no sentido de uma *auto-contenção* e da auto-disciplina e da “endividuação”. Por endividuação é entendida a necessidade do sujeito ter um espaço próprio e de algum modo evitar o contato com outro. Na Idade Média, as manifestações corporais tinham patamares de tolerância que na atualidade se difere bastante, por exemplo. Um interlocutor em campo, em entrevista, me disse:

Meu amigo, sinal e faixa só me atrapalha, eu tenho que fazer minhas entrega. Eu vivo de produção. O vendedor, o gerente e o cliente ficam no meu pescoço pra entregar as coisa, aí eu como semáforo, faixa, entro em contramão pra

sustentá meus comedozim de rapadura e pagá as letras [prestações] que falta da guerreira [motocicleta]”. Mas esses dia vacilei, recebi um monte de notificação de multa, a cidade tá toda filmada, aí tenho que ficar esperto, por que daí o que ganho vai embora (Jéferson, 24 anos, motoqueiro do Grupo).

Jeferson dá a entender que passaria por cima de qualquer regra em nome da efetivação de uma *rota*, muito embora também admita que suas *táticas*, como agenciamentos cotidianos em suas rotas, foram colocadas à prova pelas estratégias da coerção externa exercida pela “mão do Estado” quando adota mecanismos de controle para conter os impulsos dos sujeitos, que vão desde os agentes de trânsito, até as câmeras espalhadas em muitos pontos estratégicos por toda a Cidade.

3.1 PROFISSÃO PERIGO: NÃO-ACIDENTE OU QUASE-ACIDENTE?

Frascarelli (2012), em sua pesquisa com *motoboys* em São Paulo, revela algumas preocupações do Estado sobre os acidentes em que os *motoboys* paulistas vinham se envolvendo, sobretudo no que respeita aos custos elevados decorrentes, o que se revela grave problema para o próprio Estado solucionar. Apesar deste problema envolvendo os *motoboys* já ser conhecido e de domínio público, o que lhe deu mais notoriedade foi o polêmico documentário “Motoboys: vida loca”, lançado no ano de 2003, sob direção de Caio Ortiz. O documentário trouxe um dado chocante: a informação de que dois *motoboys* morriam por dia na cidade de São Paulo, vitimados por algum tipo de acidente.

O sociólogo Eduardo Biavati, em pesquisa publicada pelo IBGE (Instituto de Geografia e Estatística Brasileira) e o Ministério da Saúde (2013), chegaram à seguinte conclusão:

O mosaico desta pesquisa aponta para a compreensão de que a insegurança no trânsito é apenas uma face de um amplo processo de incompetências para o autocuidado, que começam cedo e encontram solo fértil de consolidação dentro das famílias e dentro das escolas⁴¹.

Biavati e Martins (2007) lembram ainda da crônica ausência de bibliografia para fundamentar o combate à acidentalidade e à violência no trânsito, encarando como uma das grandes dificuldades dos profissionais da área.

⁴¹ Confira: <https://biavati.wordpress.com/tag/violencia-no-transito/>, acessado em 05/11/2018, às 15:33 hs.

A violência é uma temática permeada por complexidades e ambiguidades. Embora esteja presente na história humana, não é tão simples o ofício de defini-la. Vários conceitos têm sido propostos para falar sobre algumas ações, hábitos e disciplinas, de modo que o comportamento social em alguns aspectos poderia ser observado como violento, inclusive o pautado nas ações do “trânsito”. Abramovay (2006, p. 15) assim define a violência:

Assim, nem sempre a violência fundamenta-se em crimes e delitos, mas ela permeia nosso cotidiano, nossas mentes e almas na forma de um sentimento de insegurança. Ou seja, não necessariamente fazem-se necessárias provas, corpos, para configurar algo como violência. Isso porque, a violência é resignificada segundo tempos, lugares, relações e percepções e não se dá somente em atos e práticas materiais. (ABRAMOVAY, 2006, p.15).

Para Freitas (2003), a violência será sempre compreendida em seu sentido multifacetado, sob uma polifonia conceitual dada às ambiguidades engendradas na própria vivência dos agentes sociais com o fenômeno. O que pode ser violento para um não necessariamente será para o outro. Neste caso, sociologicamente falando, a violência será sempre definida dependendo do seu contexto histórico em suas temporalidades e figurações culturais e jurídicas. Neste sentido, Zaluar (2004) reflete sobre esta perspectiva ao afirmar que

O termo violência vem do latim violentia, que remete a vis (força, vigor, emprego de força física, ou recurso do corpo para exercer sua força vital), essa força torna-se violência quando ultrapassa um limite ou perturba acordos tácitos e regras que ordenam relações, adquirindo assim, carga negativa, ou maléfica. Portanto, é a percepção do limite e da perturbação (e do sofrimento causado), que vai caracterizar um ato como violento, percepção que varia cultural e historicamente. (p. 228-229)

Desde a Grécia Antiga, vários pensadores se propõem a desvelar o fenômeno da violência, ora como um fenômeno ligado à natureza biológica, ora ligada a aspectos mais sociais. Para Chauí (2006), “a concepção de que a violência é uma ação antinatural e contrária à natureza do homem surge a partir da distinção de Aristóteles (séc. 4 a. C.) quanto ao movimento natural e o movimento violento”. (p. 121). Desde Aristóteles muitos pensadores filósofos construíram, a partir da metafísica, a concepção de natureza humana. Muitos puseram em sua construção especulativa a ideia de que, essa natureza traria em si a violência ou algum aspecto que a provocaria. Na visão Iluminista, importante época para a história científica,

pensadores como Rousseau (2000) e Hobbes (2008) procuraram entender, embora de modo contraditório, as representações violentas.

Para Rousseau (2000), o sujeito seria bom por natureza, mas o convívio na sociedade despertaria nele a violência. Já Hobbes (2008), e seu ser humano “mau por natureza”, trata esse sujeito como alguém egoísta, definindo esse homem do seguinte modo: o “homem é o lobo do homem”. Nas palavras de Hobbes:

O ser humano busca lucro, segurança e poder e assim sendo é originalmente mau. Para conquistar o que deseja o homem usa de “força ou astúcia, para subjugar as pessoas [...] durante o tempo necessário para chegar ao momento em que não haja qualquer poder suficientemente grande para lhe ameaçar”. (p.75)

Chauí (2006) define ainda violência como:

Todo ato físico, psíquico, moral ou político em que um sujeito é tratado como coisa ou objeto. Ou seja, os efeitos e causas da violência podem estar relacionados a aspectos psicológicos, políticos, culturais ou físicos, e ainda simbólicos”. (p.123).

No século XX, procurou-se investigar como e por quais motivos se produziam os fenômenos considerados violentos. Tais estudos trouxeram contribuições de autores como Arendt (2001), Michaud, (1989), Elias (1994), Maffesoli (1987), Wieviorka (2004), Bourdieu (1992), Clastres (2004), entre outros. No Brasil, estudos desenvolvidos por Chauí (2006), Velho (1996), Tavares dos Santos (2004), Barreira (2013), Misse (2006), Silva (2004), entre tantos outros, também contribuíram para o desenvolvimento dos estudos acadêmicos e científicos no País.

No tocante à violência no trânsito, DaMatta (2010) analisa que olhamos para os lados e só vemos uma pessoa em cada veículo. Para ele, essa ideia gerada no trânsito expressa-se absurda. A sociedade vive esse delírio de que ser proprietário de um automóvel é uma espécie de coroamento do sucesso individual. No fundo, segundo o autor, esta compreensão retorna à ideia do nobre carregado por escravos numa cadeirinha, como acontecia no Brasil colônia. Conclui ainda que o complicado comportamento das pessoas nas ruas seja fruto de uma sociedade que, além de ainda não ter aprendido a ser igualitária, não conseguiu se libertar de seus traços mais aristocráticos. Para ele, o trânsito reproduziria valores de uma sociedade, onde alguns poderiam mais que muitos.

Muito embora esta pesquisa conteste em parte a visão do antropólogo, pois no caso do motoqueiro entregador em específico, não se trata de alguém que ocupe uma posição de ‘privilegio’ na escala social e, mesmo assim, admite burlar muitas regras no trânsito, e, mais que isso, de algum modo nossos pensadores parecem ignorar as muitas transformações das quais nossa sociedade passou nas últimas décadas. Ainda assim, tal condição atestada por DaMatta situa-se diferentemente do ideal Kantiano. Segundo Kant (1993), “o cidadão não deve reconhecer entre os seus pares nenhum ser superior. Quem tem faculdade moral ou profissional de obrigar juridicamente o ser humano, deve necessariamente ser obrigado a respeitar a mesma lei” (p. 153).

Estas análises tentam demonstrar, de certa forma, que a herança cultural aristocrática das elites no Brasil, como observou Freyre (2006[1933]), ainda persiste de forma visceral nas nossas atitudes cotidianas, inclusive, no modo de se comportar no trânsito (DAMATTA, 2010).

De acordo com DaMatta⁴², o patrimonialismo é ainda um dos principais fatores motivadores dos conflitos e acidentes, uma vez que o automóvel, que é um bem individual e particular, é usado não somente como meio de locomover-se, mas também como um artefato de ascensão social. Ainda segundo DaMatta, o motorista sai de um lugar extremamente patrimonial, sua garagem, e vai percorrendo o espaço público que, por extensão, vai sendo reproduzido como dele. Compreendido pelos sujeitos desta forma, o autor depreende daí um dos motivos promotores da violência no trânsito no Brasil.

A cada ano, cresce o número de vítimas decorrentes de acidentes de trânsito no Brasil. Russo (2012) analisa que as condições socioeconômicas e culturais contribuem com a violência no trânsito. Embora admita que este seja um problema comum a quase todos os países ditos modernos, em alguns casos, como no Brasil, o maior problema não seria a quantidade total de acidentes, mas o percentual letal decorrente desses acidentes.

Em campo, me causou surpresa o fato de que em boa parte das entrevistas que realizei com os *motoqueiros entregadores*, quando questionados se haviam sofrido algum tipo de acidente, as respostas davam conta de que praticamente nenhum motoqueiro tivesse sido vítima ou até mesmo vitimado alguém. “Pastor”,

⁴² Idem.

apelido dado a um dos motoqueiros considerado como um dos mais “responsáveis” na condução de sua motocicleta, certa vez, ao ser indagado sobre algumas avarias em sua moto, respondeu-me: “isso aqui na moto? Foi quase um acidente, teve uma vez que eu até caí da moto, mas num chegou a ser um acidente, sabe?” (Marcos, 33 anos, motoqueiro entregador do Grupo), outro interlocutor disse: “foi só um bejim, isso aí eu não acho acidente não, só me ralei um pouco”.

Estas falas e algumas outras me fizeram chegar a categorias nativas que dão conta de um tipo de interpretação dos interlocutores sobre o que consideravam um “acidente”. *Não-acidente* e *quase-acidente* foram as duas categorias apreendidas em campo em relação ao item acidente. Interessante estas formulações presentes no universo simbólico dos entrevistados. A busca de elucidação dos sentidos enunciados pelo universo pesquisado impôs à pesquisa certas indagações, do tipo: o que os motoqueiros entregadores querem dizer com isso? O que seria para eles um acidente? E o que não seria um acidente?

Procuro Rafael (coordenador) e lhe pergunto sobre possíveis infrações cometidas por seus motoqueiros, ele é enfático: “tudim faz multa e só anda igual doido, só voltam aqui na contramão, aqui na porta mesmo se a entrega é pra li, eles não faz a volta, eles já sai tudo na contramão”. Ao ouvir isso, eu lhe perguntei, a despeito de ele mesmo haver me afirmado, em outra oportunidade, que ocorrem pouco ou nenhum acidente com seus “comandados”, embora atribuísse o fato desses profissionais cometerem muitas infrações (nas palavras dele andariam como “doidos” motivo pelo qual se colocam em risco constante) e, mesmo assim, eles não se acidentam. Resposta: “Livramento”. E completa:

agora eu vejo, sim, todo dia acidente de moto por aí. Ontem mesmo a mulher quase morreu em frente ao Nidobox [supermercado] aqui do Montese, o braço dela quase foi arrancado fora, tava horrível, mas soube que escapou! E eles relatam todo dia quando se reúnem pra conversar um monte de acidentes que eles viram. Tudim envolvendo moto (Rafael, coordenador).

Para Rafael, assim como para os motoqueiros que se diziam “crentes”, o “livramento” era uma espécie de proteção divina emergencial, algo como um acontecimento negativo prestes a acontecer e a ordem divina a interceptaria evitando assim tal infortúnio. Como dito em certo momento pelo motoqueiro (Pastor, 35 anos, motoqueiro entregador do grupo): “Deus dá livramento, abençoado, se tu segue os passos dele ou se ele tem um plano na tua vida, tu recebe ‘livramento’, as forças do

mal não ti atinge não irmãozin”.

Muitas vezes em campo escutava da parte de meus interlocutores falas que revelavam a consciência desses profissionais quanto à periculosidade de suas atividades cotidianas. Um dos entrevistados, em dada oportunidade quando indagado sobre os riscos de tal profissão, respondeu: “macho, eu tenho um irmão da polícia, e se duvidar eu corro mais risco que ele todo dia, porque ele pelo menos tem as folga e eu que nem tenho, é de segunda a sábado aqui na Empresa e de domingo a domingo é na pizzaria de noite lá no Bairro”. E completa, ainda: “de noite é ainda mais arriscado porque tudo parece mais tranquilo na hora de rodar, mas só parece é nessa hora que mais os carro avança, sem falar nos vagabundo querendo tomar a moto, o dinheiro, a vida” (Mauro, 37 anos, motoqueiro do Grupo).

Quando perguntado se ele também promoveria *arrochamentos* de semáforos noturnos, assim como relatara sua experiência no trânsito à noite, responde-me: “bom, a gente sabe ter atenção nisso, a gente sabe a hora que dá, a gente fica ligado, é diferente”. Boa parcela de meus interlocutores sempre se mostrou confiante quanto às *táticas* que desenvolviam e executavam em suas *rotas*. Pensava e refletia sobre o que os fazia se sentirem tão confiantes, em alguns momentos parecia apenas uma herança de nossa sociedade machista, que alimenta nos homens o sentimento de que tudo pode pelo simples fato de serem “agraciados” por fazerem parte da classe privilegiada de homens no planeta.

Com esteio em Durkheim, é possível caracterizar o trânsito como um fato social passível de ser estudado e, portanto, seus problemas resolvidos para que não se torne uma anomia social. Para tanto, o interesse da coletividade deve sobressair-se ao interesse individual para que a sociedade possa atingir certo equilíbrio, isso até pode ser possível, mas certamente a resolução de problemas não é objetivo deste estudo.

Ceará (2015) realizou pesquisa para tentar traçar o perfil psicológico de alguns *motoboys* da cidade de Campinas-SP, observou que eles cumpriam uma extenuante jornada de trabalho e tinham que realizar as entregas em pequeno espaço de tempo. Havia sempre uma grande urgência, segundo o autor, tanto por parte de entregadores quanto por parte de clientes. Tal constatação na cidade paulista não parece ser diferente do que tenho encontrado em campo, os motoqueiros do Grupo pesquisado sempre revelam a pressa na realização de seus ofícios, muitos dizem que

os clientes são muito “asilados”⁴³. Em uma das falas, um interlocutor assim descreve a relação com os clientes: “esse povo é tudo asiladim, rapaz, é tudo pra ontem” (Mauro, 29 anos, motoqueiro do Grupo).

É curioso o fato de que em São Paulo, desde o ano de 2007, as motocicletas começaram a vitimar letalmente até mais que os veículos no País; e, na última década, 65.671 condutores de motocicletas perderam a sua vida em acidentes por trauma (Ceará, 2015). Os dados estatísticos apresentados por Ceará foram bem específicos. Na cidade de São Paulo, nos últimos três anos, de 10% a 20% dos acidentes com vítimas letais estiveram ligados de algum modo com os *motoboys*. Portanto, ao contrário do que se pensava, não se trata da maioria dos acidentados. Seria estranho que fosse, porque a frota de motocicletas em São Paulo é enorme: só na Capital, existem em torno de um milhão de veículos. Desses, cerca de duzentos mil são *motoboys*. Já na Capital cearense, temos ausência importante de estudos e estatísticas específicas que possam dar conta dos motoqueiros que exercem atividades similares à dos *motoboys* da capital paulista, por exemplo. Em levantamento⁴⁴ inédito realizado no ano de 2017, foi pontuado que em 11 anos, o número de notificações de acidentes de trânsito relacionados ao trabalho foi de 5.305, em todo o estado do Ceará.

Os motociclistas do Ceará foram os que mais morreram por acidentes de trânsito relacionados ao trabalho no Estado. Os dados são de um levantamento pioneiro realizado pelo Ministério da Saúde com os dados dos Sistemas de Informação de Agravos e Notificações (SINAN) e do de Mortalidade (SIM). Tal pesquisa não especifica se se trata de um profissional de duas rodas, mas sim de qualquer motociclista que vai de casa ao trabalho, por exemplo, e no trajeto vitima ou é vitimado por alguém.

As *táticas* produzidas pelos *motoqueiros entregadores* para delas extraírem o tempo necessário para a execução das *rotas* de algum modo os tornam mais vulneráveis a sofrerem acidentes, isso seria algo óbvio de se constatar, mas os dados de São Paulo, por exemplo, que provam que quem mais se acidenta

⁴³ Expressão utilizada no Ceará para dizer que o sujeito é apressado ou impaciente.

⁴⁴ Confira: <http://portalms.saude.gov.br/noticias/agencia-saude/43855-no-ceara-as-maiores-vitimas-de-acidentes-de-transito-no-trabalho-sao-os-motociclistas>, acessado em 22 de dezembro de 2018, às 13:00 hs.

atualmente e com consequências letais seriam os motociclistas particulares, poderia facilmente contestar tal afirmação.

Dito isto indaguei como se levantava dados sobre pequenos acidentes sem grandes proporções na Capital cearense, mais uma vez recorri a um velho conhecido que é um agente de trânsito da AMC (Autarquia Municipal de Trânsito) e que de algum modo tentou dar-me alguma resposta mais técnica sobre esses casos, quando lhe perguntei sobre o levantamento de dados oficiais envolvendo apenas pequenas colisões, já que as que envolviam óbito no local eram oficialmente informadas no local do acidente. Respondeu-me: “Raul, as que morrem no local já viram dado imediato, as que passam por pequenos acidentes, aquelas que trazem escoriações menores, até mesmo uma fratura não exposta se resolvem no local, sequer chamam o SAMU (Serviço de Atendimento Móvel de Urgência), esses não entram nos dados e as que falecem em decorrência de um acidente, podem perfeitamente ter uma causa morte técnica que apontará, por exemplo, falência múltipla dos órgãos, esses também poderão não entrar para as estatísticas” (Marcos, 33 anos, agente da AMC).

Pensando no que ouvi sobre o fenômeno, resolvi ir até o Hospital IJF – Centro (Instituto Dr. José Frota) e lá ao chegar não precisei fazer muito esforço para ver motociclistas com possibilidades de também não entrarem para as estatísticas de mortes oriundas de acidentes de trânsito.

Era uma sexta-feira, por volta das 19h30min, já tinha cumprido minha jornada de “pão” (categoria atribuída a quem de algum modo realiza atividades de pai e mãe), deixei Rauzinho dormindo, o que em tese me dava mais tranquilidade, telefonemas para venda de carros é algo muito raro em dias como estes e que dirá à noite, portanto tranquilidade, algo raro durante toda minha trajetória da pesquisa. Estacionei sem muita dificuldade, dado que o Centro, à noite, como dizem, é um ‘deserto’, ao subir a rampa de acesso da entrada principal, já escuto uma voz feminina aos gritos, me aproximo, dou um “boa noite” de forma curiosa e pergunto ao segurança do que se tratara, ele gentilmente me diz que é mais um caso de acidente de moto. O seu “mais um” me soou como um “estou cansado de ver isso todos os dias”.

Cerca de vinte minutos se passam e eis que mais uma ambulância sobe às pressas, desta vez parecendo ser algo mais sério, nada de gritos, apenas muita correria, o capacete trazido por um homem denunciava que podia envolver “duas

rodas”. Ele acompanhava um jovem seminu, desacordado. Instantes depois, vou ao encontro do interlocutor “recém-recrutado” que confirma que o acidente envolveu uma motocicleta e também infelizmente a morte do rapaz. Mesmo sabendo que se trata de um acidente de motocicleta e com vítima fatal, existe a possibilidade deste caso não ser incluso em um acidente de trânsito, pelo simples fato de não ter morrido no local do acidente.

A pesquisa⁴⁵ documentada pela CNM (Confederação Nacional dos Municípios 2000 - 2010), intitulada: “O Mapeamento das Mortes no Brasil” revela que

a fim de analisar de forma mais aprofundada o perfil dos acidentes de moto, fizemos o levantamento sobre os tipos de colisões mais comuns que ocorrem entre os motociclistas. Segundo a base de dados do Ministério da Saúde de 2010, existe uma larga gama de acidentes sem causa identificada (36,3%), ou seja, não especificado no atestado de óbito. Dentre os identificados, os mais comuns são as colisões com carros, ônibus e pickups (19,3%). As colisões com ônibus também são frequentes (13,7%) (p.27).

Tal documento fala de dúvidas quanto aos tipos de colisões mais comuns entre os motociclistas, no entanto, se mostra inábil, assim como outros documentos, para desvendar os que não entram para as estatísticas, portanto uma lacuna considerável para uma possível montagem desse quebra-cabeça da vida real, ou da ‘morte real’ como queiram.

Os motoqueiros pesquisados neste trabalho também fazem parte de uma estatística ainda fantasma, pois ao não admitirem envolver-se em acidentes, ou até mesmo relativizarem o que seria efetivamente um acidente, avolumam a quantidade de material ainda pouco, ou quase nunca trabalhada pelos profissionais responsáveis a darem conta dos reais motivadores de acidentes envolvendo motociclistas na capital cearense e no Brasil, conforme pontuado por Biavati (2007).

Em muitas ocasiões, quando questionava os interlocutores da pesquisa sobre terem sofrido ou não algum tipo de acidente, boa parte a princípio negava, mas comecei a observar com o passar do tempo mais contradições em suas falas. Um deles, por exemplo, afirmara com bastante convicção a inexistência em seu currículo pessoal de algum evento acidental no trânsito, mas eu sempre os pedia para conhecer suas motocicletas em meio às nossas conversas, trazendo comigo sempre a ideia do actante (LATOUR,1994). Talvez o “faro” de avaliador de veículos

⁴⁵Confira:https://www.cnm.org.br/cms/biblioteca_antiga/O_Mapeamento_das_mortes_no_transito.pdf cessado em 02/02/2019 às 07:30 hs.

e negociante (sobretudo pinturas, repinturas e avarias de latarias) me tenha dado certa habilidade de avaliar as motocicletas pelas repinturas e consertos eventualmente realizados nas motos.

Marcos, 26 anos, motoqueiro do Grupo, certa vez levou-me até a sua moto e perguntei-lhe o que acontecera no tanque de combustível dela, pois identifiquei uma repintura realizada possivelmente recente. Ele admitiu que até pouco tempo havia tido a necessidade de fazê-la, pois tinha sido atingido por um carro que vinha na contramão. Em suas palavras: “ele tava errado, vinha na contramão, a gente vinha devagar, por isso foi só uma reladinha de leve, mas ele pagou”. Completou ainda: “só que outra vez que relei na contramão, foi porque não tinha sinalização de contramão, tava sem placa, eu era acostumado a fazer aquela *rota*, mas esses macho vive mudando o sentido das ruas, mas também foi só um susto, empenou os raio da moto, na Parati não aconteceu nada, graças a Deus”.

No episódio contado pelo interlocutor repete-se a negação do evento, mas na sequência admite-se a colisão mediante uma “prova”, no caso, a repintura do tanque e em seguida, de modo espontâneo, um relato de outro evento trazido pela lembrança do primeiro que, de acordo com ele, ambos trouxeram consequências leves. Percebi que para este interlocutor, assim como para muitos outros, o acidente só é caracterizado como um acidente de fato, mediante consequências mais graves, avarias maiores na motocicleta e provavelmente danos físicos mais prejudiciais nos sujeitos envolvidos.

A partir deste relato procurei empregar com mais frequência o *método de avaliação das avarias* nas motocicletas simultaneamente com as entrevistas para tentar compreender que tipo de interpretação cada interlocutor dava ao fenômeno acidente. Latour (1994) apresenta a noção de *mediação técnica* aliada à tese de que tanto nós humanos quanto os objetos técnicos se modificam a partir da relação nova constituída pela combinação homem/objeto. Admito pensar então que os motoqueiros entregadores e suas motocicletas em ação durante suas *rotas* se modificam a partir dessa conjunção homem/máquina. Desse modo, a associação resultante (inteligência/técnica), não pode ser descrita nem pelo *motoqueiro* nem pela *motocicleta*, já que as partes isoladas não contêm os atributos do todo. Pensando assim, a estratégia de dar certo agenciamento à motocicleta realizando as entrevistas dos motoqueiros e ao mesmo tempo analisando suas motocicletas, em alguns casos ou na maioria deles pôde ser considerada uma ferramenta metodológica produtiva.

Durante boa parte da pesquisa, percebi que duas categorias nativas identificadas em campo também me davam pistas para tentar compreender outro aspecto da indagação sobre o fenômeno acidente para meus interlocutores. Tratava-se de uma espécie de sistema classificatório, onde os motoqueiros são taxados de *motoqueiro bom* ou *motoqueiro fraco*. Foi durante um bate papo descontraído puxado pelo mais antigo profissional de entregas da empresa, Marcelo que, por se tratar de uma referência em entregas dentro do Grupo, sobretudo pelo tempo que exerce tal atividade, é alguém que goza de certo prestígio junto aos trabalhadores da Atacadista de um modo geral.

Marcelo, juntamente com Rafael (coordenador de motoqueiros entregadores do Grupo) começaram a fazer uma listagem de motoqueiros e em seguida os qualificavam ou desqualificavam evocando as expressões *bom* e *fraco* para classificá-los segundo uma hierarquia valorativa. Na hora lembrei-me do pensamento cartesiano da questão das coisas classificadas de modo dual (LEVY, 2010) ganhou bastante força naquele momento. Em dado momento, disse o motoqueiro: “aqui só tem dois tipos de motoqueiros o *fraco* e o *bom*, eu sei porque praticamente fundei as entregas da Padre Cícero” (Marcelo, 39 anos, entregador). Em seguida, sem ouvir qualquer tipo de objeção, o motoqueiro, assim como o coordenador, passaram a classificar alguns colegas. Pronunciavam um nome e em seguida justificavam o porquê da classificação, construindo, desta maneira tipificações ideais (WEBER, 1991).

O interessante é que os que ficavam adjetivados como *fraco* recebiam justificativas do tipo: são *fracos* na *amarração* (tal técnica precisa ser apreendida rapidamente, caso contrário o profissional jamais assimilará tal técnica, de acordo com a concepção dos classificadores); quando os clientes reclamam muito devido à lentidão nas entregas e ou no carregamento dos produtos; e, por fim, o que consideram a pior característica de um motoqueiro]: acidentat-se, muito embora em alguns momentos exista o reconhecimento de que fatalidades acontecem, mas reiteradamente dizem que somente com *motoqueiros fracos*.

Em oposição ao *motoqueiro fraco* surge o seu sentido inverso: o *motoqueiro bom*, sendo aquele profissional que realiza as *amarrações* de modo rápido e eficiente. Também é chamado de *motoqueiro papa-léguas* (em alusão ao desenho, por sua rapidez). Outra característica imputada nesta tipificação é ser um profissional imune a acidentes de trânsito, característica que tanto os que os classificadores

quanto os que são classificados dificilmente admitem tal “deslize”. Rafael, quando perguntado quem seria para ele naquele momento o “melhor” *motoqueiro bom*, sem titubear elenca o motoqueiro apelidado de “Sabiá”, e diante do elogio, elenca mais outras características que fariam dele o melhor, em suas palavras: “valoriza o trabalho, tem gratidão, faz mais entregas, o primeiro a chegar e o último a sair, chega às 5 da manhã e sai às 7 horas da noite”. Aponta também mais outras características que fariam um motoqueiro enquadrar-se no que considera um *motoqueiro fraco*, de acordo com ele: “o que reclama muito, faz menos entregas é claro, isso é o mais importante e acaba contaminando o resto”. Em contrapartida, aqueles motoqueiros enquadrados nas características positivadas são considerados por muitos dos demais motoqueiros entrevistados como um “babão”⁴⁶, por atender boa parte dos requisitos estabelecidos pelo coordenador Rafael que considerada estas características como um “modelo a ser seguido”. Ainda de acordo com Rafael: “Um *motoqueiro* que eu chamo de *bom*, ganha em média uns R\$ 3.300,00, aí desconta a manutenção que é deles, o combustível, deve sobrar aí uns R\$ 2.600,00 ou R\$ 2.700, 00. Isso um *bom*, um *fraco* uns R\$ 1. 800,00 por aí”.

Marcelo, importante interlocutor desde o início da pesquisa, que dialogava conosco naquele instante, e que até pouco tempo ostentava o título de “melhor”, pareceu, ao longo do tempo, perder o status de “melhor *motoqueiro bom*”, dentre os dezoito *motoqueiros entregadores*. Em uma de nossas últimas conversas admitiu que espera ser muito em breve “colocado para fora”, pois conforme a “fama” vem se espalhando, ele atualmente exerce a atividade de “agiotagem” (empresta dinheiro a juros entre os colegas motoqueiros dentro do Grupo), como o mesmo admite: “juntei uns ‘corin de rato’, tão espalhado entre os meninos aqui, se eu for mandado embora, monto dois ou três negócios até dá certo”. Entre alguns motivos de desmotivação referidos por Marcelo e por alguns outros motoqueiros estava a recente mudança na forma de pagamento por parte de clientes, pois antes conduziam valores nas *rotas* e agora o pagamento se dá por meio de boleto bancário; se por um lado o motoqueiro deixa de ser “alvo” de assaltos, como ultimamente vinha acontecendo, por outro, como ressalta o entrevistado, “quando era na ‘seda’ ganhava um, dois reais nas viagens, agora nem dez centavos. São doze anos de motoqueiro, nossa rotina é um perigo, o erro dos outro é que mata a gente” (Marcelo, 38 anos, motoqueiro entregador do

⁴⁶ Expressão muito usada na Capital cearense, para designar um sujeito que de algum modo é “excessivamente” prestativo para alguém superior ou algo equivalente.

grupo).

Importante destacar um aspecto em relação, ainda, à discussão sobre os acidentes. Uma das raras falas que assumiu efetivamente ter se envolvido em acidente partiu justamente de uma *motoqueira entregadora*, a única mulher na história do Grupo. Quando indagada sobre a questão, ela, sem titubear, disse: “sofri sim, e fui eu quem causei pra piorar, isso me ensinou muito, agora dirijo com muito mais cuidado” (Fadilene, 25 anos, motoqueira do Grupo). Esta motoqueira, à época da realização das entrevistas, ainda se encontrava em fase experimental na atividade, ou nas palavras do coordenador dos motoqueiros: “na peneira”. Fadilene fora indicada por seu irmão, mais conhecido como “safadão”, um ex-motoqueiro do Grupo. Acompanhei seu processo de efetivação dentro da empresa desde o início, sua presença sacudiu de modo profundo as estruturas no campo, dado que era o período de eleição, e as ideias mais conservadoras ganhavam muita força no Grupo, os motoqueiros então se tornaram verdadeiros cabos eleitorais do candidato eleito neste pleito presidencial (2018). Portanto, respirava-se um ar de conservadorismo não visto há muito tempo, digo isso porque, como ‘cliente’, frequento o Grupo há quase 10 anos.

Muitos motoqueiros a viam como alguém com poucas chances de seguir adiante, ela muito provavelmente, no início, já era taxada de ser uma *motoqueira fraca*, simplesmente pelo fato de ser uma mulher tentando realizar uma atividade de ‘macho’, e digo literalmente de macho, pois no Ceará é muito comum os homens desde muito cedo se tratarem como “macho”⁴⁷, “macho véi” e, mais recentemente, de “mah”.

Confesso que sua inserção no campo me deu mais vigor no sentido de que a novidade me motivou consideravelmente, afinal de contas o campo é um local onde relações são estabelecidas, como em outros espaços da vida, portanto, o desgaste é inevitável. No meu caso, era “obrigado” a ouvir muitas coisas que considerava absurdas, mesmo sabendo que essa é uma das tarefas do ofício de pesquisador. Inúmeras eram as conversas de teores extremamente machistas, sexistas, homofóbicos etc. Falas que evidentemente não serão aqui expostas, para evitar a exposição de tais interlocutores, tentando assim compreendê-los de forma relativizada, porque, do contrário, cairia nas ciladas de interpretações recheadas de ‘ranço’ sobre o objeto pesquisado.

⁴⁷ Expressão típica no Ceará equivaleria no centro-sul aos tratamentos de cumprimento como: cara, camarada, brother, chegado, mano etc.

Tudo isso em um momento específico de minha vida quando justamente a vinda de meu filho e o tipo específico de paternidade que me propus a realizar (realizando de modo diário atividades que me fizeram acreditar a vida toda como de cunho exclusivo das mulheres), começavam a dar frutos positivos, como a quebra de boa parte das ideias machistas por mim herdadas em várias esferas da vida, inclusive na inusitada universidade, e mais ainda inacreditável na Sociologia. Foi nesse período que efetivamente me dei conta do “machista em desconstrução permanente” que começara a me tornar. Aqui também deixo claro que diferentemente do famoso diário de Malinowski (1976), em que suas afetações não fizeram parte de sua monumental monografia, causando certo empobrecimento ao belíssimo trabalho, de modo diferente, procurei, ao longo da escrita, deixar algumas pistas sobre minha dissertação considerando-a um trabalho “afetado”, por tudo que foi vivido dentro do campo e “fora” dele.

Quanto à motoqueira citada, em vários momentos a via isolada, ainda tentando se adaptar ao novo espaço, um ambiente hostil naquele instante para ela. Eu escutava coisas sobre ela, sem poder dizer-lhe sobre o que se falava, vivia um dilema entre dar-lhe pistas sobre as decisões que o coordenador dirigia à sua pessoa, e assim de algum modo ajudá-la. Era estranho, ficava na torcida para que ela conseguisse se efetivar, pensava muitas vezes se o que fazia era ético ou não, porque em muitos momentos, quando falava com o coordenador do Grupo, tentava de algum modo sensibilizá-lo para que a percebesse como alguém útil que não estava ali somente por uma questão de favor. Mas ouvia do coordenador, coisas do tipo: “já, já ela voa, hoje dei um pouco mais de peso pra ela levar na *rota*, saiu daqui toda *embarrurada*, vai pegar o bêco rapidim”.

Durante um tempo fiquei ansioso para ver o veredicto quanto à sua permanência tanto que quando chegava já ia checar, por intermédio de Rafael, seu desempenho, mas ficava meio frustrado porque ele, insistentemente, diminuía a atenção a ela. Penso hoje que talvez tenha ficado mais apreensivo que ela quanto à resposta se ficaria ou não fazendo parte do quadro do Grupo de *motoqueiros entregadores*.

Em uma de nossas muitas conversas e entrevistas, ela me confidenciou que precisava muito da vaga, mas que tinha total consciência do modo como a tratavam, de como a viam. Em suas palavras: “preciso muito dessa vaga, sei que pensam que estou ainda aqui por causa do meu irmão, sei que tipo de ‘visão’ têm de

mim, sei que no fundo é por que sou mulher, tenho consciência disso, mas essa vaga será minha, você vai ver, Deus é mais”. Depois de vê-la em campo agindo, fosse realizando sua *amarração*, afastando-se dos demais, sobretudo na hora da *resenha*. Comecei a vê-la como a personificação dos procedimentos táticos, conforme expõe Certeau (1994), agindo de modo quase invisível no que tange à busca da eficiência nas atividades realizadas. Ao ouvir, com o tempo, coisas ao seu respeito, chegava mais cedo que todos e utilizava seus horários de folga para a criação de técnicas, garantindo-lhe, assim, habilidades para executar uma melhor *amarração*.

Figura 4 - Motoqueira do Grupo, realizando a amarração com o auxílio de um dos motoqueiros.



Fonte: elaborado pelo autor, 2018.

Sua produção assim começava a “explodir”, fazendo com que ela desbancasse motoqueiros experientes do Grupo, tanto que Rafael (coordenador do Grupo) tomava a iniciativa de me trazer notícias sobre Fadilene, sempre tecendo elogios, até classificá-la como uma *motoqueira boa*. Mas algo ainda a impedia de pertencer ao Grupo de modo simbolicamente mais abrangente. Percebi rumores quanto à sua sexualidade, devido ao fato de ela ser “muito *boa motoqueira* para ser uma mulher”. Suas vestimentas passaram a ser o centro das atenções dentro das

resenhas, confesso que ouvia coisas difíceis de entender, mesmo as compreendendo na condição de pesquisador.

Butler (2003) discute com clareza o potencial de descontinuação da matriz heterossexual que determinados corpos desempenham com seus gestos e que impossibilitam que falemos em gêneros como verdadeiros ou falsificados, já que praticamente todo gênero pode ser compreendido nos termos de uma suposta imitação. Em tal sentido, não haveria como trabalhar com a ideia de original e imitação, como se, por exemplo, o gênero da travesti não passasse de uma imitação do gênero tido como “original” de uma “mulher”. Para Butler (2003), ambas desempenham atos que tem como consequência a produção de uma identidade tida como feminina. Em vez de ser uma cópia ou imitação da mulher original, a travesti ou o que quer que seja, ao apresentar o caráter da performatividade do gênero em seus gestos e atuações assinalam para o fato de que também a mulher dita original tem sua identidade produzida pela repetitividade estilizada desses próprios gestos e atuações, inscritos na cultura como verdadeiramente femininos.

Durante um bom tempo, arrancava gargalhadas piadas sobre sua calça, o seu sapato, e até mesmo o capacete utilizada pela motoqueira, pois lembravam as indumentárias eminentemente masculinas para a percepção do grupo dos motoqueiros. Chegaram a observar até mesmo o jeito de cuspir da nova colega, mas o que os deixava curiosos é que Fadilene mantinha total discricção sobre suas eventuais preferências sexuais, pois não lhes dava liberdade para comentar sua vida privada, enquanto os demais adoravam exaltar suas “peripécias” sexuais e façanhas em alto e bom tom. Certa vez, quando perguntada sobre sua ausência nas *resenhas*, ela me respondeu: “prefiro ficar no meu canto, não gosto de dar liberdade, sei o que os machos mais conversam nessas horas”.

Outro “intruso” em campo, meu filho, era no início de nossa idas a campo, repetidamente confundido com uma menina pelos trabalhadores, tudo por causa de seus cabelos compridos e a presença de cores como a vermelha e a rosa num *short* ou camisa qualquer que estivesse a usar. Para Butler, gestos e atuações geram o efeito de um núcleo ou substância interna. Tais atos são performativos, no sentido de que a identidade que objetivam expressar é de fabricação dos mesmos, “[...] manufaturadas e sustentadas por signos corpóreos e outros meios discursivos.” (BUTLER, 2003, p.194).

Foucault (1993) aborda a sexualidade sob uma perspectiva diversa, e em suas relações sociais da atualidade, requerendo uma discussão de par em par de abordagens educativas com o propósito de contextualizar simbologias, técnicas, experiências e representações sociais que envolvam a escola, a família, o Estado, o trabalho, as políticas públicas, os campos jurídico e da saúde, assim como as articulações e organizações da Sociedade Civil no que tange aos Direitos Humanos, direitos sexuais, preconceitos e discriminações (comumente veladas), como também regulamentações por meio de leis, normas e padrões do comportamento que impõem regras sociais e relações de poder que, na maioria das vezes, contribuem para a reprodução de violências e distorção da realidade social, sobretudo nos casos de agressões físicas e emocionais a alguns grupos como de mulheres, homossexuais, afrodescendentes, indígenas etc.

Com o passar do tempo a motoqueira começou a se solidificar por meio da “eficiência” produzida por seu corpo, muitas vezes lembrado como o de um homem, e acima de tudo tendo a “força” e “habilidade” dos homens como parâmetros no seu enfrentamento laboral cotidianamente. Misturava-se com os demais, embora continuasse não participando das *resenhas*, entendendo que ali talvez não pudesse ser a melhor das *táticas* a ser escolhida. O corpo no projeto moderno assumiu um contorno específico, constituindo outras identidades, diversas de suas formas de identificação ou das identidades do passado, em que não existia a nítida divisão entre alma e corpo ou espírito e corpo.

Em razão do veloz processo da industrialização moderna, assume o corpo, com efeito, outros tipos de contornos. Este é material, concreto, sobretudo produtivo. Instituem-se outras concepções desses corpos, que subordinados ao processo de produção do capital, tendem a tornar-se mercadoria alienável. Para Amaral (2011), a alienação do indivíduo no mundo do trabalho na sociedade do capital também se produz na dimensão da chamada corporeidade. Ou seja, essas outras concepções de corpo, submetidas à lógica e à divisão do trabalho capitalista, influenciam o desenvolvimento humano em todos os aspectos, notadamente em sua corporeidade. É pontualmente em tal contexto que emerge com força o conceito do corpo como algo produtivo, segundo Silva (1996, p.246), “o corpo não é mais aquele que se esforça ou não para ser feliz e realizado, o que é nobre ou vassalo, que se pune ou que se salva. O corpo do indivíduo é a concretização da força de trabalho, mercadoria fundamental nesta nova ordem [...]”.

Assim, a motoqueira, ao tornar seu corpo tão eficiente quanto o de alguns motoqueiros, de algum modo apaga, pelo menos temporariamente, a diferença antes estabelecida em relação aos outros motoqueiros. Para o mundo do trabalho, seu corpo agora se equipara ao dos demais trabalhadores. Embora para seus colegas ainda lhe falte outro tipo de “passaporte simbólico”, que pode ser, a meu ver, o fato dela não poder ser um objeto de “apreciação masculina”, dada à sua indumentária de trabalho, dentre outros aspectos mais subjetivos, e também a sua própria ausência nas *resenhas* para poder configurar-se definitivamente naquele ambiente.

3.2 ESTRATÉGIAS, TÁTICAS E AUTO-CONTENÇÕES NO COTIDIANO LABORAL DOS MOTOQUEIROS ENTREGADORES

Para *Gegner (2011)*, o transporte urbano tem sido considerado uma temática muito incomum para uma análise sociológica, não somente no Brasil, pelo fato do fenômeno ser considerado um tema pertencente ao planejamento urbano e não tanto à Sociologia. Porém, como afirma Lefebvre (1991, p. 49):

No que diz respeito à cidade, o objeto da ciência não está determinado. Vendo que, nesta ciência, as problemáticas não podem e nem devem ser abreviadas a questões espaciais, menos ainda à prancheta de um arquiteto. Em meias palavras, tentar objetivar toda essa panorâmica, que envolve múltiplos contextos, é simplesmente uma medíocre forma de reducionismo determinista, que deve ser evitada e negada”.

Não se pode dissociar ainda toda uma lógica que orienta o chamado planejamento urbano atual. Desse modo, *Orlandi (2004)* frisa, em seus trabalhos sobre a cidade, “o aparente espontaneísmo com que se apresenta a instabilidade, a divergência, os conflitos não significam que não haja ações sendo tomadas na direção de dar uma forma ao urbano”. (p.15)

Na visão de *Gegner*⁴⁸ (*op. cit.*), a tentativa do estabelecimento do planejamento urbano modernista como modelo reinante logo após a 2ª Guerra Mundial tinha como finalidade garantir o fluxo rápido e individual com o automóvel particular. No entanto, além dessa aproximação funcional, o transporte é também considerado um fato social. O trânsito constitui o espaço público, sobretudo no País.

Em um cruzamento próximo situado no Bairro onde se localiza o lócus de

⁴⁸ *ibidem*

trabalho do grupo de motoqueiros pesquisados, observei um foto-sensor que objetiva impedir eventuais delitos e infrações de condutores. Contudo, para minha surpresa, esse recurso não surtia tanto efeito, pois alguns motoqueiros, inclusive alguns motoqueiros do Grupo, descobriram espaços nas faixas deste cruzamento que lhes permitem burlar as câmeras e não serem flagrados cometendo infrações. Trata-se de um “ponto cego” de cerca de cinquenta centímetros entre o meio fio e o final da faixa de pedestre. Foucault (2009) refere-se ao panoptismo como concepção ampliada da sociedade moderna e demasiadamente vigiada, mas também revela as brechas que muitas dessas vigilâncias podem deixar e, mais que isso, revela a capacidade dos sujeitos de acionarem os mecanismos de subversão do controle das disciplinas sobre os indivíduos.

Pastor, importante personagem por ser tido como uma referência de conduta “obediente” às regras do trânsito dentro do Grupo, em dado momento de entrevista me relatou, quando questionado sobre o uso de tal *tática*: “irmão, eu sei dessa ‘brechinha’ furar sinal, mas eu sei que tá errado, só que tem vez que eu tô mais apressado, dia de ‘culto’ lá na igreja sabe, porque sou crente, aí eu fiz algumas vezes, mas o senhor sabe do meu coração, e ele é que é o dono de tudo, homem faz regra e Deus fez a Bíblia a maior de todas pra ser seguida e nem eles seguem direito” (Pastor, 35 anos, motoqueiro do Grupo).

Este relato de alguém do Grupo que é reconhecidamente uma referência de obediência às regras do trânsito, talvez demonstre que mesmo uma *autocontenção* no sentido de Elias (1993), ao entender de modo gradativo a necessidade de se “comportar” no trânsito devido às regras da e na sociedade. Interessante, porém, é a sua justificativa no sentido de legitimar o seu procedimento tático, aludindo, de algum modo, à referência divina para referendá-la, por se tratar, segundo ele próprio, de alguém dotado da capacidade de ter criado os sujeitos que criaram às regras, portanto passíveis de serem questionadas pelo “criador”.

Assim como Elias (1994) analisa os processos civilizatórios nas sociedades modernas e ocidentais, o interlocutor assim como outros realizam esse movimento de “avanços” e “recuos” em seus agenciamentos diariamente na execução de suas atividades laborais cotidianos por meio de seus agenciamentos *táticos*. Segundo Ribeiro,

o desenvolvimento dos modos de conduta [...] prova que não existe atitude

natural no homem. Acostumamo-nos a imaginar tal ou qual forma de trato, é melhor porque melhor expressa a natureza humana, nada disso, diz Elias, na verdade o que houve foi um condicionamento e um adestramento” e até mesmo a moral, como resultado de uma influência de Nietzsche e Freud, onde entendemos que a “moralidade não é um traço natural, nem legado da graça de Deus, ela foi adquirida por um processo de adestramento que terminou fazendo, do homem, um animal interessante, um ser providente e previsível.” (p. 09-10, ELIAS, APUD RIBEIRO)

Em Elias (1993), observa-se o papel que os manuais de etiqueta da época tiveram na ajuda da “padronização” do comportamento entre os nobres, que posteriormente foi incorporado pela burguesia em ascensão, as classes menos abastadas não tiveram acesso a estes manuais, devido, grande parte, a não alfabetização do povo e às condições precárias em que se encontravam. Importante frisar que esse condicionamento das emoções e gestos, essa coerção social de classe que se estabeleceu entre a classe mais privilegiada deu-se mediante um processo lento e gradual. O tratado de Erasmo funcionou como uma espécie de manual “instrutivo” de boas maneiras, ensinando aos sujeitos qual a maneira mais correta de se portar, sobretudo, diante dos outros e na presença de pessoas que tivesse uma posição social mais privilegiada na sociedade.

O conceito de “Civilité”, antepassado da expressão civilização, passava ainda por uma “construção”. O nosso CTB (Código de Trânsito Brasileiro - 1997), nesse sentido, precisou de bastante tempo para se consolidar no trânsito no País, haja vista que passou por muitas intervenções para tornar-se o que conhecemos por ele atualmente, cumpre de algum modo a função relatada por Elias (1994) na análise dos tratados na Europa, ao também servir de manual instrutivo e, sobretudo, ‘coercitivo’ do comportamento dos motorista brasileiro, tentando torná-los mais ‘civilizados’ por meio de processos de controle externo, na tentativa de produzir nos condutores de veículos e nos próprios transeuntes uma *autocontenção*, ou seja, o aumento do constrangimento sobre suas atitudes.

Para Certeau (1994), a tática se define como algo que surge no mundo para dar conta de uma necessidade. Tática não tenta vencer ou dominar, e não se envolve em sabotagem. Sabedora de seu *status* de “inferioridade”, ela não faz nenhuma tentativa de enfrentar diretamente uma estratégia, mas procura preencher suas necessidades enquanto se ‘protege’ atrás de uma aparência de um suposto conformismo. Sua noção de tática serviu de mote para a compreensão dos agenciamentos cotidianos dos *motoqueiros entregadores* em campo, assim como

Freitas (2003), quando analisa os “dribles” como *ações táticas* utilizadas pelos trabalhadores na tentativa de amenizar as desvantagens resultantes das relações de poder entre boias-frias e usineiros nos canaviais do Nordeste. Nas palavras do autor, “tais práticas são construídas a partir de uma *ação tática*, nem sempre reveladas à observação e à apreciação públicas”. (p.7)

O próprio conceito de resistência em Foucault indica ser o poder algo que circula, e de estar também relacionado à capacidade dos sujeitos de exercitarem suas resistências como contrapoder, pela arte da burla, da desobediência, do poder das práticas instituintes em contraponto ao poder instituído. Em sua definição, “onde há poder há resistência e, no entanto (ou melhor, por isso mesmo) esta nunca se encontra em posição de exterioridade em relação ao poder” (FOUCAULT, 1976, p. 105). Esta dialética do real compõe as relações entre a dimensão instituída e instituinte da vida social, o que possibilita apreender a ideia de controle e do próprio entendimento de ordem, como também enunciam Maffesoli (2016) e Balandier (1997), quando partem do pressuposto de que a ordem e a desordem são indissociáveis.

Dentre as muitas *táticas* que também puderam ser percebidas como “desordens” utilizadas pelos motoqueiros visando a driblar as barreiras existentes em suas *rotas* e, conseqüentemente, ganhar tempo, uma em especial engloba as várias práticas acionadas pelos *motoqueiros entregadores* na relação com alguns símbolos reguladores do trânsito: a utilização frequente da expressão típica, no Ceará, do termo “arrocha”, equivalendo ao significado de “faça”, “continue” ou algo do tipo. Esta prática me fez observar o papel e o lugar do *arrochamento* de certas barreiras e símbolos, consistindo no ato de avançar semáforos, por exemplo, e ocupar as calçadas, na busca de criar atalhos e ou caminhos como dispositivos de redução do tempo percorrido nas *rotas*.

No sentido dos agenciamentos *táticos* aqui evidenciados, chamou-me a atenção o relato de um dos entrevistados sobre o sentido por ele atribuído à calçada. Sem titubear me disse: “é a referência do outro, mas também um atai⁴⁹”. Interessante observar que sua formulação tanto revela uma definição refinada de calçada, eivada de alteridade como, ao mesmo tempo, marcada pelo pragmatismo funcional próprio de uma atividade de trabalho que vê à frente não apenas espaços coletivos como, também, barreiras arquitetônicas impeditivas ao êxito de superação da relação tempo-

⁴⁹ O que os motoqueiros entregadores denominam com frequência por “atai” é resultado do sotaque de alguns cearenses, fazendo referência ao que se conhece por atalho (encurtamento de caminho)

espaço, extremamente importante no cotidiano do seu trabalho.

O caso de Marcelo, especialmente no que respeita à distância entre crenças éticas e suas práticas efetivas acerca do cuidado do outro - entre seu conhecimento declarado do espaço público pertencente também ao outro, e seu hábito efetivo de usar este mesmo espaço de modo estritamente privado, levou-me a sugerir que disposições para agir são mais determinantes do comportamento que disposições para crer, como na perspectiva analisada por Lahire (2004). Porque, afinal de contas, ainda contrariamente à ideia ingênua ou demagógica de que toda a verdade sai diretamente da boca dos entrevistados, “o sociólogo não faz completamente o seu trabalho a não ser quando analisa também os inúmeros aspectos da vida passada ou presente do entrevistado que não entram no campo de consciência e de interesse deste” (p.314).

Conforme já mencionado em sessão anterior, muitos interlocutores ao serem indagados sobre uma possível definição de calçadas para eles, o que mais ouvia é que tal espaço era um atalho ou, como diziam, um *atai*. Uma de nossas principais tarefas, se não a maior é ter a capacidade de captar, o que para outros sujeitos, são de *experiência-próxima* e estabelecer uma conexão mais esclarecedora com os conceitos de *experiência-distante* criados por teóricos para tentar captar os elementos mais gerais da vida social. Não havendo assim necessidade de se pensar ingenuamente que se possa “ser um deles”, e a saída para isto, de acordo com Geertz (2009), seria não se deixar envolver por qualquer empatia espiritual com os interlocutores. O crucial é descobrir: que “diabos” eles acham que estão fazendo? Aqui no Ceará seria: “diabo é isso?”

Pensando em compreender qual é, efetivamente, o sentido do espaço ‘calçada’ para os meus entrevistados, tentei de algum modo estender a compreensão sobre a calçada utilizada para o trabalho para a da rua de suas casas, em algumas entrevistas. Ao entendê-las como um espaço público e também como geradoras de sociabilidades, é possível estabelecer relação com certos costumes presentes tanto em Fortaleza como em muitas cidades do interior do Ceará ao manterem relação ímpar no que respeita ao sentido da calçada como “extensão” das casas⁵⁰. A partir do estabelecimento dessas conexões, vi que os entrevistados davam outro sentido à

⁵⁰ É possível afirmar que esta atitude costumeira esteja, atualmente, sendo diminuída devido a várias mudanças nas sociabilidades, principalmente aquelas decorrentes do aumento da insegurança nas cidades.

calçada, pois fazem uso delas como um local de produção de sociabilidades, de interação entre as vizinhanças, e acabam por cumprir um papel interessante que é o de “afugentar” visitantes indesejados nas ruas, como em uma das falas do motoqueiro “inspirador” da ideia de *ataiamento*: “Macho, lá na rua, assim que eu chego, só tomo banho, janto e vou ‘frescar’⁵¹ com os meninos lá na frente de casa, desde menino véi é assim, num dá um pirangueiro lá, nunca ouvi dizer que teve assalto à noite, a rua fica cheia de véi, de menino, de tudo que é gente até tarde” (Marcelo, 39 anos, motoqueiro entregador do Grupo).

Essa é uma fala que sintetiza bem a noção de sociabilidade, de espaço público de interações, da apropriação por parte dos que lá residem, dando sentidos e usos que acabam por protegê-los de eventuais situações negativas. A escolha desta fala em específico tornou-se emblemática porque Marcelo foi o mesmo motoqueiro que permitiu, por intermédio de sua permissão para eu ser seu carona, a realização do trabalho etnográfico, embora isto não tenha sido um critério, mas apenas uma consequência, já que sua fala me pareceu a que mais sintetizava as questões que busco aqui evidenciar sobre a relação dos motoqueiros com as calçadas, admito é claro que para uma maior compreensão do que possa representar a noção da calçada fora do *locus* do trabalho desses profissionais, exigiria uma investigação aprofundada, por meio de uma etnografia das calçadas que produzem sociabilidades, a exemplo de pesquisas desenvolvidas por Liana Lewis (2004), Silva (2017), e Gonzalez (2011), entre outros.

Outra importante *tática*, no sentido de Certeau (1994) que o campo revelou foi a adoção, por parte dos motoqueiros, de motocicletas de passeio para as entregas. De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB - Lei 9503/97 | Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997), é um ato infracional passível de pena até mesmo de recolhimento do veículo, utilizar motocicletas que não sejam cargueiras para tal finalidade. Uma moto cargueira é dotada de uma suspensão especial para poder suportar pesos em sua garupa, seu sistema de frenagem é diferenciado, além de possuir assento somente para o condutor.

Logo muito cedo, em frente à Atacadista do Grupo observa-se um aglomerado de motocicletas sobre as calçadas, até então nada demais dado que a Avenida Gomes de Matos é conhecida pela falta de organização e de locais

⁵¹ Expressão típica cearense dando conta de brincadeira e piadas contadas e compartilhadas entre pares.

adequados para estacionamento. As muitas motocicletas que ali se encontram não levantam suspeitas em um primeiro momento para alguém que desconheça as atividades ali realizadas, dado que não possuem identificações, como logomarcas estampadas em suas carenagens, pertençam à modalidade cargueira, ou algo que lhes possa identificar como de entregas de uma empresa qualquer. Parece apenas um local proibido onde se encontram estacionadas motos, por algum motivo. Isto revela que todas as motocicletas que prestam serviço para o Grupo atacadista são de uso exclusivo para passeio.

Percebendo este fato em minhas primeiras incursões a campo, perguntei-me o porquê de tal motivo, e em seguida comecei a perguntar aos profissionais envolvidos nas entregas a que se devia esta escolha. Na fala de um dos interlocutores veio a primeira pista: “a cargueira é mais cara, é só pra trabalho, e o final de semana pra levar um ‘lançamento’⁵² pra curtir complica, nego fica amarrado, tem muita blitz na praia, a de passeio passa batida ninguém incomoda, e pra trabalho nunca tive problema é só saber andar na maciota⁵³” (Marcos, 28 anos, motoqueiro do Grupo). Assim como esta fala, outras traziam pistas que de algum modo se cruzavam, como na fala de outro interlocutor: “tenho família, não tenho outro transporte como alguns, só tenho a moto, aí ela acaba servindo pra tudo, deixar meus filhos na escola, nas folgas a patroa pede pra ir na minha sogra, aí levo três na garupa, com a cargueira é muito mais difícil, não dá” (Tiago, 29 anos, motoqueiro do Grupo).

⁵² Refere-se a qualquer parceira recentemente conquistada, ou uma a “estrear” como normalmente o dizem.

⁵³ Gíria muito usada entre os motoqueiros para dar conta de algo que deva ser feito com cuidado.

Figura 5 - Calçada da atacadista completamente ocupada por motocicletas e utilitários do Grupo.



Fonte: pesquisa direta, 2018.

Lazer e trabalho são invariavelmente apontados como molas propulsoras da aquisição deste tipo específico de motocicleta (passeio), ainda que o fator econômico pese, pois o valor de tal bem é inferior, o que evidentemente torna sua aquisição mais facilitada, portanto configura-se mais em uma *tática*. Os motoqueiros utilizam as motos de passeio, adaptando-as mediante a *amarração*, configurando-se, aqui em uma *gambiarra*, no sentido utilizado por Strauss (1970), por meio da qual garantem suas condições de utilização para entregas e dão um duplo sentido de uso para sua ferramenta de trabalho.

Ao observar que as motocicletas são utilizadas não somente para o trabalho, mas também para o lazer, percebi que não se tratava apenas de mais um procedimento tático da utilização dessas motocicletas. Há, associado a isto, a prática da *amarração*⁵⁴, que consiste na arte de amarrar os produtos que são armazenados

⁵⁴ Definida como a prática de amarrar com segurança os produtos das entregas na garupa das motocicletas utilizando-se cordas ou algo equivalente.

na garupa das motocicletas para serem entregues nas *rotas*.

É uma técnica e como tal requer habilidade e muita prática dos *motoqueiros entregadores*, é o que vemos na fala de um dos interlocutores em campo: “tem neguim aqui que pena pra aprender, mas depois é igual a andar de bicicleta, não esquece mais” (Gustavo, 38 anos, motoqueiro entregador do Grupo). Quando perguntei a alguns deles sobre a importância da *amarração*, foram categóricos em afirmar que ela é que realmente garante a segurança da entrega dos produtos durante os trajetos. Vê-se isso em uma das falas de outro interlocutor em campo, quando me afirmou: “macho, quer saber se um motoqueiro é *fraco*, dá uma semana pra ele aprender amarrar um ‘bojo’ completo, por exemplo, se não se garantir, pode dispensar (referindo-se à descarga de qualquer veículo pelo tamanho e peso)” (Marcelo, 39 anos, motoqueiro entregador do Grupo).

Marcelo, outro importante entrevistado, é um sujeito desses bem engraçados, daqueles que mesmo calado garante risos. Ele é tido como o motoqueiro mais “desmantelado”⁵⁵ do Grupo, com um olhar cansado, sem se preocupar muito com a vestimenta de trabalho. Nos esquemas classificatórios das interações sociais, facilmente é enquadrado como “um sujeito largado”, com fama de bom contador de piadas, embora a maior parte de suas piadas o tenha como protagonista e sempre relacionada às suas aventuras nas *rotas*.

Bricolagem e *gambiarra*, para Levi-Strauss (1970, p. 38) significa procurar a resolução de uma necessidade circunstancial, recorrendo para tanto, a meios indiretos, ou seja, fazer com qualquer coisa que se tenha à mão. A *amarração* veio de uma necessidade em sanar a dificuldade de se garantir a segurança do transporte dos produtos, mediante a ausência da motocicleta cargueira e seu baú de armazenamento, assim como seu assento mais espaçoso e reservado para esse tipo de finalidade.

Quando me dispus a subir na garupa da motocicleta para vivenciar a experiência das *rotas*, tinha algumas questões que precisavam ser respondidas, dentre as quais: por que não são fiscalizadas? Eles fazem guiados por qual certeza? Veem riscos nisto? Como driblam a empresa, o encarregado, a AMC (Autarquia Municipal de Trânsito), as Polícia Rodoviária Estadual e Federal?

Durante todo o dia em que peguei “carona” na garupa da motocicleta,

⁵⁵ Significa dizer no Ceará que é alguém ou algo, desleixado, bagunçado, sem muito cuidado.

cruzamos com muitas viaturas da AMC ao longo das *rotas*, e confesso o que vi foi a indiferença, encontrávamos viaturas com até quatro ocupantes, o que em tese não seria dificuldade para efetivamente proceder a autuação do veículo, e mais agravante desta vez, eu também fazia parte da cena delituosa, pois se tratava de dois ocupantes em meio ao transporte de carga. Não tive problema nem quando nos deparamos com uma viatura da Polícia Rodoviária, na BR116. Questionei o motoqueiro sobre a presença de fiscalização e ele disse que nunca havia tido qualquer tipo de problema, assim como nunca havia ouvido falar sobre multas com qualquer motoqueiro do Grupo, pela ausência do transporte adequado para tal atividade. Curioso com o fato, resolvi perguntar mais uma vez a um guarda de trânsito, meu conhecido, que me respondeu: “Raul, não recebemos orientações para autuarmos esse tipo de delito, o que nos é passado é que são trabalhadores e nosso contingente tem outras prioridades, mas é claro que fica entre nós”. (Mauro, 25 anos, agente da AMC):

Rafael, coordenador das *rotas*, quando perguntado sobre a ausência das motocicletas regulamentadas para este tipo de atividade disse-me: “Pra mim, o que interessa é que a missão seja cumprida, quem levar multa que pague, o RH daqui também não tá nem aí”. São falas que revelam dados empíricos interessantes de como se lida com a questão dos processos de escoamento de produtos em determinados segmentos desses processos.

O conceito de *gambiarra* e o uso da técnica de *amarração* são condicionadores da realização de parte importante deste processo. E, como tal, mereceram atenção especial nesta pesquisa. A utilização de cordas (de estender roupas, de uso do fio de *nylon*, de alongar punhos de rede, de elásticos, enfim, de qual tipo de corda e ou cordão) somada a um caixote de plásticos, seja ele oriundo de qualquer armazenagem de qualquer produto, é transformada pelos *motoqueiros entregadores* em um artefato precioso no cotidiano laboral desses profissionais.

Portanto, entendo como *gambiarra* a posterior subversão de um ou mais determinados produtos. *Gambiarra* é, pois, de modo básico, a ação de improvisar soluções materiais com intuitos de utilidades partindo de artefatos industrializados, implicando, assim, em um ato de improvisação. Para Houaiss (2001), o ato de improvisar é definido como sendo algo repentino, um imprevisto, sem uma prévia preparação.

Outro importante componente da construção da complexa *gambiarra* é o caixote, muitos utilizam caixas de armazenagem de sacos de leite, alguns de

refrigerante e cerveja, estes requerem uma intervenção específica, pois os espaços que recebem as garrafas individualmente são minunciosamente derretidos para dar vazão ao espaço que receberá os produtos a serem transportados. Precisa ser resistente, porque podem se partir com facilidade, dado o “sacudido” das motocicletas em movimento. Para isto, algumas marcas recebem especial preferência, como em uma das falas do interlocutor “macho véi, penei pra encontrar um caxote resistente, a marca x é muito vagabunda, mas a y guenta o tranco, elas duram dois, até três meses depois eu troco por que mesmo a melhor começa a rachar” (Marcos, 33 anos, motoqueiro do Grupo).

Figura 6 - Alguns exemplares dos caixotes utilizados pelos motoqueiros para o armazenamento e segurança dos produtos a serem entregues nas rotas.



Fonte: elaborado pelo autor, 2018.

Próxima do conceito de bricolagem formulado por Lévi-Strauss (1970), a *gambiarra* é um produto final do artesão, ou melhor, ainda, um *bricoleur* “que trabalha com suas mãos, utilizando meios indiretos se comparado ao artista” (p. 32) onde seu

conjunto de meios não é definível por um projeto, como no caso do engenheiro, mas pela sua instrumentalidade, componentes recolhidos e preservados em função do princípio de que em algum momento isso servirá. Não se trata de um projeto preconcebido, distanciado dos processos e normas utilizados pela técnica, com materiais inacabados já realizados, as criações do *bricoleur* se reduzem, na maioria das vezes, a um arranjo novo de componentes cuja natureza só é transformada à medida que figurem na chamada disposição final.

Em minha experiência no ramo de negociação de veículos e também da compra de peças em Fortaleza, percebi que usam com bastante frequência o termo *gambiarra*, quando não se faz a troca de uma determinada peça “condenada”, por exemplo, e se procura alguém que possa recuperá-la, se fala que se realizou uma *gambiarra*. Existem, obviamente, *gambiarrras* que são tidas como mais duradouras e outras de duração mais “duvidosa”. Esta afirmação sustenta-se porque os motoqueiros realizam diariamente em sua atividade laboral, o que pode se chamar de uma *gambiarra* “duradoura”, ou seja, que efetivamente dá uma resposta satisfatória para o problema que se propõe a resolver.

A partir de partes de cordas dos mais variados contextos e matérias se tecerão verdadeiras “teias” de *amarrações*. São complexas *gambiarrras*, já que dependendo da quantidade e tamanho do material a ser armazenado, se precisará de uma *amarração* diferenciada para garantir a integridade dos produtos transportados na realização das *rotas*.

O motoqueiro Marcos é tido por muitos como o verdadeiro “homem aranha” do Grupo, em matéria de *amarração*, tanto que sua fama se espalhou por todas as filiais, inclusive entre os clientes. Parte dessa fama deve-se ao fato de ser rápido na hora de amarrar os produtos em sua garupa, e, sobretudo, a garantia da segurança do material por ele amarrado. Conforme havia me dito em entrevista, sobre sua fama ao amarrar os produtos, ele afirmou: “faço direitinho, procuro fazer da melhor maneira, tem muita responsabilidade envolvida, tem prejuízo se der errado alguma coisa, mas acho que aprendi mesmo com a minha avó, foi vendo ela fazer tricô, meus irmãos nem prestavam atenção eu ficava vidrado, nunca esqueço, por que ela era rápida e detalhista” (Marcos, 32 anos, motoqueiro do Grupo).

Em meio a muitas atitudes de reforço do ideal masculino de força e habilidade como referências de um modelo a ser seguido dentro do Grupo, emerge uma mulher motoqueira e, de modo inusitado, o motoqueiro entrevistado traz como

referência uma mulher, no caso sua avó, demonstrando assim a quebra da ideia de que atividades como as desempenhadas por profissionais como os *motoqueiros entregadores* se dá exclusivamente através de competências advindas essencialmente do mundo masculino.

A motoqueira Fadilene, por exemplo, criticada inicialmente por seu desempenho no quesito *amarração*, goza atualmente de prestígio junto aos motoqueiros e, sobretudo, diante do coordenador Rafael, graças a um episódio que também a deixou famosa. Devido à ausência de material para sua *amarração*, ela apropriou-se de modo hábil de um resto de fiação telefônica pendurada em um poste próximo da Atacadista e disto fez um dispositivo para a realização de sua *rota*. Para o coordenador, este fato foi assim apreendido: “bicho, a Fadilene se garantiu, a bicha tá ficando desenrolada, se bem que ele parece um macho né?”.

Chamou a atenção o entendimento de que, mesmo apesar da destreza realizada pela motoqueira, o que a faria facilmente a partir de então ser reconhecida como outro trabalhador qualquer, prevaleceu à compreensão sobre a condição de superioridade da figura masculina, mesmo sobre a capacidade revelada da motoqueira, ao ser evocada o reconhecimento das qualidades dela devido ser semelhante a um “macho”, reafirmando-se, aí, o julgamento do ser competente mediado por valores em um mundo ditado por regras de ordem masculina. A motoqueira, neste caso, realizou uma clássica *gambiarra*, utilizando-se como o *bricouler* referido por Levi-Strauss (1970) de meios indiretos para a realização de seu objetivo. Esses e muitos outros exemplos ligados à *amarração*, foram por mim observados em campo e que me fizeram perceber a importância de algo que num primeiro momento se mostrou sem importância, mas que com o tempo demonstrou sua verdadeira importância como componente de uma complexa rede de interdependência.

4 TRIPÉ AMORTECEDOR: RITO, RESENHAS E REDES SOCIAIS

A definição de *tripé amortecedor* refere-se a três eventos que ocorrem em meio às atividades dos *motoqueiros entregadores*: o rito, as resenhas e o uso das redes sociais. As observações em campo mostraram-me que tais eventos são de extrema importância no desenrolar do processo de entrega das mercadorias, já que funcionam como ‘amenizadores’ dos impactos causados pelo cotidiano intenso e exaustivo de trabalho dos motoqueiros que, segundo eles, requer apelo à ‘proteção’ divina por meio de práticas espirituais, como o ritual da reza semanal, que constitui um primeiro elemento do tripé amortecedor de suas atividades cotidianas.

A *resenha* revela outro amortecedor importante, sobretudo ao permitir que, por intermédio do humor, sejam criados códigos e linguagens próprios dos motoqueiros que constituem o grupo de entregadores por mim pesquisados. Esses códigos são significativos para esses agentes. É por meio das piadas e do riso que o grupo ameniza os impactos do estresse vivido cotidianamente.

Por fim, o terceiro elemento do *tripé* é o uso do *WhatsApp* por meio do qual, mais uma vez, os códigos são acionados no sentido de criar significados compartilhados entre esses usuários. Os vídeos compartilhados e as conversas entre eles dão conta de um universo repleto de “distrações”, também como produtor de sociabilidades diversas.

Trabalhei no sentido de aprofundar interpretativamente os sentidos evocados por essas práticas cotidianas que compõem este *tripé-amortecedor*, ancorei-me em Turner (1974) e Goffman (2011) e suas contribuições acerca do papel dos rituais nas sociabilidades, como em Freitas (2003), Bremmer e Roodenburg (2000) e Darnton (2011) em suas contribuições sobre o humor, os símbolos e demais linguagens criados entre alguns grupos os quais alimentam perenemente o conteúdo das *resenhas* que circulam entre os membros do grupo. Sobre o uso da ferramenta *WhatsApp*, busquei ancoragem na perspectiva de Bauman (2006) ao analisar as mídias sociais e a liquidez das relações contemporâneas.

4.1 ANDAR COM FÉ, PILOTAR COM FÉ EU VOU

Chamou-me a atenção o modo como a semana dos motoqueiros entregadores inicia-se no Grupo atacadista: com a prática ritual de uma oração de fundamento cristão, obedecendo uma regularidade ritualística, todos rezando o “Pai nosso”, como afirma Rafael: “Eu puxo um pai nosso, é sagrado, não interessa religião, a gente pede é proteção”. Este *rito* inicial da semana acontece, impreterivelmente, às segundas feiras, antes do início das *rotas*. O grupo organiza-se em uma roda e inicia a oração em voz alta. A pertença religiosa do grupo é diversa. O motoqueiro entregador alcunhado de Pastor, por exemplo, é reconhecidamente evangélico, enquanto boa parte dos motoqueiros assume ser católica praticante ou não. Pastor revelou-me que, por tratar-se de um “Pai nosso” e não um “Ave Maria”, não haveria nenhum problema de ele participar, pois, em sua igreja, condena-se a adoração a imagens de escultura ou qualquer menção a qualquer “santo”, pois estes atos significam idolatria condenada por Deus, mas, no caso da oração, é fazer referência ao “Pai” e ser ele considerado o próprio Deus, de tal modo que, por este motivo, a discórdia estaria resolvida.

Outro aliado da reza tem sido a fala em “línguas estranhas”, evento este de inspiração pentecostal, mais raro, pois não é algo que se programe como a reza, tipo marcar um dia e a hora para acontecer, depende de outros fatores como relatado pelo interlocutor “Pastor”, flagrado a praticando em dado momento durante o *ritual*: “não sou eu quem fala é o ‘Espírito Santo’, ele não me diz que hora vai me usar, apenas acontece quando ele decide”. (Pastor, 36 anos, motoqueiro entregador do Grupo)

Ritual para Turner (1974) é uma manifestação religiosa ou ligada a certo grau de sacralização (no sentido mais abrangente do termo), onde, por intermédio de representações simbólicas suscita-se um estado liminar dos sujeitos, o que provoca uma reelaboração simbólica do espaço e tempo, sendo assim relativizados. O atributo liminar do ritual é potencializador da relação de *communitas* e intenciona o desencadeamento de uma transformação nos indivíduos, e até mesmo no grupo. Esta transformação pode ser relativa a uma cura, ou até mesmo a uma ascensão de *status* social. Ou ainda, “Por ‘ritual’, entendo o comportamento formal prescrito para ocasiões não devotadas à rotina tecnológica, tendo como referência a crença em seres ou poderes místicos” (TURNER, 2005, p. 49).

O autor desenvolveu uma maneira de interpretação do ritual e dos

comportamentos dos indivíduos, tendo como base uma metáfora teatral. A ideia de Turner, ao longo de seu trabalho, foi descrever um modelo de interpretação da vida social que assume um caráter estético, a partir daquilo que os sujeitos mostram no ritual vivenciado, ressalta ele:

Eu vi pessoas interagindo e as consequências de suas interações. Então eu vi uma forma no processo social. Esta forma é essencialmente dramática. Minha metáfora e modelo era uma forma estética, um produto da cultura e não da natureza. (...) um sistema cultural depende não apenas de seus significados conhecidos como também da própria ação humana e das potencialidades de mudanças nas relações entre os homens (1974, p. 33).

O ritual, para Schechner (2012), transgredir a vida ordinária, do cotidiano. Ainda que estabelecido normativamente dentro das práticas cotidianas de muitos grupos sociais, o ritual em si ultrapassa os limites estabelecidos para a vida cotidiana. A prática ritual não é igual ao hábito, não se repete somente por necessidade, embora seja bastante complexa a delimitação mais precisa de quais substratos da vida cotidiana podem ser considerados como meros hábitos e o que é efetivamente um ritual, como destaca Schechner (2012). Os casos podem ser confusos, porque algumas ações cotidianas (deitar-se à noite) poderão efetivar-se como rituais ou configurar-se como meros hábitos, dependendo do modo como são realizados e encarados pelo sujeito que os agencia.

Esse *rito*, a exemplo dos outros dois observados em campo, parece ajudar a ‘amortecer’ parte da pressão relatada por muitos dos motoqueiros, assim como de certo modo a amenizar os impactos sofridos por esses profissionais no seu cotidiano de trabalho. Em Goffman (2011), o conceito de *rito* e das ritualizações nas sociedades contemporâneas, assim como nas interações sociais expressam o que para ele significam aparentemente simples ações “os gestos que às vezes nós chamamos de ‘vazios’, talvez sejam, na realidade, as coisas mais cheias que existem” (GOFFMAN, 2011, p. 90).

Para Turner (2005), o rito é a interrupção da vida pautada na rotina. É uma teatralização e dramatização do que se faz contínuo em dada sociedade, tal qual uma vontade e uma simbologia que não se inscreve num “manual cultural”. Segundo ainda Turner (1974, 1982), nos dramas apresentados os sujeitos que se rivalizam em uma relação social se aliam em outras, como do caso do motoqueiro já relatado, onde a *rota* propiciou um laço que parecia ser duradouro, mas que, no entanto acabou se

tornando algo conflituoso e até mesmo uma rivalidade, revelando como a coesão social pode ser mantida ou rompida depois de um conflito entre os sujeitos.

Neste sentido, o *ritual* semanal da oração e esporadicamente o fenômeno da *fala em línguas estranhas* têm se revelado como uma das práticas relevantes para o grupo, por se constituir em um dispositivo simbólico de fortalecimento e proteção dos próprios agentes ao se apegarem ao poder do extra cotidiano, constituindo, desta maneira, o significado do *tripé-amortecedor* das idas a campo.

Figura 7 - Reunião dos trabalhadores do Grupo para a realização do rito semanal.



Fonte: elaborado pelo autor, 2018.

Essas práticas se impuseram como eventos relevantes nas sociabilidades observadas no campo, que mobilizaram a curiosidade e reflexão sobre o grupo

pesquisado. Tanto que, nas vezes em que pude observar a realização delas, percebi a mudança, transformação pelo menos naqueles instantes em que o poder do extra cotidiano era de certo modo evocado em nome de uma proteção coletiva.

Certa vez, ao assistir uma oração, lembrei-me de minha infância quando, naquela oportunidade, fiquei impressionado com uma oração realizada numa das reuniões da casa de uma tia. Meus familiares eram “evangélicos”, crentes ou algo desse tipo, mas acima de tudo, como já defendiam há mais de vinte e cinco anos, eram ‘pentecostais’, basicamente como aprendi participando “forçadamente” de alguns encontros, dado que eles aconteciam de modo paralelo ao futebol com os amigos, o que na época deixara-me extremamente frustrado e, confesso, com uma aversão bastante acentuada ao mundo cristão.

Intitulavam-se assim por acreditarem no batismo com o “Espírito Santo”, espécie de passagem simbólica para o mundo extraterreno, assim recebiam a graça de poderem falar o que chamavam, à época, de ‘língua dos anjos’ e também de ‘línguas estranhas’. Como nunca havia presenciado um diálogo de “anjos”, penso hoje que a denominação mais correta seria a de “línguas estranhas” mesmo. Era uma espécie de transe em que se pronunciavam palavras e expressões que jamais havia escutado. Aquilo foi impactante para mim, lembro-me de ter tido muitos pesadelos após tal acontecimento. Foi em memória desse evento que me vi novamente a escutar em meio a uma das rezas, a pronúncia de palavras muito semelhantes às que escutei na época, proferidas da boca de um dos motoqueiros. Em meio à reza do “Pai nosso”, o motoqueiro emitia palavras e expressões, que se destacavam diante de uma reza mais rígida e previsível como esta tradicional reza, em dado momento começou ainda a pular e dançar como se estivesse, como se diz na minha região, em um *bailão*⁵⁶.

Quando alguns fiéis estão falando em línguas eles podem cair, deitar-se, (CAMPOS JÚNIOR, 1995; CORHEN, 1996), pular, rolar, dar cambalhotas (MARIANO, 1995), chorar, dar risadas (ORO, 1996), relatam que sentem uma grande emoção, alegria, transbordamento (ORO, 1995). Um fenômeno religioso, considerado o mito de origem da doutrina pentecostal, foi a glossolalia⁵⁷, muito anterior ao aparecimento

⁵⁶ Festa ou evento festivo bem característico das regiões centro-sul do País, regado a muita música e danças típicas.

⁵⁷ Para a explicação religiosa trata-se de uma suposta capacidade de falar línguas desconhecidas quando em transe religioso (assim como no milagre do dia de Pentecostes). Já para a Psicopatologia seria um distúrbio de linguagem observado em alguns doentes mentais que creem inventar uma linguagem nova.

do Cristianismo. No entanto, não se pode negar que a glossolalia adquiriu uma abrangência global com o início do Pentecostalismo, ainda no século XX.

Jividen (1973) atesta que as manifestações do falar em línguas extáticas não se iniciaram com cristãos, mas antes no ano de 1.100 a.C. Após um jovem ter oferecido sacrifícios ao deus Amon, o sujeito teria ficado possesso e começado a falar de modo frenético. O filósofo Platão também demonstra conhecer o falar em línguas ao descrevê-lo em muitos de seus diálogos. A tal “loucura” religiosa ele denominou de dádiva divina. Enfim, muitos outros seguimentos religiosos têm relatos deste tipo de fenômeno em suas práticas religiosas.

O fato é que tais manifestações não causaram algum tipo de constrangimento ou algo do tipo, após o término do *ritual*, nem sequer foram motivo de piadas nos momentos das *resenhas*. Fiquei muito surpreso, pois os motoqueiros fazem piadas e “frescam”⁵⁸ sobre tudo e todos, além de que, como boa parte não é evangélica, e, diga-se de passagem, uma pequena parcela sequer é devota de Deus. Nada a meu ver seria um empecilho para que depois do ocorrido alguma menção jocosa fosse trazida para um bate papo mais descontraído, por exemplo.

Depois do episódio, procurei tentar ouvir dos envolvidos o que para eles seria aquela manifestação religiosa, o maior envolvido é claro, o motoqueiro apelidado de ‘Pastor’ assim me respondeu: “irmão só sabe quem é batizado pelo ‘Espírito Santo’, naquela hora não sou eu falando, pulando e profetizando, é o anjo falando em minha boca”. Outros motoqueiros, a exemplo de Mauro, relataram o momento vivido: “patrão, tudo isso é o poder de Deus, eu sou desviado, aí me lembro de que Deus tá voltando e que eu posso perder a minha salvação, e a gente também sai mais forte pra enfrentar a luta” (Mauro, 29 anos, motoqueiro entregador do Grupo). Outro personagem que sempre deixou claro a sua incredulidade com relação ao cristianismo e tudo que lhe está envolto, ao ser indagado sobre tal fenômeno, assim disse: “chefe, eu respeito, não acredito, mas tudo que é pro nosso bem ajuda”.

Nestas falas percebo que, por intermédio da *performance*, no sentido de Turner (1974), o motoqueiro, ao emitir, pelo uso da linguagem verbal e corporal, a simbologia deste *rito* em específico, parece ganhar uma dimensão maior do que a própria reza tradicional do “Pai nosso”, embora os motoqueiros demonstrem a todo momento grande ‘respeito’ pela oração específica por se tratar de uma reza que

⁵⁸ No Ceará utilizam a expressão “frescar” para fazerem referência ao ato de contar piadas sobre os outros, apelidarem uns aos outros etc.

reverência o ‘pai’, figura dotada de poder e masculinidade.

O que a meu ver parece quebrar com a rigidez e previsibilidade do *ritual* ‘Pai nosso’, parece ser, sem dúvida, a fala em ‘línguas estranhas’, pois, por tratar-se de um evento esporádico, que não ocorre com tanta frequência, como faz questão de ressaltar ‘Pastor’: “só acontece quando o espírito santo decide me ‘usar’, não sou eu quem decido, sou um pequenino do senhor”. De algum modo, o ritual da reza não segue um modelo pré-definido de um evento já estabelecido no sentido de se saber o que será dito, haja vista que é de domínio público, até mesmo para não cristãos, o conhecimento das palavras que são pronunciadas durante o *rito*.

No início do processo de apreensão do componente do *tripé-amortecedor rito*, era um momento de campanhas eleitorais espalhadas pelo País. Portanto, um clima de disputa me arriscaria até dizer como nunca ocorrido antes, dado a novidade da utilização das redes sociais. O candidato eleito neste pleito (2018) trazia como sua principal bandeira o *slogan*: “Brasil acima de tudo e Deus acima de todos”. Momento emblemático dentro do Grupo, porque posso me arriscar novamente em dizer que o apoio ao candidato eleito era quase maciço. O *rito* que até então me parecia o mais secundário dos componentes de algum modo ganhou força e, a partir daí, tornou-se, se não o mais importante, pelo menos o que mobilizava mais reflexões em campo. Afinal, couberam as indagações: vivemos um mundo “desencantado”, como propõe Weber (2004), a despeito da racionalização de todas as esferas da sociedade moderna? E o que dizer do papel das igrejas e da religião, assim como os *ritos* em nossa sociedade atual? E como fica a questão da laicidade do Estado? Estas questões, embora suscitadas a partir da observação empírica desta pesquisa, extrapolam o escopo do objeto pesquisa e, evidentemente, não foram aprofundadas neste momento, permaneceram como provocações que poderão ser retomadas em análises posteriores a esta dissertação.

No confronto da atualidade com os anos marcados por Constituições passadas, o País sofreu transformações em seus aspectos políticos, econômicos e, sobretudo, religiosos. Este último aspecto remete a compreender a religião não somente do ponto de vista de suas conexões com as imposições políticas contemporâneas, mas das suas práticas e vivências, ou seja, a sua legitimação ou mesmo o seu afastamento do cotidiano da população. Falar que os aspectos sociais do que se tem por modernidade afastam os sujeitos da “magia” religiosa não é algo novo, pois historicamente temos prova disso. Mas será que essa ‘desmitificação’ do

mundo é igual a que defende Weber (2004)?

O fato é que tanto o “Pai nosso”, quanto a fala em “línguas estranhas” convivem juntos, formando o cimento das sociabilidades cotidianas por meio de práticas ritualísticas cotidianas que orientam os pertencimentos de determinados grupos, a exemplo dos motoqueiros entregadores aqui estudados. Assim posto, é possível estabelecer as conexões de sentido do que fundam o *tripé-amortecedor*, em que cada elemento que o constitui tem a função de amortecer boa parte dos impactos advindos de uma atividade marcada por tensões, conflitos e pressões externas e internas realizada pelos motoqueiros entregadores na Capital cearense.

4.2 AS “RESENHAS”

As *resenhas* são práticas discursivas, de caráter lúdico, consistindo em momentos em que vários motoqueiros se reúnem depois das entregas, de frente à Atacadista, numa calçada, e fazem piadas uns dos outros. Rafael, ao falar sobre as brincadeiras, disse: “Nem o dono escapa, eles tacam o pau em todo mundo”, apelidam colegas da própria atacadista como de outras filiais. Um tem o “pé de Lula”, alusão ao motoqueiro que perdeu o dedo do pé em um acidente; “corno do mineiro”, sua mulher teria sido levada por um sujeito vindo de Minas Gerais, mas depois a devolvido e ele a teria aceito de volta, dentre outros esquemas de atribuição praticados entre eles.

Desconfio que até mesmo eu tenha sido objeto de classificação em algum momento. Brehmer e Roodenburg falam que “elegemos” desde os tempos mais remotos a história do humor, determinados tipos como mais susceptíveis de serem apelidados e de algum modo servirem de motivo de brincadeiras, chacotas, escárnios, dentre os mais “cotados”: os carecas, os anões, os homossexuais, entre outros. No do grupo de motoqueiros entregadores, estes corresponderiam, respectivamente, às seguintes insígnias: “bicho da testa grande” (ausência de cabelos), “agachadinho” (em alusão à sua baixa estatura), “balde” (pela possibilidade de “virar” algo, assim sendo colocam em dúvida sua masculinidade) etc.

Darnton explora o conceito de repertório cultural a partir do qual busca compreender como cada grupo social é capaz de manipular, com destreza, os símbolos e seus sentidos particulares a cada um dos grupos. Manipular no sentido de demonstrar habilidades de conhecimento de certos códigos somente por eles compartilhados como grupo. Vejo isso em relação aos apelidos e a especificidade do

conteúdo das piadas por eles desenvolvidas em muitos momentos. Comerford (2003) contribui em mesma direção ao analisar o papel da brincadeira nas sociedades agonísticas, tendo como campo empírico as sociabilidades dos trabalhadores rurais nas lutas sindicais em Minas Gerais.

Bremmer e Roodenburg, demonstram o quanto, nas sociedades ocidentais modernas, o humor incentivou laços de sociabilidade, sublimou agressões, administrou o cinismo ou estilizou a violência. Porém, também foi a arma social e política dos impotentes, ajudando a criar uma cultura da divergência ativa e oculta. Freitas (2003), por sua vez, analisa o poder do escárnio e do achincalhamento do instituído, analisando ao “insulto metonímico” como uma forma de resistência e de agenciamento dos subalternos. Tomei como referência para a análise o trabalho de Silva Neto (2009), ao analisar o imaginário construído socialmente sobre o suposto humor cearense como uma qualidade inata. Dado que sou de outra região e sempre me causou curiosidade o fato de me perguntarem com muita frequência em minha região, se o cearense é de fato engraçado nas situações mais inusitadas: em um velório, ao serem demitidos do trabalho ou algo equivalente, já chegaram até cogitar a verve humorística na hora da morte do próprio sujeito. Estes aspectos construíram-se no imaginário de boa parte do País pela ideia de que o cearense é alguém que possui uma distinção em relação ao resto do Brasil, quando o assunto é humor. É o que relata Silva Neto (2009):

Frequentemente, encontramos o uso dos termos gaiatice, irreverência e molecagem para designar um “suposto” modo de ser “cearense”. À utilização destas palavras ou de outras do gênero associa-se a ideia segundo a qual, no Ceará, as pessoas seriam irreverentes naturalmente; fariam piada com o próprio sofrimento e ririam da sua própria desgraça e da desgraça alheia. Assim fazer chacota seria próprio do “povo cearense”. (p. 8)

Ainda sobre a idealização construída em torno da percepção de que o cearense traz em seu DNA uma forte herança humorística, expresso pelo jargão “Ceará moleque”, esclarece, ainda, Silva Neto (idem)

(...) isso significa que pensar em um “Ceará moleque” é tratar de uma idealização, de uma generalização abstrata ou de uma *representação*. E, de acordo com o modelo interpretativo de uma sociologia durkheimiana, a realidade é compartilhada e expressa através das representações que os indivíduos em conjunto fazem dela. Como ensina Émile Durkheim (1989), as *representações coletivas* exprimem realidades sociais; ou seja, são coisas

sociais produtos de um *pensamento coletivo*. (p. 36)

Um episódio em especial trouxe-me reflexões acerca desta fama de ‘moleque’⁵⁹ como aqui dizem. Um motoqueiro que é tido como um dos mais brincalhões realizou suas *rotas* e sentou-se na calçada para manusear o aparelho celular, algo muito comum de se ver. Em um dia ensolarado, de temperatura bastante elevada, ele retira seus sapatos para provavelmente refrescar-se, é quando outro motoqueiro olha para seu pé e diz: “olha o pé dele, é o ‘pé de Lula’”, a partir daí mais um é batizado por meio de seu novo apelido. Escutam-se gargalhadas e muita algazarra em alto volume, num instante vários motoqueiros começam a chegar e a novidade logo se espalha. Alguém ainda tenta esconde-lhe o sapato, outro tenta bater uma foto do pé, indicativo de uma tentativa de divulgação compartilhada via aplicativo WhatsApp. Mesmo encabulado, o motoqueiro tenta explicar o que acontecera com o pé, dizendo que sofrera um acidente na cidade de São Paulo, o que acabou por decepar-lhe o dedão do agora famoso pé. Completa ainda dizendo: “agora os meninu vão encarnar, vão frescar pra c..., do jeito que os bicho é fresco aqui” (Marcos, 32 anos, motoqueiro entregador do Grupo).

No episódio relatado anteriormente percebo que a vítima da brincadeira é considerado como um dos mais “gaiatos” dos motoqueiros do Grupo, portanto, alguém conhecido por apelidar e brincar com os colegas no trabalho, mas que guardara o segredo de seu pé, e, em seguida, conforma-se admitindo que o “eleito” para servir de chacota dessa vez era ele próprio. O fato de ele ser considerado o mais “moleque” tira-lhe qualquer direito de reivindicar um olhar mais sensível para a explicação de seu acidente, o evento em si no meio da tarde, horário de pico no trânsito das entregas, acrescentado ainda por um calor escaldante, fez com que de algum modo os motoqueiros amortecessem pelos risos e gargalhadas promovidas pela piada as várias afetações em um dia como aquele.

Particularmente, não consegui ver muita graça neste tipo de piada no qual todos se esbaldavam a rir, muito embora deva entender que apenas aqueles que compartilham de tais códigos conseguem compreender os rituais, os atores e os palcos envolvidos (LE GOFF, 2000). Muito longe de ser considerada uma manifestação da mente humana ou ser algo natural do ser humano, o riso é uma

⁵⁹ Expressão muito utilizada no Ceará quando se tenta dizer que alguém é muito brincalhão, eu diria que se trataria de alguém quase sem limites quando o assunto é o humor.

criação cultural e histórica (BREMER; ROODENBURG, 2000), e acrescentam, ainda, ser o riso uma criação discursiva e, portanto, sujeita à mutação. Darnton (1984) dá pistas importantes acerca da riqueza que pode ser encontrada em um evento aparentemente sem muita relevância, como um papo bem-humorado entre pares ou grupos, ao afirmar que

[...] os antropólogos descobriram que as melhores vias de acesso, numa tentativa para penetrar uma cultura estranha, podem ser aquelas em que ela parece mais opaca. Quando se percebe que não se está entendendo alguma coisa – uma piada, um provérbio, uma cerimônia – particularmente significativa para os nativos, existe a possibilidade de se descobrir onde captar um sistema estranho de significação, a fim de decifrá-lo. (p.106)

Vendo o episódio narrado por Darnton (1984), a pergunta que se evidencia mais é a do porquê de um massacre de gatos aviltante ser tão comemorado. Por que assassinar gatos aos montes se tornou algo tão hilário? Afinal de contas parece ser apenas mais uma anedota cultural incompreendida aprioristicamente pelo leitor da atualidade. Para ele: “Nossa incapacidade de entender a piada é um indício da distância que nos separa dos operários da Europa pré-industrial. A percepção dessa distância pode servir como ponto de partida para uma investigação” (p. 29).

Elias (1939) atentou para a capacidade de sujeitos pertencentes a grupos sociais diversos agirem de um ou outro modo conforme o momento ou as diferentes companhias. Um exemplo no qual se debruçou o sociólogo alemão foi o da recepção ao humor, isto é, uma tendência a rir ou não de algumas piadas de acordo com o contexto social de determinado momento.

A fala de Jonas, um dos interlocutores da pesquisa, foi elucidativa para perceber o papel da *resenha* como um dispositivo de amortecimento de parte das afetações vivenciadas pelos motoqueiros entregadores. Ele assim resumiu a importância do momento da *resenha* vivido pelos companheiros depois das *rotas*: “Macho, a gente chega cansado, estressado, nessa quintura que tu vê aí, guenta motorista de todo jeito, esporro de vendedor, gerente e cliente que agora nem dá mais um trôco pra gente, só rindo da molecagem dos meninos, só frescando mesmo” (Jonas, 29 anos, motoqueiro entregador do Grupo). Como percebido em Bremmer, Roodenburg (2000),

O simples ato de compartilhar o riso era mais importante do que o conteúdo específico ou o impacto imediato de qualquer piada ou caricatura. Rir junto significava participar de uma cultura comum, uma forma de comunicação

sobre assuntos de interesse mútuo. (p. 228)

Em outra inusitada oportunidade, um motoqueiro esperava por sua vez na fila de uma *rota* quando, quando foi acometido pelos reclames de uma desintéria intestinal repentina, “um chamado da natureza” ou, como também expresso pela linguagem comum local, a famosa “caganeira”. Até então nada de anormal, o problema é que o banheiro da Atacadista passava por reforma e não estava totalmente pronto para a utilização. Resultado: o vaso sanitário não havia sido ainda instalado totalmente, apenas colocado para uma futura instalação. O motoqueiro desavisado o utilizou e ao sair, alguém gritou: “cagaram na privada nova”.

Isso foi suficiente para “encarnarem” no referido trabalhador, trazendo tantos importunos que ele se viu no direito de reclamar junto à “alta cúpula” do Grupo, pois havia batido a foto de sua “arte”, e a espalhado entre certo grupo de WhatsApp, que o apelidaram, a partir de então, permanentemente de o “cagão da privada nova”. Foi alvo também de alguns episódios de “quase agressões” envolvendo colegas, algo muito raro de se ver, como pude atestar durante toda a pesquisa de campo.

Ainda sobre este acontecimento, certa vez eu realizava uma compra, quando ouvi alguns gritos e pessoas separando uma briga que começava a acontecer. Tratava-se de um motoqueiro que insistira na tal brincadeira fora do horário das *resenhas*, assim dizia o motoqueiro alvo do escárnio “deixa de ser moleque filho da p..., tu é igual a mininu, tem hora pra tudo, na *resenha* tudo bem, mas toda hora encarnando, vai se f..., eu sou é homem p...”

A resposta com a quase agressão não era de todo inesperada. Nem todo mundo aceita ou gosta de ser alvo de escárnio. Toda brincadeira acaba por apontar o que o outro tem de estranho, ou faça de inusitado, mas ser estranho não deveria ser de todo ruim. Pois a reação do motoqueiro é um momento importante das interações sociais. Trata-se da chegada ao uso da força física em um momento que a princípio seria de convite a uma sociabilidade alegre, lúdica, a zoação, o “frescar” que, como observa Werneck (2015), é recorrente nas situações urbanas do Rio de Janeiro, assim como também muito encontrada dentro do Grupo de motoqueiros pesquisados. Uma parcela importante dessa fenomenologia, então, diz respeito aos instantes em que essa sociabilidade é justamente ameaçada pela violência e precisamente por esses dispositivos de jocosidade: são consistentes ruídos de comunicação, talvez até de uma impossibilidade de compreensão da situação estabelecida por alguém.

Este episódio de enfrentamento físico, apesar de poder ser considerado um importante acontecimento dentro da análise realizada sobre a perspectiva de um componente que serve de ‘amortecimento’ sobre as afetações vividas cotidianamente nessa atividade, foi o único evento que envolveu um desgaste que poderia ser também considerado um ‘efeito colateral’. Dado que pode ser encarado como mais um agente agravante na vida deste profissional em específico, soando atualmente como um assédio moral por parte de colegas de trabalho, assim como também um *bullying* coletivo no ofício diário.

A noção de *bullying* faz referência a um conjunto de ações tidas como violentas e praticadas contra um sujeito, ações estas feitas de modo repetitivo por um ou mais indivíduos (OLWEUS, 1997; 2013). Sua ocorrência se dá nos mais variados contextos, como o local de trabalho, penitenciárias, condomínios residenciais, contexto familiar e outros lugares que sejam permeados por relações interpessoais. Tal fenômeno é entendido como uma subcategoria da ação agressiva, a qual é resumida como uma atitude intencional cuja finalidade é aplicar danos ou causar desconforto a qualquer pessoa (BANDEIRA, 2009; SOLBERG, OLWEUS e ENDRESSEN, 2007).

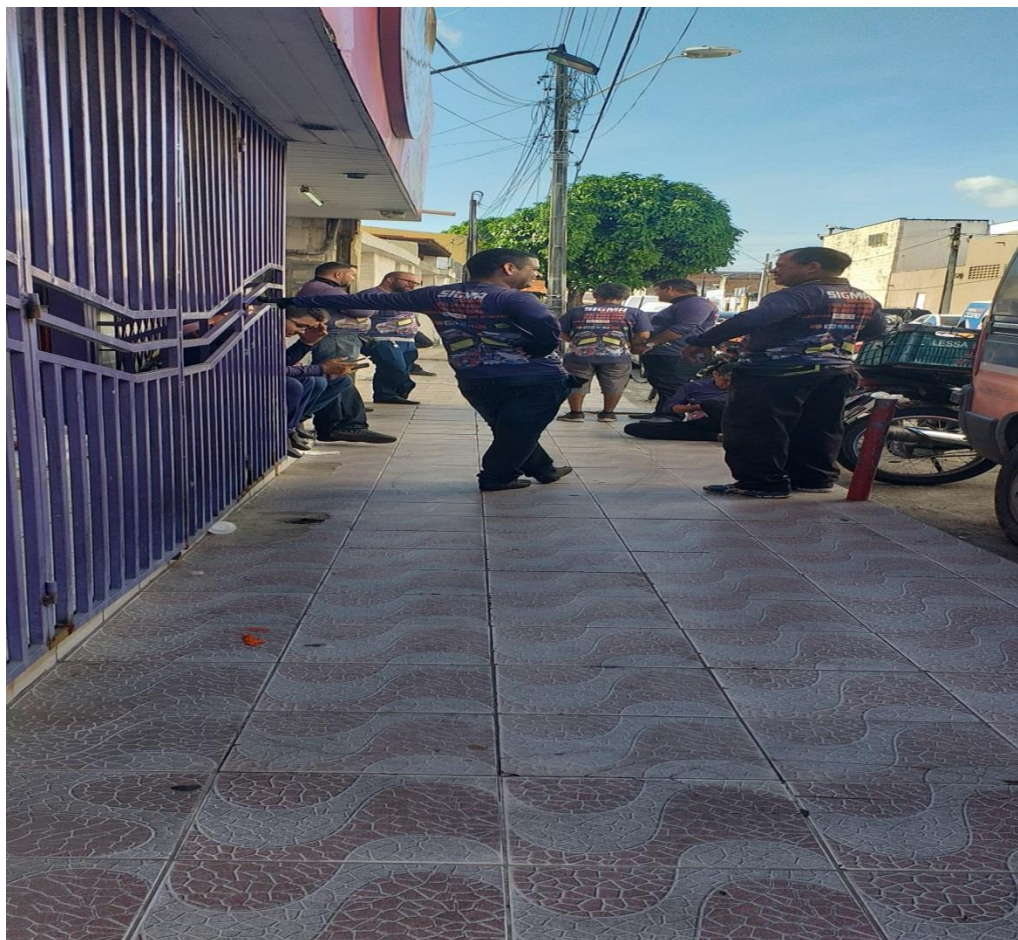
O palco onde os “artistas e espectadores do humor” se esbaldam de rir fica localizado no lado oposto da rua onde se encontra a Atacadista, portanto, de algum modo, “desligado” momentaneamente do *locus* do trabalho, até mesmo “desconectado” do ambiente das entregas, que pode ser entendido mais ainda como uma fronteira tênue e porosa entre a seriedade imposta por uma atividade que envolve responsabilidades e muita pressão, em contrapartida ao espaço da ludicidade, onde se *resenha* de modo quase “irresponsável”, liberando os tensionamentos existentes do dia-a-dia.

Importante ainda é destacar que as gargalhadas ocorridas na ‘calçada’ onde se dão, por excelência, as *resenhas*, eram antes realizadas no interior da própria empresa atacadista, próximo aos caixas. Quando eu frequentava a Atacadista do Grupo na condição de “cliente”, via e ouvia muitas gargalhadas, mas parecia-me algo sem muita importância. Soube, depois, que a transferência do antigo ponto de encontro deveu-se ao fato de as moças que operavam os caixas queixavam-se de que, com o barulho das conversas e gargalhadas, erravam o troco, razão pela qual os motoqueiros acabaram migrando para a calçada; já sobre o novo local, existe certa reprovação por parte de uma vizinha da calçada utilizada, expressa pelo xingamento

público aos motoqueiros, chamando-os de “vagabundos”, gaiatos etc. Isso apesar de vez ou outra causar certa tensão, não tem os intimidado a procurarem outro lugar para *resenharem*.

Estes relatos e muitos outros encontrados nas incursões realizadas em campo, deram à pesquisa a constatação de que o componente entendido como *resenha* tem sido de grande valia para a amenização dos impactos sofridos por este grupo de motoqueiros ao realizarem seus ofícios cotidianamente por meio de suas *rotas*, muito embora, também se possa pensar sobre a possibilidade eventual de tal evento lhes causar certo “efeito colateral”, e assim, ao invés de amortecerem as afetações trazidas por tal função executada, lhes possa, de algum modo, somar-se como algo negativo nas suas experiências laborais. Particularmente, entendo que na maioria das situações observadas em campo o que se encontrou foi a amenização do processo, dada por uma das sustentações, neste caso, as *resenhas*, como um dos componentes importantes do *tripé-amortecedor* das atividades de trabalho cotidianas dos entregadores motoqueiros nas vias da cidade de Fortaleza.

Figura 8 - Motoqueiros resenhando na tradicional calçada.



Fonte: elaborado pelo autor, 2018.

4.3 AS REDES SOCIAIS: O CELULAR, O “ZAP” E A REDE DE VÍDEOS CIRCULANTES

Com advento das redes sociais, as *resenhas* ganham ainda mais alcance. As possibilidades de fazerem piadas de si mesmos, assim, também, sobre alguns clientes, após o término de suas entregas se potencializam. Nesta direção, entra em cena o uso de aparelhos celulares por meio dos quais acessam os grupos de *WhatsApp*, vídeos, fotos, dentre outros. O uso do celular, e suas possibilidades de acesso, pode ser identificado como o último componente do *tripé amortecedor*, revelando, deste modo, um dos poucos privilégios que os motoqueiros sustentam dentro do Grupo, pois é expressamente proibido o uso de celulares e internet para fins que não sejam os do trabalho, à exceção dos motoqueiros que são dispensados de tal recomendação. Um de meus interlocutores, que detém um cargo considerado

como ‘privilegiado’ dentro do Grupo, em entrevista afirmou: “É o único momento em que eu queria ser motoqueiro”. Seu depoimento revela o que muitos consideram como um privilégio no Grupo, fazer um simples uso de celulares e internet durante o trabalho. Bauman (2000) traz interessante contribuição no que tange as relações que são produzidas em meio ao uso das novas comunicações.

As principais reflexões do sociólogo dizem respeito às relações no que se entende por pós-modernidade, caracterizadas por ele como “líquidas”, ou melhor, inconstantes, incertas e voláteis, que se modificam de modo fácil. Bauman (2000, 2003, 2007) fala de como os relacionamentos e as relações tendem a não ser mais caracterizados pela durabilidade, sobre a constante insatisfação e frustração dos humanos, além de questionar, também, a sociedade de consumo da atualidade.

Falar sobre rede social e tudo que envolve este mundo tecnológico, para mim, desde o início, foi um desafio, dado que sou literalmente um “leigo”, e digo leigo de informação e ação, pois nunca utilizei estes dispositivos, nesse sentido, posso até arriscar-me a dizer que sou um ser “pré-histórico analógico” de certo modo. Meu filho, que apesar de ter nascido dentro deste mundo virtual, quando o assunto é tecnologia, ainda permanece afastado pelo menos “temporariamente” desse universo.

Foi assim que me encontrava quando caí de ‘paraquedas’ dentro de um lugar onde os administradores tiveram que impor limites de uso aos modernos aparelhos celulares, dado que consideravam “inimigos” do sucesso da Empresa. Ao conversar com um dos proprietários sobre a medida de proibição, assim me foi relatado: “não tinha condição não, meu filho, são muitos anos de dedicação à minha ‘budeguinha’, tinha dia que todo setor embarrava, gente errando, aí minha nora (chefe do RH) matou a charada, era o danado do telefone, esse povo mais novo, não sabe usar esse bichim não”. (Sr. Jorge, um dos proprietários do Grupo).

Nesse dia, em especial, estávamos em sua sala, e em meio à conversa sobre o uso de aparelhos celulares, o referido proprietário não parava de olhar mensagens pelo telefone, assim como interrompeu algumas vezes sua fala para mostrar-me vídeos do então candidato à presidência eleito neste pleito (2018), tentando convencer-me a votar no candidato de sua preferência. Desde então, sempre que o via munido do aparelho e em ‘ação’ utilizando como meio o *WhatsApp*.

Em outro episódio emblemático, ele conversava com alguns policiais militares que estavam no interior de uma viatura em frente a Atacadista, todos estavam de algum modo “conectados”, usando seus aparelhos celulares em meio ao papo,

praticamente não se olhavam, apenas dialogavam simultaneamente ao uso de seus telefones móveis. aproximei-me de forma curiosa e os ouvia falar assuntos ligados à política, e mais uma vez um discurso duro e conservador fazendo apologia às ideias do ultradireitista, então atual presidente do Brasil.

Foi uma constante em campo, durante o período eleitoral do ano de 2018, as opiniões de chefes e subordinados eram mais duras do que eu havia me acostumado a ver durante os últimos anos, uma atmosfera “carregada” mesmo, a meu ver o papel das redes sociais naquele período foram cruciais na fomentação dos pensamentos mais rígidos observados, a temática corrupção tomou conta por um grande período das conversas e diálogos mais acalorados entre os trabalhadores, era como se um determinado partido e o ex-presidente fossem os únicos praticantes de atos delituosos dentro do País. Em meio a tudo isso acabei por descobrir que os que mais atacavam tais práticas, acabam por também fabricar as suas próprias ações delituosas gerando bastante contradição naquele momento.

Vi muitas vezes estranhas movimentações de funcionários entregadores de peças de várias concessionárias da capital cearense, que vinham comprar peças na Atacadista, a mando de seus chefes, para “repassarem” de modo ilegal e criminoso para os clientes que realizavam revisões periódicas de seus carros nessas concessionárias. Essas compras são realizadas mediante emissão de nota eletrônica, que deixam “rastros”, no entanto, os agentes praticantes sequer tinham a preocupação de apagar tais “pistas”, dada provavelmente, a ausência e até mesmo impossibilidade de alguma descoberta de seus atos. A *tática* por eles desenvolvidas consistia em ‘adesivar’ com suas logomarcas as peças que adquiriam no Grupo, a partir de que não se levanta quaisquer suspeitas quanto à origem delas, e, assim, repassando-as, nas revisões, pelos preços de produtos “genuínos” para seus clientes.

Importante lembrar que muitas dessas concessionárias são de marcas estrangeiras, sobretudo de países europeus onde a venda de peças, conforme contrato, tem que ser exclusivamente oriundas de suas fábricas. Mais uma vez todo o “alarde” que se fazia em torno da polêmica corrupção nas muitas discussões “calorosas” dentro das redes sociais e nas conversas entre pares pareciam adequar-se à perspectiva trabalhada por Souza (2019), ao pontuar como elege-se tipos de corrupção seletiva, escolhida a dedo para, de algum modo, servir de exemplo em detrimento a outros tipos tão preocupantes e nocivos quanto.

Humberto Eco, em entrevista afirmou: “O drama da internet é que ela

promoveu o idiota da aldeia a detentor da verdade” (Jornal El País, 2010). Não quero com isso afirmar que os proprietários, assim como boa parte dos interlocutores sejam “idiotas” por fazerem suas escolhas, mesmo que elas sejam do ponto de vista da alteridade equivocadas, mas não se pode negar que aquele momento em específico não tenha sido revelador, pelo menos para mim, de parte ou boa parte de um aspecto “sombrio” do pensamento de muitas pessoas que dividiam o campo de pesquisa comigo. Confesso que, por muitas vezes, vivi o dilema entre ter o “poder” de trazer uma imagem extremamente negativa de meus interlocutores e ao mesmo tempo relativizar todo o processo no qual eles estavam envolvidos.

Ainda para Humberto Eco (idem), também conhecido por tecer críticas ao papel desempenhado pelas novas tecnologias no processo de disseminação de informação, as redes sociais dão o direito à palavra a uma “legião de imbecis” que, antes destas plataformas, apenas disseminavam suas falavas em bares, depois de uma taça de vinho, sem prejudicar efetivamente a coletividade. Lembro-me de ter visto muito isso em minhas ‘saídas’ quando mais jovem lá pelos anos 1980 e 90, inclusive devo admitir que fiz muito uso deste tipo de ação negativa, ou de algum modo dei vazão a esses pensamentos do mundo ‘machista’ que até então eu reproduzia de modo quase que compulsivo na sociedade. Já em Silva (2017), vê-se, a partir da análise empírica, que os múltiplos usos do *WhatsApp* representaram novas maneiras de participação política traduzidas em mecanismos de ativação da cidadania e impacto positivo nas formas coletivas de sociabilidade do grupo.

Freitas, de 45 anos, vendedor de *telemarketing* do Grupo, “o meu vendedor”⁶⁰ a despeito do uso de celulares no trabalho, assim como sua proibição, relatou-me: “os donos são tudo sem ‘moral’, porque são os primeiro a dar mau exemplo. Todo mundo sabe que lá no banheiro a negada faz fila pra usar telefone, tem a menina da recepção que parece que tem dô de barriga todo dia, ô mulhersinha viciada em telefone, tem que saber usar, macho, nem todo mundo sabe, tu tem que controlar ele e não o contrário”.

No período eleitoral, o alvo das brincadeiras e “objeto” preferido de escárnio e “curtição” foram notícias falsas ou verídicas que envolviam a figura de um ex-Presidente e de seu partido, via como eram capazes de produzir, do ódio extremo ao

⁶⁰ Faço referência ao vendedor de telemarketing que me acompanha a alguns anos, fazendo-me venda no atacado há quase uma década dentro do Grupo.

entretenimento da chocarrice, disseminadas por meio das “memes”⁶¹. Particularmente essa é outra brincadeira virtual pela qual eu nunca me senti atraído, talvez alguém ao me ouvir dizer isto, possa dizer que sujeito chato deve ser esse aspirante a antropólogo; confesso que talvez dê-lhe razão, mas prefiro pensar que o fato de não estar inserido nessa forma de comunicação e, sobretudo, de não compartilhar desses códigos de linguagem de um repertório cultural que lhe são próprios, faça, pelo menos para mim, parecer algo sem sentido, distante.

Em dado momento, quando observava a circulação dos vídeos contidos nos aparelhos celulares, que trafegavam entre os motoqueiros e, principalmente, a rapidez dessa circulação, relatei à ideia de ‘circulação’ das mercadorias na perspectiva analisadas por Ferrari (2008). Pareceu-me que tanto as notícias e imagens quanto as mercadorias necessitavam de algo em comum, de circular, de dar vazão a uma produção quase que inesgotável de mercadorias, sejam elas vídeos, imagens, produtos e serviços. Ou melhor, ainda, da ideia de *mediação técnica* de Latour (1994) onde, nesse caso, a relação homem/objeto ganha, a meu ver, um significado ainda maior, pois o celular pode ser percebido como detentor de um agenciamento ainda superior ao da motocicleta, dado que sua linguagem é potencialmente superior à linguagem de um ronco de um motor, dando a entender que o pedestre não deve arriscar-se em uma travessia, por exemplo.

Prova do ‘agenciamento’ produzido pelos aparelhos celulares era o fato de que muitas vezes, em campo, eu era ignorado por muitos momentos ao tentar conversar com meus interlocutores, muitos sequer me olhavam nos olhos, dada a concentração nas telas de seus aparelhos. Cansei-me de ter que repetir perguntas mais de uma vez, em detrimento da pouca atenção dada a mim quando portavam em mão seus celulares. Certa vez fazia perguntas a um interlocutor, e ele alegou ter que sair para uma *rota* de urgência, e, ao olhar para o outro lado da rua, o vejo de cócoras, atrás de um poste aos risos, hipnotizado com seu “brinquedo”, como percebido por Zaluar (1985) ao afirmar que nós antropólogos também temos o nosso “dia de otário”.

Bauman (2003), ao analisar o uso e a proliferação dos novos meios de comunicação na sociedade atual, traz a noção de “liquidez”, ou como ele mesmo

61 Meme é tudo aquilo que os utilizadores da Internet repetem, simplesmente uma ideia que é propagada através da World Wide Web. Esta ideia pode assumir a forma de um hiperlink, vídeo, imagem, website, hashtag, ou mesmo apenas uma palavra ou frase. Este meme pode se espalhar de pessoa para pessoa através das redes sociais, blogs, e-mail direto, fontes de notícias e outros serviços baseados na web tornando-se geralmente viral. Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Meme_\(Internet\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Meme_(Internet))

define, fomentadora de relações *líquidas* porque a “sociedade moderna, como os líquidos, se caracteriza por uma incapacidade de manter a forma” (p.36). E acrescenta mais: “Nossas instituições, nossos quadros de referência, estilos de vida, crenças e convicções mudam antes que tenham tempo de se solidificar em costumes, hábitos e verdades ‘auto-evidentes’” (*ibidem*, p. 39).

Em campo, era notório o impacto, de certo modo positivo, causado pelas novas comunicações na vida dos motoqueiros. Em algumas conversas, parte dos interlocutores assim definia o uso dos aparelhos celulares da utilização da internet a eles associados: “mah, eu chego cansado da *rota* aí não tem nenhum dos meninos aqui, mas a gente se fala pelo *zap*, a gente fresca, recebe e manda vídeo de putaria, tem muita coisa ‘top’” (Wagner, 26 anos, motoqueiro do Grupo). Em outra fala de outro interlocutor, percebi a importância como meio de entretenimento nos momentos de folga pós-entregas, ao definir que

“tem vez que eu paro no viaduto pra ver se alguém me mandou alguma coisa de ‘fuleragem’⁶², se alguém que falar comigo, tem muita coisa engraçada que a gente recebe. Ontem bateram a foto da ‘porronca’⁶³ dano brecha, ô putaria, aí a galera espalhou pro grupo todo, quase mijeí de tanto me ‘abrir’⁶⁴” (Marcelo, 38 anos, motoqueiro do Grupo).

Em outro episódio envolvendo as chamadas “curtições”, alguém se atreveu a “curtir” a foto em trajes de praia de uma das moças da recepção e teria feito comentários ousados. Este alguém teria ainda sido um dos motoqueiros. A moça teria dito ao seu companheiro que, além de não ter curtido nenhum pouco o fato, ainda fora às redes sociais ameaçar o referido motoqueiro. O fato é que ninguém chegou a se falar pessoalmente para resolver a desavença, tudo foi iniciado e de certo modo “resolvido” por meio da rede social. Neste episódio, fica clara a importância das redes sociais na produção de sociabilidades próprias do campo pesquisado, mesmo em evento conflituoso dessa magnitude, pois possibilitou no próprio processo do fato acontecido uma forma de resolução tendo como ‘via’ a comunicação virtual pelas redes sociais.

Quanto ao uso dos aparelhos, fosse para comunicar-se pelo *WhatsApp* ou pelo uso das redes sociais para os mais variados fins, dentre os quais para a

⁶² É um termo utilizado no Ceará para designar algo considerado de pouco valor, ou de valor questionável.

⁶³ Apelido dado à vendedora ambulante de salgados e sucos que realiza suas vendas cotidianamente no Grupo para muitos trabalhadores.

⁶⁴ Expressão típica cearense que faz alusão ao ato de rir de forma descontrolada.

circulação quase que frenética dos vídeos entre os motoqueiros, o que se percebeu foi um uso quase ‘compulsivo’ da parte tanto de motoqueiros quanto dos demais trabalhadores do Grupo.

Em contrapartida, quando lhes era perguntado o que achavam da possibilidade de serem taxados de “viciados”, dependentes, dada a utilização que faziam em seus aparelhos celulares, os relatos eram taxativos: : “viciado eu? Não. Só uso quando tô sem nada pra fazer, tipo depois das entregas, do almoço, de madrugada é que fico sem sono, aí uso até quase de manhanzinha” (Marcelo, 38 anos, motoqueiro do Grupo). Percebi a contradição sempre presente, quando o quesito era pedi-lhes para explicarem a quantidade de tempo gasta ou destinada ao uso de celulares e de tudo o mais que os cercava. Com isso, sempre ficava uma pergunta: as redes sociais e tudo mais que delas se desmembra, geraram vícios, dependência ou fazem parte apenas do progresso tecnológico?

Isso foi recorrente durante praticamente toda minha estada em campo, com a exceção dos proprietários e dos próprios motoqueiros que tinham trânsito no uso deste equipamento em especial. Os demais, embora lhes fossem proibidos, vez ou outra era perceptível movimentação demasiada nos banheiros, ou numa banca de revistas, localizada na esquina, que alguns diziam que a ida até a ela era para ‘camuflar’ a utilização do celular. Como visto em alguns momentos, outros trabalhadores que não eram o foco desta pesquisa produziam também suas *táticas* no sentido de empreenderem meios para a utilização dos aparelhos celulares e o mundo de entretenimento a eles relacionados.

Figura 9 - O uso das redes sociais por parte de alguns motoqueiros do Grupo.



Fonte: elaborado pelo autor, 2018.

Penso que desse modo, o último componente do *tripé* identificado pelo uso das *redes sociais*: o *celular*, o “*zap*” e a *rede de vídeos circulantes*, cumpre papel importante de dar apoio ao componente *resenha*, seja ampliando seu raio de ação, mediante a divulgação das brincadeiras, piadas e tudo mais que envolve o referido componente, seja na função decisiva de auxiliar no “amortecimento” de boa parte dos impactos sofridos pelos profissionais *motoqueiros entregadores* na execução de suas *por rotas*.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho tentei demonstrar o quanto as atividades de entregas sobre “duas rodas” têm sido importantes para a circulação de produtos e serviços, assim como tentei constatar que o surgimento das atividades profissionais dos motoqueiros tenha se dado em um contexto de “paralisação” e ou *embarramento* (como dito muitas vezes pelo interlocutores em campo) dos acessos antes percorridos por veículos de maior porte no escoamento de vários segmentos de entregas, não somente na capital cearense, mas em praticamente todo o País. Não obstante, os ‘autointitulados’ *motoqueiros entregadores* do ramo de autopeças de Fortaleza atuam em seus “escritórios” ou, mais precisamente, nas ruas e vias, da cidade, como detectada por Ferrari (2008), tentando dinamizar a circulação de seus produtos, enfrentando um cotidiano laboral carregado de obstáculos, muitos dos quais entendidos por eles como símbolos reguladores de trânsito da Cidade, assim percebidos como os semáforos, as faixas de pedestre, sentido de contramão etc., aspectos responsáveis pelosos *arrochamentos* desses símbolos.

Os agenciamentos cotidianos dos motoqueiros entregadores revelam, assim, suas “maneiras de fazer” o cotidiano, aqui analisado consoante às ideias de Certeau (1994), por meio das quais promovem a reapropriação das calçadas pelo uso do *ataiamento* delas, a *perfuração* de semáforos na busca da extração de tempo necessário para a execução das *rotas*, em contrapartida ao Estado e à sua ‘mão’ estratégica que busca imprimir nos indivíduos o controle e a diminuição das possibilidades de manobras dos motoristas e o aumento da segurança no trânsito. O Estado atua, neste sentido, com o poder de coações cujo descumprimento provoca, nos indivíduos, constrangimentos, a partir dos quais cada um e a coletividade internalizam as regras e atuem orientados pela *autocontenção* e *controle das pulsões*, aproximando assim da ideia dos processos de “civilização” e “descivilização” encontradas nos seus modos de operar na realização de seus ofícios diariamente na sociedade (ELIAS, 1994).

Aliada fundamental dos trabalhadores *motoqueiros entregadores*, a motocicleta, antes percebida como um ‘amontoado’ de peças de ferro e combustível, neste trabalho ganhou o *status* de agente que lhe era devido, isso porque, ao longo do trabalho de campo, foi afirmada a ideia da motocicleta interpretada não somente como uma ferramenta de trabalho, mas a compreendendo pela noção de *mediação*

técnica (LATOUR, 1994) quando passa a ser interpretada em seu agenciamento em companhia de seu “inseparável” *motoqueiro entregador*, seja nas atividades desenvolvidas no tempo do trabalho ou no momento de lazer. O motoqueiro, a partir do modo como desempenha suas atividades laborais no seu *locus* de trabalho, são enquadrados classificatoriamente em esquemas de percepção valorativos que dão conta de sua eficiência e desempenho segundo critérios que o definem como um *bom motoqueiro* ou um *motoqueiro fraco*, ou seja, passa a ser adjetivado positiva ou negativamente, conforme seu *modus operandi* cotidiano.

A etnografia clássica de Malinowski (1976) aliada, sobretudo, à perspectiva da “etnografia flutuante”, de Pétonnet (2008) e Goldman (1995), foi essencial para o momento “delicado” vivido em campo, quanto aos métodos que foram desenvolvidos, ao permitir a observação para outros contextos de atuação do objeto, dado que o objeto flutuava, necessitava de um olhar de deslocamento para uma sua maior apreensão. Digo isso, pois, além de ser considerado um intruso em campo, desta vez carreguei comigo outro intruso (meu filho), a paternidade diferenciada, não melhor, nem pior que muitas outras, acabaram por fazer-me buscar um *atai*, como fora dito muitas vezes por meus interlocutores em campo, um caminho um pouco diferente daquele que havia sido estrategicamente pensando anteriormente, impossibilitando-me alguns “avanços”, é verdade, mas também trazendo outros que, do contrário, jamais teria tido a possibilidade de enxergar.

Ainda como importante recurso metodológico, se fez necessário à criação do *método de entrevista homem/objeto*, que consistiu no fato de realizar as entrevistas em conjunto com a avaliação das motocicletas, interrogando-os e trabalhando com as “provas” das avarias que podem ser encaradas como tatuagens ou cicatrizes nos corpos metálicos das máquinas, como dizia o avô de um grande amigo: “não se aprende nada à toa, tudo um dia serve”. O fato de ter aprendido a avaliar as avarias de pinturas de automóveis ajudou-me a também empregar tal método com as motocicletas, porque elas, também, são pintadas e possuem flandagens igualmente aos demais veículos de quatro rodas.

Eram nessas avarias e também nas “avarias” que carregavam em seus corpos, que aos sábados eram mais expostos, dada a não exigência de suas fardas como durante a semana, que se revelavam, também, na figura dos motoqueiros *pinados*, as suas interpretações acerca das categorias nativas *não-acidente* e *quase acidente*. Como revelado em muitas falas, o que interpretavam como participante ou

não de eventos acidentais, dependendo de uma série de avaliações, desde a ideia de que somente um *motoqueiro fraco* sofreria acidentes ou o que entendem por acidentes, até algo que por ser considerado pouco danoso tanto para a motocicleta quanto para o motoqueiro em questão, estaria fora do que designam por um acidente.

Apenas uma motoqueira, única mulher admitida em toda a história do Grupo, revelou-se passível de “sofrer” acidentes, admitindo não somente já ter se envolvido como, também, ter sido a causadora. Quanto a esta interlocutora, devo admitir que sua presença causou verdadeiro *frisson* em campo, porque ela mesma uniu. durante toda a minha presença em campo, a curiosidade tanto dos interlocutores quanto a minha própria, devido ao fato de sua permanência no trabalho dependeria da sua “eficiência”, colocada em cheque por vários momentos, dado à sua condição de mulher, muito embora sua resposta tenha sido dada à altura, pois ao demonstrar que suas habilidades, a exemplo do quesito *amarração*, a realizava com destreza que causava inveja aos motoqueiros mais experientes do Grupo, e demonstrava, ao mesmo tempo, que as habilidades necessárias para ser motoqueiro entregador não dependiam do fato de pertencer ao sexo masculino, muito embora sua sexualidade era posta em pelo Grupo e alvo de comentários maliciosos em muitos momentos das *resenhas*.

Sua inserção na análise se fez emergencial dada à riqueza de sua presença, sobretudo, naquele contexto, onde a vida política fora de algum modo bastante sacudida pela onda ‘machista’, tão louvada em muitos momentos no tempo da pesquisa. Sua presença colocou mais uma vez em dúvida o que se entende por pré-requisitos básicos de masculinidade no desempenho de funções e dos nos espaços enquadrados na ordem do masculino.

As idas a campo revelaram ainda um importante achado analisado pela formulação desenvolvida no trabalho de *tripé-amortecedor*, fenômeno constituídos por três importantes eventos: *rito*, *resenhas* e *as redes sociais: o celular, o “zap” e a rede de vídeos circulantes*. O *rito* cumpre uma função de ‘proteção’ por meio da prática sistemática da reza semanal do “Pai nosso”, impreterivelmente realizado às segundas-feiras. Neste momento ritualístico, indifere quem seja cristão ou não, pois acima de tudo o que se pede é a proteção do grupo, algo maior que o próprio indivíduo naquele instante, um sentimento de coletividade, aliado à “fala em línguas estranhas”, que divide pelo menos esporadicamente o ‘palco’ das atenções com o mundo católico, provando mais uma vez que o grupo como unidade se mantém forte e coeso, mesmo

diante de distintas e acentuadas preferências religiosas.

As *resenhas*, experimentadas coletivamente por meio das brincadeiras, se utilizam de recursos simbólicos do escárnio, da chocarrice e, como se fala na capital cearense, da “molecagem” e da “gaiatice”, permitindo amenizar boa parte das agruras e percalços mais uma vez advindas deste tipo de atividade em específico. As *resenhas* revelam, ainda, alguns códigos que são criados e a própria linguagem que é desenvolvida causando certa estranheza, especialmente para quem não pertence genuinamente ao grupo, a exemplo de minha condição de pesquisador, cujo esforço torna-se uma tarefa duplamente exigida visando a compreender as dubiedades entre o significado e o sentido dessas brincadeiras e as fronteiras borradas entre algo engraçado ou não.

As *resenhas*, fundamentalmente, promovem sociabilidades as mais diversas, possibilitando, também, discussão sobre a idealização e da construção social em torno da imagem do cearense como detentor de uma “comicidade nata”, pelo simples fato de ser cearense. Tal reflexão abre espaço de se poder pensar, igualmente, que o “sarro” que se tira do outro, também possa, em menor proporção, promover “efeitos colaterais”, na medida em que abre margens a interpretações possíveis de ‘assédio moral’ entre membros do grupo, ou até mesmo a caracterização da prática de *bullying* propriamente dito.

O último componente do *tripé* pode ser identificado pelo uso das *redes sociais, do celular*, particularmente com o acesso ao *WhatsApp* (“zap”) e à *rede de vídeos circulantes*. Este evento cumpre um papel importante no sentido de dar apoio ao componente *resenha*, seja ampliando seu raio de ação, por meio da divulgação das brincadeiras, piadas e tudo mais que envolve este componente, além da tarefa decisiva de auxiliar no ‘amortecimento’ de parte importante dos impactos sofridos pelos profissionais *motoqueiros entregadores* na execução das suas *rotas* de trabalho. Foi percebido ainda em campo contradições entre o uso de uma tecnologia que já faz parte da vida de boa parte dos brasileiros e também dos cearenses, e seu uso ligado à dependência ou até mesmo um vício incontrolável.

As evidências em campo revelam que o uso das tecnologias informacionais, como o celular e as redes sociais, propicia sim, a produção de sociabilidades das mais variadas, ajudando, no caso específico do contexto desta pesquisa, a amortecer alguns impactos da atividade realizada pelos *motoqueiros*, mas, igualmente, também controla mais os passos dos *motoqueiros*, cujas

consequências imediatas, pode ser, em algum momento, motivo de uma demissão ou como diziam em campo: de “pegar o beco”, pois é forte a fala de que alguns possam eventualmente contaminar os demais trabalhadores. Tem sido uma ferramenta política dentro do grupo? Diria que sim, mas também cumpre papel fundamental na disseminação de ideias mais “duras”, e até mesmo intolerantes que em certos momentos em campo assustaram-me, pois não se tratava apenas de discordar do outro, mas e, sobretudo, o desejo de eliminá-lo em detrimento de suas “diferenças”.

As reflexões posteriores ao “achado” deram-me a convicção de que o *tripé* desempenha papel fundamental de “amortecimento” dos impactos trazidos por uma atividade estressante dado aos percalços criados por ela, além de configurar-se em uma atividade de alto risco, dada a sua potencialidade, por envolver o mundo violento do trânsito. Portanto, neste trabalho, tentei demonstrar o quanto estes componentes do *tripé* têm sido fundamentais no processo de “amortecimento” das pressões enfrentadas por esses profissionais no cotidiano de trabalho, que se efetivam desde a cobrança de chefes, clientes, vendedores, os congestionamentos e os conflitos no trânsito, até mesmo as possibilidades de um desfecho nada favorável de uma *rota* mais *arrochada*.

REFERÊNCIAS

- AMARAL, Marcela Carvalho Martins. **Culto ao corpo e estilo de vida entre as mulheres**. 2011. 145f. Tese (Doutorado em Sociologia) - Departamento de Sociologia, Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Brasília, Brasília, 2011.
- ARENDT, Hannah. **Sobre violência**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2001.
- BALANDIER, Georges. **Desordem**: elogio do movimento. Trad. Suzana Martins. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
- BANDEIRA, C. M. **Bullying**: Autoestima e diferenças de gênero. 2009. 123f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009.
- BARREIRA, César. Violência difusa, medo e insegurança: as marcas recentes da crueldade. **Revista Brasileira de Sociologia**, Sergipe, v. 1, n. 1, jan./jul. 2013.
- BAUMAN, Zygmunt. **Vida Líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.
- _____. **Modernidade Líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.
- _____. **Amor Líquido**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.
- _____. **Tempos Líquidos**. Rio de Janeiro: Zahar, 2007.
- BERGER, Peter. **Perspectivas Sociológicas**. 2. ed. São Paulo: Círculo do Livro, 1976.
- BIAVATI, E. e MARTINS, H. **Rota de colisão**: A cidade, o trânsito e você. São Paulo: Berlendis & Vertecchia, 2007.
- BOURDIEU, P. **A Reprodução**: elementos para uma teoria do sistema de ensino, Lisboa: Vega, 1978.
- _____. **Razões práticas**: sobre a teoria da ação. Campinas: Papirus, 1996.
- _____. **O Poder Simbólico**, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1992.
- BREMMER, J. e ROODENBURG. H. (Orgs.). **Uma história cultural do humor**. Trad. de Cynthia Azevedo e Paulo Soares. Rio de Janeiro: Record, 2000.
- BUTLER, J. **Problemas de gênero**: feminismo e subversão da identidade. Tradução de Renato Aguiar. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- CAMPOS Júnior, L. C. **Pentecostalismo**: sentidos da palavra divina. São Paulo: Ática, 1995.

CEARÁ, Alex de Toledo. “**Personalidade, identidade e abuso de substâncias psicoativas e outros transtornos mentais em motoboys**”. 2015. 198f. Tese (Doutorado em Ciências Médicas) – Universidade de Campinas, Campinas, 2015.

CHAUÍ, Marilena. **Simulacro e Poder: uma análise da mídia**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2006. p. 17-63.

CLASTRES, P. **A Sociedade contra o Estado**: Pesquisas de Antropologia Política. São Paulo: Cosac Naify, 2000.

COMERFORD, John Cunha. **Como uma família**: sociabilidade, territórios de parentesco e sindicalismo rural. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2003.

CORTEN, A. **Os pobres e o Espírito Santo**: o pentecostalismo no Brasil. Petrópolis: Vozes, 1996.

COSTA, M. Clélia L.; PEQUENO, Renato (eds.). **Fortaleza**: Transformações na ordem urbana. Rio de Janeiro: Letra Capital/ Observatório das Metrópoles. 2015. (Série Estudos Comparativos).

DAMATTA, R. **Relativizando**: uma introdução à antropologia social. Rio de Janeiro: Editora Rocco, 2010.

_____. **Carnavais, malandros e heróis**. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

_____. **Fé em Deus e Pé na Tábua**: ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

DARNTON, Robert. **O Grande Massacre de Gatos**: e outros episódios da história cultural francesa. São Paulo: Graal, 2011.

DE CERTEAU, M. **A Invenção do cotidiano**: artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 1994.

DE MASI, **Criatividade e grupos criativos**. Rio de Janeiro: Sextante, 2003.

DINIZ, E. P. H. **As condições acidentogênicas e as estratégias de regulação dos motociclistas profissionais**: entre as exigências de tempo e os constrangimentos do espaço. 2003. 123f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Departamento de Engenharia de Produção, Escola de Engenharia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2003.

DURKHEIM, É. **As Regras do Método Sociológico**. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

_____. **Da divisão do trabalho social**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

ELIAS, N. **O processo civilizador**: Uma história dos costumes. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994. v. I e II.

_____. **Sobre o tempo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.

ENGELS, F. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. São Paulo: Global, 1985.

FERRARI, T. **Fabricalização da cidade e ideologia da circulação**. 2. ed. São Paulo: Coletivo Editorial, 2008.

FOUCAULT, M. **Vigiar e punir: nascimento da prisão**. 36. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

FREYRE, G. **Casa Grande e Senzala**. São Paulo: Global, 2006.

GEERTZ, C. **Uma descrição densa: por uma teoria interpretativa da cultura**. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

_____. **“Do ponto de vista dos nativos”**: a natureza do entendimento antropológico. O saber local. Petrópolis: Vozes, 1997.

_____. **O saber local**: novos ensaios em antropologia interpretativa. Petrópolis: Vozes, 2009.

GIDDENS, Anthony. **A constituição da sociedade**. São Paulo: Martins Fontes, 1989.

_____. **As consequências da modernidade**. São Paulo: Unesp, 1991.

GONZALEZ, M. de Sá Lobato, « **Etnografia de uma praça – observando o idoso em Copacabana**. Disponível em: < <http://journals.openedition.org/pontourbe/210> ; DOI : 10.4000/pontourbe.210>. Acesso em: 5 fev. 2019.

FOUCAULT, M. **História da Sexualidade I: A Vontade de Saber**. Rio de Janeiro: Graal, 1993.

FREITAS, Geovani Jacó de. **Ecos da Violência, Narrativas e relações de poder no nordeste canavieiro**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2003.

GEGNER, M. **O Brasileiro E O Seu Ego-Carro: Uma Visão Sociológica Européia Sobre O Ato De Dirigir Em Um "País Do Futuro"**. [S.l.]: RISCO, 2011. p. 75-82.

GODOI, Stela Cristina de, **No “tempo certo”, sobre duas rodas**: um estudo sobre a formação e exploração dos motofretistas de Campinas-SP. Campinas, SP: [s. n.], 2012.

GOFFMAN, E. **Ritual de Interação**: ensaios sobre o comportamento face a face. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 2011.

GOLDMAN, Márcio. **Antropologia contemporânea, sociedades complexas e outras questões**. In: Anuário Antropológico/93. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1995.

HARVEY, David. **A Justiça Social e a Cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

_____. **Condição Pós-Moderna**. São Paulo: Loyola, 1993.

HASSARD, J. Imagens do tempo no trabalho e na organização. In: CALDAS, M, FACHIN, R E FISCHER, T. (Orgs.). **Handbook de Estudos Organizacionais**. [S.l.:s.n.], 2000.

HOBBS, Thomas. **Leviatã**: Matéria, forma e poder de um estado eclesiástico e civil. 2. ed. São Paulo: Martin Claret, 2008

HOLANDA, S. B. de. **Raízes do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HOUAISS, Antônio. **Dicionário Houaiss da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva 2001.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Cidades@2015**. Disponível em: < www.ibge.gov.br/index.php > Acesso em: 22 mar 2019.

ITO, R. S. **Cidade dos Motoboys**: apropriação de espaços na metrópole paulistana. 2010. 75f. Dissertação. (Mestrado em Ciências Sociais) – Programa de Estudos Pós-graduados em Ciências Sociais. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2010.

JIVIDEN, Jimmy. **Glossolalia**: De Deus ou de Homem?. Ft. Worth: TX, Star Bible Publications, 1973.

KANT, Emannuel. **Doutrina do Direito**. São Paulo: Ícone, 1993.

KURZ, R. Luz verde para o caos da crise. **Cadernos do Labor**, São Paulo, ano I, n. 1, 1996.

LIMA FILHO, Irapuan Peixoto. Mobilidade urbana, Trânsito e Infraestrutura: pensando sociologicamente as intervenções de uma subsede da Copa do Mundo. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE SOCIOLOGIA, 16, 2013. Salvador. **Anais...** Salvador: GT 02, 2013.

_____. Sociologia do Trânsito: um debate necessário ao Brasil. In: CONGRESO LATINOAMERICANO DE SOCIOLOGÍA, 29., 2013. Santiago do Chile. **Anais...** Santiago do Chile: [s.n.], 2013.

LACOSTE, Yves. **Dicionário de Geografia**. Lisboa, Teorema, 2005.

LAHIRE, Bernard. **Retratos sociológicos**: disposições e variações individuais. Porto Alegre: Artmed, 2004.

LATOURE, Bruno. **Reagregando o Social**: uma introdução à Teoria do Ator-Rede. Salvador: Edufba, 2012.

_____. On technical mediation - philosophy, sociology, genealogy. **Common Knowledge**, v. 3, n. 2, p. 29-64, 1994.

LEFEBVRE, Henri. **“O Direito à Cidade”**. São Paulo: Moraes, 1991.

LE GOFF, Jacques. O riso na Idade Média. In: _____. **Uma história cultural do humor**. Rio de Janeiro: Record, 2000.

LÉVI-STRAUSS, Claude. **O Pensamento Selvagem**. São Paulo: companhia editora Nacional, 1970.

LEVY, L. O dualismo cartesiano. In: ALTMANN S.; WOLF, E. **Lições de história da Filosofia**. Porto Alegre: Secretaria de Estado da Cultura, 2010.

LIGIÉRO, Zeca. **Performance e Antropologia de Richard Schechner**. Rio de Janeiro: Mauad, 2012.

LEWIS, Liana. Como ser uma criança na calçada: pontuações etnográficas sobre algumas crianças em situação de rua na cidade do Recife. **Mediações: Revista de Ciências Sociais**, Londrina, v. 9, n. 2, 2004. Disponível em: <<http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/mediacoes/article/view/9035>>. Acesso em: 20 mar. 2019.

MAFFESOLI, M. **A dinâmica da violência**. São Paulo: Edições Vértice, 1987.

MALINOWSKI, Bronislaw. **Argonautas do Pacífico Ocidental**. São Paulo: Abril Cultural, 1976.

MARX, Karl. **O Capital**: Crítica da economia política. Livro Primeiro: o processo de produção do capital. 5.ed. Tradução de Reginaldo Sant'ana. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1980.

_____. **A Ideologia Alemã**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

MAUNIER, René. **L'origine et le fonction économique des villes**. Paris: L'Harmattan, 2004.

MISSE, Michel. **Crime e violência no Brasil contemporâneo**. Estudos de Sociologia do crime e da violência urbana. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2006.

MOTOBOYS: vida loca. Direção de Caio Ortiz. São Paulo: PRODIGO, 2007. 1 DVD.

MUMFORD, L. **La Cultura de las Ciudades**. Buenos Aires : Emecé, 1945.

NETO, A.; MUTAF, J.; AVLASEVICIUS, S. Pelo espelho retrovisor: motoboys em trânsito. **Revista on-line do Núcleo de Antropologia Urbana da USP**, São Paulo, v. 2, 2006.

OLWEUS, D. Bully/victim problems in school: facts and intervention. **European Journal of Psychology of Education**, v. 21, n. 4, p. 495-510, 1997.

_____. School bullying: development and some important challenges. **Annual Review of Clinical Psychology**, v. 9, p. 751-780, 2013.

ORLANDI, E. P. **Cidade dos Sentidos**. Campinas: Pontes Editores, 2004.

ORO, A. P. O Espírito Santo e o pentecostalismo. **Teo-Comunicação**, Porto Alegre, v.25, n.107, p.87-101, 1995.

_____. **Avanço pentecostal e a reação católica**. Petrópolis: Vozes, 1996.

PÉTONNET, Colette. Observação flutuante: o exemplo de um cemitério parisiense. **Revista Antropolítica**, Niterói, n. 25, p. 99-111, 2º. sem. 2008.

RATZEL, Friedrich. **Anthropogeographie**. Stuttgart : Engelhorn, 1891.

ROUSSEAU, Jean-Jacques. **Do Contrato Social**. São Paulo: Martin Claret, 2000.

RUSSO, Maurício Bastos. **Violência no trânsito "À Moda Brasileira"**: Insegurança, Letalidade e Impunidade. 2012. 226f. – Tese (Doutorado em Sociologia) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2012.

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, tempo**: globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. **A urbanização brasileira**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1995.

SENNETT, Richard. **A Corrosão do Caráter**. Conseqüências pessoais do trabalho no novo capitalismo. 12. ed. Rio de Janeiro: Record, 2003.

_____. **O Declínio do Homem Público: as Tirantias da Intimidade**. 3. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SCHECHNER, Richard. **Antropologia e Performance de Richard Schechner**. São Paulo: Hucitec, 2012.

SILVA, Sérgio Barbosa dos Santos. **WhatsApp e política**: novas formas de ciberativismo em Florianópolis. 2017. 123 p. Dissertação (Mestrado em Ciências Políticas) - Programa de Pós Graduação em Sociologia Política, Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Florianópolis, 2017.

SILVA, Ana Márcia. Das práticas corporais ou porque "narciso" se exercita. **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**, Campinas, v. 3, n. 17, p. 244-251, maio 1996,

SILVA, A. L. Tempo e espaço na pesquisa etnográfica que inclui as crianças. **Psicologia & Sociedade**, v. 29, p. e168810, 2017.

SILVA, D. W. **Atuação profissional de motoboys e fatores associados à ocorrência de acidentes de trânsito em Londrina**. 2006. 101f. Dissertação (Mestrado em Saúde Coletiva) – Programa de Pós-Graduação em Saúde Coletiva, Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2006.

SILVA, Luiz Antônio Machado da. Sociabilidade violenta: por uma interpretação da criminalidade contemporânea no Brasil urbano. **Sociedade e estado**, Brasília, v. 19, n. 1, p. 53-84, 2004.

SILVA NETO, Francisco Secundo da. **O Ceará moleque dá um show**: Da história de uma interpretação sobre o que faz ser cearense ao espetáculo de humor de Madame Mastrogilda. 2009. 123f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2009.

_____. **A gênese da “cultura moleque cearense”**: análise sociológica da interpretação e produção culturais. 2015. 198f. Tese (doutorado em Ciências Sociais,) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2015

SIMMEL, George. **Sociologia**. Organização de Evaristo de Moraes Filho. São Paulo: Ática, 1983.

_____. “A metrópole e a vida mental”. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973.

SINGER, Paul. **Economia política da urbanização**. São Paulo: Brasiliense, 1983. 9a ed.

_____. **Sociologia**: Estudios sobre las formas de socialización. Buenos Aires: Compalíia Editora Espasa-Calpe Argentina S. A., 1939.

SOUZA, Jessé de. **A Elite do Atraso**: da Escravidão Á Lava Jato. São Paulo: Estação Brasil, 2019.

LÉVI-STRAUSS, C. **O Pensamento selvagem**. São Paulo: Nacional, 1970

TAVARES DOS SANTOS, J.V. Violências, América Latina: a disseminação de formas de violência e os estudos sobre conflitualidades. **Revista Sociologias**, Porto Alegre, n.8, p.16-32, nov. 2002c.

TURNER, Victor. **O Processo Ritual Estrutura e Anti Estrutura**. São Paulo: Vozes, 1974.

_____. **Floresta de símbolos**: aspectos do ritual Ndembu. Niterói: UFF, 2005.

_____. **From ritual theatre**: the human seriousness of play. New York: PAJ Publications, 1982.

_____. **A Ética Protestante e o Espírito do Capitalismo**. [S.l.]: Companhia das Letras, 2004.

VELHO, G. Introdução. In: _____. O Velho. **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1973

WEBER, Max. **Economia e Sociedade**. Brasília: UNB, 1991.

WERNECK, Alexandre. Dar uma zoadada, botar a maior marra: dispositivos morais de jocosidade como formas de efetivação e sua relação com a crítica. **Dados: Revista de Ciências Sociais**, v. 58, n. 1, p. 187-222, 2015.

WIEVIORKA, M. **La violence: voix et regards**. Paris: Éditions Balland, 2004.

_____. O novo paradigma da violência. Tempo Social. **Revista de Sociologia da USP**, São Paulo. v.9, n. 1, 1997.

ZALUAR, Alba. **A máquina e a revolta**. As organizações populares e o significado da pobreza. São Paulo: Brasiliense, 1985.

_____. **integração perversa**: pobreza e tráfico de drogas. Rio de Janeiro: FGV, 2004.