



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA  
INSTITUTO DE SAÚDE COLETIVA**

**MARIA ANGÉLICA RICCIO OLIVEIRA**

**ASES DO ASFALTO:  
VITIMIZAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO NO TRABALHO DE  
MOTOBOYS DE SALVADOR**

Salvador – Bahia  
2006

**MARIA ANGÉLICA RICCIO OLIVEIRA**

**ASES DO ASFALTO:  
VITIMIZAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO NO TRABALHO DE  
MOTOBOYS DE SALVADOR**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado do Instituto de Saúde Coletiva da Universidade Federal da Bahia como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Saúde Coletiva.

Orientador: Prof. Dr. Eduardo Paes Machado

Salvador – Bahia  
2006

Ficha Catalográfica  
Elaboração: Eliana T. Carvalho – CRB: 5-1100

---

O482 Riccio-Oliveira, Maria Angélica.

Ases do asfalto: vitimização e responsabilização no trabalho de motoboys de Salvador / Maria Angélica Riccio Oliveira. – Salvador: M. A. Riccio-Oliveira, 2006.

192 p.

Orientador : Profº Drº Eduardo Paes Machado  
Dissertação (Mestrado em Saúde Coletiva) – Instituto de Saúde Coletiva.  
Universidade Federal da Bahia.

1. Vitimização. 2. Violência no trabalho. 3. Motoboy  
4. Criminalização. 5. Responsabilização. 6. Saúde do Trabalhador. I. Título.

CDU 364.12:614

---

**MARIA ANGÉLICA RICCIO OLIVEIRA**

**ASES DO ASFALTO:  
VITIMIZAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO NO TRABALHO DE  
MOTOBOYS DE SALVADOR**

**Banca Examinadora**

---

Profº Drº Emílio Enrique Dellasoppa.  
Curso de Serviço Social da Universidade Estadual do  
Rio de Janeiro – UERJ.

---

Profª Drª Ceci Vilar Noronha  
Instituto de Saúde Coletiva da Universidade  
Federal da Bahia – ISC/UFBA.

---

Orientador: Profº Drº Eduardo Paes Machado  
Instituto de Saúde Coletiva da Universidade  
Federal da Bahia – ISC/UFBA.

Salvador – Bahia  
2006

## AGRADECIMENTOS

Produzir uma dissertação de mestrado, não é tarefa fácil, porém, bem mais difícil seria se não contasse com o apoio e carinho das pessoas com quem convivi durante este processo.

Agradeço ao Prof<sup>o</sup> Eduardo Paes Machado, meu orientador, pelo profissionalismo, ética e competência com que conduziu esta pesquisa. Agradeço pelo entusiasmo demonstrado, pelas palavras de incentivo, pelo apoio recebido, e pela disponibilidade inigualável durante todo o processo. O seu rigor científico, as suas sábias e incansáveis revisões, e ao mesmo tempo o respeito à minha autonomia, tornou todo o processo bastante agradável e produtivo. Obrigado Prof<sup>o</sup> Eduardo por tê-lo como orientador mais uma vez.

Agradeço ao meu esposo, Ayrton, pela presença constante, sofrendo comigo nos momentos de angústia, e sorrindo a cada conquista, a cada capítulo concluído. Agradeço a sua compreensão, disponibilidade e companheirismo, permanecendo ao meu lado mesmo durante os momentos em que estive distante, absorva na minha produção.

Agradeço aos meus filhos, Rodrigo, Ricardo e Renato, pelo incentivo, carinho e compreensão frente às mudanças que o mestrado imprimiu à nossa rotina de vida. Agradeço também pelo suporte na informática.

Agradeço à Prof<sup>a</sup> Ceci Noronha, por ter me acolhido com tanto carinho e tanta disponibilidade sempre que a ela recorri durante todo o mestrado. À Prof<sup>a</sup> Lígia Rangel, pela atenção e carinho que sempre me dedicou, e pelas sugestões que enriqueceram o meu projeto.

Agradeço à grande amiga Ana Cláudia, por ter pacientemente escutado as minhas queixas e as minhas conquistas, sempre com uma palavra de carinho e de incentivo.

Agradeço aos colegas e amigos Lázaro e Cássia, pela atenção e apoio demonstrados quando do meu afastamento do trabalho para finalizar a dissertação.

Agradeço à bibliotecária Eliana Carvalho, pela elaboração da ficha catalográfica e organização das referências.

Agradeço a Clélia e Beбето, que tão gentilmente contribuíram na identificação de motoboys a serem entrevistados.

Finalmente, agradeço a todos os motoboys, por terem sido tão receptivos, acreditado na minha proposta de estudo, e doado parte do seu precioso tempo para esta pesquisa. Em particular, agradeço ao Sindicato dos Motoboys, onde tudo começou, pela constante disponibilidade de seus representantes, e por terem me acolhido com tanta atenção, carinho, confiança e seriedade.

Às demais pessoas, que de alguma forma contribuíram com a minha pesquisa ou confiaram em mim, o meu agradecimento sincero.

Um forte abraço!

**“O sonho pelo qual brigo, exige que eu  
invente em mim a coragem de lutar,  
ao lado da coragem de  
Amar.”**

**Paulo Freire**

## RESUMO

O presente estudo destaca a relação entre violência e trabalho, enfocando a vitimização do trabalhador no ambiente de trabalho. Contempla a categoria dos motoboys, trabalhadores que executam serviços de entrega mediante a utilização de motocicletas, para vencer distâncias, economizando tempo e superando o congestionamento das vias públicas. Compreender as percepções e práticas dos motoboys acerca da própria vitimização por atos de violência no trabalho é o principal objetivo deste estudo. A pesquisa possui caráter exploratório, e foi desenvolvida através de metodologia qualitativa, utilizando técnicas de observação direta e de entrevista. Foram entrevistadas 59 pessoas, subdivididas em trabalhadores (53), donos de empresa de moto-entrega (03), o comandante do Esquadrão Águia (01), um instrutor de motociclistas (01), e o presidente do Sindicato dos Motociclistas, Motoboys e Mototaxistas do Estado da Bahia (01). As observações diretas foram realizadas em audiências públicas e eventos sócio-culturais do segmento. A categoria está representada predominantemente por homens jovens, com idade entre 30 e 38 anos, negros-mestiços, 2º grau completo, casados e com filhos. Na percepção destes trabalhadores, o comportamento desrespeitoso e agressivo dos motoristas nas vias públicas, os assaltos, os acidentes, e especialmente a violência policial, são as principais formas de vitimização a que estão expostos. O deslocamento em serviço por zonas de alta criminalidade expõe os trabalhadores à ação dos delinqüentes locais, levando-os a desenvolverem suas próprias formas de proteção. A acomodação, o comportamento de evitação e a adoção de atitudes agressivas, são recursos comumente utilizados pelos motoboys em resposta a comportamentos percebidos como violentos. Na perspectiva organizacional, os motoboys são culpabilizados pelos delitos de que são vítimas, sendo apontados como autores ou cúmplices das ocorrências criminosas, e tendo que assumir total responsabilidade pelos prejuízos decorrentes dos referidos eventos. Ter a moto tomada de assalto, assumir o prejuízo total, perder o emprego, e ainda ficar marcado negativamente pelo ocorrido, são situações de responsabilização extrema que fazem parte do dia-a-dia do motoboy. Urgente se faz que a categoria seja reconhecida legalmente em todo o país, que seja desmistificada a associação dos trabalhadores ao crime, e que políticas públicas sejam instituídas e/ou implementadas para enfrentamento do problema e proteção ao segmento.

Palavras-chave: vitimização; violência no trabalho; motoboy; criminalização; responsabilização; saúde do trabalhador.



## ABSTRACT

The relationship between violence and work is here pointed out by especially focusing the worker's victimization in the working environment, namely that undergone by motorcycle delivery drivers (MDDs) – workers who perform delivery services on motorcycles to shorten distances, save time and avoid traffic jams. Through direct observation in both MDD-related public hearings and sociocultural event as well as interview, this exploratory qualitative study is aimed at understanding those workers' perception and practice concerning their own victimization by violent acts while at work. Fifty-nine subjects were interviewed comprising MDDs (n=53), motorcycle delivery company owners (n=3), the chief officer of the Police Motorcycle Squad (Águia Squad) (n=1), a motorcyclists instructor (n=1) and the president of the Syndicate of Motorcyclists, Motorcycle Delivery People and Motorcycle Taxi Drivers of the State of Bahia (Brazil) (n=1). MDDs in this study consist of predominantly male, young (aged 30 to 38), non-white, married high-school graduates with children. The main forms of victimization perceived by the interviewees are drivers' aggressive and disrespectful behavior in traffic, robberies, accidents and, particularly, police violence. Because delivery services in high-crime zones expose MDDs to the action of local criminals, those professionals have developed their own ways of protection. Resignation, avoidance and aggressive behavior are common ways of responding to what is perceived as violence. From an organizational perspective, MDDs are rendered guilty for the situations in which they are victims: they are seen as authors or accomplices of those unlawful acts and are made to cover the financial damage thereof. Situations of extreme answerability, such as the loss of the motorcycle in robberies, full coverage of the financial damage, job losses and the negative stigma associated with the criminal event are part of the MDDs' everyday life. Legal nationwide recognition of MDDs as a professional category, the demystification of the association between MDDs and crime, and the creation and/or implementation of public policies to tackle the issue and protect MDDs are therefore urgent measures.

**Key Words:** victimization; violence at work; motorcycle delivery driver; criminalization; answerability; workers' health.

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	11
METODOLOGIA.....	25
Capítulo 1 - O MOTOBOY E SEU TRABALHO .....	40
1.1 Evolução histórica .....	40
1.2 Perfil do trabalhador .....	44
1.3 As relações de trabalho.....	46
1.4 As etapas do processo de trabalho.....	51
1.5 Interagindo com padrões e colegas .....	57
1.6 Responsabilização no trabalho .....	63
Capítulo 2 - OS ACIDENTES DE TRABALHO.....	68
2.1 Os acidentes no cotidiano .....	70
2.1.1 A estrutura temporal na dinâmica dos acidentes .....	75
2.1.2 Pressão por rapidez e a velocidade .....	78
2.2 O ambiente de trabalho e seus agentes .....	80
2.2.1 Motoristas e pedestres: o componente humano do ambiente de trabalho .....	83
2.3 A vulnerabilidade dos instrumentos de trabalho .....	84
2.4 O enfrentamento dos riscos .....	89
2.5 A responsabilização nos acidentes .....	92
Capítulo 3 - A VITIMIZAÇÃO NO COTIDIANO DO TRABALHO .....	95
3.1 A disputa pelas ruas.....	96
3.2 Alvos do crime .....	106
3.2.1 Os furtos durante a prática laborativa.....	107
3.2.2 O roubo qualificado: assaltos aos trabalhadores.....	109
3.2.3 O momento do assalto .....	115
3.3 As agressões de clientes .....	120
Capítulo 4 - ZONAS DE RISCO E PRÁTICAS DEFENSIVAS .....	124
4.1 Os limites da liberdade .....	124

4.2 Estratégias de proteção .....	130
4.2.1 Práticas espaciais .....	132
Capítulo 5 - RESPONSABILIZAÇÃO PELO CRIME .....	135
5.1 Formas de responsabilização .....	135
5.2 O papel do seguro .....	142
Capítulo 6 - CRIMINALIZAÇÃO, BRUTALIDADE E CORRUPÇÃO POLICIAL.....	146
6.1 A criminalização do trabalhador .....	147
6.2 As forças policiais .....	148
6.3 As abordagens policiais .....	152
6.4 Revista aos trabalhadores .....	162
6.5 A corrupção policial .....	165
6.6 Acomodação e resistência .....	168
CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	173
REFERÊNCIAS .....	180
APÊNDICES .....	185

---

## INTRODUÇÃO

O presente estudo tem por objetivo compreender as percepções e práticas dos motoboys acerca da própria vitimização por atos de violência no trabalho, analisando também a dinâmica da responsabilização diante destes eventos. Reconhecendo-se a violência no trabalho como uma forma de vitimização que se reproduz no ambiente/local de trabalho, o estudo concentra a discussão nas violências que permeiam o cotidiano laborativo do motoboy, decorrentes das relações interpessoais, do convívio com a criminalidade, e da repressão policial.

Historicamente, foi após a Segunda Guerra Mundial, em decorrência dos crimes praticados pelo nazismo, que começaram a surgir, com mais intensidade, os estudos de vitimização centrados na figura da vítima, pois anteriormente a prioridade era o trinômio vitimizador-pena-crime. Estes estudos passaram a ser objeto da Vitimologia, ciência multidisciplinar, que buscou nas ciências sociais, a exemplo da Sociologia Criminal e Psicologia Criminal, os subsídios essenciais para compreender a personalidade da vítima, seu comportamento na gênese do crime, suas relações com o vitimizador, bem como a possível reparação de danos sofridos (NOGUEIRA, 2004). Muitos estudos sobre o tema foram realizados em várias partes do mundo, como Israel, países europeus, e sobretudo Japão e Estados Unidos (NOGUEIRA, 2004), dando origem às pesquisas de vitimização, surgidas nos Estados Unidos na década de 60 e hoje difundidas pelo United Nations Crime and Justice Research Institute – UNICRI, em mais de 50 países. Tais pesquisas visam mostrar a verdadeira magnitude da vitimização estimando a quantidade de crimes sofridos pela população e não comunicados aos órgãos governamentais, identificar características sócio-econômicas e demográficas da população vitimizada, e mais indiretamente levantar questões relativas às percepções e reações ao crime (ZEDNER, 1994; ILANUD/FIA/GSI, 2002).

Correntes do pensamento vitimológico têm problematizado a questão da vitimização em diversas dimensões. A tendência mais conservadora utiliza-se da concepção convencional da lei para reconhecer a vítima do crime, e tem por princípio a responsabilização dos atores e a justiça redistributiva (punição dos culpados). A visão mais crítica discute os fatores que influen-

ciam na aplicação do rótulo de vítima e o poder para aplicar tal rótulo a alguém, além de enfatizar os componentes da construção da realidade que sustentam a vida cotidiana e que irão influir nas concepções relativas à vítima. Observa-se ainda uma abordagem referenciada radical que problematiza o papel da lei e do Estado no entendimento da vítima (MAWBY e WALKLITE, 1994).

Alguns autores discutem a culpabilização da vítima enquanto precipitadora do crime. Nesta linha, Zedner (1994) faz referência a Von Henting (1948), o qual criticou a concentração exclusiva da criminologia na figura do agressor, propondo uma abordagem interacionista e dinâmica do crime. Este autor questiona a figura da vítima como um ator passivo, afirmando que o crime deve ser percebido como uma transação na qual vítima e agressor desempenham papéis específicos. Sendo assim, a vítima pode constituir-se em fator desencadeador do crime.

Von Henting entende que na origem dos delitos podem ser encontradas vítimas que consentem tacitamente, cooperam, conspiram ou provocam, surgindo daí dois tipos de vítimas: a propensa e a precipitadora. A vítima propensa reúne características que a torna mais suscetível à vitimização do que outras pessoas, enquanto a vítima precipitadora desempenha um papel direto e positivo na ocorrência do crime (ZEDNER, 1994).

Uma outra perspectiva teórica aponta o estilo de vida como principal determinante da vitimização pelo crime. Nesta concepção, variações no estilo de vida contribuem para que um indivíduo esteja mais ou menos exposto ao crime, ou seja, o estilo de vida estrutura as oportunidades de vitimização (KENNEDY e SOCCO, 1998). Conjugando com este ponto de vista, Zedner (1994) acrescenta que o risco de vitimização está estreitamente relacionado com a área geográfica, enquanto o risco de vitimização pessoal está correlacionado com idade, sexo, padrões rotineiros de atividade, entre outros.

Tratando-se da vitimização pela violência no trabalho, os estudos apontam para uma vinculação entre esta forma de violência e o estilo de vida, entendido este como as formas de trabalho e as rotinas diárias das vítimas. Sendo assim, a violência no trabalho não se distribui uniformemente entre as diversas categorias ocupacionais. Existem ramos da economia e setores de atividade que concentram uma maior vitimização por apresentarem características consideradas como fatores de risco para este tipo de violência.

Para alguns autores, discutir a vitimização como uma construção social tem um importante impacto no sentido de reconhecer como a vítima experimenta o crime e como as pessoas res-

pondem em relação a ela; isso porque as concepções sobre *quem é uma vítima, o que constitui dano, como a causa do dano pode ser entendida*, entre outras, são construções sociais (KENNEDY e SOCCO, 1998). Neste sentido, Rock (2002) acrescenta que *vítima*, é uma identidade, um artefato social que envolve uma interação, requer uma transgressão e um transgressor, assim como demanda uma gama de outros atores sociais (testemunhas, policiais, meios de comunicação, etc.) que direta ou indiretamente constituem o contexto interpretativo mais amplo do qual ela é parte. Rock ainda reflete que o termo *vítima* por si só é contraditório, conotando na metáfora, imagens de pária e santo, e transmitindo significados de fraqueza, perda e dor.

Aceitar o rótulo de vítima e o estigma muitas vezes associado, manter segredo sobre a ocorrência de vitimização, redefinir cognitivamente o evento no sentido de tornar seu caráter negativo menos explícito, inserir-se em grupos que buscam rejeitar a concepção negativa associada com o tipo de vitimização sofrida, são algumas das estratégias adotadas pela vítima – isoladamente ou de forma combinada – para enfrentamento da própria vitimização (KENNEDY e SOCCO, 1998). Estas estratégias algumas vezes estão articuladas a comportamentos de auto-culpabilização, com conseqüências danosas para o indivíduo do ponto de vista físico e psicossocial, que podem ser agravadas pela ausência de suporte social e material à vítima.

Muitos estudos sugerem que o distúrbio psicológico, em maior ou menor grau, é a reação dominante entre as vítimas de crimes violentos, destacando-se como manifestação mais severa a Desordem de Estresse Pós-Traumático, que se expressa sob a forma de ansiedade, depressão, perda de controle, culpa, distúrbios do sono, obsessão focalizada no ato criminoso, entre outros (KENNEDY e SOCCO, 1998; ZEDNER, 1994). Fatores como isolamento, vulnerabilidade, recursos disponíveis e experiências prévias de vitimização, são considerados determinantes dos impactos diferenciais do crime sobre a vítima (ZEDNER, 1994).

### **A Violência no ambiente de trabalho**

*A violência no ambiente de trabalho* ou *violência no trabalho* – expressões bastante utilizadas na literatura científica anglo-americana – não possui uma definição unívoca. Assim como ocorre na definição de violência, a definição da violência no trabalho não é consenso na literatura. A dimensão cultural tem sido apontada por alguns autores como fator decisivo na definição de violência, pelo reconhecimento de que os diversos contextos e culturas é que irão re-

almente definir se um determinado comportamento poderá ou não ser caracterizado como violento. A abrangência da noção de violência, a compreensão do que seja ambiente de trabalho, e a articulação entre estes dois elementos, é que irão oferecer os subsídios essenciais para definir com maior clareza a violência no ambiente de trabalho (BULATAO & VANDENBOS, 1996, apud CAMPOS, 2003).

O National Institute for Occupational Safety and Health – NIOSH (1996) define *violência no trabalho* como “... atos violentos (incluindo tentativas de agressão e assaltos) direcionados a pessoas no trabalho ou a serviço deste”. Para a referida instituição, estes atos violentos “variavam de uma linguagem ofensiva ao homicídio.” Adotada como referência no presente estudo, esta definição conduz a outros referenciais que irão ampliar o seu alcance, e favorecer concomitantemente sua compreensão. Neste sentido destacam-se os conceitos de trabalho, trabalhador, ambientes de trabalho e atos violentos.

Para Mendes e Dias (1999), o trabalho é entendido como “um espaço de dominação e submissão do trabalhador pelo Capital”, e ao mesmo tempo um espaço histórico de luta e resistência que visa controlar as condições e ambientes de trabalho para torná-los mais saudáveis. Isto se realiza através de um “processo lento, contraditório e desigual no conjunto da classe trabalhadora”, e está na dependência direta da inserção dos trabalhadores no processo produtivo, e do contexto sociopolítico de uma sociedade em particular (MENDES e DIAS, 1999).

O trabalho exerce papel fundamental na construção da subjetividade do indivíduo e na sua inserção na vida social, entretanto, a depender da forma como se estrutura e operacionaliza, efeitos positivos ou negativos podem ser desencadeados. Neste sentido, se por um lado, “o trabalho funciona como fonte de construção, realização, satisfação, riqueza, bens materiais e serviços úteis à sociedade humana”, por outro, “pode significar escravidão, exploração, sofrimento, doença e morte” (SELIGMANN-SILVA, 1992).

Atividade especificamente humana, o trabalho para ser desenvolvido requer a participação dos atores sociais denominados trabalhadores. Do ponto de vista da Saúde do Trabalhador, campo do saber que visa compreender as relações entre o trabalho e o processo saúde-doença, “trabalhador é toda pessoa que exerça uma atividade de trabalho, independentemente de estar inserido no mercado formal ou informal de trabalho...” (BRASIL, 2001). Esses trabalhadores, para exercerem as suas atividades de trabalho, participam e interagem nos mais diversos cenários ou espaços sócio-geográficos, denominados de ambientes de trabalho.

O ambiente de trabalho tem sido palco de mortes, doenças e incapacidades para um grande número de trabalhadores ao longo da história. Para Oddone e outros (1986), o ambiente de trabalho corresponde ao conjunto das condições de produção em que a força do trabalho e o capital se transformam em mercadoria e em lucro. Compreende deste modo as características do local de trabalho e os elementos conexos à atividade em si, que em condições inadequadas têm a capacidade de provocar danos a quem trabalha. Complementando a definição de Oddone, mais direcionada ao trabalho da indústria, encontra-se Campos (2003), que reconhece o ambiente de trabalho para além dos espaços restritos das instituições/ organizações, estendendo-o aos ambientes externos quando neles se situam trabalhadores que desenvolvem suas atividades laborativas nos espaços públicos ou abertos ao público, como policiais, motoristas, entregadores, entre outros.

O deslocamento dos trabalhadores do setor secundário da economia para o setor de serviços tem ampliado o número de trabalhadores que exercem as suas atividades laborativas em espaços públicos e/ou abertos ao público. Com isso, o confinamento dos ambientes de trabalho onde prevalece a sensação de isolamento e monotonia, embora ao mesmo tempo denote mais segurança para o trabalhador, tem cedido lugar às atividades e ocupações onde a sociabilidade é exercitada pela interação direta com o público. Estes trabalhadores, embora consigam superar os inconvenientes dos locais fechados, acham-se mais expostos a situações estressantes e hostis, e executam um maior esforço, do ponto de vista psicológico, para lidar com a diversidade e imprevisibilidade dos usuários (PAES-MACHADO e LEVENSTEIN, 2000). Em geral, tais situações estão associadas a atos violentos dirigidos ao trabalhador, com consequências inesperadas do ponto de vista físico, mental, social e profissional.

Na tentativa de caracterizar a violência no trabalho, Chappell & Di Martino (1999, apud SANTOS JÚNIOR e outros, 2004), elencam uma série de atos violentos (Figura 1), que a depender das circunstâncias em que ocorram, compõem o quadro de violência no trabalho.



**FIGURA 1 – Atos enquadrados como violência no trabalho.**


---

<i>Homicídio</i>	<i>Intimidação</i>
<i>Estupro</i>	<i>Insinuação</i>
<i>Roubo</i>	<i>Ostracismo</i>
<i>Extorsão</i>	<i>Mensagem agressiva</i>
<i>Agressão física (chute; soco; arranhão; cuspe; beliscão)</i>	<i>Postura agressiva</i>
<i>Grito</i>	<i>Gesto rude</i>
<i>Ofensa</i>	<i>Xingamento</i>
<i>Ameaça</i>	<i>Interferência no trabalho, ferramenta ou equipamento</i>
<i>Assédio, incluindo sexual ou racial</i>	<i>Comportamento hostil</i>
<i>Provocação (bullying)</i>	<i>Silêncio deliberado</i>
<i>Perseguição por grupos (mobbing)</i>	<i>Outros</i>

---

**Chappell & Di Martino, 1999**

Complementando, o NIOSH (1996) acrescenta que a maior ou menor exposição do trabalhador aos atos de violência no trabalho está diretamente relacionada às circunstâncias envolvidas no seu processo produtivo. Segundo a instituição, categorias ocupacionais, que no seu cotidiano de trabalho concentram um maior número de situações apontadas como favoráveis às manifestações de violência (Figura 2), tornam-se as mais vitimizadas pela violência no trabalho.

**FIGURA 2 – Situações de risco para a violência no trabalho.**


---

Contato com o público	Trabalho sozinho ou em pequenos grupos
Manipulação de dinheiro ou valores	Horário noturno ou no início da manhã
Transporte de passageiros, bens ou serviços	Áreas de alta criminalidade
Posto de trabalho móvel ou externo	Guardar volumes
Contato com pessoas “instáveis” em cuidados de saúde ou serviço social	Locais de trabalho no interior de comunidades isoladas
	Instalações de Justiça Criminal

---

**NIOSH, 1996.**

Vale ressaltar, que a literatura científica brasileira, ao discutir a violência em sua relação com o trabalho, apresenta, para efeito didático, uma diferença entre *violência do trabalho* e *violência no trabalho*. Esta dicotomia dá origem a diversas conceituações, menos ou mais abrangentes, embora na sua maioria reconhecendo o imbricamento entre as duas modalidades.

Os estudos abordando a *violência do trabalho* podem ser mais facilmente identificados na literatura brasileira se comparados àqueles que discorrem sobre a *violência no trabalho*, extremamente escassos no país. Por *violência do trabalho*, entende-se a violência que se origina

no modo de produção e se expressa principalmente através da organização do processo trabalho, causando desconforto, sofrimento, desgaste, adoecimento e morte. É representada especialmente pelas doenças relacionadas ao trabalho e pelos acidentes de trabalho (CAMPOS, 2003). A *violência no trabalho* refere-se a comportamentos violentos praticados por uma pessoa ou por um grupo de pessoas, sejam elas externas ao trabalho, internas, ou que tenham alguma relação com o trabalho (SANTOS JÚNIOR e outros, 2004). Tais comportamentos são direcionados ao trabalhador e/ou a sua estrutura de trabalho, e, conforme o NIOSH (1996), “variam de uma linguagem ofensiva ao homicídio”, constituindo deste modo os episódios fatais e não-fatais da violência no trabalho.

Tratando-se dos episódios fatais de violência no trabalho, ressalta-se que o índice de homicídios é bastante significativo, embora equivocadamente considerado pequeno se comparado ao índice geral de homicídios na população. Campos (2004), discutindo a magnitude destes homicídios no conjunto das mortes relacionadas ao trabalho, acrescenta que nos Estados Unidos, entre 1992 e 1999, os homicídios foram responsabilizados por uma em cada seis mortes relacionadas ao trabalho, com predominância dos assaltos (67%) envolvendo roubo ou tentativa de roubo. As categorias representadas por motoristas, policiais e seguranças particulares foram consideradas de maior exposição ao risco, e os setores de comércio e serviços os mais atingidos.

Os episódios não-fatais de violência no trabalho, a princípio menos graves se comparados aos homicídios, pela sua alta incidência e conseqüências para o trabalhador, são também de grande relevância. Apesar disso, os estudos direcionados a estes episódios são em geral incompletos e pouco abrangentes<sup>1</sup>. No Brasil, a subnotificação de tais eventos é significativa, e deve-se a uma série de fatores, entre os quais a ausência nos Boletins de Ocorrência Policial de espaços específicos para o registro da violência relacionada ao trabalho, a falta de capacitação dos profissionais que preenchem tais boletins para identificar a ligação entre o episódio violento e o trabalho, o desconhecimento ou omissão dos próprios trabalhadores e/ou empregadores da articulação entre a violência e o trabalho, a recusa em realizar o registro da ocorrência por descrença nas instituições, e a naturalização destes eventos por serem considerados menores quando confrontados a outras formas mais dramáticas de violência. A estes elementos soma-se o fato da legislação brasileira, apesar de reconhecer o ato violento como acidente de trabalho, só permitir o seu registro no Instituto Nacional de Seguridade Social – INSS quando tal ato provoca lesão corporal ou perturbação funcional, rechaçando todos os demais incidentes

violentos, que causam danos de diversas ordens ao trabalhador, mas que não envolve trauma físico.

No âmbito da violência fatal no trabalho, destaca-se um estudo desenvolvido pelo Ministério do Trabalho e Emprego nos estados de São Paulo (1998) e Espírito Santo (1997-1999), que evidencia a significativa participação dos homicídios nos óbitos por acidente de trabalho. Este estudo aponta as profissões de vigilante, motorista, bancário e porteiro, como as mais expostas às situações de violência no trabalho, e ressalta que a maior incidência de óbitos ocorre durante o exercício do trabalho (71%), em contraposição ao trajeto residência/ trabalho/ residência (CAMPOS, 2003).

Abordando a violência no trabalho numa perspectiva mais geral encontram-se alguns estudos também relevantes. Em Salvador/BA, a categoria dos bancários foi contemplada por Nascimento (2003), que teve por proposta conhecer o impacto que a vitimização ou exposição ao risco de violência representada pelos assaltos e seqüestros a banco, exerce sobre a saúde dos bancários. Neste estudo ficou evidenciado que os transtornos psíquicos e a desagregação da vida cotidiana da vítima destacam-se entre os principais efeitos da violência sobre a saúde do trabalhador bancário.

Santos Júnior e outros (2004), enfocando a violência na área da saúde, destacam os trabalhadores da saúde – especialmente a categoria médica e a equipe de enfermagem que atuam nos serviços de urgência e emergência e na assistência a pacientes psiquiátricos – como a categoria profissional que mais freqüentemente é vitimizada pela violência no ambiente de trabalho, equiparando-a com os profissionais da área de segurança, transporte, comércio e construção civil, que apresentam também elevados índices de vitimização.

Contemplando a área dos transportes, Paes-Machado e Levenstein (2000) estudaram a violência ocupacional no transporte coletivo de Salvador/ BA, e concluíram que os atritos gerados nas relações com os usuários, juntamente com os assaltos, se constituem nos principais elementos da violência no trabalho dos rodoviários, trazendo como consequência, distúrbios de ordem física e emocional, e muitas vezes a morte. Este estudo reitera os achados da literatura internacional, ao apontar que as agressões, principalmente as motivadas por assaltos, são direcionadas mais freqüentemente a trabalhadores que manipulam valores sob a forma de arrecadação de tarifas, que trabalham sozinhos, à noite, ou realizando deslocamentos.

Carneiro (2000), buscando também uma aproximação entre violência e trabalho, ratifica que os trabalhadores externos sofrem mais violência no trabalho do que aqueles que exercem suas atividades em ambientes confinados. De acordo com este estudo, do total de ocorrências policiais ligadas ao trabalho e registradas nas delegacias de polícia da Zona Norte de São Paulo, no ano 2000, os trabalhadores externos representam 61% dos casos, sugerindo que o convívio diário com a violência urbana torna tais trabalhadores mais expostos à vitimização.

Com relação à categoria dos motoboys, os estudos são bastante incipientes e aqueles identificados são voltados mais especificamente para os acidentes, na sua maioria caracterizados como acidentes de trânsito e não de trabalho. Merece destaque um levantamento realizado pelo Centro de Referência em Saúde do Trabalhador da Sé, em São Paulo capital, que aponta 60% das mortes de motoboys como decorrentes de homicídios, e mais provavelmente em consequência de assaltos. Os demais óbitos foram relacionados aos acidentes de trânsito (MOTORISTAS Urbanos, 2001).

Em Salvador/BA a categoria dos motoboys foi contemplada por dois estudos. O primeiro corresponde a uma pesquisa preliminar desenvolvida por Riccio-Oliveira (2002), que apesar de ter como objeto de estudo os acidentes de trabalho dos motoboys enquanto acidentes de trânsito, constatou também nos seus achados a grande vitimização destes trabalhadores por atos de violência durante o exercício do trabalho. O segundo refere-se a uma dissertação de mestrado de Oliveira (2003), segundo a qual os acidentes de trabalho, a vitimização e a discriminação social, são os principais problemas vivenciados pelos motoboys no seu cotidiano laborativo.

Vale destacar, que a não regulamentação da profissão e o fato de ser exercida predominantemente no mercado informal, são fatores que contribuem para que os acidentes e violências dos motoboys, mesmo acompanhados de lesões e seqüelas, fiquem à parte das estatísticas e dos benefícios oriundos do Instituto Nacional de Seguridade Social – INSS. Para esta instituição, a obrigatoriedade da emissão da Comunicação de Acidente de Trabalho – CAT, por meio da qual fica formalizado o registro do acidente, restringe-se aos trabalhadores que estão inseridos no mercado formal de emprego, regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, e segurados pelo Seguro de Acidente de Trabalho – SAT (BAHIA, 2002).

Alijados dos direitos previdenciários e das estatísticas oficiais, os trabalhadores motoboys agregam novas formas de vitimização, que decorrem do sofrimento de ordem física e emocio-

nal advindo das situações de violência, do ônus pelas perdas materiais, da inexistência de direitos trabalhistas, do constrangimento pela suspeita de autoria ou cumplicidade no ato criminoso, e por fim, da extrema *responsabilização* que lhe é atribuída frente aos eventos vitimizadores e seus efeitos (RICCIO-OLIVEIRA, 2002).

### **A responsabilização**

Para Hunt (2003), responsabilização corresponde a uma forma de gerenciamento que impõe responsabilidades específicas aos indivíduos, relacionadas à sua própria conduta ou à conduta de outros sujeitos que estão sob sua responsabilidade. A responsabilização estabelece normas a partir das quais certos indivíduos, grupos ou instituições podem avaliar as suas próprias condutas, ou ainda favorece a prática da moralização, à medida que concede a terceiros o direito de enquadrar os indivíduos nos padrões normativos independente destes aceitarem ou não a responsabilidade. Sendo assim, a responsabilização sempre envolve um tipo de moralização que se fundamenta na normatização da conduta.

O crescimento da responsabilização produz maiores pressões para que os indivíduos assumam uma maior responsabilidade pela sua conduta e pelo auto-cuidado no enfrentamento dos riscos. Apesar disso, a proliferação dos riscos e das concomitantes responsabilidades tem provocado respostas inversas, que envolvem tanto a recusa da responsabilidade, como, o que é ainda mais grave, a transferência de responsabilidade para terceiros. Tal dinâmica é identificada por Hunt (2003) como *desresponsabilização*.

A desresponsabilização expressa uma contradição na forma moderna de gerenciamento dos riscos, pois enquanto os indivíduos são estimulados a assumirem responsabilidades para atenuar um crescente repertório de riscos do cotidiano, observa-se uma tendência crescente para negar ou recusar responsabilidades, seja transferindo-a para outros ou simplesmente culpando outros.

No mundo cotidiano de riscos, as ações que fracassam na superação destes, resultando em danos de diversas naturezas, são declaradas irresponsáveis. Assim, a ampliação dos discursos sobre risco é acompanhada por uma expansão dos contextos em que os indivíduos podem ser vistos como irresponsáveis, derivando daí a culpabilização dos mesmos.

Para Baker (2002), o sistema de seguros aparece como uma forma de dirimir a concentração dos riscos em uma só pessoa. Para ele, o seguro transfere e distribui riscos, que é também uma forma de transferência e distribuição de responsabilidades. Neste sentido, a proliferação de riscos produz também uma proliferação de responsabilidades. O seguro aparece como um meio de obter controle sobre o mundo de riscos, pois ao transferir estes para o fundo do seguro modificam-se as conseqüências dos eventos cobertos pelo mesmo. Assim sendo a carga de responsabilização e culpabilização imposta ao indivíduo fica diluída pela intervenção do seguro.

### **A responsabilização na legislação acidentária**

A partir do século XIX, na Europa, o avanço da industrialização sob precárias condições de trabalho resultou em um elevado índice de trabalhadores mortos e mutilados, levando a Alemanha a instituir, em 1884, a primeira lei específica dos acidentes de trabalho, cujo modelo logo se expandiu por outros países europeus.

No Brasil, o processo de industrialização, apesar de ainda incipiente nas primeiras décadas do século vinte, já refletia condições de trabalho extremamente desumanas, com elevados índices de acidentes e omissão dos empregadores frente à vitimização dos seus operários.

No I Congresso Operário, realizado em 1906, os trabalhadores mobilizados por melhores condições de trabalho, apontavam os patrões como responsáveis pelos acidentes de trabalho, e reivindicavam a presença dos sindicatos para arbitrar as indenizações aos acidentados, desde quando as leis existentes não eram cumpridas. Os trabalhadores buscavam, através da ação direta, pressionar os patrões a assumirem as responsabilidades pelas más condições de trabalho que resultavam nos acidentes.

Em 1919 surge a primeira lei acidentária brasileira, que apesar de bastante restritiva na sua definição de acidente, procura estatuir as reivindicações operárias como normas legais, estabelecer a responsabilidade da empresa pela indenização das vítimas, e definir o papel do Estado como árbitro dos interesses conflitantes. Apesar da importância desta primeira lei acidentária no sentido de oferecer um suporte legal às relações entre patrões e empregados, os empregadores eram favorecidos. Para serem indenizados, os trabalhadores deveriam provar nos tribunais a culpa delituosa do patrão, o que dificilmente conseguiam por conta dos mecanismos utilizados por este para defender-se de tais acusações. A demonstração pela empresa de im-

prudência mínima do trabalhador ou da ocorrência de caso fortuito era suficiente para que o acidentado tivesse reduzido o direito à indenização, e o patrão fosse eximido da responsabilidade pelo ocorrido (COHN e outros, 1985; PEPE, 2002; OLIVEIRA, 2004).

A segunda lei acidentária (1934) estende o conceito de acidente de trabalho às doenças profissionais atípicas, e assume que o trabalhador está sujeito a riscos especiais próprios do mundo do trabalho, determinando que o empregador, através de montantes pré-fixados conforme a gravidade das conseqüências dos acidentes indenize os acidentados sem a necessidade de comprovação da culpa. É a implantação da teoria do risco profissional e a instituição do seguro privado, que transfere as responsabilidades do empregador para as empresas seguradoras.

Desenvolvida na Alemanha, na segunda metade do século XIX, a teoria do risco profissional baseia-se no princípio de que o acidente é conseqüência do trabalho e parte integrante do negócio, de forma que o lucro do empresário está vinculado ao risco de ocorrência de acidente. Assim sendo, o ônus dos acidentes de trabalho, independente de suas causas, pertence à empresa, cabendo ao empregador indenizar o trabalhador acidentado. Para Pepe (2002), “esta teoria, ao identificar os riscos e suas repercussões sanitárias específicas, obriga o capital a aceitar sua imperfeição e abre a possibilidade de alterações nos processos de trabalho, sob os critérios da saúde, o que é potencialmente transformador se consolidados mecanismos de controle social”.

A teoria do risco profissional foi consolidada em países europeus, mas institucionalizada de forma equivocada no Brasil, que por entender os acidentes de trabalho como inerentes a qualquer processo de produção, não só exime a responsabilidade do empregador pela sua ocorrência, como também amplia as suas vantagens quando estabelece quantias indenizatórias fixas que o livra dos valores determinados no pleito judicial, e quando institui que o pagamento regular do seguro-acidente pode ser contabilizado como gasto operacional da empresa.

Leis posteriores introduzem novos elementos, como o reconhecimento dos acidentes de trajeto como acidente de trabalho e a transferência do monopólio do seguro de acidente de trabalho ao Instituto Nacional de Previdência Social – INPS. Cabe ao acidentado o ônus pela lesão e ao Estado o dever de ampará-lo, devendo qualquer reclamação de direito ser dirigida ao órgão previdenciário. Instala-se a teoria do risco social, baseando-se no princípio de que os bens são produzidos para consumo da sociedade e, portanto, cabe à coletividade assumir uma parte do ônus da produção.

Vigora até os dias atuais a Lei nº 8213, de 24 de julho de 1991, sétima lei acidentária, promulgada no âmbito do Plano de Benefícios da Previdência Social, em harmonia com as diretrizes da Constituição Federal de 1988. A Previdência Social, compreendendo a amplitude e extensão dos episódios violentos relacionados ao trabalho, amplia a definição dos acidentes de trabalho àqueles que acontecem fora do local de trabalho e do trajeto desde que o trabalhador esteja a serviço da empresa, e passa a reconhecer também como acidente de trabalho os atos de violência praticados por companheiros de trabalho ou terceiros, entre os quais agressão, ofensa física intencional decorrente de disputa relacionada ao trabalho, e atos de imprudência, negligência ou imperícia (OLIVEIRA, 2004).

Apesar dos avanços na legislação, as transformações no mundo do trabalho decorrentes especialmente da reestruturação produtiva têm provocado mudanças significativas no modo de trabalhar, que exigem ferramentas mais modernas e abrangentes. A alta taxa de desemprego com conseqüente crescimento do mercado informal, o deslocamento do trabalhador do chão da fábrica para o setor de serviço, a utilização das vias públicas como locais de trabalho, e o aumento da violência urbana e das mortes por causas externas, produzem novas demandas que a legislação vigente já não dá conta. Este quadro se agrava diante de ocupações não regulamentadas e com pouca legitimidade por parte da sociedade, como é o caso dos motoboys, trabalhadores vítimas de responsabilização extrema em todas as dimensões da sua prática laborativa. Com base nesta realidade, e pretendendo dar maior visibilidade aos problemas enfrentados pela categoria dos motoboys e ao mesmo tempo contribuir para a sua solução, é que o presente estudo empenha-se em responder às seguintes perguntas de investigação: Quais as percepções e práticas dos motoboys acerca da própria vitimização por atos de violência no trabalho? Como se processa a responsabilização do motoboy diante destes eventos?

Além da introdução e conclusão, a dissertação consta de mais seis capítulos. O primeiro capítulo possibilita uma visão ampliada do cotidiano de trabalho dos motoboys. Nele discute-se o perfil do trabalhador e a estrutura da ocupação, destacando-se as relações e o processo de trabalho. No segundo capítulo analisam-se os acidentes de trabalho e seus determinantes. Os quatro capítulos finais enfocam o verdadeiro objeto da pesquisa, e aí se discute a vitimização pela violência no trabalho – que se origina das relações interpessoais, do convívio com a criminalidade e da repressão policial – e ainda analisa-se a responsabilização do trabalhador diante destes eventos.



---

**Notas**

1. Na literatura norte-americana, as grandes diferenças metodológicas observadas nos estudos dos episódios não-fatais de violência no trabalho, dificultam a comparação dos resultados e a complementaridade entre eles, tornando-os de pequeno alcance. As agressões simples (sem armas e sem lesões, ou com lesões de no máximo dois dias de hospitalização) e as tentativas de agressão aparecem como as modalidades mais frequentes de atos violentos não-fatais (CAMPOS, 2003).

---

## METODOLOGIA

De caráter exploratório e orientação etnográfica, o presente estudo foi desenvolvido através de uma metodologia qualitativa, entendida como aquela “capaz de incorporar a questão do significado e da intencionalidade como inerente aos atos, às relações, e às estruturas sociais” (MINAYO, 2000). Elegeu-se esta metodologia por se avaliar a mais adequada para responder às perguntas de investigação, na medida em que possibilita apreender os fenômenos na sua totalidade, ou seja, na sua dimensão objetiva e subjetiva.

Tendo por objeto de estudo a **violência no trabalho**, a pesquisa contempla motoboys residentes em Salvador/BA, cuja atividade laborativa consiste em realizar entregas rápidas ou executar serviços de mensageiro, atendendo à demanda de uma diversidade de segmentos econômicos. Apesar da inexistência de dados mais precisos e oficiais sobre esta população, a estimativa do sindicato da categoria é de que existam em torno de sete mil trabalhadores neste segmento, em Salvador.

A escolha dos motoboys como interlocutores desta pesquisa deve-se inicialmente à trajetória profissional da autora, na área de Psicologia de Trânsito. O convívio diário com o aumento no índice de acidentes envolvendo motociclistas, a constatação de que muitos jovens tornavam-se inválidos ou perdiam a vida na sua fase mais produtiva em consequência destes acidentes, e a ausência de políticas públicas de saúde e segurança dirigidas a estes cidadãos, tornou-se inquietante. Paralelo a isso, constatava-se o número crescente de pessoas que buscavam a habilitação para conduzir motocicletas como alternativa de ingresso no mercado de trabalho, desinformadas quanto aos riscos a que estariam expostas, e sem um preparo mais substantivo, do ponto de vista técnico, psicológico, físico e/ou social, para adentrar a profissão. Algo precisava ser feito.

Em 2002, a autora ingressa no Curso de Especialização em Saúde do Trabalhador, realizado pelo Instituto de Saúde Coletiva da Universidade Federal da Bahia em parceria com o Centro de Estudos da Saúde do Trabalhador da Secretaria da Saúde do Estado da Bahia, e elege como

tema para o trabalho monográfico, os acidentes de trabalho envolvendo motoboys. Desde então, a categoria ocupacional dos motoboys vem sendo priorizada pela autora.

Pesquisa de caráter preliminar, o trabalho monográfico envolveu dados primários, e acabou por se constituir na primeira etapa do estudo atual. Realizou-se nove entrevistas semi-estruturadas, oito das quais com diretores do sindicato da categoria, e uma com um instrutor de uma distribuidora de motocicletas de grande projeção. Foram impactantes nas entrevistas os relatos espontâneos de vitimização por violência no trabalho que resultaram em sofrimentos e prejuízos de diversas ordens. Tais fatos constituíram-se em elementos decisivos para eleger-se a violência no trabalho dos motoboys como objeto de estudo da pesquisa atual.

Vale ressaltar, que para efeito deste estudo, elegeu-se a definição proposta pelo NIOSH (1996) que entende por violência no trabalho, os atos violentos (incluindo tentativas de agressão e assaltos) direcionados às pessoas no trabalho ou a serviço deste, que se expressam desde uma linguagem ofensiva ao homicídio.

O tempo de exercício profissional e a heterogeneidade das relações de trabalho foram os principais critérios de inserção dos motoboys na pesquisa. Definiu-se um tempo mínimo de seis meses de exercício profissional – período considerado razoável para que o motoboy vivenciasse dificuldades do cotidiano ocupacional – e um tempo máximo de um ano de afastamento da ocupação, para que as experiências na profissão ainda estivessem bastante preservadas. Quanto às relações de trabalho procurou-se contemplar trabalhadores informais e trabalhadores do mercado formal – terceirizados ou com vínculo direto com a empresa contratante. Com isso pretendeu-se compreender a realidade dos motoboys nos diferentes vínculos de trabalho.

Como interlocutores acolheu-se também motociclistas profissionais, que apesar do não registro como motoboy possuir motocicleta se constituía em condição imprescindível para admissão na empresa e para o exercício do trabalho. A inserção destes trabalhadores na pesquisa deveu-se ao fato dos mesmos enquadrarem-se nas características apresentadas pela Classificação Brasileira de Ocupações – CBO (2002) como peculiares à profissão de motoboy, e de acharem-se expostos, no seu cotidiano laborativo, aos mesmos riscos que os motoboys. Nesta condição encontram-se motociclistas de uma distribuidora de refrigerantes e bebidas, e de uma empresa de limpeza pública.

Apesar da constante referência a *motoboys*, no masculino, a questão de gênero também foi considerada, optando-se pela inserção de trabalhadores de ambos os sexos na pesquisa. Não

obstante, houve uma desproporção entre o número de trabalhadores e trabalhadoras, tendo em vista a predominância do gênero masculino neste segmento ocupacional. A preferência pelo uso do termo *motoboy* indistintamente, deve-se ao fato de ser a única terminologia encontrada na CBO (2002), contudo, no corpo do trabalho, sempre que nos referimos exclusivamente às trabalhadoras, adotamos o termo *motogirl*, habitualmente utilizado na linguagem dos parceiros. Para a denominação do veículo utilizado pelos motoboys, empregou-se tanto a terminologia da língua vernácula – *motocicleta* – como a forma abreviada usada popularmente – *moto*.

A produção dos dados baseou-se nas técnicas de entrevista não estruturada, entrevista semi-estruturada e de observação direta. Adotou-se também o diário de campo, onde eram registrados fatos, percepções e sentimentos, referentes aos entrevistados, ao ambiente e ao próprio entrevistador.

### **As entrevistas**

Na primeira etapa da pesquisa, foram realizadas oito entrevistas semi-estruturadas, concentradas nos motoboys que faziam parte da diretoria do SINDMOTO. Já na etapa atual, em que foram realizadas 21 entrevistas não estruturadas e 24 entrevistas semi-estruturadas, expandiu-se a territorialidade da pesquisa, resultando também numa maior heterogeneidade de atividades e de relações de trabalho. Ressalta-se, que entre os motoboys indicados para as entrevistas semi-estruturadas, um foi excluído por ter apenas três meses de trabalho, não preenchendo desta forma o critério de elegibilidade relativo ao tempo mínimo de profissão.

As entrevistas não estruturadas, direcionadas apenas aos motoboys, ocorreram em vias públicas e contemplaram setores diversos da atividade. Foram realizadas através de duas questões condutoras, utilizadas para possibilitar o desencadeamento e fluidez da entrevista, e que serão discutidas posteriormente.

As entrevistas semi-estruturadas, além dos motoboys, contemplaram o presidente do Sindicato dos Motoboys, Motociclistas e Mototaxistas do Estado da Bahia – SINDMOTO, empregadores, e o Comandante Geral do Esquadrão Águia. Foram conduzidas por roteiros elaborados previamente, e gravadas em fitas cassete mediante autorização do entrevistado através do Termo de Consentimento Informado (APÊNDICE A).

Os motoboys entrevistados mostraram-se bastante colaboradores, apesar do roteiro relativamente extenso (APÊNDICE B) e das entrevistas em profundidade delongarem-se no tempo. Considerando-se a riqueza destes contatos, optou-se por apresentá-los em seção posterior.

O presidente do SINDMOTO, Sr. Henrique Baltazar, mostrou-se receptivo e colaborador durante toda a fase de coleta de dados. Contatava constantemente por telefone, visando informar a respeito de eventos sociais, culturais e políticos da categoria, e registrar ocorrências marcantes no dia-a-dia do trabalhador. Nos contatos pessoais, percebia-se o interesse do presidente em fornecer novos elementos para a pesquisa. Disponibilizou o seu acervo de revistas sobre motociclismo e a sua própria residência para a seleção dos exemplares de interesse, embora este recurso não tenha sido utilizado pela pesquisadora. Números de celulares de motoboys eram repassados para possíveis entrevistas, e muitas vezes o próprio presidente intermediava a relação para facilitar o acesso a estes trabalhadores.

A entrevista propriamente dita com o presidente do SINDMOTO teve um caráter complementar, desde quando muitas das questões que constavam do roteiro prévio (APÊNDICE C) foram abordadas espontaneamente nos diversos momentos em que havia uma proximidade entre o presidente e a pesquisadora. Neste sentido, a entrevista formal, apesar de agregar conteúdos significativos, extrapolou o roteiro.

Vale ressaltar, que o empenho do presidente em colaborar, comunga-se com o entendimento de outros representantes da instituição de que este estudo iria contribuir para dar uma maior visibilidade à categoria, e abrir um espaço de discussões acerca das condições e organização de trabalho dos motoboys, da discriminação social, vitimização pelo crime e pelos acidentes, violência por parte da polícia, entre outros.

O agendamento das entrevistas com os empresários deu-se com dificuldade. Para contatar alguém da direção da empresa, repetidas ligações telefônicas eram realizadas, e inúmeras vezes as entrevistas eram marcadas e canceladas, denotando certa resistência. Para a primeira entrevista, avaliou-se, a caminho da empresa, se seria oportuno utilizar o recurso do gravador, e optou-se por tomar esta decisão com base nas reações emocionais do entrevistado ao receber a pesquisadora. Dois sócios diretores apresentaram-se para a entrevista, que se iniciou num clima de tensão e ansiedade. Diante disso, optou-se pela não utilização do gravador, evitando-se desta forma acentuar sentimentos persecutórios que pudessem comprometer as informações. Intencionalmente a entrevista foi conduzida num clima de informalidade, pretendendo-

se com isso minimizar as resistências. O roteiro (APÊNDICE D) era consultado com discrição e apenas pequenas observações registradas. Superada a tensão inicial, os entrevistados mostraram-se interessados e colaboradores, ao ponto da entrevista estender-se por aproximadamente duas horas. A partir desta experiência bem sucedida, decidiu-se por não utilizar o gravador nas entrevistas com empresários, visando com isso favorecer uma maior espontaneidade no contato.

Em reunião realizada no Quartel do Comando Geral da Polícia Militar da Bahia, em que estiveram presentes, entre outras representações, o Comandante Geral da Polícia Militar e o Comandante do Esquadrão Águia, foi feito um agendamento de entrevista com este último. Ressalte-se que esta reunião foi solicitada pelo SINDMOTO e teve por objetivo, denunciar, discutir e buscar soluções para a forma abusiva da abordagem policial aos motoboys.

A entrevista com o Major Sérgio Baqueiro, Comandante Geral do Esquadrão Águia – batalhão da Polícia Militar que exerce a fiscalização e policiamento dos motociclistas – foi conduzida, como as demais, através de roteiro previamente construído (APÊNDICE E), e se desenvolveu em clima de confiança e descontração. A entrevista concentrou-se, mais especificamente, na estrutura e funcionamento do pelotão, nas representações do Comando em relação aos motoboys, e nas modalidades de abordagens dirigidas a esses trabalhadores.

Vale ressaltar, que todos os roteiros das entrevistas foram construídos a partir de categorias identificadas no referencial teórico e de informações obtidas na primeira etapa da pesquisa, agregando-se ainda conteúdos advindos das entrevistas não estruturadas, que deram início à coleta de dados já na etapa atual da pesquisa. A seqüência das questões nem sempre obedecia ao modelo, pois muitas vezes o entrevistado trazia conteúdos em uma determinada questão, que permitia antecipar outras que iriam ser apresentadas no decorrer da entrevista. Esta flexibilidade deu uma maior fluidez à entrevista.

Percebeu-se também, no decorrer das entrevistas, que algumas questões apresentavam respostas já saturadas, enquanto outros aspectos relevantes para a pesquisa eram trazidos espontaneamente por alguns entrevistados. Isso justificou a retirada de algumas questões e a introdução de outras. A viabilidade de tais adaptações deveu-se à utilização de uma metodologia de pesquisa qualitativa, na qual a capacidade criadora e a experiência do pesquisador são tão relevantes na investigação, quanto a teoria e a técnica utilizada (MINAYO, 2000).

### **Acesso aos motoboys entrevistados**

O acesso aos trabalhadores deu-se a partir de abordagens nas vias públicas, por meio do sindicato da categoria, e através de um motoboy que se tornou informante-chave.

Nas entrevistas não estruturadas foram utilizadas duas perguntas para desencadear o processo e direcionar a fala do motoboy ao objeto de pesquisa. Solicitava-se que o motoboy *falasse sobre o seu trabalho*, e no momento oportuno, obedecendo à seqüência e ao conteúdo apresentado pelos trabalhadores, pedia-se que *falasse sobre o que considerava como violência no trabalho dos motoboys*. As entrevistas foram realizadas em pontos diferentes da cidade e entre setores diferentes da economia: alimentos, farmácia, autopeças, vendas, correios, documentação, entre outros. Os contatos foram estabelecidos individualmente ou em grupos de dois ou três motoboys (não foram entrevistadas motogirls) geralmente por iniciativa deles próprios que solicitavam a presença de outros colegas para participarem da conversa. Teve-se sempre o cuidado de esclarecer previamente quanto ao objetivo da pesquisa, e à sua participação. Essas entrevistas não eram gravadas para possibilitar uma maior espontaneidade do trabalhador; apenas algumas anotações eram tomadas. Devido à impossibilidade de fazer de imediato o registro escrito, e na tentativa de evitar os lapsos de memória, adotou-se a estratégia de gravar as colocações consideradas mais relevantes ao chegar no carro da pesquisadora, ou até durante o deslocamento, quando percebia-se o local como inseguro para a permanência durante a gravação. Estas entrevistas foram bastante importantes para uma visão ampliada da categoria e para a construção dos instrumentos.

Nas entrevistas semi-estruturadas o acesso aos motoboys deu-se através do sindicato da categoria e de um informante-chave. No SINDMOTO obteve-se uma relação de nomes e telefones de trabalhadores motoboys, entre os quais alguns diretores da instituição. Contatos telefônicos eram estabelecidos gradativamente. Realizou-se a primeira entrevista nas dependências do próprio sindicato, em ambiente tranqüilo, reservado e silencioso, o que contribuiu para a clareza na exposição das idéias, e para a qualidade da gravação. Entretanto, sentiu-se a necessidade de localizar outro espaço mais neutro, fora do sindicato, que possibilitasse o acesso de alguns trabalhadores que não se identificam com o movimento sindical, ou mesmo daqueles que se sentem mais a vontade para expressar-se fora daquelas dependências, e este espaço foi providenciado. Mesmo com as duas opções – a sala do sindicato, e outra sala no centro da cidade – apenas mais um entrevistado, que era diretor do sindicato, agendou a entrevista neste

local, e o outro espaço alternativo não chegou a ser utilizado. Os entrevistados optavam por serem entrevistados em estacionamentos, jardins, shoppings, ou dentro do carro da pesquisadora, estacionado geralmente próximo ao seu local de trabalho (em horário fora do expediente) ou à sua residência.

As dificuldades quanto ao agendamento das entrevistas foram constantes, e as soluções tiveram que ser ajustadas às especificidades de cada caso. Alguns trabalhadores, pela própria imprevisibilidade das atribuições diárias, constantes deslocamentos, e corrida contra o tempo, não tinham disponibilidade para agendar as entrevistas em locais e horários estabelecidos previamente. Outros demonstravam certa resistência ou certo receio em conceder a entrevista, o que algumas vezes foi contornado pela intermediação do colega que o indicou, entretanto, nenhum motoboy recusou-se claramente a dar a entrevista. Sentiu-se necessidade de estabelecer parâmetros para lidar com estas situações, definindo-se um número máximo de quatro tentativas para efetuar o agendamento das entrevistas. Ao perceber-se que o trabalhador estava evitando o contato, através de desculpas pouco consistentes, respeitava-se a sua posição e deixava-se de insistir, em alguns casos antes mesmo de atingir as quatro tentativas. Cinco casos se enquadraram nesta situação, sendo que um deles merece destaque: trata-se de um motoboy identificado em um momento de mobilização da categoria por melhorias salariais. Este trabalhador foi bastante receptivo, forneceu o número do celular para agendamento da entrevista e ainda ofereceu-se para indicar outros colegas da empresa em que trabalha para serem também entrevistados. Na hora da entrevista, marcada em frente à empresa, o motoboy se apresentou, desculpou-se pelo atraso dizendo estar muito atarefado, e pediu para aguardá-lo um pouco mais. Após algum tempo, o mesmo retornou com um colega para ser entrevistado, justificando que ainda não havia finalizado as suas atividades. Concluída a entrevista com este colega, e após mais algum tempo de espera, o mesmo retornou com outro trabalhador também para ser entrevistado. Finalizando, a sua entrevista ficou para ser agendada para outra data. A partir daí contactou-se mais algumas vezes com este motoboy, que a princípio desculpava-se pela impossibilidade do agendamento, e depois deixou de nos atender ao celular. Em contrapartida, um determinado trabalhador que já havia sido entrevistado na 1ª etapa da pesquisa, demonstrou grande interesse pelo estudo, colocando-se à disposição para ser re-entrevistado, e chegando a indicar cinco colegas para entrevista. Este trabalhador estabelecia contato constantemente, por telefone ou por mensagem escrita ao celular, pedindo notícias, e inteirando-se do andamento da pesquisa e da necessidade de identificação de outros motoboys para serem entrevistados.



Tratando-se do horário da entrevista, percebeu-se uma preferência pelos finais de tarde e à noite. Mesmo com o horário agendado, precisava-se ligar com algumas horas de antecedência para confirmação. Isso muitas vezes mudava toda a programação da entrevistadora, seja pela impossibilidade da entrevista já programada ocorrer, seja porque o motoboy afirmava outros compromissos no horário combinado, solicitando que a entrevista fosse realizada naquele instante. Apesar dos transtornos advindos destas situações, as dificuldades para conseguir conciliar os horários e locais das entrevistas eram tantas, que em nenhuma oportunidade foi recusada a proposta de horário apresentada pelo motoboy. Compromissos da pesquisadora eram cancelados ou remanejados porque a realização da entrevista era prioridade. Apenas dois motoboys confirmaram a entrevista e não compareceram ao local combinado, nem justificaram a ausência. Em um dos casos, percebendo-se a demora, o motoboy foi contatado pelo celular, ficando remarcado o encontro, que mais uma vez não ocorreu. No outro caso, após três ligações consecutivas efetuadas pela entrevistadora do local combinado, com justificativa pouco consistente da parte do motoboy para o atraso, optou-se por desistir.

Em relação ao local da entrevista, deixava-se inicialmente que o próprio trabalhador decidisse onde gostaria de ser entrevistado. Apenas quatro deles optaram pelo local de trabalho, todos os demais pediam que a pesquisadora oferecesse as opções, com a condição de serem locais próximos à sua área de circulação, ou próximo ao seu local de trabalho. A grande maioria das entrevistas foi realizada dentro do carro da pesquisadora nos estacionamento de supermercados e shoppings, em praças de alimentação dos próprios shoppings, em praças públicas, ou em ruas próximas à residência do entrevistado. Entrevistas domiciliares não foram propostas, por achar-se que a presença de amigos e/ou familiares poderia intervir, inibindo o entrevistado, ou até estimulando as suas fantasias. Da parte dos entrevistados, apenas uma trabalhadora sugeriu que a entrevista fosse feita na sua residência. Pela dificuldade em identificar motogirls a serem entrevistadas, a proposta foi acatada, entretanto a entrevista não chegou a acontecer, pois a partir de então não se conseguiu novo contato com a trabalhadora – a mesma não dispunha de celular, e pelo telefone residencial havia sempre algum familiar justificando a sua ausência. Após quatro tentativas infrutíferas, deixando-se recados e pedindo-se retorno da ligação, decidiu-se desistir desta entrevista.

As entrevistas agendadas pelo informante-chave foram realizadas no subúrbio ferroviário. Na busca de novos interlocutores para a pesquisa, identificou-se, através de pessoa moradora do subúrbio, um motoboy vizinho para ser entrevistado. A partir daí, este trabalhador se dispôs a contatar outros companheiros para que fossem também entrevistados. O agendamento das

entrevistas era feito por este informante-chave, que comunicava à pesquisadora o dia e horário estabelecido, e a conduzia ao encontro do trabalhador. As entrevistas foram realizadas no final da tarde e à noite, e dentro do carro da entrevistadora, estacionado próximo à residência do trabalhador. Apenas uma das entrevistas ocorreu no estacionamento de um supermercado localizado no subúrbio. Neste caso, o motoboy trabalhava à noite como mototaxista (transporte de passageiros) e utilizava o estacionamento do supermercado como ponto de embarque de passageiros. Considerando-se que o motoboy estava no exercício de sua atividade, e que o tempo gasto na entrevista implicava em prejuízo financeiro, propõe-se cobrir este prejuízo, efetuando-se um pagamento ao trabalhador correspondente ao valor que deixaria de ganhar por estar envolvido na entrevista. Esta proposta foi bem aceita pelo motoboy, e possibilitou o prolongamento da entrevista pelo tempo necessário.

Ressalta-se que o informante-chave desempenhou um papel importante para a pesquisa, pois, além de esclarecer dúvidas, facilitou o acesso a pessoas de diferentes ramos da economia e setores de atividade (APÊNDICE F) e poupou a pesquisadora das dificuldades decorrentes do agendamento das entrevistas, já anteriormente citadas. Apesar disso, em uma destas viagens ao subúrbio as entrevistas não aconteceram, porque os motoboys que estavam agendados para aquele horário não foram localizados pelo informante-chave. No total foram feitas cinco viagens ao subúrbio, e realizadas oito entrevistas.

Superadas as dificuldades, as entrevistas transcorreram em clima bastante harmonioso. Os entrevistados, em sua maioria, mostravam-se disponíveis e colaboradores, interessados em expor com clareza a sua realidade de trabalho e os seus sentimentos em relação à profissão. Quanto à pesquisadora, procurava aproximar-se do trabalhador com simplicidade, utilizando um vestuário sem ostentação, e um vocabulário adequado e despretensioso, ao tempo em que expunha a sua proposta de trabalho e o seu interesse pela categoria, em um clima de descontração, respeito e confiança.

### **Caracterizando a população de estudo**

O predomínio do gênero masculino na ocupação de motoboy reproduziu-se também na população de estudo, onde a representação feminina foi bastante reduzida. Dos 53 motoboys entrevistados ao longo da pesquisa, 50 foram homens e 3 mulheres. Essas tinham respectivamente, 26, 29 e 38 anos, nível médio de escolaridade, e todas tinham filhos. Pela escassez da mão-de-

obra feminina, os próprios colegas tinham dificuldade em indicá-las para a entrevista, apesar das inúmeras tentativas.

Entre os homens, percebeu-se a predominância de indivíduos negros-mestiços, segundo grau completo, casados e com filhos; apenas seis destes eram solteiros. A faixa etária predominante foi dos 30 aos 38 anos, encontrando-se, entretanto, nove indivíduos com idade inferior aos 30 anos e seis com idade superior aos 38 anos. O mais jovem entrevistado tinha 22 anos e o mais velho 49 anos. Ressalta-se que os dados relativos à idade foram computados apenas nas 29 entrevistas semi-estruturadas que contemplaram os trabalhadores, constituindo-se lacuna do estudo não buscar esta informação na totalidade dos entrevistados.

Todos os motoboys entrevistados, e aí se incluindo também as mulheres, residem em bairros populosos situados no miolo, centro e subúrbio de Salvador, e trabalham com motos próprias. Apenas quatro deles, entre os quais uma motogirl, aderiu ao Sistema de Seguros de Veículo.

Vale ressaltar, que as características sociodemográficas do grupo estudado sugerem uma mudança no perfil dos trabalhadores motoboys. Estudos anteriores (RICCIO-OLIVEIRA, 2002; OLIVEIRA, 2003; DINIZ, 2003, 2005) indicam ser esta categoria representada por jovens solteiros com idade inferior aos 30 anos, enquanto hoje, a categoria reúne pessoas casadas e com idade predominantemente superior aos 30 anos.

Quanto às relações de trabalho, nas 32 entrevistas semi-estruturadas realizadas, 4 motoboys eram terceirizados, 11 autônomos e 17 tinham contrato direto com a empresa. Três motoboys trabalhavam à noite como mototaxista: um fazia o deslocamento de técnicos de enfermagem de um hospital para outro, enquanto os outros dois transportavam passageiros em geral, tendo como ponto de embarque o estacionamento de um supermercado no subúrbio ferroviário. Este fato denota a penetração gradativa da profissão de mototaxista em Salvador, o que hoje é bastante comum em vários municípios e em algumas capitais brasileiras. Apenas estes três entrevistados fizeram referência à complementação da renda com atividades extras.

Observou-se que os motoboys, embora em sua maioria fiéis à profissão, praticam grande rotatividade no mercado de trabalho. Durante o tempo de exercício profissional os entrevistados transitam por vários setores de atividade (Quadro 5) reunindo uma vasta experiência na profissão. Isso agregou maior credibilidade às suas colocações, e possibilitou a triangulação de informações.

Abordando-se questões direcionadas à vitimização por violência no trabalho, as referências em geral eram para as abordagens policiais, a criminalização decorrente da discriminação social, e os assaltos. Todos os trabalhadores relataram histórias relacionadas a estas vitimizações, se não por vivência, mas por experiências de outros colegas. Entre estes, oito já haviam sofrido tentativas de assalto, oito já tinham sido assaltados e dois perderam a moto por furto. Dos assaltados, dois tinham sido vítimas por duas vezes consecutivas.

Quanto aos episódios de violência decorrentes de atritos com outros atores das vias públicas, dez entrevistados negaram este tipo de vivência, enquanto os demais, além de responderem afirmativamente, ainda referiram que estas situações estão constantemente se repetindo. Comparando-se as agressões nas vias públicas com aquelas geradas das relações com os clientes, percebe-se que a frequência em que ocorrem estas últimas é bastante inferior às primeiras.

Tratando-se dos riscos na profissão, houve uma quase unanimidade entre os trabalhadores em elegerem os acidentes no trânsito como o grande risco a que a categoria está exposta. Apenas um entrevistado referiu-se aos assaltos como o principal risco ocupacional, justificando serem os acidentes evitáveis e os assaltos não. De 32 motoboys entrevistados, 21 já se envolveram em acidentes, e entre estes, mais de 50% foram reincidentes.

### **As observações diretas**

A observação é uma técnica valiosa no campo da pesquisa qualitativa, já que permite perceber as interfaces do fenômeno em questão, e os elementos significativos que não são apreendidos pela fala (LAVILLE e DIONNE, 1999). Tendo em vista que as observações na atual pesquisa foram realizadas em audiências públicas e eventos sócio-culturais promovidos pelo segmento, prescindiu-se da elaboração de um roteiro prévio.

Utilizou-se um tempo total de 15 horas de observações diretas, distribuídas seqüencialmente nas seguintes situações:

1. Assembléia no SINDMOTO com a participação de motoboys de uma mesma empresa, que discutiam, juntamente com presidente e diretores do sindicato, a necessidade de maior segurança no trabalho, e o pagamento de algumas vantagens, como taxa para a manutenção da moto e periculosidade.

2. Mobilização política, realizada no estacionamento para motos situado no Comércio, em repúdio à contraproposta dos empresários frente ao reajuste pleiteado pela categoria no Dissídio Coletivo/ 2005.
3. Sessão Técnica promovida pela Fundacentro, com a presença do Drº Eugênio Diniz – pesquisador da referida instituição em Belo Horizonte que desenvolveu um estudo sobre os motoboys. Participaram deste evento, diretores e presidente do SINDMOTO, e representantes do Esquadrão Águia, Superintendência de Engenharia de Tráfego de Salvador, Centro de Estudos da Saúde do Trabalhador da Secretária de Saúde da Bahia, Centro de Referência em Saúde do Trabalhador de Salvador, Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Estado da Bahia – SETCEB (sindicato patronal) entre outros convidados. Na oportunidade foi discutida a organização de trabalho dos motoboys e suas interfaces.
4. Reunião promovida pela Fundacentro, com o propósito de apoiar o sindicato na luta pelo cumprimento do Dissídio Coletivo/ 2005, de sugerir a inclusão de questões relacionadas à saúde e segurança nas próximas convenções coletivas, e de propor a realização de uma Oficina para discutir a saúde e segurança no trabalho dos motoboys. Nesta reunião estiveram presentes o presidente e diretores do sindicato.
5. Reunião no Quartel do Comando Geral da Polícia Militar da Bahia, com a presença do Comandante Geral da Polícia Militar, Comandante Geral do Esquadrão Águia, diretores e presidente do SINDMOTO, entre outros, para discutir a violência na abordagem policial aos motoboys.
6. Passeio motociclístico à Igreja do Senhor do Bonfim, promovido pelo SINDMOTO, em comemoração ao dia do motociclista.
7. Reunião na Delegacia Regional do Trabalho, com a presença de diretores e presidente do SINDMOTO, e donos de empresas, para pleitear uma maior atuação desta delegacia junto às empresas irregulares, tendo em vista que a atitude pouco ética destas últimas tem causado prejuízo às empresas regulares e aos próprios motoboys.

Destaca-se, que a participação da pesquisadora nos eventos citados decorria de convites do SINDMOTO, tendo em vista que a presença de uma pesquisadora em determinados eventos dava maior legitimidade aos assuntos discutidos.

Durante as observações percebeu-se a dificuldade enfrentada pelo SINDMOTO para reunir os trabalhadores, mesmo na campanha salarial, o que, entretanto, não inibe o propósito da instituição de buscar persistentemente unir a categoria em torno dos interesses coletivos. Em momentos de mobilização, mesmo com o grupo esvaziado, o presidente utilizava-se de altofalante em carro de som para fazer seus questionamentos em favor da categoria. Ficou evidente também o esforço que um pequeno grupo de diretores liderados pelo presidente vem fazendo para dar maior visibilidade à categoria através da imprensa.

Os encontros na Fundacentro foram bastante produtivos no sentido de sensibilizar os representantes da categoria para assuntos que extrapolam as questões salariais, como saúde e segurança no trabalho.

Um momento marcante foi o passeio motociclístico. Um grande número de motoboys se deslocou do pátio de uma concessionária de moto situada na cidade baixa até a Igreja do Senhor do Bonfim, ao som do Hino do Senhor do Bonfim, e tendo à frente o presidente do SINDMOTO que expressava grande emoção. Em frente à igreja foi aberta uma faixa reivindicatória e emitidas palavras de ordem.

Os motoboys comportaram-se de forma ordeira e respeitosa durante todo o trajeto, e casos isolados em que alguns excessos foram praticados – a exemplo do deslocamento em pé sobre a moto – a imediata intervenção, de forma habilidosa, do presidente do sindicato, levava o motociclista a retomar o comportamento adequado. Vale ressaltar, que a presença da pesquisadora, durante todo o percurso, no interior do carro de som, possibilitou uma maior visibilidade das atitudes e comportamentos exibidos, merecendo destaque a interação observada entre os motoboys e o poder de liderança do presidente.

### **O diário de campo**

Outra ferramenta de relevância para a produção de dados foi o diário de campo. Nele registrou-se de forma sistemática, a seqüência das entrevistas, data, local, relação com os entrevistados, fatos/ situações interessantes, e comportamentos não-verbal.

Neste instrumento foram mencionados ainda os questionamentos, dúvidas, percepções e sentimentos da pesquisadora, além de atitudes e comportamentos apreendidos no trânsito, nas

pizzarias, nos estacionamento de Shoppings Centers, nos eventos socioculturais e políticos, e em situações outras que sugerissem motoboys em serviço.

### **Aspectos éticos**

Por tratar-se de um estudo envolvendo seres humanos, o projeto e o pesquisador foram registrados no Sistema Nacional de Ética em Pesquisa, e o projeto submetido à apreciação do Comitê de Ética de Pesquisa, do Instituto de Saúde Coletiva / Universidade Federal da Bahia, onde obteve parecer de aprovação.

Além dos esclarecimentos, de forma clara e inequívoca, quanto à utilização do Termo de Consentimento Informado, os participantes receberam ainda, através de um vocabulário acessível ao nível intelectual e de compreensão dos informantes, informações básicas referentes à pesquisa, tais como justificativa, objetivos e procedimentos.

No estudo, que aparentemente não oferece riscos aos participantes, foi respeitada a participação voluntária do trabalhador, e garantidos o anonimato e a privacidade das informações concedidas. Neste sentido, ressalta-se a utilização de pseudônimos para identificar os relatos dos entrevistados.

### **Análise de dados**

Os dados foram trabalhados através da Técnica de Análise de Conteúdo apresentada por La-ville e Dionne (1999), com ênfase na grade de análise mista. Foram adotadas também tecnologias próprias para agilizar o processo de categorização das unidades de análise.

Com base na fundamentação teórica e na pesquisa preliminar anteriormente citada (primeira etapa deste estudo), foram elaboradas previamente algumas categorias de análise, como: organização de trabalho, formas de vitimização no trabalho, acidente de trabalho. Posteriormente, a essas categorias agregaram-se outras que surgiram durante o trabalho de campo. Entre essas últimas destaca-se: responsabilização, violência policial, zonas de conflito, práticas defensiva, discriminação.

As entrevistas foram transcritas, e posteriormente subdivididas em unidades de análises. Foram consideradas como unidades de análise: palavras, expressões, frases e enunciados, no

contexto em que estavam inseridos. Estas unidades foram classificadas em categorias, obedecendo-se ao critério de pertinência.

Para facilitar a classificação adotou-se tecnologia própria com o auxílio de recursos do Word. As categorias foram identificadas por cores diferentes e cada unidade de análise recebeu a cor correspondente à categoria em que seria classificada. Posteriormente, com o recurso **copiar/colar** do Word, era feita a classificação. No corpo da entrevista mantinha-se a cor da unidade de análise em que foi classificada, para possibilitar a identificação rápida daquela unidade dentro do contexto quando isso se fizesse necessário. Considera-se que esta metodologia contribuiu para agilizar bastante o trabalho de análise, pois rapidamente processava-se a classificação e localizava-se a unidade de interesse na entrevista desejada.

Após a categorização de todas as entrevistas, foi feita a interpretação qualitativa, em que o conteúdo empírico foi emparelhado com o quadro teórico.



# Capítulo 1

---

## O MOTOBOY E SEU TRABALHO

O deslocamento de um grande contingente de trabalhadores para ocupações que têm como cenário os espaços públicos ou abertos ao público, é um dos efeitos das profundas transformações que o sistema capitalista vem sofrendo em escala mundial.

Modos de produzir e de trabalhar foram reinventados para dar continuidade à acumulação de capital – o emprego formal vem sendo substituído por várias formas de flexibilização e precarização do trabalho, resultando por um lado, no aumento da insegurança, instabilidade e fragilidade dos vínculos laborais, e por outro, no empobrecimento da classe trabalhadora e na exclusão social (GOMEZ e THEDIM-COSTA, 1999; WÜNSCH, 1999; ANTUNES, 2001).

Com a crise do emprego e o temor do desemprego, o trabalhador fica a mercê do sistema e o perfil da classe operária se modifica. Aparecem sob o rótulo de “novas formas de emprego”, contratos de trabalho precários e subcontratação em cascata, configurados pela externalização de riscos e responsabilidades, e baixos salários (GOMEZ e THEDIM-COSTA, 1999). Surgem os trabalhadores eventuais, que trabalham esporadicamente e/ou a tempo parcial, transitando entre o desemprego e o emprego precário. O setor informal se expande. Neste contexto surgem os motoboys, exercendo uma ocupação até o momento não regulamentada na maioria dos estados brasileiros.

O presente capítulo expõe o panorama da ocupação, mostrando a evolução histórica, o perfil do trabalhador, às relações de trabalho e as etapas do processo produtivo. Destaca ainda as interações sociais estabelecidas pelo trabalhador e a responsabilização imposta ao mesmo.

### 1.1 Evolução histórica

O serviço de motofrete foi trazido ao Brasil, mais precisamente a São Paulo, em 1984, pelo portenho Arturo Filosof que aqui residia, e retornava de uma viagem feita a Buenos Aires onde teve oportunidade de conhecer este tipo de serviço. Arturo se uniu a um sócio, adquiriu

uma moto CG-125 cilindradas, contratou um motociclista e divulgou o seu serviço entre a vizinhança e colegas de trabalho, ao qual denominou Diskboy. Em dezembro do mesmo ano surge a primeira nota sobre este tipo de serviço, divulgada pelo Diário Popular da capital. Em 1985 a revista Contigo e o Jornal Folha de São Paulo escrevem uma matéria sobre a Diskboy, e a partir de então novas empresas começam a surgir. Em 1987, a revista Quatro Rodas já listava as seis principais empresas de motoboys entre dezenas de concorrentes (SETOR que cresce e assusta, Jornal Gazeta Mercantil, 10.09.2001).

Em Salvador, o presidente do SINDMOTO considera como uma das empresas pioneiras, senão a primeira neste tipo de serviço, a pizzaria VUPT, acrescentando ainda que a Superintendência de Campanhas de Saúde Pública – SUCAN, em final dos anos 70, já dispunha de motociclistas trabalhando como mata-mosquitos.

O uso da motocicleta para o exercício de atividades remuneradas tem apresentado um crescimento bastante elevado, evidenciado pelo significativo aumento na produção deste tipo de veículo. Com base nos dados levantados pela Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares – ABRACICLO (2005), entre os anos de 1993 e 2001, houve uma elevação correspondente a 1032,8 % na produção nacional de motos populares, especialmente o modelo Honda CG Titan, que por seu preço acessível é o mais procurado pelos motoboys. Ainda segundo a entidade, a indústria brasileira vem se projetando positivamente e de maneira efetiva no mercado, com um crescimento na produção e na venda de motocicletas que se eleva ano após ano.

É importante destacar, que o segmento dos motociclistas que exercem atividades remuneradas recebe denominações diversas: *motoboy* é o termo mais genérico, reconhecido oficialmente, e o termo que predomina, por exemplo, em São Paulo e em Salvador. No Rio de Janeiro a categoria é identificada simplesmente como *motociclista*, enquanto em Belo Horizonte é acrescentado o termo *profissional – motociclista profissional*. *Motofretista*, *mensageiro* ou *motoqueiro*, são outras denominações utilizadas, sendo que esta última tem um sentido pejorativo para a categoria, não sendo por isso bem acatada pelo grupo:

A gente distingue assim: o motociclista é uma classe que tem responsabilidade e o motoqueiro não. O motoqueiro é aquele que é bagunceiro (Sidclei, 42 anos).

A Classificação Brasileira de Ocupações – CBO, até 2002, intitulava o segmento como “*motociclistas transportadores de mercadorias*”, atribuindo-lhes a função de “conduzir motoci-

cleta, triciclo motorizado ou veículo similar, manipulando os comandos de marcha e direção no trajeto indicado, segundo as regras de trânsito, para transportar cargas de pequeno volume”. Entretanto, ainda em 2002, o Ministério de Trabalho e Emprego – MTE efetuou uma revisão na CBO, e esses trabalhadores passaram a ser identificados como “*motociclistas no transporte de documentos e pequenos volumes*” ou apenas “*motoboys*”. Quanto às atribuições, ficou definido pela CBO que os mesmos “coletam e entregam documentos, valores, mercadorias e encomendas. Realizam serviços de pagamento e cobrança, roteirizam entregas e coletas. Localizam e conferem destinatários e endereços, emitem e coletam recibos do material transportado. Preenchem protocolos, conduzem e consertam veículos” (MTE, 2002). Vale ressaltar, que este reconhecimento da ocupação de motoboy pelo MTE com definição das suas atribuições constitui-se fator fundamental para a difusão desta atividade, enquanto profissão, na sociedade.

Quanto ao serviço prestado pelo motoboy, algumas denominações também aparecem, a exemplo de *motofrete*, *delivery*, *tele-entrega*, *moto-transporte* ou *moto-entrega* (OLIVEIRA, 2003).

Na Bahia, como na grande maioria dos estados brasileiros, a profissão de motoboy ainda não está regulamentada. Neste sentido, a inexistência de uma legislação que normatize a prestação de serviços e preserve os direitos dos trabalhadores tem resultado em perdas significativas ao longo dos anos, como relata Cley (31 anos):

Há oito, nove anos atrás, o motoboy trabalhava com a moto da empresa, mas isso foi mudando e hoje 90% dos lugares só aceitam motociclista com a sua própria moto. Para eles é mais vantagem pagar um valor baixo pelo aluguel da minha moto e não ter mais preocupação nenhuma. Eu que tenho que me virar para ter minha moto em condições de trabalho.

As altas taxas de desemprego, a dificuldade de adentrar o mercado de trabalho, e as facilidades oferecidas para o financiamento de motocicletas, tem estimulado a corrida para esta ocupação, tornando a oferta de mão-de-obra superior a procura. Isso tem acrescido novas perdas para o trabalhador, entre as quais perdas salariais significativas, como observa Lucas (27 anos):

Na verdade, hoje, para um motoboy sobreviver, está difícil! Uma profissão que já foi boa na cidade! Quando eu comecei a trabalhar, um contrato rodava em torno de mil e trezen-

tos, mil e quinhentos reais... Mas o que acontece é que para se comprar uma motocicleta hoje, basta estar com o nome limpo e ter uma comprovação de renda. Paga prestação aos mundos [com prazos longos] o que faz com que os contratos baixem de preço... Pelo excesso de mão-de-obra, e todo mundo com prestações apertadas, pega um contrato por qualquer valor... Tem gente que paga duzentos e oitenta reais do financiamento da moto e ganha quatrocentos, quatrocentos e vinte.

Neste contexto, a exploração da mão-de-obra, a precarização das condições de trabalho, e a extrema responsabilização imputada ao motoboy, ganham magnitude e perpassam todos os meandros da ocupação. Como extensão destas questões encontra-se os *acidentes de trabalho no trânsito*, com índice em constante elevação, ceifando vidas ou provocando um grande número de incapacitados, e mais recentemente, *os acidentes de trabalho decorrente da violência urbana*, que também fazem vítimas, fatais e não fatais. Estes últimos estão representados pelos assaltos, furtos, roubos e homicídios, que ocorrem no cotidiano laborativo do motoboy, trazendo conseqüências significativas do ponto de vista físico, psíquico, ético, econômico, familiar, entre outras. Vale ressaltar que estas modalidades de vitimização aos motoboys vêm se acentuando dia após dia, e serão temas de capítulos posteriores.

Ainda como parte da evolução histórica, embora em um sentido negativo, observa-se na atualidade a criminalização dos trabalhadores. Neste sentido, a facilidade de deslocamento da motocicleta, com possibilidade de adentrar locais impróprios aos automóveis, tem contribuído para que o veículo seja utilizado no cometimento de crimes, pois facilita a ação de fuga e dificulta a ação policial. Este fato tem comprometido o exercício de trabalho dos motoboys, devido à discriminação advinda da sociedade, dos patrões e da própria polícia, que de forma generalizada os percebe e trata como criminosos. Daí origina-se insatisfações intensas e grande sofrimento, como se pode observar na fala de Valdir (31 anos):

Tudo é difícil para o motoboy, a começar pelo dia que é estressante. Muitas pessoas e até a polícia troca o marginal pelo motoboy... O motoboy sofre pelo marginal... A gente não é culpada de o cara pegar a moto e ir assaltar, mas a gente está pagando por isso. Hoje, o que a gente mais sofre numa blitz é isso aí, porque eles [os policiais] não têm um modo de tratar a gente diferente... Até um cara que usa um baú na moto é tido como marginal... Essa é a pior dificuldade que nós passamos. Isso tudo está levando muita gente a desistir da profissão... Muita gente que eu conheço está passando para outras áreas, porque não dá mais, chegou no limite. Nós não somos criminosos!

## 1.2 Perfil do trabalhador

A categoria dos motoboys é predominantemente masculina. A representação feminina é muito pequena, e por questões trabalhistas há também certa resistência por parte das empresas em admitir mulheres. Os empresários consideram que o período de licença maternidade, estabelecido pela convenção coletiva da categoria, ficou muito extenso – seis meses, sendo dois meses antes do parto e quatro meses após – e isso torna improdutivo para a empresa a admissão de mulheres. Por outro lado, ainda segundo estes atores, a mulher dificilmente busca emprego como motogirl, assim como os próprios clientes não requisitam trabalhadoras.

Quanto aos trabalhadores do gênero masculino, há uma predominância no segmento de indivíduos negros-mestiços, segundo grau completo, casados e com filhos, residentes em bairros populosos e com baixo poder aquisitivo.

Tomando-se como referência estudos anteriores, os achados desta pesquisa denotam uma mudança no perfil destes trabalhadores. A categoria, antes representada predominantemente por jovens com idade inferior aos 30 anos e solteiros (RICCIO-OLIVEIRA, 2002; OLIVEIRA, 2003), hoje concentra o maior número de motoboys com idade superior aos 30 anos, casados e com filhos.

A escolha da profissão, na maioria dos casos, deveu-se à influência de terceiros e/ou à facilidade de inserir-se no mercado de trabalho, e a permanência na mesma está relacionada, principalmente, à possibilidade de aumentar a renda mensal assumindo serviços extras, e prolongando a jornada de trabalho. Ressalta-se que mesmo indivíduos recém-habilitados atuam profissionalmente, pois para ingressar na ocupação não há exigência de experiência anterior. Renato (26 anos) acrescenta:

A princípio eu não queria ser motoboy porque eu sei que é uma coisa muito perigosa, e então eu queria me familiarizar mais com a moto, com o trânsito... Embora eu tivesse habilitação. Mas quando eu vi o dinheiro entrando, houve necessidade de trabalhar à noite e eu topei... Só que foi exatamente quando eu tive meus dois acidentes.

A percepção de risco está bastante sedimentada na categoria, e os acidentes no trânsito são considerados como o principal risco da ocupação, seguido dos assaltos. Lucas, 27 anos, faz a seguinte colocação:

Temos uma vida que é de risco. O nosso dia-a-dia... A gente sai de manhã, sabe que pode voltar intacto, pode voltar com algumas lesões, ou até mesmo pode não voltar ao final do dia. É uma profissão que hoje pode ser chamada de perigo... Profissão de risco...

Para conviver com tais riscos, os motoboys utilizam-se de mecanismos defensivos, através dos quais racionalizam os riscos, negam, projetam a culpa em terceiros, assumem uma atitude passiva diante do perigo, e em alguns casos contribuem através de atitudes e comportamentos, para uma maior exposição a estes riscos.

Os motoboys trabalham com veículos próprios, e apesar de afirmarem que é freqüente a perda da moto em acidentes ou assaltos, apenas um pequeno número deles optaram pelo sistema de seguro, pois os demais consideram os valores cobrados pelas seguradoras exorbitantes e fora do seu alcance.

Percebe-se entre os trabalhadores um forte desconforto por considerarem-se estigmatizados pela opinião pública e pela mídia, como irresponsáveis, causadores de acidentes, e ainda delinquentes, pois confundidos com os criminosos que utilizam a motocicleta para cometer delitos. Na tentativa de estabelecer uma distinção entre o trabalhador motoboy e o delinqüente, Luis (30 anos), sinaliza algumas características que considera específica do trabalhador:

Infelizmente tem gente fazendo uso do veículo pra assalto, que não é o nosso caso! A gente não pede tratamento diferenciado pra motociclista, mas você vê logo... Você vê o cara chegando com farda... O jeito... Geralmente o trabalhador você vê no semblante a diferença. Geralmente o motoboy tem uma feição mais cansada por causa do stress... Na feição do rosto você vê... Você sente a pele mais oleosa... Geralmente as unhas são mais pretas [no sentido de sujas] por causa do suor junto com as impurezas... Geralmente tem roupas batidas, porque o sol, o dia-a-dia destrói... Geralmente você vê que o sapato esquerdo é raladinho... Eu acho que você não tem que está sendo detalhista, mas geralmente você vê que a moto é mais sofrida e geralmente tem baú... Já bandido não, bandido é limpo, anda de dois, os dois andam com capacete, geralmente novos... Moto nova... Bandido não quer andar feio! Não conheço um bandido que ande “sujismundo” [referência a sujo] não é?

Os trabalhadores acrescentam que os estigmas nasceram de uma história pregressa de rebeldia e contravenção, e vêm sendo reforçados, na atualidade, pela ênfase que a mídia tem dado aos crimes com a utilização de motocicletas, em que os criminosos são denominados de motoboys. Este fato tem levado alguns trabalhadores a rejeitarem o termo *motoboy*, e se autode-

nominares *motociclistas profissionais*. Fábio (22 anos), no seu depoimento, deixa clara a sua percepção:

Em parte há certa discriminação porque as pessoas tratam o motociclista como um fora da lei, um marginal, principalmente depois do episódio do *motoboy estuprador de São Paulo* [crime ocorrido na cidade de São Paulo/1998, em que o criminoso foi identificado pela mídia como motoboy]. O pessoal pegou aquela imagem com todos os motociclistas, mas não é nada disso. Por trás do motociclista há um pai de família, uma pessoa que corre atrás do trabalho, uma pessoa honesta, uma pessoa que pensa em progredir de uma maneira correta, sem prejudicar ninguém. Quando o pessoal chama a gente de motoboy ou motoqueiro, já fala de uma forma pejorativa, com certa discriminação.

Os motoboys se sentem também discriminados pelos agentes do policiamento e fiscalização de trânsito, pela forma violenta como são abordados. Sentem-se perseguidos e ressentidos, por acreditarem que estes agentes pretendem prejudicar a categoria e muitas vezes lhes extorquir. Aceitam a fiscalização, a blitz para identificar criminosos, mas questionam a *operação padrão*, que avalia todos os detalhes da moto e aplica multas altíssimas:

A moto é frágil, não foi projetada para o trabalho. O farol da moto pequena não foi projetado para ficar todo o dia ligado [esta é uma exigência do Código de Trânsito Brasileiro], por isso queima muito. Na operação padrão eles olham todos estes detalhes e acabam prejudicando o motoboy com tanta multa. Somos a favor da fiscalização, mas não da operação padrão (Cley, 31 anos).

Telma (29 anos) ainda acrescenta:

Nós somos perseguidos o dia inteiro, e parados às vezes em mais de uma blitz no dia. A polícia não oferece segurança, mas nos perturba o dia inteiro.

### **1.3 As relações de trabalho**

O sindicato dos motoboys estima que no momento, sete mil motoboys circulam pelas ruas de Salvador, atuando nos mais diversos setores da economia. A maior concentração destes profissionais encontra-se na área de farmácia, devido ao funcionamento por 24 horas ininterruptas, seguida da área de alimentação.

Estes trabalhadores estabelecem uma relação com o trabalho, através de vínculos formais e informais de emprego, com predomínio deste último. O contrato formal garante ao trabalhador direitos previdenciários – os quais oferecem maior proteção frente à demissão e/ou aos agravos decorrentes de acidentes e violências – assim como direitos trabalhistas, como férias e 13º salário. Nas relações informais, decorrentes da terceirização, do trabalho autônomo e do *freelance*, além do motoboy não dispor dos direitos citados, fica mais vulnerável a ter os seus serviços dispensados a qualquer momento sem maiores justificativas. Além disso, o trabalhador é levado a assumir todo o ônus advindo das intercorrências durante o exercício do trabalho.

Em relação ao contrato formal, alguns trabalhadores queixam-se de exercer a função de motoboy e na sua carteira ter registrada outra ocupação. Esta estratégia, adotada pela empresa no sentido de reduzir gastos, prejudica o trabalhador, que passa a receber um salário aquém do estabelecido pelo dissídio coletivo da categoria:

A empresa M.R. trabalha com entregas de talão de cheque, cartão de crédito, e outras coisas de valor. Tudo isso é um serviço super responsável para o motociclista... E paga ao motociclista como entregador de jornal. Eu acho isso o cúmulo do absurdo... Eles são classificados como jornaleiros (Rui, 46 anos).

O trabalhador terceirizado é também bastante penalizado, desde quando no Brasil a terceirização vem sendo praticada de forma predatória e abusiva, com a redução dos custos da produção sendo obtida principalmente através da flexibilização de direitos trabalhistas e da precarização do trabalho, a exemplo da subcontratação da mão-de-obra, contrato temporário, trabalho por tempo parcial, trabalho sem registro em carteira, entre outras. Em geral, as empresas terceirizadas praticam níveis de salário e de benefícios sociais bem inferiores às contratantes, seus trabalhadores são menos qualificados, têm uma jornada de trabalho mais extensa, maior concentração de tarefas e responsabilidades, e na maioria das vezes não possuem registro na carteira (FRANCO, 1998). Tal realidade pode ser observada na fala de Mário (28 anos), um dos nossos entrevistados:

Tem uma empresa terceira que contrata o motoboy, paga um salário de X, e depois o desloca para uma empresa contratante. Só que vem uma outra e oferece o mesmo serviço à principal por um preço menor, e obviamente pagando também menos ao seu motoboy. Depois de algum tempo vem uma outra e propõe um valor ainda menor. Chega a um ponto que pagar um salário mínimo ao motoboy já é inviável. Aí ele chama o motoboy para



uma cooperativa, que na verdade é uma cooperativa mentirosa, pois cooperativa não tem dono. O cara inventa que é uma cooperativa para ele administrar (...) embora na realidade seja uma empresa, que já vai tomar o contrato da anterior. Aí vem uma outra que já oferece menos, e isso esta desmoralizando completamente a profissão. Vai chegar a um ponto que vai ser inviável rodar com a moto.

A subcontratação em cadeia, prática proibida pela legislação, é bastante utilizada. Cada terceira subcontrata outras empresas ou mesmo seus trabalhadores, gerando uma cascata de subcontratações, e contribuindo mais ainda para a precarização do trabalho. A ausência de vínculo, a rotatividade, a desqualificação do trabalhador e os baixos níveis salariais são praticados nestas subcontratações (DRUCK, 1997). Ilustrando esta situação, afirma Luciano (28 anos):

O motoboy tem um contrato com a empresa X, que terceiriza os serviços para a empresa Y de segunda a sexta-feira, e nos finais de semana e feriados os mesmos trabalhadores continuam trabalhando para a empresa Y, mas já sem vínculo com a empresa X, que muitas vezes até subcontrata trabalhadores de uma outra empresa de terceirização no ramo para atender às necessidades da empresa Y. Então o motoboy é empregado e também autônomo, pois nestas situações não tem qualquer vínculo com a empresa, e esta empresa tira vantagem nisso porque não vai pagar hora extra a esse pessoal. E mesmo assim a turma procura, porque não dá para se sustentar com o valor que ganha mensalmente.

Quando a empresa é registrada, os trabalhadores percebem um quantitativo mensal de R\$590,00, sendo R\$330,00 como salário e mais R\$260,00 a título de aluguel da moto, conforme determina o dissídio coletivo (2005-2006). Este valor é considerado muito baixo pela categoria, desde quando as despesas com manutenção, gasolina, licenciamento, IPVA – Imposto de Propriedade de Veículos Automotores, entre outras, ficam sob inteira responsabilidade do motoboy. Para complementar os baixos salários alguns trabalhadores praticam jornadas extensas, como relata Luis (30 anos):

Eu acordava cinco e meia, ia entregar salgados nas lanchonetes de cinco e meia da manhã até sete e meia, sete e meia eu já ia direto para o meu contrato na M.E. que pegava às oito horas e ia até as dezoito, depois eu ia para um restaurante chinês e entregava até onze horas da noite. Aí pronto... Era onde terminava a jornada...

Vale ressaltar, que se tratando de empresas não registradas, o salário do motoboy fica mais reduzido ainda, porque estas empresas não cumprem o dissídio coletivo. Telma (29 anos) avalia a situação, mostrando também o quanto o trabalhador é penalizado:

Tem motoboy recebendo menos do que o que manda a convenção, arriscando a vida, tomando chuva, sol, inclusive correndo o risco de perder o veículo. O assalto de moto é muito grande e quem fica no prejuízo é sempre o motoboy, que fica ao mesmo tempo sem moto e sem o emprego, às vezes ainda pagando as prestações.

De acordo com os entrevistados, apesar de predominar o serviço terceirizado sem carteira assinada, tem crescido muito o número de trabalhadores autônomos. Estes trabalhadores não têm vínculo formal com empresa, mas tem os seus próprios clientes, muitas vezes fixos. Possui uma rotina de trabalho semelhante ao trabalhador de carteira assinada, quase sempre adotando o horário administrativo. Alguns destes trabalhadores são registrados no Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas – SEBRAE, o que lhes permite emitir nota fiscal. Luis, 30 anos, expõe o seu ponto de vista sobre o trabalho autônomo:

Eu vi que era melhor pra mim ser autônomo, porque eu estava ganhando mais e estava até mais tranqüilo. Os clientes já falavam diretamente comigo, não tinha aquela pressão... Já sabia da minha obrigação... Eu já ia expondo ao cliente meu tempo, o que eu tinha condições de fazer... Porque geralmente na empresa ninguém quer ver isso, quer que você produza e pronto.

Assim como Luis, as precárias condições de trabalho, o baixo salário e a exploração de mão-de-obra, têm levado outros profissionais a optarem pelo trabalho autônomo, mesmo privando-se dos direitos trabalhistas e previdenciários:

Já trabalhei em várias empresas e elas não me proporcionaram o que eu esperava e o que a classe espera também. Eu atualmente presto serviços a *n* empresas, sem vínculo empregatício, e acho que é mais vantagem porque eu não fico preso a um só lugar. Tenho condições de trabalhar com várias pessoas e ganhar um pouco mais, embora também tenha desvantagem pelo fato de não ter carteira assinada, 13<sup>o</sup>, e outras vantagens que se teria numa empresa... Mas uma coisa compensa a outra. Se você fizer um bom trabalho, como bom profissional, você pode no decorrer do tempo conquistar tudo isso Hélio (33 anos).

Alguns motoboys consideram que a melhor alternativa para o trabalho autônomo é o contrato direto com uma empresa, pois assim o trabalhador garante volume de trabalho e conseqüentemente estabilidade na renda mensal, o que ira lhe permite recolher para o INSS e desta forma sentir-se mais protegido diante de acidentes e outros agravos. Comungando com esse pensamento encontra-se Cley (31 anos):

Para ter vantagem como autônomo é preciso que você tenha pelo menos um contrato seu. Aí você pega o valor de um contrato, esse dinheiro vem todo para a sua mão e você pode pagar o INSS que como empregado teria. Assim o lucro é maior. Sem um contrato você fica sem nenhuma garantia e isso fica complicado.

*Freelance* é a denominação dada pelos trabalhadores à relação de trabalho onde as atividades são desenvolvidas de forma eventual e sem qualquer tipo de vínculo ou contrato. Os trabalhadores recebem por diária ou por serviço executado. Na área de alimentação a diária equivale aproximadamente a R\$8,00 e vem acompanhada de uma comissão que varia de R\$1,20 a R\$1,50 por entrega. Vale ressaltar, que em época de maior demanda o valor da comissão é reduzido, caracterizando mais ainda a exploração que vem sofrendo a categoria. Como agravante, os motoboys avaliam o pagamento por comissão como um estímulo à velocidade, e conseqüentemente a uma maior exposição ao risco de acidentes. Jorge (33 anos) afirma:

Eu acho que é errado motoqueiro trabalhar por produção, quando você trabalha por produção você sabe que tem que correr para poder produzir, se você não produzir seu salário vai ser pequeno. Eu acho que motoboy deveria ter um salário fixo pra não se arriscar muito... A empresa deveria ter consciência de que nós somos humanos... A moto é de ferro, mas a gente é de carne e osso como qualquer outra pessoa... Então a gente acaba arriscando a nossa vida, causando acidente, por causa da pressão das empresas...

Apesar de reconhecer o quanto os trabalhadores são explorados pelos patrões, e de utilizar todas as ferramentas que estão ao seu alcance, enquanto representante do órgão de classe, para lutar contra isso, o presidente do sindicato defende o vínculo formal de trabalho para a categoria. Ele analisa:

De forma imediatista ser autônomo é melhor, mas pensando na questão da previdência social, pensando no 13º, pensando em algumas outras vantagens a longo prazo, é melhor que assine a carteira. Esta é a posição do sindicato que tenta conscientizar para que a categoria faça a opção pelo trabalho de carteira assinada, embora muitos discordem. Muitos preferem o mercado informal porque acham que ganham mais, mas acabam não ganhando, pois na possibilidade de acontecer um acidente e eles ficarem inválidos, ficam sem o amparo legal. Eu já vi caso de gente que perdeu a perna e está encostado, se fosse informal não estaria. Por outro lado, já vi caso de motoboy que morreu e a família não recebeu pensão, porque ele não tinha carteira assinada.

Vale ressaltar, que uma preocupação levantada pelo instrutor de motociclistas entrevistado refere-se à negligência de alguns patrões quanto à maior idade do motoboy e ao porte da Carteira Nacional de Habilitação – CNH, na categoria A, ou seja, para dirigir motocicleta. Este fato foi confirmado por alguns trabalhadores que afirmaram ter iniciado na profissão antes de habilitados. Entre estes, um ainda exercia a atividade, quando entrevistado, sem possuir a CNH. Comentando sobre esse fato, a motogirl Telma (29 anos) afirma:

Uma coisa que eu acho um absurdo é que a maioria dos patrões, quando vai acertar o serviço do motoboy, não quer nem saber se o motociclista é maior de idade, se é habilitado... Eles querem é explorar o trabalhador.

#### **1.4 As etapas do processo de trabalho**

O processo de trabalho dos motoboys conforme Oliveira (2003) distribui-se em três etapas assim constituídas: espera da encomenda, deslocamento no trânsito e entrega do produto. Entretanto, com base nos achados da atual pesquisa, foi possível identificar outra etapa, que corresponde ao repasse dos serviços, concluindo-se desta forma que o processo de trabalho do motoboy é composto por quatro etapas distintas.

Na primeira etapa do processo os motoboys aguardam a distribuição das tarefas. Enquanto isso fazem pequenos reparos no veículo e interagem com os demais colegas de trabalho, trocando experiências e discutindo assuntos de ordem pessoal, profissional, entre outros. A depender do vínculo empregatício e dos critérios da empresa, neste tempo o motoboy pode ser deslocado para outras atividades, como os contratados na área de documentação, que conferem cheques, relacionam documentos, etc.

O espaço físico utilizado durante o tempo de espera varia a depender da empresa. Existem empresas que possuem um espaço reservado para os motoboys aguardarem as tarefas, enquanto em outras os mesmos permanecem na rua, expostos às alternâncias climáticas e a episódios de violência urbana.

Uma situação apresentada por Cley (31 anos), e que gera insatisfação aos trabalhadores, refere-se ao prolongamento do tempo de espera com acúmulo de atividades no final do turno. Nestes casos, o motoboy vivencia situação de estresse, tanto durante a espera – ao vislumbrar

a possibilidade de acúmulo de tarefas – como no final do expediente, ao sentir-se sobrecarregado e com atribuições que dependem do horário de funcionamento das instituições:

Existe também aquela empresa em que você fica o dia todo parado, e no final da tarde aparece um monte de coisas para você fazer nas carreiras.

Alguns motoboys trabalham por conta própria, e só se dirigem às empresas quando são solicitados pelo celular. Nestes casos o tempo de espera fica bastante reduzido, pois normalmente, logo que chegam, recebem as tarefas.

Entre o tempo de espera e o deslocamento no trânsito, identifica-se um momento intermediário, que corresponde ao repasse dos serviços ao motoboy, diretamente dos patrões ou seus subordinados. Neste momento os motoboys de uma mesma empresa fazem permuta de tarefas, com base nas rotas a serem cumpridas. Com isso o trabalhador procura racionalizar o modo operatório, buscando reduzir o tempo e o gasto de combustível.

Em geral, o repasse dos serviços aos motoboys é feito de duas maneiras: parcialmente, quando o trabalhador precisa voltar sempre à empresa para receber novas determinações, ou na sua totalidade, bastando que o motoboy retorne no final do expediente para prestação de contas. Cley (31 anos) acrescenta:

O próprio motociclista procura sair da empresa com o máximo de material possível, porque como nós trabalhamos com o nosso próprio combustível, é melhor não ficar voltando muito à empresa, pois isso atrapalha e onera muito. Na área de documentação, quando a pessoa consegue sair com um roteiro fixo, procura retardar o máximo possível, para quando retornar à empresa não ter que sair novamente, pois sempre tem mais alguma coisa a fazer. Tem uns chefinhos que são chatos!

Apesar de confortável e econômico para o motoboy sair da empresa com a totalidade das tarefas do dia, isso pode acarretar alguns problemas para ele. Muitos assaltantes reúnem informações prévias da rotina do motoboy para abordá-lo no momento mais oportuno. Se isso acontece e o motoboy está conduzindo um volume maior de mercadorias envolvendo valor, as perdas também serão maiores, e o ônus provavelmente irá recair sobre o trabalhador.

Concluída a etapa intermediária, ou segunda etapa do processo, o motoboy desloca-se no trânsito em direção aos clientes, vivenciando aí a terceira etapa do processo de trabalho. É princi-

palmente nesta etapa que os trabalhadores estão expostos aos acidentes, à discriminação social, às ameaças com armas de fogo, à violência pelo crime, e ainda às abordagens policiais.

A localização do endereço é um dos embaraços desta etapa. Para facilitar o trabalho é importante que o motoboy tenha certo domínio sobre os logradouros públicos, entretanto, se surgem dificuldades, recorrer aos mapas de endereços dos catálogos telefônicos, consultar empresas de telefonia, ou ligar para os clientes em busca de pontos de referência, são alguns dos recursos utilizados. Neste sentido, Fábio (22 anos) faz a seguinte colocação:

Quando eu não conheço uma rua, ligo para 102 (auxílio à lista) com o nome do cliente que vai receber a correspondência. Já de posse do telefone do cliente, ligo para ele, peço uma referência e me dirijo até lá. Em outros casos olho no mapa que está atrás do catálogo telefônico. Não me estresso com isso não!

Uma queixa dos trabalhadores é que algumas empresas mantêm as fichas cadastrais dos clientes desatualizadas ou digitadas de forma equivocada, o que acaba por dificultar a localização do endereço. Comenta Hélio (33 anos):

Algumas empresas acham que porque nós estamos todos os dias na rua temos que saber tudo, e não é bem assim. Muitas vezes até você localizar o endereço perde muito tempo. Existe muita falha na digitação de endereço. Algumas vezes o endereço é digitado errado. No caso de empresas cadastradas, muitas vezes ela já mudou de endereço e ainda está com o endereço antigo no cadastro. Eles não se preocupam em atualizar o endereço das empresas.

Os pontos de referência acrescentados aos endereços, muitas vezes são vagos ou estão confusos, não contribuindo em nada para facilitar a localização. Neste sentido Telma (29 anos) acrescenta:

Algumas vezes o endereço está sem ponto de referência, e em outros casos o ponto de referência é complicado, só quem entende é quem mora no local e não quem está chegando. Colocam, por exemplo, assim: “a casa fica em frente ao bar do Sr. Raimundo”. Se você for procurar o bar do Sr. Raimundo num bairro, além de perder tempo, você vai encontrar diversos bares que o dono se chama Raimundo. Eu acho que o ponto de referência tinha que ser mais preciso, como um banco, um mercado, uma casa de destaque no bairro, etc.

É nesta etapa do processo de trabalho que o motoboy exercita a rapidez, praticando muitas vezes manobras arriscadas e/ou desenvolvendo uma velocidade maior. Isso em geral acontece

para compensar um possível atraso, para ser mais preciso e pontual na prestação do serviço, ou para melhorar a sua renda quando o pagamento é por produtividade.

Existem produtos que pelas próprias características exigem do motoboy uma entrega mais rápida, como os alimentos que precisam chegar aquecidos, e determinados medicamentos que são conduzidos no gelo. Estas circunstâncias muitas vezes contribuem para a ocorrência de inúmeros acidentes, como comenta Luis (30 anos):

Acontece às vezes pressa no trabalho... Têm empresas que forçam, que fazem pressão... Tem uma empresa que vende um produto de vinte e oito minutos, destes o motoqueiro tem quinze minutos pra entregar... Não existe isso, gente! Aí o cara tem que se acabar, corre daqui, corre dali, invade sinaleira, está entendendo? E pronto, o acidente acontece...

É ainda nesta etapa que ocorrem os embates no trânsito entre motoboys, motoristas e pedestres, os quais muitas vezes evoluem para sérios episódios de violência. Aí também os motoboys são submetidos à repressão policial, cuja ação é acompanhada de abusos de toda ordem. Estas questões serão abordadas em capítulos posteriores.

A discriminação contra a categoria fica mais evidenciada nesta etapa do trabalho. Os motoboys ressentem-se pelo fato das pessoas não procurarem discernir entre o criminoso e o trabalhador. Acabam generalizando e todos são tratados como infratores. Paulo, 49 anos, faz a seguinte colocação:

As pessoas têm medo dos motoboys e fecham as janelas dos carros. Me incomoda ser confundido com marginal, por isso evito parar a moto paralela à janela de um carro.

É ainda durante o deslocamento que os motoboys convivem com condições meteorológicas adversas, que causam desconfortos de diversas naturezas, dificultam ou retardam o cumprimento de suas tarefas, e ainda podem contribuir para o desencadeamento de acidentes. Os depoimentos abaixo ilustram situações constrangedoras vivenciadas pelos motoboys em tempo de chuva:

Quando chove também é horrível, porque você tem que usar aquela capa de chuva. É horrível usar aquilo, porque às vezes você quer ir ao banheiro e tem que tirar a capa... E dar o maior trabalho para tirar. Também às vezes abre o sol e fica um calor horrível, aquela queimadura dentro de você. Se você não tirar logo a capa, ela começa a exalar um cheiro ruim, insuportável, de suor com lama (Hélio, 33 anos).

Pára de chover, e a gente ainda continua se molhando com as poças, e com a névoa do asfalto molhado que os carros levantam. Muitas vezes uma hora depois de chover a gente ainda está se molhando. Usar capa numa cidade como Salvador, que chove por 20 minutos e logo abre o sol, é um calor insuportável, pois a capa é de plástico. Se a gente tira e guarda no baú, fica difícil guardar a papelada junto com a capa molhada (Renato, 26 anos).

Embora a saúde não seja uma preocupação maior da categoria, o convívio diário e por longas horas com a poeira e com o monóxido de carbono liberado pelos veículos automotores em circulação, foi citado por alguns trabalhadores como mais um dos problemas desta etapa, numa referência não só ao mal-estar e ao desconforto deles decorrentes, como principalmente pela preocupação com possíveis danos à saúde, que podem vir a se manifestar tanto no momento presente, como no futuro. Diz Hélio (33 anos):

O monóxido de carbono vem todo para a sua camisa, fica impregnado em sua roupa, entra nas suas narinas, deixa seu rosto e sua roupa pretos. É horrível! Se você não se cuidar, tiver uma boa alimentação, fizer exercícios, com dois anos você está com os pulmões comprometidos.

A quarta e última etapa do processo de trabalho corresponde à entrega da mercadoria. Neste momento o motoboy interage com os clientes, resultando daí situações tanto agradáveis como desagradáveis. Episódios envolvendo agressões verbais e físicas, embora pouco frequentes, também são observados e vitimizam especialmente os trabalhadores do setor de farmácia e alimentação. Apesar disso, a grande maioria dos trabalhadores considera a interação com os clientes, pacífica, cordial e respeitosa, conforme expõe Cley (31 anos):

Hoje a maioria dos clientes nos trata muito bem. Também o nível do motociclista melhorou muito. Quem começou a profissão foram pessoas geralmente rebeldes. Era uma profissão que ninguém queria, enquanto hoje todo mundo quer. Se você for uma pessoa que tenha uma boa educação, normalmente é bem tratada. Só em alguns casos é que o cliente trata mal.

O acesso ao cliente é outro problema vivenciado nesta etapa. Tanto nas residências, como nas empresas e repartições públicas, os trabalhadores sentem-se discriminados por porteiros e funcionários, os quais dificultam o acesso até o cliente. Fábio (22 anos) comenta:

Nos prédios, o porteiro às vezes diz que você pode usar o elevador de serviço para entregar a encomenda... Outras vezes é o cliente quem desce. Em alguns casos em que se tem



que deixar a encomenda com o porteiro, ele se recusa a assinar a comprovação de entrega. Isso tudo é um atraso!

Os trabalhadores ainda avaliam que entregar encomenda nas empresas é mais complicado que para clientes particulares, isso porque nas empresas há o *jogo de empurra* (ninguém quer assumir o recebimento), que atrasa bastante o trabalho. Renato (26 anos) percebe esta situação da seguinte forma:

A entrega complica quando é para empresa, que começa um jogando para o outro e atrasa muito. Muitas vezes, porque nós somos empregados pequenos, as pessoas tratam com descaso, e isto atrasa muito o nosso serviço. Muitas vezes a gente tem que ficar sentado numa cadeira de escritório esperando alguém para lhe atender.

Para operacionalizar o serviço o motoboy na maioria das vezes tem que estacionar o veículo, expondo-se desta forma a furtos e roubos. Quando impossibilitado de deixar a moto nos estacionamentos de prédios e repartições, que oferecem mais segurança, os motoboys se vêem diante de um impasse: buscar um local de maior movimento e utilizar todos os recursos de que dispõe para proteger-se dos furtos e roubos do veículo mesmo que isso possa retardar a entrega e gerar insatisfação no cliente, ou ignorar esta possibilidade, priorizando a comodidade e a rapidez na prestação do serviço. Quando esta é a opção, o motoboy deixa a moto em qualquer lugar por mais inadequado que possa parecer. Discutindo sobre estas questões, Fábio (22 anos) acrescenta:

Muitas vezes os porteiros não deixam colocar a moto no estacionamento. Nestes casos a gente tem que travar a moto, botar o alarme, estacionar em frente a uma lanchonete porque é mais movimentado para evitar o roubo da moto, para só então conseguir chegar ao cliente. Isso tudo atrasa a entrega.

Outro problema enfrentado pela categoria nesta etapa refere-se à prestação de serviço em locais suspeitos ou perigosos. As pizzarias geralmente acatam a decisão do motoboy que se nega a efetuar a entrega nestes locais, entretanto existem algumas empresas que não admitem recusa e pressionam o trabalhador a concretizar a entrega. Este fato pode ser constatado no comentário feito por Fábio (22 anos):

Tem pizzarias que recusam o pedido quando o local é muito arriscado. Tem casos que até o próprio motociclista diz que não vai levar porque corre o risco de não voltar, ou no mí-

nimo de sua moto ficar. Ele tenta explicar, mas se o patrão quiser que leve e ele estiver ali como contratado, ele tem que levar.

As zonas de alta criminalidade se constituem também em fonte de estresse para o trabalhador. São muitas as situações enfrentadas pelos motoboys nestes locais, que exigem muita habilidade e adoção de medidas de proteção, como demonstra Ari, 30 anos:

Às vezes a gente está indo visitar os clientes e recebe aquela abordagem: Me dê um dinheiro aí! Isso pra poder passar. Às vezes armados [...] A verdade é essa, entendeu? Aí às vezes a gente não conseguia dizer que não, porque eles só esperam que a gente diga não, pra tomar aquilo como ofensa, e aí vai até mesmo lhe assaltar, tomar tudo que você tem... Então é até melhor se dar, entendeu? Pelo menos já ficava até um pouco mais conhecido na área, pra quando tiver que voltar (Ari, 30 anos).

Ressalta-se que as situações descritas anteriormente serão discutidas com profundidade em capítulos posteriores.

As etapas do processo de trabalho, senão todas, mas pelo menos as duas últimas, se repetem inúmeras vezes no decorrer da jornada. Se até o final do expediente os motoboys não conseguem cumprir todas as tarefas do dia, essas ficam acumuladas para o dia seguinte, sobrecarregando assim o trabalhador, que terá acrescida, às atividades daquele dia, as pendências do dia anterior. Cley (31 anos) afirma:

Se você não dá conta do serviço no dia joga para o outro dia, mas o que acontece é que você trabalha sempre acumulando, e então você vai trabalhar sempre azuado [afobado].

Complementando, Norman (48 anos) acrescenta:

Algumas empresas aceitam que as tarefas não cumpridas fiquem para o outro dia, mas elas também reclamam muito, pressionam, sobrecarregam o motociclista... E quando sobrecarrega o motociclista está tirando também uma parte da atenção dele, porque ele já senta na moto preocupado.

### **1.5 Interagindo com patrões e colegas**

A relação dos motoboys com os seus patrões, em geral ocorre de forma educada, respeitosa e pacífica, estando as principais queixas relacionadas aos baixos salários – já referido anterior-

mente – e à pressão por rapidez, que para os motoboys se constitui um dos principais fatores para a ocorrência de acidentes, ratificando assim os achados de Marin (2000) que apontam a velocidade como um indicador de acidente e da gravidade deste.

Diante da pressão por rapidez os motoboys assumem comportamentos diferentes. Alguns deles cumprem rigorosamente as determinações mesmo expondo a própria vida, enquanto outros aparentemente acatam tais determinações para posteriormente ignorá-las, como revela Caio (30 anos):

Às vezes o trabalho dá pressa, essas coisas... O trabalho de alguns exige isso aí: Vá rápido! Tudo rápido... manda o motoqueiro ir rápido, ir voando... A pressão da empresa é demais... Vai perder o emprego! Aí ninguém quer perder o emprego e faz. Se eu sofrer pressão eu não faço... Se conversar comigo na educação eu faço, mas se for: Vá rápido! Eu não faço. Porque quem está em cima do veículo sou eu, não é chefe, não é ninguém não... Quem está conduzindo o veículo sou eu.

Apesar dos desentendimentos na relação patrão-empregado não serem freqüentes, quando acontecem resultam geralmente de três situações: como desfecho de conflitos em que as partes não conseguem chegar a um consenso, quando o nível de exigência do patrão é considerado excessivo pelo motoboy, ou quando o patrão humilha o trabalhador ao impor sua autoridade e poder. Neste sentido, um dos informantes revela a sua insatisfação com o trabalho que vem exercendo há seis meses. As suas palavras são acompanhadas de grande carga de emoção e sofrimento, ao afirmar sentir-se extremamente humilhado, desrespeitado e maltratado pelo patrão, e ao mesmo tempo precisar submeter-se a tudo aquilo pela dificuldade de encontrar outro emprego de carteira assinada. O motoboy acrescenta:

A atitude do meu patrão em relação a mim eu considero uma violência. Às vezes ele está com muito problema e quer descarregar na gente... Xinga... Tudo dele é mandar se virar, dê seus pulos... É xingando, humilhando, fazendo gestos obscenos. Há quinze dias atrás ele mandou eu me virar e me xingou, eu então falei: Me respeite, porque eu respeito muito o senhor... Respeito é bom. O senhor não gosta de respeito? Então me respeite também para ter respeito (Nelson, 27 anos).

Situação semelhante foi presenciada pela pesquisadora durante a entrevista com o mesmo motoboy, quando, através de um telefonema, o patrão exigia a presença do trabalhador na empresa. A forma grosseira e agressiva do patrão ao telefone, cujo som elevado permitiu que a conversa fosse compartilhada, reiterou as informações prestadas pelo trabalhador e caracte-

rizou um quadro de *assédio moral*: “situações humilhantes e constrangedoras, repetitivas e prolongadas durante a jornada de trabalho e no exercício de suas funções, frequentemente advindas de relações hierárquicas autoritárias dirigidas a um subordinado, desestabilizando a relação da vítima com o ambiente de trabalho” (BAHIA, 2002).

Outro trabalhador da empresa em questão vivenciou situação semelhante, optando pela demissão para fugir aos maus tratos e evitar conseqüências mais sérias. Segundo o entrevistado, o colega motoboy esteve no limite de agredir fisicamente o patrão: “*Eu vou sair daqui para eu não dar um murro na cara do senhor, porque aí eu estou perdendo os meus direitos*”.

O assédio moral, além de pressupor uma intencionalidade, interfere na vida do trabalhador, comprometendo a sua identidade, dignidade, e relações afetivas e sociais. Constitui-se em um risco potencial para a sua saúde, por ocasionar danos de ordem física, psicológica e social, que podem evoluir para a incapacidade laborativa, desemprego ou mesmo a morte (BAHIA, 2002).

Reitera-se que situações constrangedoras como as citadas não chegam a constituir-se um padrão de conduta na relação entre patrão e empregado.

Carlos (30 anos) apresenta um depoimento em que destaca a sensibilidade e respeito da empresa pelo profissional:

Os patrões eram muito maleáveis, eles sempre sentavam: Vamos fazer da melhor maneira... Qual é o melhor horário? Como é que a gente pode fazer esse roteiro? Quando era um roteiro muito difícil, eles colocavam uma pessoa pra fazer, depois colocavam outra, depois colocavam você, iam revezando... Aí tentavam fazer mais ou menos uma comparação, pra ver qual é o motivo, quais são as dificuldades... E era aí que se chegava a um ponto que normalmente pra gente ficava bom.

Vale ressaltar, que é extremamente importante incorporar a vivência, o conhecimento e a participação dos trabalhadores, na organização do trabalho e na identificação, eliminação e controle dos riscos, já que eles, por realizarem o trabalho cotidianamente, são os maiores conhecedores das mazelas da profissão, e sofrem seus efeitos.

O *Modelo Operário Italiano*, um dos pilares do campo da Saúde do Trabalhador formulado por um grupo de operários e funcionários de Turim/Itália no final dos anos 60, apregoa a importância da participação do trabalhador nas decisões relacionadas ao seu trabalho. A experi-

ência coletiva dos trabalhadores dá visibilidade aos efeitos concretos do trabalho, e possibilita que análises técnicas posteriores, embasadas em tais efeitos, avancem de um a visão restrita de um posto de trabalho, para uma visão global de todo o ambiente, favorecendo intervenções mais efetivas para a melhoria das condições e do ambiente de trabalho. (OLIVEIRA, 2002).

Na relação com os colegas prevalece uma convivência pacífica e amistosa, e o cumprimento mútuo é prática adotada entre eles:

Quem não se conhece cumprimenta. Mesmo sem se conhecer há um cumprimento, buzi-na, dá com a mão, se cria um vínculo... Nem conhece, mas passa, fala, cumprimenta. É o bom do motoboy isso aí, o bom da categoria é isso aí (Valdir, 31 anos).

Quando em grupo nos estacionamentos, nos bancos, nas pizzarias, farmácias, entre outros, os motoboys são alegres, pilheriam, permutam tarefas, ou discutem dificuldades do dia-a-dia. Nestes encontros, expressam preocupação pela ausência de companheiros que repentinamente deixam de circulação:

A gente tem uma coisa assim, tipo taxista. Taxista às vezes você vê ele sumir da praça. Acontece isso conosco, porque a gente está sempre se encontrando nos estacionamentos... Então acontece isso... Puxa rapaz fulano sumiu, cadê fulano? Demora muito tempo de ver, depois, quando você vai ver... Como aconteceu uma vez comigo... Tinha um que trabalhava aqui nessa área comigo, ele trabalhava em um restaurante e eu em outro, então, todo dia quando a gente ia embora, a gente às vezes se encontrava no caminho, ia pra casa junto... Depois ele sumiu. Aí quando outro dia eu encontrei ele em um bar ele estava sem a perna esquerda. Aí é um impacto... Você sente aquele impacto... Quer dizer, saiu da pior forma possível da atividade (Luis, 30 anos).

A solidariedade entre os trabalhadores une a categoria principalmente nos momentos de maior dificuldade, como nos acidente, nas situações de violência, no desemprego, na perda da moto em assalto, entre outros.

Nos acidentes, a categoria se mobiliza no local para ajudar o acidentado, telefonando para o serviço de urgência, protegendo-o contra a ação de curiosos, distribuindo obstáculos no local para evitar novos acidentes, fiscalizando a moto até a chegada do reboque para evitar roubo, entre outros. Valdir (31 anos) faz o seguinte comentário:

É uma categoria muito unida em qualquer circunstância, principalmente quando cai um. Pode reparar que vai parando, parando... Quando vê tem vinte, trinta motos paradas vindo a pessoa que está no chão, ajudando, cuidando pra não piorar a situação dela.

Dina, 38 anos, motociclista há 13 anos, vice-presidente do SINDMOTO e membro da Associação dos Motociclistas da Bahia, conta que a sua participação nestas entidades foi motivada pelo compromisso com a categoria e o desejo de ajudar os companheiros:

Agora mesmo eu estou organizando um evento para ajudar um motociclista que está acidentado. Deve ter um ano e pouco que ele está na cadeira de rodas, já fez duas cirurgias, não adiantou... E nós motociclistas estamos nos juntando, fazendo os eventos e arrecadando dinheiro só pra ajudar ele. Durante a semana ele faz quatro fisioterapias, gasta táxi de ida e de volta, e a gente é que está bancando isso. Ele não mora aqui em Salvador, a gente teve que alugar uma casa pra ele.

Rui, 46 anos, relata o esforço que um grupo de colegas fizeram para ajudar um companheiro, vítima de assalto, a adquirir outra moto:

O motociclista foi roubado, levaram vários talões de cheque, cartões de crédito, e o menino perdeu a moto, então, os próprios colegas se reuniram e estavam juntando... Todo mês cada um tirava uma quantia do pagamento deles pra ajudar o colega a comprar uma nova moto.

O alto índice de criminalidade de que são vítimas leva alguns motoboys a recorrerem aos colegas para saírem juntos na mesma moto, e com isso inibirem os assaltos. Isac, 49 anos, quando vai entregar valores, costuma levar outro colega na garupa da moto para despistar. Desta mesma estratégia utiliza-se Luis, 30 anos, que ainda gratifica o companheiro que o acompanha:

Quando estou entregando convite na Pituba [bairro de Salvador], de noite, eu chamo algum amigo meu, dou um dinheiro a ele, e ele vai comigo entregando... Por que eu faço isso? Pra minha própria segurança. Eu vou ser parado mil vezes, mas eu vou está seguro também... Porque o ladrão vai pensar que eu sou ladrão, e não vai me parar, e não vai me roubar, não é mesmo?

É lamentável para muitos motoboys que o uso da moto na criminalidade esteja prejudicando o relacionamento da categoria. A prática da solidariedade, que marca este segmento, já começa a ficar comprometida. Alguns motoboys, em determinadas situações, evitam parar próximo a

um companheiro no trânsito, especialmente quando estão dois em uma mesma moto, ou se omite diante de um pedido de socorro, por medo de tratar-se de um assalto. José, 34 anos, diz que eventualmente fica assustado com o próprio companheiro porque é impossível conhecer com segurança a idoneidade de alguém:

Eu, mesmo sendo motoboy, às vezes fico assustado, porque a gente nunca sabe quem está ali por trás. Isso faz a gente criar um medo mesmo entre a gente. Apesar dos motoqueiros serem todos unidos, tem certo tipo de pessoa que não é motoqueiro, e usa a moto para o crime.

Compartilhando deste ponto de vista, Rui, 46 anos, acrescenta:

Se eu estou no trânsito e vejo que está se aproximando uma moto com um carona, eu procuro sair daquela área ali, eu vou para um canto, eu procuro ver logo um meio pra tentar me defender no caso de agressão dele... Eu procuro me esconder em alguma coisa...

Existem assaltos em que a rotina do trabalhador é tão conhecida do assaltante que o motoboy passa a suspeitar dos próprios colegas. Esta desconfiança acontece, porque muitas vezes entre os trabalhadores infiltram-se indivíduos com o objetivo conhecer a dinâmica da empresa para proceder a um ato criminoso, como autor ou cúmplice do delito.

Às vezes os bandidos já sabem o que a gente leva, sabem tudo... Foi o que aconteceu com meu colega. Os caras realmente sabiam tudo da empresa da gente. Eles falaram as placas das motos da gente, as cores da moto, a descrição de cada um da gente, o que a gente levava, o horário certinho, tudo... Ele sabia tudo. Muitas vezes tem gente da própria empresa envolvida, principalmente pra quem trabalha em banco (Edu, 23 anos).

Episódios envolvendo violência entre os próprios motoboys são muito raros. No trânsito, se ocorrem fechadas por outros motociclistas, eles próprios identificam estes, não como motoboys, mas como motoqueiros, ou seja, *“bagunceiros, que não respeitam o próprio colega motociclista”* (Pedro, 31 anos).

Tratando-se da relação dos motoboys com as motogirls, todos foram unânimes em afirmar que esta relação é harmoniosa e sustentada em respeito mútuo. Os motoboys são receptivos em relação às trabalhadoras e ainda acreditam que o comportamento da mulher motociclista no trânsito, por ser em geral mais disciplinado e cordial, pode contribuir para mudar a imagem negativa que existe hoje do motoboy. Apesar disso, percebeu-se nas entrelinhas posicionamentos um tanto quanto machistas por parte de alguns trabalhadores.

Os depoimentos a seguir retratam, respectivamente, a percepção do motoboy em relação à mulher motociclista, e a percepção da própria motogirl quanto ao acolhimento por parte de seus colegas de trabalho:

Eu particularmente acho que as mulheres são mais organizadas. Eu não vejo motogirl amassar placa, não vejo motogirl andar com moto sem emplacar, não vejo motogirl sem capacete... Eu acho que são mais disciplinadas. Os homens eu acho que são um pouquinho mais banda voou [irresponsáveis]. Tem umas motogirls que se saem bem no trânsito, anda direitinho... Tem umas que já são mais acanhadas... Mas todas que eu vejo, o que eu faço elas fazem, é a mesma coisa, não noto diferença nenhuma. E pra a gente é até bom essas mulheres estarem chegando aí, porque o pessoal vê que é coisa séria mesmo, que é profissão mesmo... Hoje é profissão e pronto! (Luis, 30 anos).

Até agora eu não tenho do que me queixar, porque meus colegas sempre me respeitaram, ainda elogiam, dizem que eu tenho muita coragem, que ao invés de eu estar em casa esperando meu marido colocar as coisas dentro de casa, que eu saio, eu batalho, eu ajudo, e que eu não tenho medo. E eles sempre me respeitaram. Eles até brincam muito comigo dizendo que eu piloto até melhor do que muitos homens que têm na empresa, porque vários já tiveram acidentes e eu nunca tive. (Vera, 26 anos).

Não obstante a aceitação por parte dos colegas motoboys, com relação aos demais usuários do trânsito a situação é diferente. As trabalhadoras sentem-se discriminadas e afirmam escutar constantemente expressões em tom pejorativo, a exemplo de:

Sai da frente! Você deveria estar em casa, dirigindo o fogão! Você não sabe nem pilotar! (Telma, 29 anos).

## **1.6 Responsabilização no trabalho**

A responsabilização no trabalho dos motoboys se inicia no momento em que ele decide adentrar a profissão e se estende ao longo do exercício profissional.

Diferente de outras profissões em que é da responsabilidade do empregador fornecer as ferramentas de trabalho, na profissão dos motoboys isso não acontece. Independente de tratar-se de um trabalho com vínculo formal ou informal é exigência das empresas que o trabalhador possua a motocicleta e o capacete. Considerando que a quase totalidade dos entrevistados afirmou buscar a ocupação de motoboy por estar desempregado, prover recursos para adquirir



o instrumento de trabalho (moto) e o equipamento de proteção individual (capacete) é extremamente difícil, e requer as mais diversas estratégias.

Recorrer ao subemprego é talvez a primeira solução encontrada pelo trabalhador para garantir o valor do sinal, entretanto, isso não é suficiente, pois, para conseguir o financiamento é preciso comprovação de renda, e neste caso o motoboy não a possui. Recorrer a familiares e amigos para financiar o veículo, é mais uma alternativa, nem sempre bem sucedida. Optar por uma moto alugada, garantindo o pagamento do aluguel com o primeiro salário, algumas vezes é a solução, entretanto, este recurso eventualmente retarda a aquisição do veículo próprio, pois o trabalhador fica com o salário comprometido pelo custo do aluguel. Ivan, 25 anos, desempregado, sem veículo, e com o agravante de não possuir habilitação, conta como foi a sua experiência no primeiro emprego como motoboy:

Estava desempregado e fui fazer entrevista de seleção numa empresa que eu tinha trabalhado como vendedor. Não tinha nem habilitação, nem moto, nem dinheiro pra comprar a moto. Na entrevista perguntaram: Você tem moto? Tenho. Tem habilitação? Tenho. Se na época me perguntasse, tem avião? Eu ia dizer tenho... Eu não podia era perder o emprego... Passei pelo processo todo. Aí o gerente chegou pra mim e disse: Você está empregado. Quando eu saí da empresa eu coloquei a mão na cabeça: E agora, o que é que eu faço? Não tinha nem dinheiro pra voltar pra casa, quanto mais dinheiro pra comprar uma moto. A habilitação já estava no processo mesmo... Conversei com o pessoal aqui, aí um cara me alugou a moto por um mês. Eu dei meu salário todo. Eu disse: Você me dá a moto, e quanto é? Ele: Trezentos. Eu disse: Vou lhe dar trezentos e cinquenta... Isso pra ele não pensar nem duas vezes, porque meu emprego era garantido...

A partir daí começa a *via crucis* no cotidiano do trabalho. São responsabilizações e culpabilizações constantes que permeiam a rotina diária. Pedro, 31 anos, relata a sua experiência:

Problema é quando a moto quebra e a gente não tem dinheiro pra consertar. Aí a gente tem que ficar parado... Dois, três dias parados, pra consertar a moto. Às vezes tem que tomar dinheiro emprestado. Eu mesmo estava com o documento da moto atrasado, eu tive que tomar um empréstimo pra fazer o documento e voltar a rodar... Porque já estava em tempo do policial me parar e prender minha moto... E aí é meu ganha pão, já pensou? Quatro filhos pra criar sem a moto, a moto presa... O dia-a-dia é assim... Às vezes a gente fura o pneu e não tem o dinheiro pra consertar. Quando não é assim, o motor quebra...

Referindo-se à responsabilização no trabalho, Garland (2003) levanta uma discussão sobre os paradigmas da responsabilidade e da solidariedade, fazendo um paralelo com a teoria do risco profissional e a teoria do risco social. Segundo o autor, o paradigma da solidariedade surge em contraposição ao paradigma da responsabilidade (predominante no século dezenove) que converte qualquer *erro* em uma *falta*, e que tem a prudência como seu principal elemento. A responsabilidade considerada como um excelente princípio regulador perdia a sua eficácia frente à dúvida ou à incerteza – elementos cada vez mais freqüentes na sociedade que se industrializava. Tal fato favoreceu a introdução do paradigma da solidariedade, que se fundamenta no estado de proteção social, e promove a multiplicação de direitos sociais e o reconhecimento da indenização como um direito universal – o seguro é o seu principal instrumento, em lugar de regras gerais de responsabilização. A partir daí a sociedade passa a organizar formas de repartir os riscos, e surge a teoria do risco profissional e a teoria do risco social, ambas utilizadas até o momento.

Com base no paradigma da solidariedade, a responsabilidade pelo gerenciamento do risco é parcelada entre indivíduos, empresas e agências governamentais. Em lugar de uma atribuição de culpa e responsabilização do ator individual, este gerenciamento tende para uma visão mais estrutural da responsabilidade, menos preocupada com a definição da culpa ou imposição de penalidades. A prevenção de perdas, a redução de danos, e a compensação eficiente, são em muitas circunstâncias mais facilmente alcançadas pela ação cooperativa e compartilhamento de responsabilidades, do que pela aplicação de códigos morais individualistas (GARLAND, 2003).

Refletindo-se sobre a realidade de trabalho dos motoboys em paralelo com os paradigmas discutidos, observa-se que a socialização das responsabilidades não é praticada. Em contraposição percebem-se responsabilidades e culpabilizações constantemente imputadas, comunicando com o paradigma da responsabilidade e com o ponto de vista de Hunt (2003) segundo o qual a *responsabilização* envolve uma forma de gerenciamento em que responsabilidades específicas são impostas aos indivíduos.

As atitudes dos patrões imputando penalidades ao trabalhador por não cumprir as determinações da empresa é mais uma forma de responsabilização. No setor de alimentação existem empresas que utilizam como *marketing* a entrega do produto dentro de um tempo limite previamente estipulado, anunciando que o não cumprimento deste prazo exime o cliente do pagamento do produto. A responsabilidade pela entrega no tempo limite e o ônus pelo atraso

recai sobre o motoboy, independente de qual tenha sido o motivo deste atraso. Ramon, 33 anos, afirma:

Do tempo que eu comecei como motociclista até hoje, a pressão sobre o motociclista para entregar a encomenda na hora prevista tem aumentado exageradamente. Temos exemplos de empresas como o H. [loja de *fastfood* de Salvador] que o motociclista tem que entregar o alimento em quinze minutos na casa do cliente. Ele tem só esse tempo, e se por acaso não chegar dentro deste prazo é o motociclista quem vai pagar o alimento... O cliente fica com o alimento e o motociclista é quem paga pelo alimento!

Luis, 30 anos, fazendo referência à mesma empresa, reflete que o próprio cliente algumas vezes utiliza-se de estratégias para que o pedido chegue com atraso e ele fique isento do pagamento. Mais uma vez a culpa recai sobre o trabalhador que tem que assumir o ônus. Para livrar-se dos prejuízos é comum ao motoboy adotar comportamentos de risco no trânsito que podem conduzir aos acidentes:

Têm empresas que forçam... Que fazem pressão. Vou lhe citar o exemplo do H. [loja de *fastfood* de Salvador] que vende um produto de vinte e oito minutos, e o motoqueiro tem quinze minutos pra entregar. Não existe isso, gente! Ah, mas o perímetro é curto! Mas não existe isso, entendeu... E aí ainda tem umas mazelas... Tem alguns clientes que fazem questão do pedido chegar atrasado pra ele não pagar. Ele ganha o lanche grátis e o motoqueiro tem que pagar. Um absurdo! Aí o cara tem que se acabar, correr daqui, correr dali, invadir sinaleira... Está entendendo? E muitas vezes o acidente acontece (Luis, 30 anos).

Observa-se situação similar no trabalho em pizzaria, considerado pelos motoboys como o pior setor para trabalhar. Neste setor a exploração da mão de obra é explícita, o risco de vitimização por acidentes e violências elevado, e a responsabilização e culpabilização do trabalhador pelas intercorrências no trabalho é bastante cruel, com sanções que comprometem o lucro do trabalhador e se refletem na sua auto-estima. Bruno, 32 anos, retrata uma situação em que houve devolução do produto por parte do cliente e o trabalhador foi duplamente prejudicado:

Na pizzaria, quando o cara atrasa, passou de vinte minutos, o cliente devolve, quem paga é o motociclista. Mas ele paga um valor mínimo, ele paga trinta por cento do valor da pizza... No retorno a gente paga, mas a pizza fica lá pra pizzaria, e no outro dia vai pra administração. O que é uma coisa errada, porque se a gente pagou tem que vim pra gente, pra gente levar pra residência. A esposa da gente precisa... O filho precisa provar da piz-

za, e não ficar toda pra eles. Quando a gente alega esta situação eles dizem: Vocês teriam que pagar a pizza integral pra voltar pra vocês (Bruno, 32 anos).

A dificuldade de localizar o endereço se reverte em ônus para o trabalhador, pois, além de aumentar o gasto de combustível leva o motoboy a atrasar a entrega, correndo o risco de ter o produto devolvido. Como o trabalhador é sempre responsabilizado e sofre os prejuízos, ele recorre a expedientes diversos para driblar a situação:

Quando eu não localizava o endereço e voltava com a pizza eu ficava puto da vida [aborrecido], porque aquele dinheiro a gente já não pegava... Porque não entregou a pizza, então aquela comissão a gente já não tinha, e aí eu tentava de todo jeito... Eu já cheguei a levar pizza pra minha casa pra esquentar, pra não ser devolvida. (Mateus, 40 anos).

A responsabilização e culpabilização do motoboy não se limitam aos revezes da ocupação, mas se estendem, de maneira bastante incisiva e cruel, às situações de acidentes de trabalho e de vitimização pelo crime, a serem discutidas em capítulos posteriores.

## *Capítulo 2*

---

### **OS ACIDENTES DE TRABALHO**

Os acidentes de trabalho são fenômenos socialmente determinados, previsíveis e preveníveis. Ao contrário de constituir-se obra do acaso, como sugere a palavra acidente, os fatores responsáveis pelo seu desencadeamento encontram-se presentes nas situações de trabalho, sendo deste modo passíveis de identificação e intervenção (ALMEIDA e BINDER, 2000). Neste sentido, alguns autores definem os acidentes de trabalho como uma forma de violência direcionada ao trabalhador.

Apesar de constituir-se em um evento complexo e multicausal, o acidente de trabalho continua sendo analisado com base em conceitos obsoletos e pautados na concepção da unicausalidade e culpabilização da vítima, o que oculta os múltiplos determinantes subjacentes, a relevância de cada um deles na rede de causalidade e a utilização de medidas preventivas para a eliminação ou controle destes eventos.

Além do incalculável prejuízo do ponto de vista pessoal e social, a Organização Internacional do Trabalho – OIT (2005) estima que o custo direto e indireto de acidentes e doenças do trabalho pode chegar a 4% do Produto Interno Bruto – PIB mundial. Tendo em vista que a maioria dos trabalhadores está na economia informal, onde os acidentes, doenças e mortes causadas pelo trabalho não são notificados, tal percentual poderá ampliar-se consideravelmente.

As transformações no processo produtivo vêm gradativamente localizando o acidente de trabalho e o óbito dele decorrente no espaço da rua. Neste sentido, a relação entre o processo de trabalho e a violência urbana passa a ser objeto de intervenção das políticas preventivas de acidentes, demandando uma maior articulação do setor saúde com outros setores da administração pública, entre os quais o planejamento urbano (MACHADO, J.M.H. e GOMEZ, C.M., 1994).

Tendo por cenário o espaço público, a categoria ocupacional dos motoboys não possui registro oficial relativo aos acidentes de trabalho. Considerando-se o segmento dos motociclistas como um todo, cujos acidentes são contabilizados apenas como acidentes de trânsito, os índi-

ces computados também não correspondem à realidade, especialmente quanto ao registro do número de vítimas fatais. Nestes casos, os óbitos referem-se predominantemente às ocorrências fatais *in loco*, e as mortes posteriores em consequência de agravos resultantes daquele evento não são contabilizadas.

Apesar da subnotificação, o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN (2005), aponta no ano de 2004, 130 526 motocicletas no país envolvidas em acidentes de trânsito com vítimas. Em Salvador/ BA, estas estatísticas revelam para o mesmo ano 1 625 acidentes, dos quais 22 provocaram a morte dos motociclistas. Comparando-se com 2001, em que foram registrados 1 041 acidentes desta natureza na capital baiana com 14 condutores indo a óbito, percebe-se uma elevação de 56% no número de acidentes com vítimas no último ano, e de 57% no número de motociclistas mortos.

Dados da ABRACICLO (2005) relativos à produção e comercialização de motocicletas no mercado interno, apontam o modelo CG TITAN, utilizado pela categoria dos motoboys no exercício do trabalho, como o que apresenta maior índice de produção e venda. Este fato denota uma maior circulação nas vias públicas de motocicletas conduzidas por motoboys, e a grande probabilidade destes serem as principais vítimas dos acidentes que envolvem o segmento dos motociclistas, por terem o maior tempo de exposição. Se confirmado e no exercício do trabalho, este evento passa a ser caracterizado como acidente de trabalho, definido pela Previdência Social como o “acidente que ocorre pelo exercício do trabalho e a serviço da empresa (fora do local de trabalho), ou durante o trajeto (residência/trabalho/residência), provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte, a perda ou redução da capacidade para o trabalho, permanente ou temporária” (Brasil, 1991).

Tendo em vista a relevância dos acidentes de trabalho na categoria dos motoboys, e a intensidade com que foram abordados durante as entrevistas, optou-se por dedicar um capítulo desta dissertação para estes eventos. Entretanto, tratando-se de uma temática densa e complexa, reconhece-se que os acidentes de trabalho com motoboys demandam um estudo específico e aprofundado, o que foge ao objeto desta pesquisa. Sendo assim, as discussões aqui apresentadas terão como objetivo possibilitar reflexões acerca da multiplicidade de fatores envolvidos nos acidentes dos motoboys, e estimular estudos específicos sobre o tema.

## 2.1 Os acidentes no cotidiano

Fenômeno complexo, o acidente de trabalho no cotidiano dos motoboys apresenta uma multiplicidade de causas que se potencializam mutuamente. Aspectos relacionados à organização e condições de trabalho potencializam-se diante dos fatores de risco inerentes ao próprio trânsito. Associado a estes elementos, observa-se ainda que este segmento é permeado por uma série de valores, significados e representações – em relação à função da moto e ao ato de pilotar, ao enfrentamento dos riscos, à finalidade da própria ocupação, ao seu papel enquanto motoboy, entre outros – que modelam alguns comportamentos que contribuem para aumentar a vulnerabilidade aos acidentes.

Os motoboys consideram os acidentes de trabalho como o principal problema do seu cotidiano laboral. Apenas um motoboy, entre os entrevistados, priorizou os assaltos, por considerar que o trabalhador pode exercer controle sobre os acidentes adotando um comportamento seguro e praticando uma direção preventiva, enquanto que os assaltos fogem totalmente ao seu controle. Pedro, 31 anos, expõe a sua opinião:

Eu tenho mais medo dos assaltos, eu acho pior, porque acidente a gente pode até evitar, mas assalto não. Um assalto... Quando ele vem assaltar, você não tem como evitar... Se tentar evitar eles podem atirar na gente... Eu prefiro perder a moto do que perder minha vida.

Entre os motoboys existe a crença de que todos um dia irão acidentarem-se, seja pela vulnerabilidade do veículo, pelas circunstâncias do trânsito, pelas pressões do empregador ou pela imprudência do próprio trabalhador. Esta crença é definida por Jorge (33 anos) da seguinte maneira:

Pra mim só existe dois tipos de motoqueiro: aquele que já caiu e aquele outro que ainda vai cair. É a mesma coisa... Não existe eletricista que nunca tomou choque! Pra mim é isso aí!

Tal convicção resulta em duas atitudes distintas entre os trabalhadores. Para alguns contribui para a naturalização dos riscos, enquanto para outros acentua o medo em relação à sua própria vitimização. Jorge, 33 anos, considera assustadora a possibilidade de perder a própria vida ou ficar inválido em decorrência de um acidente:

Acidente de moto é um acidente muito arriscado, geralmente ou a pessoa vai a óbito, ou a pessoa fica deficiente física... Perde uma perna, perde um olho, perde um braço... É uma coisa que eu tenho medo. Eu não tenho medo de morrer, mas eu tenho medo do acidente, que você fique imobilizado numa cama, necessitando de algo que não pode fazer porque você foi imprudente.

Presenciar a morte de um colega, independente de ser ou não do seu relacionamento, é extremamente sofrido e traumático para os trabalhadores, entretanto, esta experiência está sempre se repetindo.

Eu tenho em média uns cinco a seis colegas que já perderam a vida por causa de acidente de trânsito... É bastante, bastante doloroso... Principalmente por nós estarmos em cima de um veículo que lhe oferece esse tipo de condição. (Ramon, 33).

Caio, 30 anos, ratifica a posição de Ramon, ao afirmar sentir-se bastante mobilizado diante de um acidente, ao ponto daquela cena permanecer viva por alguns dias em sua mente. Neste sentido ele expressa seus sentimentos:

Quando vê um acidente a gente fica triste, fica muito triste... Machuca e corta meu dia ali, logo na hora... Eu já vi uns três mortos, eu vi dois ali na BR... Fico frio... Não dá vontade de rodar mais... Você fica o dia todo com aquilo na mente.

Entre os motoboys, 65% já haviam sofrido acidentes cuja gravidade foi identificada pelos mesmos como de grau médio ou grave. Os relatos evidenciavam acidentes graves, e muitas vezes reincidentes. Neste sentido Ivan, 25 anos, revela:

Acidente eu tive dois, quer dizer, dois que foram graves. No primeiro eu tive duas fraturas no antebraço e fracturei a clavícula, no segundo, eu quebrei o mesmo braço, agora, embaixo das placas de fixação que já tinha, e ainda fracturei a bacia e a nona vértebra... Levou um ano e pouco entre os dois acidentes.

Os acidentes considerados leves são naturalizados por estes trabalhadores, assim como as quedas em que o motoboy não necessitou do atendimento de emergência e seguiu conduzindo o seu veículo.

Eu caí a primeira vez com um ano de moto, quebrei a clavícula em dois lugares, e uma costela. Depois tive um acidente *bestinha* [sem gravidade] não tive nada de mais, fiz só arranhar o braço. Agora recentemente me descuidei e derrapei, ia cair embaixo de um carro e me joguei para o outro lado... Fiz só ralar a perna, só que essa raladura foi feia, na



perna e no pé. No mais eu ando precavido, ando devagar... Procuo sempre andar de capacete... (Marcio, 33anos).

Vale ressaltar também, que foram muitas as situações relatadas pelos motoboys, identificadas como momentos de susto, em que por pouco o acidente não aconteceu. Por analogia com o trabalho na indústria, tais situações podem ser identificadas como incidentes ou quase-acidentes, em referência a acontecimentos indesejados e não programados que por pouco não chegaram a constituírem acidentes. Entretanto, conforme a Sociedade Brasileira de Engenharia de Segurança, tais eventos sinalizam que algo está errado e precisa ser corrigido, devendo ser preocupação da empresa sua prevenção ou controle, caso contrário, mais cedo ou mais tarde o acidente acaba acontecendo. E acrescenta, “é preciso tratar os quase-acidentes como se fosse um acidente grave, descobrindo suas causas fundamentais”. Ressalta-se que, na categoria dos motoboys, tais situações não recebem a atenção devida, quer do trabalhador ou empregador, no sentido de identificar os seus determinantes e buscar alternativas para evitar que se repitam ou evoluam para acidentes de fato.

Os motoboys, na sua maioria, reconhecem a multiplicidade de fatores envolvidos no desencadeamento de acidentes no cotidiano de trabalho, entretanto, destacam como mais significativos: as pressões dos patrões porque se refletem no excesso de velocidade e manobras perigosas, o desrespeito entre os atores do trânsito e o comportamento imprudente e inseguro de alguns motoboys. Em relação ao comportamento dos patrões, Mário, 37 anos, faz a seguinte reflexão:

A maioria dos patrões faz muita pressão, o que é uma atitude criminosa, e que mais causa acidente. O que mais mata motoboy e aleija é isso... E eles não estão nem aí. E se bateu, quebrou a perna, ou morreu... Que pena! E bota outro no lugar (Mário, 37 anos).

Quanto à responsabilidade dos próprios colegas pelo envolvimento nos acidentes, observa-se uma imputação de culpa com pouca fundamentação. Alguns entrevistados acreditam que o motoboy é responsável pelo acidente, sem reflexão sobre as circunstâncias ou o contexto em que o acidente aconteceu. João, 32 anos, expressa seu ponto de vista:

Eu tenho uma convicção, eu acho que sessenta a setenta por cento dos acidentes que envolvem o motociclista, o motociclista foi imprudente. Eu tenho essa tese comigo... Porque a gente está na rua, a gente vê muito motoqueiro cortando pela direita, fazendo o que

não deve, cortando carro, cortando... Então, a maioria dos acidentes, pelo menos com os meus colegas, ele teve sempre uma parcela de culpa, entendeu? Eu tenho pra mim isso...

Para Cohn e outros (1985), a *produção da consciência culposa*, concepção que apesar de ultrapassada ainda possui adeptos, “apresenta como particularidade a estreita relação com a difusão, por parte de organismos oficiais, patronais, e até de diferentes autores, da idéia de que os acidentes são causados por atos e condições inseguras”. Tal concepção, compartilhada por alguns trabalhadores, apresenta conseqüências danosas para a prevenção, pois confunde a identificação de causas com a identificação de culpados e enfatiza o comportamento humano minimizando a intervenção de outros fatores.

Vale ressaltar, que os depoimentos de alguns trabalhadores que nunca se envolveram em acidentes, ou até a mudança de comportamento de outros após terem sido vítimas destes eventos, acabam por reforçar a posição daqueles que culpabilizam os motoboys.

Nunca aconteceu acidente comigo é porque meu comportamento é pra não acontecer acidente mesmo. Eu sou motoqueiro, mas tem muitos motoqueiros imprudentes (Pedro 31 anos).

Hoje tanto faz a trabalho ou a passeio, meu comportamento é o mesmo. O que me fez mudar de comportamento foi a conseqüência do passado... Estava ficando difícil pensar em mais dois anos de vida. Os acidentes estavam acontecendo de forma assim grave... Tanto que pessoas que andavam comigo de moto, dois ou três, infelizmente, já vieram a falecer por acidente, e os demais, quem não deixou de trabalhar em cima de moto, com certeza tiveram acidentes que os deixaram trinta ou mais dias sem poder pilotar ou exercer qualquer função (Lucas, 27 anos).

Quem já passou pelo que eu passei, de um cara atravessar em sua frente do nada, de uma *Topic* cruzar em seu caminho do nada, então você fica alerta a tudo... O carro não precisa nem ligar o pisca você já está buzinando... Depois desses acidentes eu fiquei bem mais atento, tanto é que, de lá pra cá, eu não ando na garoupa de ninguém... E quando eu ando, eu ando cutucando, dando murro... Eu digo: Rapaz pare vá! Porque pilotando tem situações que você não enxerga, então o cara bota setenta quilômetros por hora eu já estou nervoso. Eu falo sempre para meus colegas quando a gente vai sair: Se você não quiser ficar meu inimigo vá devagar, porque senão briga comigo. Teve um que ficou sem falar comigo, só veio falar comigo agora (Ivan, 25 anos).

Além dos já citados, outros fatores também foram apontados como parte da cadeia multifatorial dos acidentes, como o comportamento dos pedestres, o pagamento por comissão, aspectos da área percepto-reacional, sobrecarga de trabalho, entre outros.

A importância dos aspectos relativos à tomada de decisão e à rapidez de reação foi levantada por Cley (31 anos), que diz:

Para ser motociclista hoje, tem que ser uma pessoa muito alerta, capaz de ação rápida e pensamento rápido, pois ele não pode pensar muito. A moto não nos dá o direito de errar. Se você anda bem, anda consciente, evita problema, não abusa dela, você tem maiores chances de sobreviver. A moto não dá direito ao motociclista de cometer erros, de pensar muito... Não dá direito a dúvidas. Muitos acidentes acontecem por isso.

A tomada de decisão aparece como um elo entre a compreensão da situação e a ação. No contexto do trânsito, em que as decisões têm que ser tomadas em frações de segundo e dentro de uma multiplicidade de impressões relativas ao ambiente, a complexidade é bem maior. Para Marin e outros (2000), perturbações transitórias decorrentes do estresse, da fadiga, da sobrecarga emotiva e da embriaguez, podem levar a uma tomada de decisão inadequada, resultando em um acidente de trânsito. Neste sentido, a situação de trabalho dos motoboys, permeada pelo estresse, pela fadiga, pela sobrecarga emocional decorrente de vários medos – medo de acidente, de perda do emprego, de ser assaltado, etc. – pode contribuir para tomadas de decisão errôneas, e desta forma favorecer a ocorrência de acidentes.

As habilidades para conduzir a motocicleta também foram abordadas. Para Fábio (22 anos), tais habilidades são extremamente importantes para a segurança do trabalhador, mas só podem ser desenvolvidas e incorporadas através da prática:

Hoje um rapaz que faz 18 anos e vai trabalhar com moto, não tem qualquer tipo de experiência ou de malícia no trânsito. Ele vai ser um alvo fácil para acidente, porque não tem noção nenhuma. Mesmo que tenha habilitação, não conhece os macetes para dirigir uma moto.

Em outra perspectiva, Mário (37 anos) refere-se ao comportamento adotado pelos motoboys como estratégia para minorar os riscos de acidentes, aos quais denomina de macetes:

É mais seguro andar de moto numa velocidade acima da velocidade dos carros, isto para que o veículo de trás não considere a moto um empecilho, e daí surjam os acidentes. Os

motoboys conhecem esse macete e concordam que a velocidade da moto deve estar 10% acima da velocidade dos carros.

Dejours (1992) utiliza a expressão *macetes da profissão*, para referir-se a comportamentos pragmáticos adotados pelos trabalhadores como resultados de longos anos de vivência na atividade. Por serem pragmáticos baseiam-se na experiência e na observação, sem articulação direta com conhecimentos teóricos. Para o autor, a descoberta e a produção de macetes surge como fruto das potencialidades criadoras e inventivas dos trabalhadores para dominar o processo de trabalho.

Refletindo sobre os acidentes de trabalho, seus determinantes, e suas conseqüências para o trabalhador, um motoboy jovem (23 anos) expressa seus sentimentos diante de atitudes e comportamentos no cotidiano de trabalho:

Pra quem roda de moto, a gente sofre um acidente hoje... Ou amanhã... Está lá em cima de uma cama ou até mesmo morto... A empresa tem outro pra botar, porque o que não falta é motoboy pra rodar... Então não adianta você querer arriscar a própria vida. Tudo bem, você tem que procurar fazer o melhor, mas não tanto, tendo que arriscar sua vida, porque você sabe que independente do que venha a acontecer com você sempre vai ter outra pessoa que vai está ali querendo rodar (Edu, 23anos).

### **2.1.1 A estrutura temporal na dinâmica dos acidentes**

A organização do trabalho determina as atividades do trabalhador, e as relações socioprofissionais com os pares e com a hierarquia. Segundo Dejours (1992), ela contempla a divisão e o conteúdo das tarefas, a estrutura temporal, o sistema hierárquico e as relações de poder, podendo desencadear sofrimento psíquico para o trabalhador ou ser fonte de prazer e equilíbrio, a depender das regras estabelecidas e da liberdade que o trabalhador tem para negociar essas regras. As questões relativas à organização do trabalho são consideradas de fundamental importância na origem da tensão e da fadiga mental.

Na categoria ocupacional dos motoboys, aspectos relativos à organização do trabalho foram reconhecidos pelos trabalhadores como responsáveis por um grande número de acidentes.

A estrutura temporal destaca-se entre os fatores acidentogênicos de maior impacto e está representada, no trabalho dos motoboys, pela sistematização do horário e pelo prolongamento

da jornada. A sistematização do horário de trabalho é complexa, e decorre não só das peculiaridades das tarefas, como também dos sistemas de gestão das empresas e dos interesses dos clientes. Frequentemente se apresenta como fonte de estresse, ansiedade, tensão e fadiga.

Alguns trabalhadores iniciam o seu turno de trabalho na madrugada, a exemplo dos que distribuem jornais, alterando desta forma o ciclo fisiológico do sono. Nestes casos, é freqüente o trabalhador não compensar o sono perdido, como afirma Fábio (22 anos):

Acordo às três e meia da madrugada para entregar os jornais, e geralmente termino o roteiro seis e meia, sete horas, quando então passo a entregar outros produtos. Tenho contrato com a empresa até as 12 horas. No horário da tarde sou mecânico de moto. À noite, quando acontece algum incidente ou imprevisto com os amigos, ainda trabalho na pizzeria para suprir a falta deles.

Cley (31 anos), que também inicia o seu trabalho na madrugada, diz que a empresa lhe dá liberdade para fazer o seu horário, orientando, contudo, que os jornais sejam distribuídos até as sete horas. Não sendo possível, há uma tolerância para a entrega até as dez horas, horário que encerra o seu expediente na empresa. Esta orientação da empresa, apesar de bem incorporada pelo trabalhador, contribui para uma aceleração na velocidade e conseqüentemente maior exposição do trabalhador aos acidentes.

Exatamente para que a gente entregue o mais rápido possível para satisfazer o assinante, a empresa dá a liberdade da gente fazer o nosso horário. Se fosse para voltar e ficar na empresa eu não ia sair azuado [afobado], com 80-100 km/h como eu ando. Eu faço isso para ficar com horário livre.

As jornadas prolongadas, praticadas como alternativa para a complementação da renda mensal, também se reflete no ciclo do sono. Alguns trabalhadores chegam a atuar em três turnos consecutivos, como foi constatado no depoimento de Telma (29 anos):

Eu trabalhava o dia todo numa empresa e fazia os extras à noite. Rodava em farmácia, entregava pizza, entregava comida... Eu saía do serviço às 17 horas e pegava nesse mesmo horário em outro lugar, até meia noite, e às vezes até uma hora da madrugada. No outro dia eu começava sete e meia, oito horas. Eu não parava, não parava um minuto. Saía de um, ia para o outro. Você não descansa direito, não pensa direito. Com certeza você perde seu reflexo! Você está com o seu raciocínio mais lento, seu corpo está cansado... Isto aconteceu comigo, até que um dia eu me acidentei.

Absorvido pelo estresse e fadiga, e sem tempo para dormir suficientemente pelo dia, há grande probabilidade desses trabalhadores cochilarem ao dirigir na madrugada, situação esta favorecida pelo silêncio da noite e pelo pouco movimento das vias. Neste sentido, Cley (31 anos) revela a sua experiência:

O sono você não tem controle. Eu tenho uma dificuldade maior porque o meu roteiro é muito longo. Sem ter movimento no horário em que circulo, no silêncio... Só a zoada da moto, que com o tempo a gente se acostuma e é como se fosse uma canção de ninar. A gente anda tão azuado [afobado], que a própria zoada da moto ao invés de fazer você acordar, faz você dormir. No meu caso aquela retona [via reta e extensa] que eu pego na Estrada do Coco me prejudica muito. Já aconteceu de quando eu abrir os olhos está no acostamento, mas nunca caí.

A monotonia do percurso também pode provocar o relaxamento da atenção, tornando as respostas reflexas mais lentas diante de algumas situações, mesmo que o indivíduo não chegue a cochilar. A literatura de segurança no trânsito faz referência a esta situação como *hipnose de estrada*, que acontece em trechos monótonos e com o mesmo cenário. Somando-se ao zumbido dos pneus, ronco do motor e ruído do vento sobre o veículo, pode tornar o motorista sonolento. Nestas situações o sono e o cansaço conduzem a um estado mental de *dormir com os olhos abertos*, fazendo adormecer os sentidos.

Embora o sono seja um fator relevante na ocorrência de acidentes, é muito pouco estudado, especialmente porque, após um evento acidentogênico, a maioria das pessoas prefere esconder o fato de haver dormido ao volante para não ser a única responsabilizada. Ressalta-se entretanto, que a tendência a adormecer tem um efeito cumulativo, ou seja, é aumentada a cada privação e interrupção do sono (MARIN, 2000).

Cley (31 anos), continuando a falar da sua necessidade de dormir, faz uma colocação que vem reiterar o efeito cumulativo decorrente da privação e interrupção do sono:

Meu organismo ainda não se acostumou a acordar pela madrugada. Se eu não tenho nada para fazer quando chego em casa eu durmo. Eu tenho muita facilidade para dormir, durmo em qualquer lugar. Acho que é porque acordo de madrugada. Eu paro minha moto em qualquer lugar, deito em cima dela e durmo. Só não durmo se for horário de sol quente batendo no meu rosto. Mas de manhã cedo, quando eu acabo meu serviço, por exemplo, ou à noite, eu encosto a moto em qualquer lugar que eu estiver com sono, e durmo.

As jornadas muito longas também são responsáveis pelo aparecimento de fadiga. Referida na maioria dos depoimentos, a fadiga é comum em atividades que exigem uma concentração da atenção por longo tempo, e pode provocar, além de perturbações do sono e distúrbios psicológicos diversos, falha de desempenho e queda nos níveis de atenção, constituindo-se assim em fator relevante no desencadeamento de acidentes (SELIGMANN-SILVA, 1994, 1995). Quando crônica, se manifesta através da insônia, do desânimo e da irritabilidade, esta última ainda exacerbada pela exposição ao ruído (SELIGMANN-SILVA, 1992). Cley (31 anos) atribui a origem da sua fadiga à intensa carga de trabalho e enfatiza também a vulnerabilidade aos acidentes nestas circunstâncias:

O fato de você necessitar ter mais de um emprego para melhorar suas condições de sobrevivência, lhe deixa mais exposto às dificuldades do dia-a-dia. Você cansa mais, e daí gera mais acidente por estresse e por cansaço.

### **2.1.2 Pressão por rapidez e a velocidade**

As pressões sofridas pelos motoboys decorrentes de uma organização do trabalho que privilegia a pontualidade e rapidez na prestação dos serviços independente dos meios para atingi-las, associadas à representação da categoria em relação à própria ocupação, onde a rapidez é também percebida como condição *sine qua non* para exercê-la, se reflete na prática da velocidade e têm contribuído para muitos acidentes.

O empregador utiliza-se das mais diversas estratégias para que as determinações da empresa e o cumprimento das tarefas se exerçam no menor espaço de tempo, induzindo o trabalhador a acreditar que este é realmente o seu papel, e a cometer excessos mesmo que pondo em risco a sua integridade física. Neste sentido o depoimento de Luciano (28 anos) é esclarecedor:

Um dia eu tive que dar uma contramão pelo passeio porque a empresa autorizou. Se fosse com a minha moto eu não dava, por causa da multa, mas eu estava com a moto da empresa. Liguei e perguntei: Pode? Pode. Então eu dei a contramão, senão eu não conseguiria fazer o pagamento a tempo porque o banco já ia fechar, e a multa que a empresa ia pagar era muito mais alta do que se eu fosse multado no trânsito. Você veste a camisa [se sente responsável] da empresa e tem que fazer mesmo. Ela passa a responsabilidade pra você: quem ia pagar a multa era ela, e é como se eu fosse responsável por aquela multa. E você vai ser responsável, por vestir a camisa da empresa, para resolver o problema da empresa.

A ameaça do desemprego é também uma estratégia utilizada pelos patrões para pressionar o trabalhador, e indiretamente também se reflete na velocidade. Tratando-se de pessoas que dependem do emprego para atender a suas necessidades básicas esta estratégia do patrão acaba surtindo o efeito desejado. Diz Fabio (22 anos):

Às vezes a entrega é muito rápida, com horário para sair e para chegar. Se o motociclista se atrasa com qualquer contratempo, como quando o pneu fura, para não correr o risco de até perder o emprego, ele procura tirar aquele tempo que ele perdeu na estrada, com mais velocidade, e às vezes acontece acidente por isso.

O pagamento efetuado por comissão, que atrela o lucro do trabalhador ao volume de entregas, é comum no setor de alimentação e considerado um estímulo à velocidade. Os próprios trabalhadores discordam desta forma de pagamento e muitas vezes recusam o trabalho neste setor, por entenderem causa de muitos acidentes:

Na pizzaria o pagamento é por entrega, por isso é muito corre-corre... É disputa... Tem muita pizzaria que tem muito motoqueiro, então você tem que ser ágil. O tempo que um leva, outro está indo e outro está voltando, então você tem que ser ágil mesmo. Se você não for ágil o cara dá duas viagens em cima de você [duas viagens a mais] e aí já é um dinheiro que você está perdendo. Acontece muito acidente, e é por isso que muitos moto-boys não gostam de trabalhar em pizzaria (Edu, 23 anos).

Os trabalhadores queixam-se incisivamente, de que quando há aumento na procura a empresa reduz o valor da comissão. Para Mario (37 anos), esta atitude acaba por expor mais ainda o trabalhador, que precisa trabalhar mais para receber o mesmo valor:

Na pizzaria, onde o motoboy ganha em geral R\$1,50 por entrega, ele vai ter interesse em ir o mais rápido possível, para voltar logo. Mas os patrões são tão espertos que quando o movimento é maior, diminui o valor da comissão. Se tiver um movimento extremamente grande, baixa para R\$0,80 e assim vai.

Ressalta-se que muitas pesquisas têm revelado a correlação positiva que existe entre velocidade e acidente de trânsito, bem como a participação deste elemento na severidade das lesões.



## 2.2 O ambiente de trabalho e seus agentes

O ambiente de trabalho dos motoboys está constituído pelas vias públicas, e nele interagem agentes físicos, químicos e biológicos, além do componente humano representado pelos pedestres e motoristas.

Os agentes físicos estão representados pelos ruídos, condições meteorológicas (calor, chuva, vento) e condições da via (buracos, areia, cascalho, etc.); os agentes químicos estão caracterizados especialmente pelo monóxido de carbono liberado pelos veículos em circulação; e os agentes biológicos, representados pelos cães e gatos que circulam pelas pistas de rolamento e que são responsáveis por inúmeros acidentes.

Referências aos ruídos advindos do trânsito e da própria moto foram constantes e algumas vezes inusitadas. Existem motoboys, que apesar de incomodados com o ruído peculiar ao trânsito, como buzinas, barulhos dos motores e das carrocerias, freios, entre outros, retiram o silencioso da própria moto por considerarem agradável o ruído daí emanado.

Alguns trabalhadores atribuem ao capacete a proteção contra o ruído, de forma que este não chega a incomodá-los, enquanto para outros, o ruído, além de provocar grande desconforto, ainda interfere na sua segurança ao dirigir, como afirma Renato (26 anos):

A zoadá nos deixa atordoados. Para a nossa segurança, nós usamos muito a audição. A gente ouve a zoadá do carro e olha pelo retrovisor. Muitas vezes passa um caminhão fazendo uma zoadá danada, e de repente surge um carro que a gente não vê de onde vem porque a zoadá do caminhão não permitiu. Muitas vezes o ruído faz a gente perder esse contato auditivo no trânsito, e daí pode surgir um acidente.

Estudos existem que revelam o papel do ruído como agente estressor e a diversidade de efeitos que o mesmo pode trazer à saúde. Para Seligmann-Silva (1992), o ruído exerce efeitos significativos sobre o humor, expressos através de irritabilidade e exacerbação da ansiedade, fatores predisponentes de acidentes.

Queixas relacionadas ao calor, à chuva, e à poeira, foram também bastante frequentes. O deslocamento diário sob sol e calor intenso tem criado transtornos para estes trabalhadores. Neste sentido, Seligmann-Silva (1992) afirma que “o calor intenso, além de provocar irritação, di-

minui a capacidade de concentrar a atenção, aumentando os riscos de acidente.” Além disso, o calor traz outros inconvenientes, como relata Hélio (33 anos):

O pessoal reclama muito do calor. Eu procuro usar roupas claras que não retenha calor. O pessoal também reclama muito do capacete, pois você anda com a cabeça pegando fogo. Quem trabalha diariamente com capacete tem que cortar cabelo quinzenalmente, porque com a quentura o cabelo cresce rapidamente... Tanto cresce como cai. Quem tem tendência à calvície fica careca mais rápido.

Não só o calor provoca desconforto que pode potencializar outros fatores desencadeantes de acidente, mais especialmente a chuva traz muitos problemas. Durante a chuva e vento intenso, as alterações das vias se acentuam, exigindo dos motoboys uma maior atenção, além da adoção de estratégias de proteção as mais diversas:

Na chuva, quando tem uma cratera ou um buraco na pista e está coberto com água, não dá para ver, e a gente pode cair no buraco. Neste caso, a gente tem que ver onde o carro da frente está passando para seguir a roda dele. Tem que ter essa outra atenção (Fábio, 22 anos).

Telma (29 anos), moradora do Subúrbio Ferroviário, faz referência ao perigo de atravessar a linha de trem quando está chovendo. Segundo ela, nestas ocasiões os trilhos ficam bastante escorregadios, podendo provocar derrapagens:

Eu já me acidentei na linha do trem molhada. Quando a linha do trem está molhada tem que atravessar com muito cuidado porque ela escorrega muito e você cai. Foi o que aconteceu comigo.

A questão da visibilidade em dias chuvosos também merece atenção. Alguns motoboys utilizam capacete de qualidade inferior, cuja visibilidade fica comprometida durante a chuva, havendo necessidade de suspender a viseira. Esta solução, embora melhore a visibilidade, provoca desconforto e dor, pois os pingos da chuva com a moto em movimento dão a sensação de que pedras estão sendo lançadas contra os seus olhos:

Quando chove a viseira fica toda embaçada, fica toda escura... Aí a gente tem que suspender de qualquer jeito e aí a chuva bate no olho... Parece até que é uma pedrada que a gente está tomando. Se ficar com a viseira baixa pode acontecer qualquer acidente, porque escurece tudo (Pedro, 31 anos).

A manutenção das pistas de rolamento é outro aspecto a ser considerado. Quando precária, com presença de óleo, areia ou buracos, causa sérios problemas para o motoboy, podendo desequilibrar o seu veículo. Pistas recém cobertas com cascalho, ou com pedregulhos, tornam o equilíbrio e o controle da motocicleta bem mais difícil.

A circulação de animais – cães e gatos – na pista de rolamento tem provocado um grande número de acidentes, alguns de grandes proporções, como foi narrado por Telma (29 anos):

Eu atropeliei um cachorro e até hoje não me recuperei. De uma hora para outra o cachorro cruzou na minha frente. Chovia demais e eu atropeliei. Perdi o platô da tíbia, tive 16 fraturas e adquiri deficiência física. Tive uma pancada tão forte na cabeça que o capacete rachou, mas, mesmo assim, eu fui salva pelo capacete.

Luciano (28 anos), também considera extremamente perigoso a presença destes animais, e é mais uma vítima de acidente provocado por um cão:

Arraia e cachorro é um problema sério na rua. Um dia eu vinha do aeroporto junto com outro colega quando um cachorro atravessou na frente da gente e eu atropeliei. A gente caiu e se arranhou bastante.

As linhas das arraiais e pipas, independente de trabalhadas ou não com cerol, têm provocado acidentes graves, daí algumas empresas que possuem frota própria, a exemplo da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, instalarem em suas motos antenas anti-cerol, dotadas de lâminas cortantes que tem por finalidade cortar o fio da arraia/pipa quando da proximidade do veículo. Luciano (28 anos) ilustra esta questão:

O acidente com linha de arraia às vezes é muito grave e o cara até pode morrer. Eu tenho um colega, que a linha da arraia apesar de estar sem cerol, cortou o seu pescoço. Sangrou muito, ele caiu da moto, desmaiou, e ainda roubaram seu veículo.

A multiplicidade de estímulos presente na via, e a necessidade de estar atento a todos eles, provoca no trabalhador uma sobrecarga cognitiva, que, segundo Seligmann-Silva (1992) pode se expressar principalmente através de fadiga física e mental, fatores determinantes dos acidentes de trabalho. Fábio (22 anos) faz referência a esta situação, com o seguinte depoimento:

A moto para trabalho é bastante cansativa. Apesar de estarmos ali sentados a tensão no trânsito é muito grande e constante. O motociclista tem que está prestando atenção a cachorro, a gato, a pedra, buraco, pedestre, transversais, gente fora da faixa, frente de ôni-

bus... A gente tem que estar ali naquela malícia toda, e isso cansa muito. Se o motoboy não tiver jogo de cintura ele se incomoda com tudo e se estressa rápido.

Com relação ao monóxido de carbono emitido pelos veículos, foram feitos alguns comentários direcionados a danos à saúde, sem relação direta com os acidentes de trabalho.

### **2.2.1 Motoristas e pedestres: o componente humano do ambiente de trabalho**

Motoristas e pedestres têm participação ativa no ambiente de trabalho dos motoboys e juntos contribuem para a ocorrência de acidentes. As relações estabelecidas entre estes atores são geralmente conflituosas, e se originam tanto de atitudes dos próprios trabalhadores, como dos demais atores.

Foram constantes as queixas relativas ao desrespeito dos motoristas para com os motociclistas. Para os motoboys, as atitudes de desrespeito decorrem da falta de cidadania e de educação para o trânsito, do desconhecimento por parte de alguns motoristas das normas contidas no CTB – especialmente aquela que permite a circulação pelos corredores – ou ainda das atitudes discriminatórias dirigidas aos motoboys. Neste sentido, Norman (48 anos) acrescenta:

Tem muito motorista com raiva do motociclista, tem muita gente malvada. Um dia, eu parei no sinal e do lado de um carro passou um passarinho, eu adiantei um pouco minha moto para olhar o passarinho e esse rapaz achou que eu queria sair na frente dele. Jogou o carro em cima de mim. Eu saí para o lado e ele freou em cima de mim... Foi assim por quase um quilômetro. No tempo que eu era motoqueiro, eu parava, dava uma pedrada no vidro dele e ia embora, e ele nunca ia me encontrar no engarrafamento que estava, mas eu entreguei ele a Deus. Eu senti que ele era um provocador, ele estava procurando fazer uma vítima no trânsito.

Outras situações foram também citadas pelos motoboys como fonte de conflito e risco de acidente, como as ultrapassagens, conversões, mudanças de faixa, e paradas, sem a devida sinalização.

Há queixas de que os motoristas muitas vezes se deslocam a baixa velocidade pela faixa da esquerda, não permitindo a passagem do motoboy, e estes se vêem forçados a realizar ultrapassagens pela direita, expondo-se desta forma a um risco maior de acidente. Esta situação é percebida por Mário (37 anos), que faz o seguinte comentário:

Uma coisa que causa muito acidente são as pessoas andando a baixa velocidade no lado esquerdo da pista, que é o lado da ultrapassagem. Esse é o maior inimigo do motoboy. O motoboy tem que ser rápido, tem que passar, e aí tem que passar pela direita porque o irresponsável não sai. E quando você vai ultrapassar pelo lado direito é que ele resolve sair, o que atrapalha tudo e provoca muito acidente.

Situações como as descritas levam os motoboys a avaliarem o comportamento do motorista como de desrespeito total pela categoria. Alguns trabalhadores chegam a afirmar que entre cair em um buraco da via ou atropelar um motoboy, o motorista opta pela segunda alternativa.

Como já discutido anteriormente, os trabalhadores reconhecem também que atitudes irresponsáveis e imaturas de alguns motoboys contribuem decisivamente para a ocorrência de acidentes, além de distorcer a imagem da categoria e fortalecer a discriminação. Os motoboys ainda acrescentam que os colegas mais jovens se expõem demasiadamente:

O comportamento do motociclista contribui muito para os acidentes. Se você observar no índice de mortalidade do motoqueiro, a maioria é tudo novinho, dezoito, dezenove anos. Andam de uma roda, querem sair costurando no trânsito, cortam os outros, começam a quebrar retrovisor de carro... A coisa não é por aí... Acontece de queimar a classe (Valdir, 31 anos).

Atitudes inadequadas dos motoristas e a convicção de que existem motoboys que praticam manobras de risco leva os trabalhadores a afirmarem que os acidentes decorrem da imprudência de ambos, motoristas e motociclistas. Entretanto, esta afirmativa não impede que os trabalhadores reconheçam que os pedestres que atravessam repentinamente e fora das faixas, e as crianças jogando bola ou empinando arraia ou pipa, causam sérios transtornos à circulação das motos e também contribuem para a ocorrência dos acidentes.

### **2.3 A vulnerabilidade dos instrumentos de trabalho**

Como instrumentos de trabalho dos motoboys destacam-se a motocicleta e o baú, e indiretamente o capacete, que não se constitui em um instrumento de trabalho propriamente dito, mas compõe os itens de segurança do veículo. O capacete é um equipamento de proteção individual, definido pelo Código de Trânsito Brasileiro como de uso obrigatório, cuja ausência legitima uma infração de trânsito na categoria gravíssima.

### **A motocicleta:**

A motocicleta, principal instrumento de trabalho do motoboy, percorre em média 33 km por litro de gasolina. Isso representa uma economia superior a 100% se comparada com os carros populares, já considerados econômicos por perfazerem em média 13 km por litro (OLIVEIRA, 2003). A ausência de carroceria, se por um lado expõe o condutor a lesões de intensidades diversas durante as quedas, por outro, oferece uma visão privilegiada, pois com um giro de cabeça o mesmo tem uma percepção ampla do ambiente ao seu redor.

A motocicleta também possibilita ao motoboy uma visão para além dos carros. Por ficar mais alto que o teto dos veículos, o motoboy sente-se seguro para praticar determinadas manobras e posicionamentos da moto, que aos olhos dos demais atores do trânsito é vista como imprudência:

O motoboy fica sentado no meio do veículo, ele fica mais alto que o carro, ele pode ter uma visão além do carro. Ele tem uma visão ampla, então ele pode fazer o que o motorista acha que é uma loucura... Só que o motorista olha com os olhos dele, não com os olhos do motoboy. Então ele acha que o motoboy está fazendo loucura, não sabendo ele que os motoboys tem uma visão bem melhor do que quem está no carro (Luciano, 28 anos).

Apesar dos pontos favoráveis, o veículo motocicleta, pelas suas próprias características físicas, exerce papel fundamental na vulnerabilidade a que estão expostos os seus usuários.

Veículo de duas rodas, o equilíbrio da moto é mantido quando em movimento, ou seja, através de um sistema dinâmico. Possui freios com acionamentos independentes e nas curvas sofre ação da força centrífuga inclinando naturalmente para o lado interno. Isto exige do seu condutor habilidade no manejo e inclinação do corpo em sintonia com o raio da curva e com a velocidade que está desenvolvendo, sob pena de provocar desequilíbrio e queda. A ausência de carroceria que possa proteger o próprio corpo faz com que o motociclista seja sempre penalizado por mais leve que seja o acidente. Veículo de pequeno porte, pouco visualizado a longa distância – daí a exigência do CTB da manutenção dos faróis acesos também durante o dia – torna-se imprescindível que o seu condutor evite circular pelos ângulos mortos do campo de visão dos motoristas, ou seja, por aqueles locais em que a coluna do carro impede que o motorista visualize a moto pelos retrovisores. Esses ângulos são responsáveis pela ocorrência de inúmeros acidentes, pois o motorista muitas vezes muda de faixa de trânsito sem perceber

que o motociclista está ali. Carlos (30 anos) está trabalhando no momento como motorista de ônibus, e relata a sua experiência:

O motorista de ônibus, do lado direito ele tem uma área cega, mas a gente motoqueiro não sabe disso. Eu mesmo não sabia. Depois que eu comecei a trabalhar com carro grande foi que eu vim descobrir isso. Da segunda janela pra trás é que a gente vê, da segunda pra frente a gente não vê mais nada. Então o que é que acontece? O motoqueiro vem do lado direito, tem a área cega, ele é muito rápido... De repente ele passa pela área cega... Aí eu achei que ele entrou, ou que ele parou. Aí eu estou jogando pra cima dele, mas eu não estou vendo ele, então eu acabo fechando ele sem intenção.

Outro aspecto a ser considerado, diz respeito à convexidade do espelho retrovisor direito dos carros que torna os objetos virtualmente mais distantes do que estão na realidade. Segundo Seraphim (2002) a avaliação da real distância da motocicleta fica praticamente impossível de ser realizada pelo cérebro humano no intervalo de tempo requerido. Parte das “fechadas” de automóveis sobre os motociclistas pode ser atribuída ao erro de cálculo realizado instintivamente pelo cérebro do motorista, por conta do equivocado julgamento da distância do veículo.

Nas motocicletas, o espelho retrovisor convexo também dificulta ao condutor avaliar a distância real dos veículos em aproximação pela parte traseira da moto. Apesar disso a maioria dos motoboys reconhece este equipamento como essencial para uma direção segura, e censura os colegas que por modismo, tiram o equipamento. Os depoimentos de Caio (30 anos) e Sidclei (42 anos), respectivamente, são ilustrativos:

O retrovisor é como eu digo, é a vida de sua moto. Não sei como o pessoal ainda tira aqueles espelhos. Porque é a vida da pessoa ali, tudo que vem você tem que olhar.

Se a gente andar sem o retrovisor, a gente não vai ver o carro que tem atrás, por que a gente não tem retrovisor central, só tem nas laterais. Então, sem o retrovisor, é fatal o acidente. Numa pista de alta velocidade, sem retrovisor, você tem como olhar pra frente, e para os lados vai olhar como?

Relevante também é o fato de que o conjunto moto-condutor apresenta área frontal equivalente a aproximadamente 1/3 da área ocupada por um automóvel. Visto frontalmente pelo retrovisor, este conjunto não proporciona ao motorista a noção real da velocidade desenvolvida pela moto, imprescindível para a mudança de faixa com segurança (SERAPHIN, 2002).

### **O baú:**

O baú, equipamento utilizado pela maioria dos motoboys para armazenar as mercadorias de entrega, pode ser enquadrado em algumas situações como precipitador de acidentes. O tamanho deste equipamento quando em desacordo com as especificações técnicas, e o excesso de peso transportado, fazem com que a roda dianteira da moto perca um pouco da aderência ao solo e o veículo se precipite ao chão, vitimando o trabalhador. Há casos em que a sobrecarga do baú impede o seu fechamento, e ainda sobram encomendas que são distribuídas pelo colo. O motoboy Hélio (33 anos) acrescenta:

As floriculturas têm um baú enorme que mais parece um frigobar. Outros motoboys são obrigados a conduzirem bobonas [embalagens cilíndricas contendo produtos químicos] no baú e aquilo é um material que não se pode levar em moto. É sobre-humano.

Situação análoga é observada quando o motoboy se desloca em locais com vento forte e se desequilibra por estar conduzindo carga nas circunstâncias acima descritas.

O tamanho do baú ainda é responsável por conflitos no trânsito entre motoboys e motoristas. Muitas vezes, ao trafegar entre os carros com um baú de tamanho grande, este bate nos retrovisores dos veículos causando além de acidentes, sérios atritos. Diz Cley (31 anos):

Quanto maior o baú, maiores as dificuldades. Num engarrafamento você tem grandes chances de bater em alguém e provocar até um acidente. Um dia de ventania alta na orla ele é capaz até de te derrubar, se você não tomar cuidado. Quando o baú é grande e pesado, a tendência dele é puxar para um lado e outro, deixando a pessoa desconfortável e sem equilíbrio.

Alguns motoboys, quando podem optar entre o uso do baú ou das mochilas, preferem as últimas, por acharem que o baú, além dos inconvenientes citados, lhes impede de alongar o corpo quando estão cansados da postura na moto. Cley (31 anos) faz o seguinte comentário:

O baú fica batendo na coluna, e tem gente que tem problema com isso. Por mais que ele esteja preso, sempre ele vai tocar nas suas costas e você vai se sentir mais pressionado ainda. Com o banco todo livre, se você se sente cansado você estica a coluna, chega um pouco para trás, tenta esticar a perna.

Em situação de acidente, o baú também pode atuar como fator agravante, como afirma Telma, (29 anos):



Nos acidentes, às vezes o baú piora a situação, pois já houve caso do motoqueiro ficar preso entre o tanque, a direção da moto, e o baú.

### **O capacete:**

Em relação ao uso do capacete, opiniões conflituosas foram observadas, numa graduação que vai desde uma total aceitação, acompanhada da sensação de segurança e proteção, até uma total rejeição. Cley (31 anos) afirma:

O capacete é desconfortável no tempo quente, é uma coisa de louco, mas eu acostumei tanto que não consigo andar sem ele, e ainda tem que ser com a viseira baixa. É como em alguns filmes de ação com aviões e carros de corrida... O pessoal abaixa aquele capacete de longo alcance e se sente protegido. Para mim, quando eu coloco o capacete parece que abre toda a minha visão, as coisas ficam mais transparentes.

Em alguns casos, o trabalhador utiliza o capacete somente por reconhecer sua importância como medida de segurança, conforme coloca Renato (26 anos):

O problema é o calor. Enquanto está andando tudo bem, mas quando pára no sinal incomoda muito e a gente começa a suar. Na fumaça não se pode ficar muito tempo com o capacete fechado, tem que abrir a viseira nem que seja preciso parar. Tem um capacete que é mais aberto mais eu não uso porque eu acho que não dar a mesma segurança.

Alguns motoboys acreditam que o capacete limita funções e movimentos, e por isso afirmam que a obrigatoriedade do capacete deveria restringir-se a situações específicas. Este é o ponto de vista de Norman (48 anos):

Eu sou contra o uso do capacete no perímetro urbano. Só sou favorável nos vales onde a gente desenvolve maior velocidade, nas estradas onde está em velocidade constante, e dia de chuva porque todo cuidado é pouco. O capacete me reduz a visão lateral em 50%, a audição, a mobilidade do pescoço... A estrutura panorâmica dificulta a ventilação e eu acho que um homem de cabeça quente raciocina 99% menos.

Embora o capacete fechado seja considerado inadequado ao nosso clima é o preferido pelos motoboys, por avaliarem mais seguro. O capacete aberto, quando acompanhado de óculos protetores, é permitido pela legislação de trânsito e considerado pelos motoboys como mais confortável e adaptado ao nosso clima, entretanto, é percebido pela maioria deles como pouco seguro, pois com a moto em movimento o mesmo tende a deslocar-se da cabeça.

O instrutor de motociclista entrevistado destaca a importância do capacete possuir uma numeração realmente compatível com o tamanho da cabeça do usuário, para que fique justo, e de estar dentro da validade. Para ele, um capacete que é utilizado após o tempo de validade deixa de oferecer a proteção esperada nos acidentes. A segurança do capacete também fica reduzida quando o mesmo sofre fissuras não visualizadas a olho nu, na maioria das vezes decorrentes de acidentes de pequenas proporções.

## **2.4 O enfrentamento dos riscos**

As atitudes e comportamentos dos trabalhadores, patrões e sociedade, diante dos riscos que permeiam a ocupação, também devem ser considerados na multiplicidade de fatores que contribuem para os acidentes dos motoboys. Estudos recentes revelam que a aceitabilidade de risco varia de acordo com características sociais de uma sociedade, e acrescentam que sociedades afluentes aceitam menos os riscos que sociedades pobres. Conforme estes estudos, a aceitabilidade de riscos está permeada por uma diversidade de fatores, destacando-se os fatores culturais e o grau de organização dos diferentes grupos sociais (ALMEIDA e BINDER, 2000).

Para Dejours (1992), o risco confirmado pelo acidente e sua imprevisibilidade dá origem a uma ansiedade que geralmente se manifesta sob forma de tensão nervosa, como se observa no depoimento de Renato (26 anos):

Na profissão de motoboy nós corremos riscos constantemente, pois estamos expostos o tempo todo. Isso nos mantém ansiosos o tempo todo, pois qualquer descuido é um acidente, um atropelo. Isso faz a gente ficar o tempo todo tenso, ligado. Para sofrer um óbito aqui para ali, como aconteceu com um rapaz que foi botar gasolina a menos de um quilometro de sua casa, a moto derrapou, ele caiu, teve traumatismo craniano e morreu.

O enfrentamento dos riscos se apresenta de forma diferenciada, entretanto, algumas condutas são comumente observadas, como neutralizar o risco, naturalizando-o; neutralizar o risco, destacando o poder da tecnologia de segurança; culpabilizar o indivíduo pelo ato inseguro; neutralizar o medo, a angústia e a ansiedade própria da situação de perigo (SANTOS, 1992).

Difundir a idéia de que o risco está presente em qualquer atividade humana, e por ser algo natural pouco ou nada pode ser feito, significa naturalizar o risco. Esta concepção, fortalecida

pela precarização do mercado de trabalho, contribui para que o trabalhador aceite o trabalho sob riscos e desenvolva mecanismos de defesa psíquicos que lhe auxiliem no enfrentamento dos mesmos. Neste sentido, o motoboy Mário (37 anos) refere-se ao acidente envolvendo motociclista como uma situação absolutamente natural e esperada, ponto de vista compartilhado por muitos destes trabalhadores:

O jogador do nosso time perdeu a perna num acidente de moto. Da nossa diretoria anterior todos sofreram acidentes, com exceção de um ou dois. Mas não é só motoboy não, moto é constante. É normal o acidente de moto.

Ressalta-se que os motoboys têm clareza em relação aos riscos a que estão expostos, entretanto, justificam estes riscos como próprios à estrutura de uma ocupação que tem por finalidade a rapidez na prestação dos serviços. Esta percepção leva alguns trabalhadores a compreenderem e até eximirem os padrões da responsabilidade frente à pressão por rapidez, além de ocultar uma ideologia defensiva, que segundo Dejours (1992), é construída pela coletividade para se proteger do sofrimento psíquico que emerge do processo de trabalho, aí se entendendo as condições e principalmente a organização do mesmo. Ao naturalizar o risco – como algo contra o qual nada pode ser feito por ser inerente à ocupação – os trabalhadores indiretamente garantem seu lugar no mercado de trabalho. Alguns depoimentos ilustram esta situação:

Eu, por exemplo, trabalho numa pressão muito grande, mas não é a empresa é o código da atividade. Eu trabalho com alimentos, tenho 40 minutos para a entrega, só que nesse intervalo eu não tenho só um pedido, tenho 2, 3... Então eu tenho que ser veloz e habilidoso, porque vai entrar a coisa que é mais preciosa que é a minha vida, poupar a minha vida (Norman, 48 anos).

Quando alguém solicita um serviço de motociclista é porque tem pressa, você tem que se virar. Nós temos que ser rápidos, aliás, o serviço de moto é rápido (Telma, 29 anos).

Se você tem muita coisa pra fazer, você sai agoniado, então isso contribui muito para o acidente. Você trabalha estressado, cobrado muito, pressionado, porque muitas empresas pressionam mesmo, até mesmo por conta do trabalho que você desenvolve. Em alguns casos, nem é mesmo o cara [o patrão] que quer cobrar, ser chato, mas é porque o trabalho exige que você seja rápido. A moto é isso. Ela surgiu para tentar ser rápida. Para você ser o mais rápido possível (Cley, 31 anos).

Na neutralização do risco com ênfase na tecnologia de segurança, o risco é reconhecido, porém o poder que é atribuído aos mecanismos de controle, proteção e prevenção contra este

risco é tão grande, que o mesmo acaba sendo anulado ou eufemizado pelo trabalhador. Nestes casos o trabalhador percebe a tecnologia de segurança como um recurso de salvação. Em contrapartida, o desconhecimento dos limites do risco e/ou dos métodos de prevenção eficazes, acaba contribuindo para aumentar o medo decorrente daqueles riscos.

Outra forma de enfrentar o risco é culpabilizando o indivíduo pela ocorrência do acidente, como mencionado anteriormente, independente das condições do trabalho serem ou não seguras. Entender que os acidentes do trabalho decorrem, sobretudo, de atos inseguros praticados pelos trabalhadores, implica em centrar as ações preventivas no comportamento destes, eliminando a investigação das reais causas do acidente e deixando assim intocados os fatores determinantes. Tais concepções não só pressupõe que os trabalhadores são capazes de manter elevado grau de vigilância durante toda a jornada de trabalho – o que é incompatível com as características bio-psico-fisiológicas humana – como entende que a integridade física do trabalhador está na dependência quase exclusiva de seu desempenho na execução da atividade (ALMEIDA e BINDER, 2000). Para Santos (1992), a culpabilização do trabalhador pelo ato inseguro cumpre também um papel ideológico no sentido de “segregar determinados indivíduos cujo capital sócio-cultural do risco pode torná-los mais susceptíveis aos acidentes...”

Na profissão dos motoboys é muito freqüente padrões e o própria sociedade culpabilizarem o trabalhador pelo evento acidentogênico até como uma forma de eximirem-se de responsabilidades frente ao mesmo. A responsabilização extrema do motoboy pelo acidente, além de penalizar o trabalhador – que é levado a assumir todo o ônus – ainda contribui para a formação de estigmas, daí a rotulação dos motoboys de provocadores de acidentes. Vale ressaltar, que a culpabilização destes trabalhadores também acontece nos episódios de vitimização pelo crime, como veremos mais à frente.

A neutralização do medo, da angústia e da ansiedade, inerentes à situação de perigo, segundo Dejours (1992), surge como uma ideologia defensiva contra as condições agressivas vivenciadas no trabalho, e se manifesta através dos mecanismos de defesa do trabalhador. A negação do medo, comum a esta situação, está bastante evidente na fala de Cley (31 anos), quando se refere ao fato de já haver cochilado diversas vezes ao conduzir sua moto na madrugada, para entrega de jornais:

Já aconteceu de quando eu abri o olho estar no acostamento... Mas caí, ainda não! Ainda não aconteceu nenhum acidente.

Ao dizer ainda não, é como se Cley estivesse negando o medo e aguardando passivamente o acidente acontecer.

Para Dejours (1992, 1994), o efeito dos medos que se originam na organização do trabalho pode ser aumentado ou diminuído a depender da satisfação que o trabalho proporciona. Neste sentido, trabalhar pilotando uma moto é extremamente prazeroso para o motoboy, e ajuda a minimizar os efeitos negativos advindos da precariedade das condições de trabalho. Nos depoimentos que se seguem, este fato fica evidenciado:

Eu sempre fui apaixonado por moto, sempre me identifiquei muito com ela. Eu gosto do que faço, faço por amor, por prazer (Renato, 26 anos).

Se o sujeito gosta da moto, ele já optou pela independência dele. Só em ter uma moto já está dizendo: eu sou independente. Eu vejo assim (Norman, 48 anos).

A gente se habitua a esse trabalho. A gente tem liberdade de estar andando na rua, vendo gente, tendo contato com as pessoas. Isso é muito melhor do que você trabalhar num escritório, num lugar fechado, com patrão por perto (Renato, 26 anos).

Eu gosto de moto, eu acho que moto é um símbolo de liberdade, é muito gostoso (Mário, 37 anos).

## **2.5 A responsabilização nos acidentes**

A prática difundida no Brasil, no sentido de responsabilizar e culpabilizar o trabalhador pelo acidente de trabalho, teve início no ramo da indústria – onde até hoje as campanhas de prevenção de acidente são focadas nos atos inseguros e culpabilizam sub-repticiamente o trabalhador – e se estendeu aos demais setores da economia, intensificando-se nas categorias ocupacionais mais desprotegidas.

No interior de uma empresa, a aceitação de determinados riscos é decidida no nível gerencial, porém cabe ao trabalhador os custos humanos do acidente, e à sociedade os custos sociais e econômicos. Neste contexto, o trabalhador motoboy, apesar de não ter controle sobre a organização de trabalho da empresa, deve administrar as condições adversas na tentativa de cumprir as determinações e evitar o acidente – caso contrário o evento será avaliado como decorrente do comportamento inseguro do trabalhador, e este responsabilizado. Lucas, 27 anos, que trabalha com serviços bancários, acrescenta:

Difícilmente a empresa de manhã está com o malote pronto pra liberar o *motoboy*. A empresa de manhã vai olhar no sistema, olhar as contas, qual está positiva, qual está negativa, qual pode movimentar, onde é que tem dinheiro pra buscar, o que é que tem que ser pago... Quando vai liberar, só depois do almoço. Aí tem quatro, cinco bancos para serem visitados, e banco fecha às dezesseis horas. Tem que dar conta, porque não pagando o documento é prejudicial à empresa. Tem que sair desesperado para conseguir fazer tudo em tempo hábil. É nessa correria que normalmente acontecem os acidentes, e os mais graves normalmente são pessoas que estão trabalhando em cima de horário, por livre e espontânea pressão.

Apesar das pressões da empresa para que o motoboy atenda as suas demandas no tempo *record*, diante do acidente nenhuma assistência é prestada:

Quando eu estava trabalhando na F. [empresa de serviços financeiros] com malote, os malotes tinham um horário, e os locais eram diferentes, era um malote no Comércio, um malote no Iguatemi e outro no Itaigara. Tudo isso você tinha que fazer em quarenta minutos, então era tudo muito corrido (...) até que um dia quando eu vinha em alta velocidade, a mais de setenta quilômetros por hora, um carro saiu da frente do ônibus que parou no ponto, e eu bati na lateral do carro. Tive uma fratura exposta no tornozelo direito. Não tinha carteira assinada e não tive nenhum tipo de assistência da empresa. Quem arcou com todas as despesas foi meu pai (Carlos, 30 anos).

Os prejuízos decorrentes dos danos materiais advindos destes eventos também ficam sob total responsabilidade do trabalhador. Valdir, 31 anos, acrescenta:

Nos acidentes os patrões não colaboram com nada, se o cara tiver seguro da moto recupera a moto, se o cara não tiver seguro e for aberto um Boletim de Ocorrência e constatado quem foi o responsável pelo acidente, as vezes este paga. Mas sai do bolso do funcionário, do proprietário do veículo... Eles, os patrões, não colaboram com nada, nada, nada...

Camilo, 32 anos, embora reiterando a afirmação de Valdir de que nos acidentes o ônus é do motoboy, relata uma situação pouco freqüente em que o patrão contribui para a aquisição das peças de reposição. Segundo Camilo, eventualmente as empresas financiam a compra das peças que foram danificadas no acidente para que o trabalhador retorne logo ao trabalho, e desconta gradativamente do seu salário:

Como eles geralmente pagam a manutenção, aí quando tem um acidente eles pagam as peças, mas desconta no salário... Eles procuram consertar o veículo e vão descontando por mês uma quantia... Dependendo do valor eles descontam de três, quatro vezes...

Bruno, 32 anos, trabalha numa pizzaria que só admite o motoboy que tenha empresa registrada, o que além de onerar o trabalhador pelo pagamento dos tributos da sua empresa, lhe subtrai os direitos trabalhistas de funcionário. Neste caso o empregador é cumulativamente favorecido: exime-se de responsabilidades frente às vitimizações do trabalhador e ainda não sofre qualquer prejuízo pela ausência do empregado quando acidentado, pois cabe à suposta empresa do motoboy indicar um substituto:

Nesta pizzaria não ganha diária, ganha por entrega, e o dinheiro sai por quinzena. Antes era comissão, era quinze por cento, mas como eles acharam que a gente estava ganhando muito dinheiro, aí cortaram. Agora tem uma taxa de entrega, que é três e oitenta. Isso porque todos os motoqueiros de lá tem que ter uma empresa aberta, e é o meu caso, que tenho uma empresa e só faço pagar os tributos ao meu contador. É exigido ter empresa para não ter vínculo empregatício, aí não tem rescisão, nada... Se o cara se acidentar, como é empresa a gente tem que providenciar outra pessoa pra botar no lugar. Ele sempre enriquecendo e a gente sempre se afundando.

## *Capítulo 3*

---

### **A VITIMIZAÇÃO NO COTIDIANO DO TRABALHO**

No contexto do trabalho, a vitimização se caracteriza quando alguém é ofendido, ameaçado ou agredido durante o exercício de suas atividades laborativas (WYNNE, 1997, apud LEATHER, 1999). Tais situações podem provocar danos físicos, expressos através de lesões e mortes, e danos psicológicos, que podem se apresentar sob a forma de sofrimento psíquico, ou ainda evoluir para casos de maior gravidade, como suicídios ou homicídios (GENEBRA, 2002).

É importante reiterar que a violência no trabalho não se distribui com uniformidade entre as categorias ocupacionais. Existem setores de atividade e ramos da economia que concentram uma maior vitimização por reunirem características consideradas como fatores de risco para este tipo de violência. Dos onze fatores de risco apontados pelo NIOSH (1996), nove podem ser localizados na ocupação dos motoboys, denotando a grande vulnerabilidade deste segmento à vitimização pela violência no trabalho.

As principais formas de violência observadas no trabalho dos motoboys nascem de três situações principais: confrontos nas vias públicas e com os clientes, ações criminosas, e abordagem policial. Nas vias públicas, a disputa pelo espaço desencadeia situações de tensão que se expressam em xingamentos, gestos obscenos, e com certa frequência ameaças por arma de fogo; enquanto isso, na relação com o cliente há um predomínio das agressões verbais. A violência decorrente de ações criminosas, representadas principalmente pelos assaltos e roubos, vem se intensificando a cada dia, acarretando prejuízos ao trabalhador e desdobramentos que além de atingir o motoboy enquanto pessoa e profissional, ainda se estende ao núcleo familiar. Quanto à abordagem policial, a forma incivilizada e até criminosa como vem sendo conduzida e a magnitude dos seus efeitos na identidade e no trabalho do motoboy será tema de um novo capítulo.



### 3.1 A disputa pelas ruas

A rua resgata a experiência da diversidade, possibilitando a presença do forasteiro, o encontro entre desconhecidos, a troca entre diferentes, o reconhecimento dos semelhantes, a multiplicidade de usos e olhares – tudo num espaço público e regulado por normas também públicas (DA MATTA, 1985). Neste contexto, observam-se situações extremamente contrastantes, exacerbadas pela desigualdade social, padrões culturais diversos, diferentes estilos de vida e trabalho, sistemas públicos fragilizados, violência, que a depender do ponto de vista do interessado, dos estereótipos incorporados e da visão fragmentada do espaço público, irão intervir na dinâmica do convívio social.

Para Gilberto Velho (1995), a reorganização do espaço público, e as transformações na economia e na vida política contribuem decisivamente para os modos específicos de recortar e construir a realidade, que irão caracterizar a vida nos grandes centros urbanos.

A divisão social do trabalho, favorecendo o surgimento de novas tarefas, carreiras, profissões, atividades e papéis, contribui para o aumento quantitativo e ampliação qualitativa do quadro de alternativas para o cidadão (VELHO, 1995). Neste universo estão os motoboys, travando uma luta diária e incessante para serem reconhecidos enquanto trabalhadores, e para terem os seus direitos preservados no compartilhamento do espaço urbano. Desta luta cotidiana nasce um ambiente extremamente hostil, segundo Mateus, 40 anos, caracterizado por “*muito bate boca e baixaria na certa*”. Luis, 30 anos, avalia o convívio entre motoristas e motoboys:

Motoristas de carro comum, de ônibus, caminhões... Eles acham que moto não tem direito no trânsito... Eles acham que motociclista é baderneiro. Mas você nota... Se você anda na sua mão, ocupando uma faixa, eles param atrás e querem que você saia da frente, querem que você se jogue pelo meio fio, sabe? Tem é que sair da frente para eles passarem... E querem que você saia correndo...

Os trabalhadores percebem que os motoristas dificultam as suas ações, e rechaçam qualquer comportamento que possa representar um obstáculo ao pleno e efetivo exercício de suas atividades. Luis, 30 anos, analisando esta situação acrescenta:

Às vezes, são os motoristas que apertam a gente... Não sabem se portar no trânsito, querem ocupar as três faixas. Eles botam o carro todo atravessado pra ninguém passar. Porque eles não estão podendo, ninguém vai passar... Faz isso, e o carro aqui cola... Aí a gen-

te vai pro lado, e outro quer colar lá. Fica louco, entendeu? E a gente começa a costurar. Daqui a pouco está lá na frente... Aí some. Então não amassou o carro de ninguém, não bateu em carro de ninguém! Então minha gente, tem que se parar e refletir esse lado... Essa psicologia existe, entendeu? Todo mundo quer a sua vez de passar, entendeu?

A opinião pública é bastante ambivalente em relação aos motoboys: avalia positivamente o trabalho desta categoria enquanto atendendo prontamente às suas demandas individuais, e negativamente o comportamento utilizado por eles para dar conta, a tempo e a hora, destas mesmas demandas. Enquanto a sociedade não vê-los como trabalhadores que realmente são, entender as suas funções e o modo operativo utilizado para cumpri-las, dificilmente será estabelecido um convívio pacífico entre estes atores sociais.

As pessoas não têm modo... Ninguém procura se preocupar se a gente é o cara que leva a cesta de café da manhã pra esposa dele... Que é a gente que leva um buquê de flores pra namorada dele... Não procura se preocupar que a gente está levando um medicamento de urgência para a casa da mãe dele que está doente, quase morrendo... Não procura se preocupar que a gente está levando a pizza para a casa dele, no lazer com a família... O pessoal ainda não acordou pra isso. Que nós somos realmente trabalhadores, e estamos a serviço de todos (Luis, 30 anos).

Estas formas equivocadas e ambivalentes da sociedade lidar com os motoboys favorecem um ambiente de conflitos e agressões, que se repetem e atualizam constantemente, contribuindo deste modo para intensificar a tensão e o estresse, próprios do trânsito.

A sociedade fala que o motoboy é isso, que o motoboy é aquilo... Que a gente faz malabarismo. Mas eu vejo um carro da imprensa tentando um cantinho pra passar... A viatura da polícia vê um cantinho, quer passar... Se engarrafou ali na frente todo mundo vai procurar outro caminho... Motoboy faz isso minha gente! Motoboy procura isso, senão não adianta ser motoboy... Ficar no meio dos carros, não adianta, porque é um veículo rápido... Não é que a gente queira ser mais rápido do que vocês é o veículo que proporciona isso. E a gente passa com segurança! (Luis, 30 anos).

Outros elementos também devem ser considerados na abordagem destas questões. Na sociedade brasileira convive-se com uma cultura que reproduz privilégios e desigualdades, e que tem o automóvel como símbolo de status e poder. No trânsito, quem conduz um veículo de alto valor aquisitivo, ou um carro grande e menos vulnerável, se utiliza desse “poder” para que o seu direito privado se sobreponha ao direito de outros cidadãos. Não existe uma percep-

ção clara do que é público e do que é privado, e esta falta de noção do público anula o sentimento de responsabilidade pelo coletivo, além de contribuir para que o respeito às regras seja banalizado, e para que a noção de cidadania seja distorcida, tornando o espaço público uma arena de confrontos e competições, do “salve-se quem puder” (OLIVATO, 2002). O cotidiano dos motoboys reflete este contexto de desrespeito ao direito do outro, como se pode perceber no relato de Vera, 26 anos:

Geralmente os motoristas tanto de ônibus, como de táxi, carro de passeio... Eles não respeitam a gente. Jogam o ônibus pra cima da gente. Se a gente quiser que saia da frente... Se não quiser eles passam por cima. Carro também faz assim. E quando a gente está pilotando devagar eles ficam atrás buzinando, ficam transformando atrás para que a gente saia da frente ou pelo simples fato de assustar a pessoa.

Os motoboys vivenciam situações bastante contraditórias a depender do contexto social em que estão inseridos. No seu ambiente sociocultural a moto é um elemento que lhe confere poder, prestígio, respeito, força, sucesso, promovendo ascensão social, enquanto nas vias públicas, no convívio com veículos maiores, mais potentes, e onde predomina a competitividade e as atitudes individualistas, o motoboy se sente “pequeno” e sente desmoronar toda aquela imagem construída. Nestas circunstâncias ele passa bruscamente da posição de rei, para a posição de súdito. Estas oscilações de papéis e de reconhecimento social, associadas à arrogância daqueles que estão nos veículos maiores, funciona como fonte de tensão e de estresse, e acaba contribuindo para a exacerbação dos conflitos diários. Camilo, 32 anos, ilustra esta situação, quando afirma:

Geralmente motorista de ônibus tem mania de fechar a gente e se a gente não parar é arriscado mesmo a bater. Eles não respeitam, xingam a gente... Eles acham que porque estão num carro grande, estão com o poder nas mãos. Tem colegas que respondem com gestos obscenos e têm muitos que xingam também.

A apropriação do espaço público e a sensação de poder não penalizam apenas os motoboys. Os motoristas de carro pequeno também vivenciam situações semelhantes ao serem alijados por veículos de grande porte, mas os motoboys, por circularem com os menores veículos se ressentem de todos os outros, tornando-se assim os mais vitimizados. Caio (30 anos) relata uma situação em que a sensação de poder se sobrepõe às regras de circulação:

Um motorista de ônibus esta semana meteu o ônibus em cima de mim. Eu disse: Por que a gente é pequeno, é? Ele respondeu: É obrigado a parar! Só que a prioridade era minha.

Ele falou um bocado de palavrão, me xingou. Eu disse: É por isso que vocês têm que voltar pra fazer auto-escola de novo, as empresas estão exigindo. Ele voltou a xingar e eu repeti de novo. Aí é que eles dançam [ficam com raiva]... Eu falo na maior calma, aí é que mata mais ainda!

Perceber o comportamento do outro como um empecilho à livre circulação, ou como uma ameaça à sua segurança, provavelmente desencadeará atritos. Xingamentos, hostilidades, obscenidades e agressões, são freqüentes nestas situações. Lucas, 27 anos, afirma que *“é muito comum a discussão no trânsito, porque se o motociclista está em baixa velocidade o motorista acha que ele é obrigado a correr, se está correndo, ele é errado porque está parecendo um maluco, um irresponsável”*.

Sentir-se vítima do desrespeito de motoristas que culminou em dois acidentes de grandes proporções, leva Ivan, 25 anos, a expressar forte sentimento de revolta contra as atitudes destes atores sociais:

Há um desrespeito muito grande dos motoristas. Entre cair num buraco ou passar por cima de você, ele passa por cima de você... Ele sempre joga pra cima de você... Eu falo sempre, se um motoqueiro botar uma arma na cintura, ele mata dois, três, no trânsito... Ou ele mata, ou no mínimo ele puxa a arma... Se ele for esquentado, ele mata. Se ele não for, ele puxa a arma umas quatro vezes no trânsito pra dar um susto. Porque dá raiva... Só quem está ali em cima sabe a adrenalina nestas horas, principalmente no meu caso, que já tive acidente, já passei por várias situações.

É comum aos motoristas e pedestres, especialmente os primeiros, assumirem também atitudes discriminatórias, usando palavras ou gestos que atinjam o caráter dos motoboys. Alguns deles contra atacam utilizando as mesmas ferramentas, ou ainda provocando danos materiais no veículo do seu opositor, como quebra de retrovisores, chutes, e arranhões na chaparia. Apesar de ressentido pelas ofensas, Lucas (27 anos) discorda das atitudes de alguns colegas nestas ocasiões:

Os motociclistas, normalmente, são os marginais nessa história. Quando se tem uma discussão no trânsito com motociclista, normalmente, muitos deles, tomam a atitude de pegar uma pedra e esperar o carro passar mais adiante para lançar. Muitos deixam o carro passar, quando chega mais à frente, passa pelo carro e dá um chute no retrovisor... Embora isso não seja muito freqüente.

Praticar o revide de uma agressão posicionando-se mais à frente à espera do agressor é uma prática adotada por motoboys e motoristas. Sidclei, 42 anos, apresenta uma situação em que é o motorista é o agressor:

Uma vez eu estava parado na sinaleira, o cara veio e encostou na minha lateral. Aí eu fui ultrapassar ele e ele puxou o carro mais pra frente um pouquinho... Aí eu olhei pra cara dele e ele achou que eu estava fazendo gozação com a cara dele... Isso sem eu dar risada, sem nada... Ele aí arrastou o carro, e mais na frente fez: O que é que você quer? Eu disse: Rapaz, eu não quero nada. Eu que vou perguntar a você o que é que você quer? Aí ele puxou uma arma lá de dentro e mostrou: Aqui o que eu tenho pra você!

Os desentendimentos e troca de insultos entre motoristas e motoboys são tantos, que existem relatos em que as partes discutem inclusive durante o deslocamento, um ao lado do outro.

A discriminação, o desrespeito ao profissional, e a ausência de políticas públicas que protejam estes trabalhadores, contribuem para que a categoria desenvolva sentimentos persecutórios e esteja sempre na defensiva, reagindo com agressividade a qualquer situação que sinalize, mesmo que remotamente, uma ameaça contra a sua pessoa. Estes sentimentos criam uma insatisfação muito grande nos motoboys em relação aos motoristas de ônibus, já constatado através de relatos anteriores. A crença de que estes lançam intencionalmente o seu veículo contra a motocicleta, é generalizada no segmento e desencadeia muita revolta. Os motoboys, na sua condição de inferioridade diante de um veículo grande, reagem causando danos materiais ao veículo de transporte coletivo, já que estas são as armas de que dispõem naquela situação.

Só após tornar-se motorista de ônibus, profissão que exerce há quatro meses, Carlos, 30 anos, pôde perceber o julgamento equivocado que fazia do comportamento destes motoristas. Isto aconteceu ao constatar que no lado direito do ônibus existe uma área com pouca visibilidade, que pelo tamanho reduzido da moto e rápido deslocamento torna impossível ao motorista percebê-la. A partir desta vivência ele compreendeu que em muitas situações o comportamento do motorista de ônibus não é proposital, mas decorrente desta limitação de visão. Carlos ilustra este fato, apresentando uma situação vivida por ele, e que se repete no dia-a-dia do motoboy:

O ônibus estava parado na sinaleira, eu me adiantei e fiquei do lado dele. Só que aí ele sinalizou em direção ao ponto e foi fechando... Ele foi fechando tanto que eu achei que ele realmente queria me atingir. Aí eu segurei no freio e ele passou encostando no ponto como se não tivesse me visto. Aí eu pensei: Vou deixar ele passar... Ele vai sair do ponto,

vai parar no outro, quando ele parar eu quebro o retrovisor dele, porque não é possível que ele tenha um retrovisor grande daquele e não esteja me vendo! Ele fez proposital! Aí quando ele parou no ponto, eu passei e quebrei o retrovisor dele... Porque a gente faz assim, a gente vai ali do lado do ônibus com o capacete na mão, e quando estiver perto, só é você levantar o capacete, bater no espelho, depois botar na cabeça e se mandar...

Uma situação que incomoda e constrange a todos os trabalhadores, identificada por eles na voz de Márcio, 33 anos, como *“uma grande violência para qualquer ser humano”*, é a discriminação que sofrem ao serem confundidos com criminosos. São experiências extremamente negativas, que se traduzem em sofrimento psíquico, e se refletem na qualidade de vida e saúde do trabalhador. No semáforo ou até durante o deslocamento, aproximar-se de um veículo provoca no motorista comportamentos que denotam medo e que são acompanhados de medidas de autoproteção. O medo é percebido quando o motorista assusta-se e imediatamente fecha a janela do carro e/ou trava as portas; tratando-se de mulheres e idosos em alguns casos até invadem o semáforo para fugir do motoboy. O aumento da violência urbana, a sensação de insegurança e desproteção por parte do Estado, o alto índice de delitos praticados com a utilização da motocicleta, e a mídia produzindo estereótipos que comprometem a imagem do motoboy, podem ser apontados como *background* para o comportamento de medo que a população vem assumindo diante destes trabalhadores.

As reações dos trabalhadores motoboys às discriminações em vias públicas são as mais diversas. Alguns deles procuram ignorar o comportamento do motorista por compreender que o índice de crimes envolvendo motocicletas é muito elevado e quem está no carro não tem como saber quem é quem no trânsito: *“Para mim, a atitude de fechar o vidro do carro não está dizendo nada, porque o que importa é que eu não sou bandido”* (Vitor, 35 anos). Outros se aborrecem, mas evitam o confronto direto com situações deste tipo parando a sua moto sempre mais adiantada ou mais recuada em relação à janela dos carros: *“As pessoas têm medo dos motoboys e fecham as janelas dos carros. Me incomoda ser confundido com marginal, por isso evito parar a moto paralela à janela de um carro”* (Paulo, 49 anos). Um terceiro grupo revida de imediato, discutindo, xingando, batendo na janela do carro e exibindo o crachá ou a logomarca da empresa, quando isso é possível: *“Quando eu encosto em algum carro que o pessoal fecha logo o vidro, eu viro e mostro o emblema da empresa na minha camisa e digo: Não sou vagabundo não, estou trabalhando!”* (Bruno, 31 anos). Há ainda aqueles que acompanham o carro aguardando uma oportunidade para mais adiante questionar ao motorista o comportamento praticado:

Um dia desses na sinaleira uma senhora olhou pra mim assustada, estava falando no celular e fechou o vidro. Isso me revolta. Olhei pra cara dela e virei às costas. Quando chegou mais à frente ela bateu o carro. Eu parei do lado dela: A senhora quer ajuda, senhora? Ela: Ah, foi esse irresponsável! Então eu falei: Eu estou perguntando se eu poderia ajudá-la, porque a senhora me confundiu com um marginal ali agora. Eu quero mostrar pra senhora que eu não sou marginal, eu sou uma pessoa de bem. Infelizmente tem muitas pessoas que são marginais, mas não se deve generalizar as coisas, porque você pode ser assaltada até na porta de casa. Aí eu montei na minha moto e segui meu caminho com o espírito leve (Lucas, 27 anos).

Os episódios de agressão física decorrentes dos conflitos entre motoristas e motociclistas não são freqüentes, contudo, um dos entrevistados narra, com uma grande carga de emoção, uma situação que foi testemunha, em que além das agressões físicas o companheiro foi submetido a humilhações e constrangimentos por parte de um aliado da suposta vítima e do policial que surgiu para resolver o caso:

Uma menina novinha saiu com o carro de uma rua e bateu na moto de meu colega, que machucou a perna e ficou mancando. Nisso chegou a SET [Superintendência de Engenharia de Tráfego] e o pai dela num outro carro. Ela disse: Meu pai, ele me agrediu com palavras. O pai da menina levanta e dá um tapa no rosto do cara, que já está machucado pela filha dele, que pra completar ainda estava errada. São essas coisas que eu fico chateado da vida... Deu um tapa no rosto do cara machucado! (Caio, 30 anos).

Enquanto a prática de agressão física é pouco freqüente entre motoristas e motoboys, os entrevistados foram unânimes em afirmar que são muitas as situações no trânsito em que os motoristas sacam arma de fogo em ameaça à vida do trabalhador. Entre os motoboys entrevistados, todos tinham histórias relacionadas à ameaça com arma de fogo, seja por vivência própria, seja dirigida a algum colega, como se pode observar nos depoimentos a seguir:

Eu tive que desviar bruscamente de um motorista que me cortou, quase me envolvendo em acidente com outro veículo que não tinha nada a ver... Que vinha no sentido contrário. Então eu chamei ele de irresponsável e imediatamente ele sacou de uma pistola e me ameaçou... Mostrou a pistola pra mim. E eu tive que me deslocar imediatamente da frente dele, antes que ele cometesse um crime (Ramon, 33 anos).

Aconteceu com um amigo meu. Na sinaleira na hora de arrastar [dar partida], um taxeirote achou que tinha preferência pra poder passar. Aí meu amigo disse umas coisas ao taxeirote e o taxeirote disse a ele... Aí pararam... Parou um do lado do outro. O taxeirote saiu e deu

dois tiros nele, e fugiu. Ninguém conseguiu pegar a placa, ninguém conseguiu fazer nada, e hoje ele está aí paraplético. Eu penso que estando errado ou certo, se não teve nada, graças a Deus, vai embora, deixa lá. Se parar pra discutir é pior (José, 34 anos).

Rui (46 anos) faz referência a um incidente também com arma de fogo que poderia ter um desfecho extremamente grave. Este incidente enquadra-se no que Waddington e outros (2005) classificam como ato de violência por obstrução passiva – situações em que o cidadão fica privado de exercer o seu direito de deslocar-se ou esquivar-se de uma situação vexatória, por obstrução de terceiros, independente ou não da presença de arma.

Eu vinha no corredor, o sinal fechado... Quando eu vou passando, o motorista abriu a porta do carro dele só pra cuspir... Então eu quase bati... E o acidente ia ser mais pra ele, porque eu ia imprensar ele contra a porta do carro dele. Quando ele fechou a porta eu parei: Pô meu amigo, você olhe pra trás! Ele: Você quer o que? Eu falei: Não... Só estou falando pra você olhar pra trás quando abrir a porta do seu carro. Ele: Olha aqui, vocês gostam é disso aqui ó... Puxou uma pistola trinta e oito, me ameaçando. Eu fiquei desesperado e em pânico porque ele não fechou a porta e eu fiquei ali praticamente preso e ele apontando a arma pra minha cara.

A suposição do senso comum de que a agressão física é mais séria que a agressão não física, é insustentável. Não existe relação simples entre severidade de um ato violento e o impacto que tem sobre a vítima; isto está na dependência direta dos sentidos e significados que os participantes de um episódio violento dão às suas próprias ações e às ações de terceiros. Por conta disso algumas pessoas vivenciam situações de violência não física que tem um impacto profundo sobre elas, desencadeando a mesma aflição que uma agressão física desencadearia. Apontar a arma para alguém é claramente violento mesmo que a ameaça não se concretize; conter alguém por meio de obstrução passiva, embora o ato em si não seja fisicamente violento, tem grande afinidade com a violência física pela aflição que se origina do medo do que poderia acontecer; uma agressão verbal pode provocar tamanho sofrimento que o seu impacto pode ser maior para algumas pessoas que uma agressão física, e assim por diante (WADDINGTON e outros, 2005). O motoboy Caio (30 anos) expõe com bastante clareza o sofrimento advindo dos episódios de agressão verbal. Dirigindo-se ao Pelourinho (bairro do Centro Histórico de Salvador), foi abordado por um policial que afirmou que ele iria comprar drogas. Todas as explicações do motoboy em relação ao trabalho que iria fazer naquela área não foram aceitas, e enquanto isso o policial o tratava com humilhação e desdém:



Outro dia no Pelourinho eu fui levar um documento de manhã cedo, aí um policial me abordou e disse que eu ia comprar droga. Eu disse que não ia comprar droga, tirei o documento da pasta e mostrei pra onde eu ia. Ele insistiu: Mas você vai comprar droga, você já esteve aqui comprando droga. Eu: Rapaz, como é que você prova que eu uso droga, eu trabalhando? Isso é uma coisa que me chateia... Uma coisa assim me mata... Ele tenta jogar você no crime... Porque se não for uma pessoa de cabeça... Por isso que tem muito motoqueiro que faz isso, entra pra o crime... Está revoltado... Eu disse: Não uso droga não. Ele: Usa, e eu vou passar um rádio pro meu colega. O sargento falou que eu estava liberado, mas ele me abusou pra dar o documento. Depois ele me deu o documento da moto e me chamou de drogado. Me mata... Coisa que me mata... Eu fico revoltado!

Procurando dar conta da dificuldade em definir um ato como violento, Renold e Trote (2003, apud WADDINGTON e outros, 2005) apresentam uma definição de violência que evita pontuar deliberadamente qualquer episódio como violento, denominada *definição inclusiva de violência*. Este ponto de vista rechaça qualquer definição fixa do que é violência e aceita toda e qualquer experiência interpretada pelo interlocutor como ato de violência. Trata-se de uma posição polêmica e rejeitada por alguns estudiosos. Waddington e outros (2005) acrescentam que, apesar dos pontos favoráveis, estender irrestritamente à condição de violência toda situação percebida como tal, confunde e se torna contraproducente, podendo criar mais problema que solução. Para o autor, violência sugere uma relação entre um agressor e uma vítima, desta forma, as condições estruturais, embora possam infringir danos nas pessoas, esta fonte de dano precisa ser distinguida claramente do significado vernáculo de violência.

Alguns autores da área de Saúde do Trabalhador incorporam questões relativas aos ambientes de trabalho, ao processo produtivo, e às doenças e acidentes relacionados ao trabalho, ao conceito de violência, fazendo uma distinção entre violência **no** trabalho e violência **do** trabalho, já discutida numa outra sessão. Os motoboys entrevistados, em sua maioria, incorporam esta conotação mais ampla, caracterizando também como violência no trabalho a precarização das condições de trabalho, o salário baixo, os acidentes e doenças relacionadas ao trabalho, e muitas outras situações que fogem à conotação de violência adotada nesta pesquisa, segundo a qual a ação deliberada e a relação entre um agente e uma vítima são os principais elementos na caracterização da violência.

Na interação entre motoboys e pedestres, apesar de também existirem discussões e xingamentos, isso ocorre numa proporção bastante diminuída se comparado com os problemas observados na relação com os motoristas. Na percepção dos motoboys este fato decorre em parte do

nivelamento destes dois atores na hierarquia social, encontrando-se inclusive o motoboy em situação privilegiada por possuir veículo próprio: *“O pedestre e o motociclista têm uma linguagem mais ou menos parecida, porque geralmente o pedestre é o sofredor que não pode ter uma condução, e o motociclista é aquele sofredor que precisa batalhar em cima de uma moto...”* (Mateus, 40 anos).

Além da posição social, outros elementos também convergem no sentido de aproximar motoboys e pedestres: ambos não dispõem de uma couraça metálica, cintos de segurança, *airbags*, e outros mecanismos protetores que minimizam os impactos dos acidentes, e ambos se destacam nas primeiras posições das estatísticas destes acidentes.

Apesar da identificação destas categorias pelos elementos citados, são comuns as queixas dos motoboys em relação aos pedestres, por acharem que estes não respeitam a motocicleta no trânsito, como enfatiza Pedro, 31 anos:

Pedestre não respeita moto, pensa que moto não atropela, mas moto também atropela... Então, a pessoa não sai da frente... A gente buzina e eles continuam no meio da pista, na frente da moto, não sai de jeito nenhum. Então isso causa muitos problemas, porque tem motoqueiro que não pára, mete o pé no pedestre e vai embora... Derruba pedestre e tudo.

Não só os motoboys, mas também os motoristas queixam-se dos pedestres, entretanto, além da indisciplina, alguns outros fatores devem ser lembrados. As prioridades dispensadas aos automóveis pela ocupação legitimada e desmedida das áreas de circulação, e por extensão às motocicletas – apesar de todos os embates – remetem os pedestres a espaços restritos das calçadas às vezes ainda ocupados por ambulantes, tapumes, entulhos, carros estacionados irregularmente, obrigando-os a circularem pelas vias de tráfego. Por outro lado, as estruturas para pedestre podem implicar em longos desvios e dispêndio de tempo, que associados à deficiência na educação para o trânsito, funcionam como um convite à desobediência as regras. Sendo assim, estes fatores potencializam as atitudes inadequadas dos pedestres e também contribuem para que os mesmos sejam responsabilizados nos acidentes. Lucas, 27 anos, diz:

O pedestre é tão responsável quanto o motociclista, ou mais ainda, quando ocorre um atropelo. Porque pedestre, mesmo vendo uma motocicleta ele não sai da frente. Quando é um carro, um caminhão, todo mundo corre... Se for uma motocicleta, eles acham que nós motociclistas temos a obrigação de desviar deles... E nem sempre isso pode acontecer... Até porque muitas vezes quando se está em cima do pedestre, é uma coisa que é quase

comum, o pedestre só pula pra o lugar que você tira a moto e você só tira a moto pra o lugar que o pedestre pula. Aí é inevitável.

Os pontos de identificação entre pedestres e motoboys, já comentados acima, são totalmente desconsiderados quando ocorrem os atropelos. Nestes eventos, especialmente quando acontece no bairro de residência da vítima, os pedestres se reúnem para linchar o motoboy, com desdobramentos algumas vezes bastante graves para o trabalhador.

Se você atropelar um pedestre, num bairro popular como esse aqui mesmo, neguinho é capaz de te linchar. Por isso que tem motoqueiro que não pára. É sempre como eu disse e digo à senhora, sempre a gente está errado. A pessoa pode estar andando no meio da rua, se for atropelada em um bairro perigoso é melhor você ir embora senão você vai morrer. Depois você presta queixa, alguma coisa... Comparece na família... É melhor do que a pessoa parar para socorrer (Caio, 30 anos).

### 3.2 Alvos do crime

Os grandes centros urbanos têm sido palco de constantes cenas de violência decorrentes de ações criminosas, das quais a maioria da população já participou como ator-vítima ou ator-espectador. São ocorrências que se enquadram nos *crimes contra a pessoa*, representados pelos homicídios e estupros (consumados ou não) e atentados violentos ao pudor; *crimes contra o patrimônio* – estelionatos, extorsões mediante seqüestro, e furtos ou roubos a estabelecimentos comerciais, residências, transporte coletivo, bancos, veículos e cargas – além dos *delitos envolvendo drogas, racismo, resistência, tortura e outras ocorrências* (BRASIL, 2002).

O crime contra o patrimônio é o componente de maior peso nos crimes violentos, situando-se o roubo e o roubo à mão armada como o crime de maior incidência nesta modalidade. O Brasil se situa entre os países com as maiores taxas de roubo, refletindo um problema social grave; a África do Sul onde a violência decorre de situação social singular é o único país com taxa de roubo superior ao Brasil (MACHADO e outros, 2005).

Tratando-se da categoria dos motoboys, os crimes contra o patrimônio aparecem também como a principal forma da violência no trabalho produzida pela criminalidade, destacando-se principalmente os furtos e os roubos à mão armada sob a forma de assalto, os quais acarretam prejuízos financeiros, sociais, físicos e emocionais para o trabalhador.

### 3.2.1 Os furtos durante a prática laborativa

Os equipamentos de proteção individual (EPI) como capacete e capa de chuva, e o instrumento de trabalho – a motocicleta – são os principais objetos subtraídos através dos furtos.

O furto dos EPI é menos freqüente e normalmente ocorre quando os motoboys, por esquecimento ou por achar que retornarão rapidamente, deixam estes equipamentos na moto. Este foi o caso de Pedro, 31 anos, entregador de gás: “*Larguei o capacete, fui entregar o botijão e quando eu voltei o capacete não estava mais ali*”. Estas situações são encaradas com naturalidade, e o motoboy procura logo substituir o equipamento roubado, assumindo o ônus.

O furto do veículo acontece mais à noite, com aumento de incidência nos períodos festivos – fato este também observado em furtos e roubos de outra natureza. O modelo CG Titan, 125, da Honda, mais procurado pelos motoboys por ser de menor custo, é exatamente o mais visado para furtos e roubos porque suas peças são comercializadas com facilidade.

A modalidade de furto mais utilizada é aquela em que o motoboy afasta-se do local, deixando a sua moto estacionada e trancada, e no retorno percebe que o veículo foi subtraído. Nestas situações, os perpetradores fazem ligação direta na moto para colocá-la em movimento, danificam alguns equipamentos, como, por exemplo, a caixa de ignição no intuito de fazê-la funcionar, ou a conduzem na carroceria de algum veículo de quatro rodas. Por tratar-se de um delito que envolve meios mais elaborados para a sua consumação, percebe-se uma estreita relação com o furto qualificado, conforme o artigo 155, §4º do Código Penal (BRASIL, 2002), o que imputa uma maior gravidade a esta prática. Nelson, 27 anos, relata a sua experiência:

A minha primeira moto roubaram e eu estou pagando até hoje. Foi na ladeira de Santana. A moto estava trancada e quando eu voltei ninguém soube explicar. Mas isso com certeza colocaram em cima de um carro e levaram, porque pela forma com que ela estava trancada não tinha possibilidade nenhuma de sair andando. Tinha um ano comigo, e era sessenta meses pra pagar, tanto que até hoje eu pago ela e a outra que eu comprei.

Embora apresente uma vantagem em relação ao roubo, que é poupar o motoboy do contato direto com o perpetrador e da ameaça de morte, o furto da moto acarreta também muito sofrimento e revolta. Os infratores optam por motos mais novas, porque facilita a receptação, seja do próprio veículo, seja das peças. Por serem novas, estas motos geralmente ainda estão

sendo pagas, pois é comum na categoria a compra da moto financiada. Nestas circunstâncias o motoboy perde a moto e permanece com a dívida, como referiu Nelson anteriormente.

Retornar ao local e não encontrar o objeto de sua propriedade, adquirido muitas vezes para ser utilizado como meio de trabalho, gera um desespero profundo. Caio, 30 anos, vivenciou uma situação destas, quando após entregar uma correspondência deu-se conta que a sua moto havia sido furtada:

Minha moto foi roubada com uma semana de comprada, no primeiro trabalho meu. Eu fui entregar um documento e eram duas pessoas de idade. Eu olhei assim e disse: Não vai precisar descer não, eu subo. Isso por educação pro pessoal não descer. Foi questão de dois minutos. O pessoal assinou o documento e quando eu retornei a moto não estava mais lá. Aí fiquei doido, bateu um desespero... Vinte e quatro prestações de cento e cinquenta e poucos reais. Não tinha nem chegado o carnê em casa... Isso aí que é dor no coração... Foi um sufoco, correndo aqui, correndo ali, acabei achando.

Devido aos valores elevados dos seguros para motocicleta, os motoboys não acatam este sistema para os seus veículos. Sendo assim, após o furto, dificilmente o motoboy consegue reaver a sua moto, e quando isso ocorre é através de relações pessoais com policiais, ou através de pessoas que de alguma forma se articulam com estas gangues. Mas isso só será possível se a ação for imediata, pois na maioria das vezes as motos furtadas logo são desmanchadas e as suas peças vendidas individualmente ou repassadas para algumas oficinas de moto. Lucas, 27 anos, acrescenta:

As motos roubadas, em noventa e oito por cento dos casos são desmontadas, por isso dificilmente se consegue reaver. Achar alguém, que conheça alguém, que conhece onde possa haver um desmanche [locais clandestinos onde as motos são desmontadas] é uma coisa muito rara... É difícil... E depois de desmontada corta-se o chassi, dá fim na carcaça do motor e não tem como provar mais nada... Porque a moto só tem duas garantias de identificação, pelo chassi e pelo motor... Desfez essas duas peças é impossível identificar.

O comércio de peças de motos furtadas e/ou roubadas é muito intenso em Salvador. Existem bairros com grande concentração de desmanches, que é do conhecimento da categoria e conta com a omissão da polícia. Os motoboys são os grandes alimentadores deste comércio ilegal. Eles mesmos adquirem estas peças, contribuindo indiretamente para sua própria vitimização e para a multiplicação destes delitos. Rui, 46 anos, percebe com bastante clareza este fato: *“Eles roubam a moto e levam pra desmanchar e vender peças. Culpa também do motociclista que*

*compra essas peças roubadas... Eles mesmos estão contribuindo pra que a moto deles seja roubada”.*

A justificativa apresentada pelos motoboys para a utilização de peças adquiridas no mercado ilegal é o baixo salário que não permite a compra de peças originais nas revendedoras. Quanto às similares, apesar de mais baratas têm um tempo de vida útil reduzido, e por isso precisam ser substituídas com uma frequência muito grande, o que acaba se tornando tão dispendioso quanto a compra da peça original. Esta justificativa evidencia uma solução imediatista e predatória buscada por estes trabalhadores para superar a baixa remuneração, sem uma avaliação precisa do alcance de suas conseqüências no sentido de estimular o roubo de moto.

Tem bairros aí, que tem desmanches de moto. Os motociclistas procuram aqueles locais lá pra comprar peças roubadas porque é mais barato. Uma peça que na loja está custando cem reais, ele chega na mão de um ladrão desses e dá vinte reais... Aí o ladrão está vendendo a peça... (Rui, 46anos).

### **3.2.2 O roubo qualificado: assaltos aos trabalhadores**

Pelo artigo 157 §2º do Código Penal, configura-se roubo qualificado o delito que envolve, entre outros aspectos, o emprego de arma, é realizado por duas ou mais pessoas, a vítima está em serviço de transporte de valores e o agente reconhece tal circunstância (BRASIL, 2002). Em relação aos motoboys, as ocorrências mais comuns enquadram-se nestas características, pois são praticadas por dois ou mais elementos, envolvem o emprego de arma de fogo, e tratando-se da subtração do produto transportado vitimiza mais intensamente os motoboys que transportam valores.

Pesquisas de vitimização, nacionais e internacionais, têm demonstrado que o risco da vitimização no trabalho se relaciona mais a aspectos da tarefa executada, do que às características demográficas do trabalhador, e apontam onze situações de risco para a violência no trabalho, das quais sete são encontradas no trabalho dos motoboys: manipulação de dinheiro ou valores; contato com o público; transporte de passageiros, bens ou serviços; posto de trabalho móvel ou externo; trabalho em áreas de alta criminalidade; horário noturno ou no início da manhã; e trabalho sozinho ou em pequenos grupos (ILANUD/FIA/GSI, 2002; NIOSH, 1996).

Para Zedner (1994), como já visto, o risco da vitimização está estreitamente relacionado com a área geográfica, enquanto o risco de vitimização pessoal correlaciona-se com idade, sexo e padrões rotineiros de atividade. Tal premissa é confirmada pelos motoboys, que estão convencidos de que áreas pouco iluminadas e pouco movimentadas aumentam a probabilidade de serem assaltados. Além destas áreas, alguns locais pontuais da cidade, como os semáforos, as áreas externas de banco e os estacionamentos, aumentam a exposição a delitos desta natureza. Tais delitos se distribuem indistintamente durante os dias da semana, e embora ocorram a qualquer hora, os motoboys percebem uma intensificação no roubo da moto nas primeiras horas da noite. Quanto ao padrão rotineiro de atividade, está evidenciado na ocupação dos motoboys que uma rotina de trabalho que envolva locais, horários e trajetos fixos, expõe estes trabalhadores a um maior risco de vitimização. Idade e sexo não aparecem entre determinantes de vitimização no grupo pesquisado.

As ações dos bandidos durante as abordagens são estruturadas em conformidade com o alvo a ser atingido, que pode ser o roubo dos valores transportados ou o roubo do veículo. As atividades que envolvem transporte de valores sob a forma de dinheiro vivo, ou de outros objetos como cartões de crédito, ticket alimentação, vale transporte, talões de cheque, cartões telefônicos, celulares, entre outros, são consideradas pelos motoboys como as de maior exposição aos riscos de assalto, daí existirem trabalhadores que se recusam a assumir estas atividades. Valdir, 31 anos, bastante convicto do risco em conduzir dinheiro, preferiu pedir demissão do emprego a expor sua própria vida:

A pior parte hoje pra se trabalhar como motoboy é o dinheiro. O motoboy que trabalha com dinheiro é o que está mais exposto ao assalto e hoje tem muita gente aí carregando dinheiro em cima de moto. Acontecem várias situações de você está dentro do banco e alguém está do lado de fora... Um fora, e um dentro olhando quem está sacando dinheiro para poder roubar cá fora. Eu, por exemplo, não carrego dinheiro. Falou em valor alto eu não carrego pra ninguém. Eu pedi pra saí do emprego por causa disso... Eu cheguei a trabalhar com sessenta e cinco mil dentro de uma mochila.

Entre os trabalhadores que conduzem valores, aqueles que prestam serviços bancários são os mais vitimizados, pois repetem uma rotina de trabalho diária, em horários relativamente fixos, o que favorece o planejamento do assalto: *“Os assaltos também são planejados, são estudados... Geralmente é alguma pessoa que já lhe conhece, já sabe que você trabalha todo dia ali... Em tal lugar... Vai passar tal hora todo dia...”* (Luis, 30 anos).

Existe um esforço destes motoboys no sentido de quebrar esta rotina, mas isso nem sempre é possível por conta da organização interna da empresa. Lucas, 27 anos, faz referência a esta situação dizendo:

Difícilmente há uma oscilação no horário do motoboy se deslocar até o banco, porque pra mexer no horário do motoboy vai ter que mudar o dia-a-dia do setor financeiro da empresa, o que é quase impossível. Sendo assim, os motoboys diariamente estão nos bancos no mesmo horário, e isso facilita o assalto.

Estabelecer como estratégia de segurança a variabilidade de horários para o deslocamento do motoboy até o banco só depende da disponibilidade da empresa e da clareza com que a mesma percebe sua própria responsabilidade frente a esses eventos. É mais comum as empresas se eximirem de qualquer responsabilidade deixando o motoboy entregue à própria sorte, e quando acontece o assalto culpabilizar o trabalhador.

Além da flexibilidade de horário da empresa funcionar como um mecanismo de proteção para o trabalhador, a maneira como o mesmo conduz a situação tanto pode dificultar como facilitar a ação criminosa. Márcio, 32 anos, explica como ele próprio se comporta para dificultar as ações delituosas decorrentes de transações bancárias:

Não é querendo aqui me vangloriar, mas eu sempre tive malícia para essas coisas. Quando eu fui pegar pela primeira vez um valor alto no banco eu chamei o gerente e disse: Olhe, eu estou saindo com esse dinheiro, e não quero contar esse dinheiro na frente do caixa. Ele: Não se preocupe... Foi lá dentro, voltou e me botou numa sala... Eu contei o dinheiro e botei na sacola. Toda vez eu faço assim.

Enquanto Márcio adota este comportamento, Lucas, 27 anos, poderia ter contribuído para a sua própria vitimização, quando mesmo percebendo uma atitude como suspeita, expõe-se ao sair do banco com os valores, sem recorrer a qualquer estratégia de segurança:

Fiz um saque de um determinado valor pra efetuar um pagamento da empresa... Eu vi que tinha alguém na área do caixa rápido que me olhou diferente... Me olhou querendo esconder o rosto. Eu senti um pouco da maldade, mas não levei tão a sério... Quando eu vou saindo do estacionamento, o mesmo cara já estava na garupa de uma moto e passou a me seguir. Na sinaleira fechada pra mim, eles se aproximaram... Eu, forçadamente, só fiz invadir a sinaleira, pegar um sentido contrário, mas com isso eles também vieram atrás... Daí pra frente foi uma perseguição. Graças a Deus, quando chegou em frente a um posto de gasolina, tinha uma viatura abastecendo... Do jeito que eu vim eu entrei pro posto. Eles



viram a viatura e passaram direto, eu comuniquei, mas daí pra frente eu não sei o que se deu...

O comportamento de Márcio e de Lucas, pelo menos *a priori*, sugere desfechos também diferentes. Isso vem reforçar o ponto de vista de Von Henting (1948, apud Zedner, 1994) segundo o qual o crime envolve uma transação na qual vítima e agressor desempenham papéis ativos e distintos. Para o autor, existem as vítimas propensas, que reúnem características que as tornam mais suscetíveis ao crime, e as vítimas precipitadoras que exercem um papel direto e positivo na ocorrência do delito. Nesta segunda categoria, por conta das atitudes e comportamentos exibidos, pode estar o motoboy Lucas.

Além das situações de violência vivenciadas, os trabalhadores também são responsabilizados pelo roubo e/ou colocados sob suspeita de participação no delito. Quando isso acontece o trabalhador é penalizado com a perda do emprego, tendo que assumir prejuízos, e passar por situações constrangedoras e humilhantes advindas da empresa ou da polícia para confessar um crime que não cometeu. O medo de passar por situações deste tipo leva alguns motoboys, durante um assalto, a se preocupar mais com os pertences da empresa do que consigo próprio, como revela a motogirl Lúcia, 38 anos: “*a minha preocupação no momento do assalto eram as coisas da empresa, e depois é que veio a minha preocupação comigo*”.

A possibilidade de vir a ser acusado pelo delito leva alguns motoboys, embora a minoria, a assumirem atitudes precipitadas e inseguras, colocando em risco a própria vida para defender o produto que está conduzindo.

Eu fui fazer uma entrega de um talão de cheque no Bairro da Paz (*bairro da periferia de Salvador*). Tinha outro colega que estava comigo na moto e a gente foi entrando... Aí uns caras começaram a olhar, eu olhei também e desconfiei que pudessem ser marginais, mas a gente continuou. Quando chegou lá na frente ele já estava dando sinal pra o outro, aí o outro fez: Pare aí, velho, pare aí! Eu aí voltei, adiantei com a moto, e vim embora voltando. Aí os caras cá na frente: Encosta, encosta, encosta... Eu pensei: Eu vou encostar o que? Ele com a mão dentro da calça, mas só que ele não estava mostrando arma, eu aí não parei, aí adiantei e fui embora. Corri o risco de tomar um tiro, mas se eu parasse ele ia tomar tudo. Eu tinha em torno de uns vinte e oito talões de cheque na sacola, eu poderia perder tudo... Eu pensei, não entro mais aí pra fazer essas entregas, eu não entro mais não... Aí eu levei um bom tempo sem entrar ali no Bairro da Paz (Camilo, 32 anos).

Apesar do roubo dos produtos penalizar o trabalhador com a culpabilização pelo ocorrido, o assalto que visa a motocicleta é o mais temido pela categoria. Este tipo de crime priva o motoboy do principal instrumento de trabalho e traz sérias conseqüências financeiras para o trabalhador e sua família.

O assalto se desenrola basicamente em três etapas distintas: a interceptação da moto, a tomada do veículo e a fuga. A interceptação da moto se constitui no primeiro momento do assalto e acontece com o veículo em movimento. Os criminosos pilotando outra moto impedem o livre deslocamento do motoboy forçando a parada. Esta imposição é feita através da exibição de arma de fogo, o que garante na maioria dos casos o sucesso da empreitada. Esta etapa inexistente quando o assalto acontece com os motoboys parados, seja nos semáforos, nos estacionamentos, na porta de estabelecimentos, ou em outro lugar qualquer.

Na segunda etapa os criminosos exigem que o motoboy desça da sua moto e passe-lhes a chave do motor. Esta é a etapa em que vítima e agressor interagem e em que o pânico e a angústia se instalam. O motoboy, com uma arma apontada e sofrendo ameaça de ser disparada, vê-se obrigado a entregar o objeto de sua propriedade.

Os assaltantes exibem comportamentos bastante heterogêneos. Muitos são tão violentos que o assalto é consumado rapidamente e o motoboy não tem oportunidade de expressar-se. Outros agredem verbalmente, ameaçam e exigem rapidez, principalmente quando querem que o trabalhador, além da moto, lhe passe outros pertences. Tem aqueles que são mais controlados, e pedem calma ao motoboy, garantindo que nada vai lhe acontecer se obedecer às determinações. Algumas das vítimas tentam sensibilizar os criminosos, expondo a sua dificuldade financeira e o fato de utilizar aquele veículo como um meio de trabalho e sobrevivência, contudo, dificilmente conseguem com este argumento evitar que o assalto seja consumado.

A terceira etapa do assalto corresponde à fuga, que acontece quando um dos assaltantes monta no veículo do motoboy e ambos saem em disparada, buscando rotas de fuga que lhes afastem do local do crime e dificulte a ação policial. Quanto à vítima, após refazer-se do susto, dirige-se à delegacia para fazer o registro de ocorrência. Se no assalto foram roubados também objetos de propriedade da empresa o motoboy irá dirigir-se até lá, munido do registro de ocorrência, para prestar as informações necessárias e proceder conforme as determinações do empregador, sempre na tentativa de minimizar as suspeitas de seu envolvimento no delito.

Os assaltos aos motoboys ocorrem em locais e situações as mais diversas. O assalto nos semáforos é o mais freqüente, por isso parar nestes locais é preocupante para os motoboys, que procuram manter-se em estado de alerta, atentos aos retrovisores e a tudo que acontece à sua volta. No semáforo, o assalto é praticado por dois indivíduos ocupando uma moto que apontam subitamente a arma para o motoboy, dão ordem para que ele desça da moto, o carona ocupa a seu veículo, e seguem. Por isso, perceber que uma moto com dois ocupantes se aproxima de um semáforo leva muitos motoboys a evitá-lo, entrando numa transversal anterior, parando um pouco antes, reduzindo a velocidade para retardar a sua chegada, procurando um aglomerado de pessoas para se aproximar, e em muitos casos invadindo o sinal, como afirma Pedro, 31 anos: *“Já aconteceu várias vezes comigo, de eu estar na sinaleira, encostar dois motoqueiros, e eu não esperar pra ver, eu passar a sinaleira... Invadir o sinal”*.

Durante a circulação muitos motoboys também são assaltados. Nestas situações existem duas formas de abordagens: na primeira a cena é similar ao que acontece nos semáforos, com a diferença que o assaltante aponta a arma com a moto em movimento, ordenando que o motoboy pare; na segunda modalidade, o assalto é praticado por três indivíduos ocupando duas motos, em uma está apenas o piloto armado, que se aproxima do motoboy, mostra a arma, e sinaliza a presença de mais dois bandidos também armados numa outra moto situada em posição oposta. Feito isso, ordenam que o motoboy pare e desça da moto, um deles ocupa o veículo do trabalhador e seguem em disparada. Rui, 46 anos, viveu uma situação desse tipo, porém, por ser reconhecido como mototaxista do bairro, foi poupado pelos assaltantes:

Eu estava em movimento e eles forçaram a passagem. Veio um, encostou do meu lado, levantou a camisa, mostrou uma arma e falou: Não corre não, coroa, que tem mais dois aí atrás. Tinha mais dois com uma moto mais possante que a minha, atrás. Aí quando vi, um ficou de um lado e os outros dois do outro. O que estava na garupa mostrou o revólver e disse: Encoste aí. Quando eu encostei, eles me mandaram tirar o capacete. O que estava pilotando me reconheceu. Você trabalha como mototaxista não é coroa? Eu: Sou eu mesmo. Aí ele: Libera o coroa, o coroa é gente boa, é gente boa!

A entrega de pizza é também percebida como uma das atividades de alto risco tanto para assaltos como para acidentes, por isso muitos motoboys recusam trabalhar neste ramo. Os assaltos acontecem quando o infrator passa-se por cliente, solicita a pizza, fornece um endereço correto, e aguarda a chegada do motoboy pouco antes do local da entrega para tomar de assalto a sua moto. A perspicácia do motoboy, por conta do acúmulo de experiências vivenciadas cotidianamente, pode evitar que o assalto se concretize, entretanto os comportamentos de evi-

tação em alguns casos também podem se constituir em risco. Camilo, 32 anos, foi bem sucedido com a estratégia adotada:

O que mais nos expõe à violência é trabalhar em pizzaria. Às vezes a gente vai fazer a entrega, quando chega lá tem um vagabundo. Uma vez na pizzaria o vagabundo ligou pedindo uma pizza e troco pra cinquenta... Lá na Avenida Peixe. Quando eu cheguei lá e fui procurar o endereço ele fez: É a pizza, é velho? É aqui. Mas só que ele deu um endereço num local e estava em outro. Aí eu disse: Espere aí que eu vou fazer a volta ali que eu tenho uma entrega pra fazer. Saí pela outra rua e fui embora, porque eu já vi que ali era malandragem.

Assim como acontece em outras modalidades de assalto, o assalto ao motoboy também pode ser arquitetado previamente, e algumas vezes com o auxílio de indivíduos que se infiltram nas empresas, conhecem toda a rotina do trabalho, e repassam às redes do crime. Este fato também leva a sociedade a fazer generalizações e a construir uma imagem estereotipada e preconceituosa em relação ao segmento. Os motoboys sentem-se revoltados e constrangidos diante deste quadro, e são taxativos em afirmar serem aqueles não motoboys e sim bandidos – comparsas ou mesmo autores do crime. Todos rejeitam veementemente a aura de criminalidade que perpassa toda a categoria, e são unânimes quando dizem que é preciso que a sociedade saiba distinguir entre o trabalhador e o bandido.

### **3.2.3 O momento do assalto**

Reproduzindo padrões de conduta universal, o momento do assalto ao motoboy se configura como um momento de muita tensão e medo. Os delinquentes armados agem com rapidez, utilizando-se de agressões verbais e ameaças à vida do trabalhador, visando com isso garantir a submissão da vítima pelo medo da morte iminente, e obter o sucesso da investida. Ao contrário do que ocorre nos assaltos ao transporte coletivo, em que um quarto dos infratores não porta armas de fogo e sim outras ferramentas (PAES-MACHADO e LEVENSTEIN, 2000), nos assaltos aos motoboys, como citado anteriormente, as armas de fogo estão sempre presentes.

O momento da ação delituosa contra o motoboy configura-se como um momento de interação, em que as partes se comunicam por palavras, gestos ou expressões. Autores americanos discutem a vitimização como uma transação de pessoas no espaço e no tempo, constituindo e

sendo constituídas. Esta interação é acompanhada de gestos e significados bem particulares, que irão dar uma identidade própria ao ato criminoso. Para tais autores, é extremamente importante decifrar o crime como uma conversão destes gestos, através dos quais vítimas e agressores se constroem mutuamente, assim como constroem a agressão (ZEDNER, 1994; KENNEDY e SOCCO, 1998; ROCK, 2002). Nos assaltos aos motoboys, pode-se comprovar este ponto de vista ao perceber-se que a interação entre o agressor e a vítima exerce papel fundamental no processo e no desfecho do ato criminoso.

No momento do assalto as reações dos motoboys são as mais diversas. Alguns são mais resistentes enquanto outros são mais despojados, alguns mais nervosos outros mais controlados, alguns mais preocupados em perder a vida, outros mais preocupados em perder a propriedade, alguns mais submissos outros mais precipitados. Estas atitudes podem estar relacionadas à biografia do sujeito e a todo o arsenal de vivências do mesmo, a componentes socioculturais, à reincidência destes eventos, ao estado de pânico e tensão que a ação provoca, e ao comportamento do perpetrador.

Para Zedner (1994), o medo do crime está primeiramente relacionado à percepção de ameaça contra a segurança pessoal. A percepção de ameaça contra a propriedade e/ou percepções mais generalizadas do risco só posteriormente aparecem como motivadoras do medo do crime. Neste sentido, o motoboy Rui, 46 anos, expõe a sua maior preocupação no momento do assalto:

Minha preocupação não é perder a moto, minha preocupação maior é morrer. Ou perde a vida ou entrega o bem... Então é melhor entregar o bem pra tentar comprar um outro, e preservar a vida.

Bruno, 31 anos, ao relatar o assalto que sofreu em que teve a sua moto roubada, apresenta outro ponto de vista que se contrapõe à posição defendida por Zedner (1994) de que a ameaça à segurança pessoal exerce maior impacto sobre a vítima do que a ameaça à propriedade.

Bruno coloca:

Durante o assalto eu só fiquei apreensivo em relação à moto. A gente não pensa muita coisa não, foi só em relação à moto... Em perder a moto. Em relação à violência, eu vim de um bairro muito violento, então eu estou acostumado a esse tipo de coisa, nada é surpresa... A surpresa foi porque eu nunca tinha sido assaltado, só essa.

Partindo-se do princípio de que o veículo, carro ou moto, há muito deixou de ser um artigo de luxo, e de que a vida e o trabalho de muitas pessoas dependem exclusivamente dele, compreende-se a preocupação primeira de Bruno no momento do assalto. Por outro lado, a familiaridade com atos de violência a que o trabalhador se refere, acaba por naturalizar estas situações, e minimizar a gravidade dos atos criminosos. Neste sentido, a literatura estabelece uma comparação entre as reações aos atos de violência por parte dos estratos menos favorecidos da sociedade e por parte das elites, encontrando que os primeiros – por razões culturais ou porque lidam com outras “violências” como o desemprego, a má qualidade de vida, a presença do crime no local onde moram, etc. – tendem a amenizar a seriedade dos atos criminosos, enquanto opostamente, a violência assume um grau particular de gravidade para as elites, por não se encontrarem em convívio direto e habitual com cenas de violência (ILANUD/FIA/GSI, 2002). Outras explicações que também buscam compreender a prioridade que alguns atores sociais dão à propriedade em detrimento da segurança pessoal enfatizam as questões de gênero – em que valores ligados à masculinidade se sobrepõem impedindo que as fragilidades e medos sejam explicitados – e os estigmas presentes na identidade de vítima, que tendem a transmitir significados contraditórios de fraqueza, perda e dor (ROCK, 2002).

Atitudes precipitadas e impulsivas no momento do assalto têm provocado sérios desdobramentos. O esboço de reação por parte da vítima tem sempre como resposta o disparo da arma, ocasionando acidentes e mortes, como consta dos depoimentos abaixo:

Tentaram roubar a moto de um colega de profissão e ele se recusou a entregar... Eu estava próximo, a poucos metros... A moto dele era mais nova, aí pediram a moto, ele não quis dar e um deles atirou no rapaz... Ele caiu... O assaltante levantou a moto dele, e de qualquer jeito, terminou levando... E ele veio a falecer (Ari, 30 anos).

Tem um colega aqui perto que ficou paraplégico por causa de assalto de moto. Ele foi dar testa [enfrentar] ao ladrão, o ladrão picou-lhe bala [atirou] e ainda continuou e levou a moto dele. Então, se ele não desse testa ele perdia só a moto, pois perdeu a moto e perdeu as pernas, porque ele hoje não anda mais (Pedro, 31 anos).

Com atitude bem mais negociadora encontra-se Lúcia, motogirl de 38 anos, treze de profissão, e que sofreu duas tentativas de assalto e dois assaltos consumados. Apesar de vivenciar os assaltos como momentos de muito medo, a trabalhadora procurou sempre negociar com os perpetradores, exercitando com humildade sua capacidade de persuasão para que os criminosos desistissem de levar os seus pertences. Em um dos assaltos Lúcia foi abordada em uma

rodovia que liga Salvador a Camaçari por um carro com dois assaltantes, os quais tomaram a chave de sua moto e tudo que conduzia:

Eles me botaram a arma, tomaram a chave da moto e me pediram tudo. Aí eu disse: Por favor, me deixe ficar só com os meus documentos. Aí ele apontou a arma mais em cima de mim e puxou de vez a capa de chuva, vindo tudo junto. Eles foram embora, levando os pertences e a chave da moto, mas não levaram a moto. Depois que foram embora, eu ainda fiquei sentada na pista, chorando... Eu não sabia o que fazer... Imaginando o que eles poderiam ter feito comigo, porque o lugar era ermo. Aí eu lembrei que a chave do kit de ferramenta tinha ficado... Ai eu abri o kit e fiz uma ligação direta. Só que eu fiquei sem saber pra onde ir, com medo que eles estivessem em algum lugar parados.

Apesar de haver contrariado a determinação do criminoso de não olhar no seu rosto, atitude que poderia ter provocado sérios desdobramentos, a motogirl afirma não ter esboçado resistência em nenhum momento do assalto:

Ele era agressivo. Só falava: Me dê tudo logo e não olhe pra mim. Mas eu olhava pra ele o tempo todo e dizia: Pelo amor de Deus, deixa eu ficar com os meus documentos. Até que ele falou: Eu vou levar sua moto se você ficar falando. Eu disse: Pelo amor de Deus, não leva não que é o meu veículo de trabalho.

O medo do crime pode ir além do medo de proteger a si mesmo, incluindo uma forma de medo altruístico, que envolve o temor pela segurança de amigos e da família (KENNEDY e SOCCO, 1998), fato evidenciado na reação da motogirl, quando a preocupação maior no momento do assalto foi recuperar sua bolsa por conter objetos pessoais que identificavam a si e à própria família, temendo que os bandidos posteriormente se dirigissem até a sua residência:

Fiquei com muito medo... Fiquei um tempo apavorada, porque eu achava que como na minha carteira estava a foto da minha mãe, foto minha, de meu filho, endereço, documentos, cartões, contas a pagar, chave de casa, a chave da moto que eles também levaram, tudo... Eu fiquei com medo dele ir na minha casa.

Conviver com esta possibilidade levou a vítima a assumir atitudes que se refletiram não só no seu estilo de vida, mas também na vida de sua família. Pedir demissão da empresa e refugiar-se na casa de familiares no interior do estado foi a solução encontrada pela motogirl para aplacar os sentimentos persecutórios e minimizar a sensação de insegurança e medo:

Eu fiquei muito traumatizada, eu não podia dormir... Eu não agüentava dormir com medo do homem pensar que eu tivesse dinheiro em casa, cartão telefônico em casa, fazer alguma coisa com meu filho, com minha mãe, com minha empregada... E aí eu fiquei desesperada. Aí eu achei melhor ir pro interior... Levei todo mundo pro interior. Passamos quase um mês no interior, voltei, mas fiquei um bom tempo ainda andando morrendo de medo.

Isolamento, sentimentos de vulnerabilidade e experiências prévias de vitimização são os principais fatores na determinação dos impactos diferenciais do crime, e tais impactos podem ser mensurados com referência a critérios objetivos, mais relacionados com os custos monetários da vitimização, e a critérios subjetivos, referentes aos custos emocionais e sociais produzidos pelo medo, depressão e mudanças no estilo de vida para evitar circunstâncias semelhantes (KENNEDY e SOCCO, 1998). Tratando-se da motogirl Lúcia, o fato de ter sofrido duas tentativas de assalto e dois assaltos, associado ao medo de ver os seus familiares expostos a algum tipo de vitimização, provavelmente contribuíram para as decisões tomadas no sentido de pedir demissão da empresa, e afastar-se por um tempo de sua residência.

Por outro lado, apesar de haver retomado as suas atividades como motociclista profissional, a trabalhadora ainda exhibe comportamento que reproduz a experiência traumatizante, evidenciando sinais sugestivos de Transtornos do Estresse Pós-Traumático:

Passei um tempo apavorada... Fiquei traumatizada achando que duas pessoas num carro ou duas pessoas numa moto, era roubo... Só depois de seis meses que diminuiu um pouquinho o meu medo, mas mesmo assim até hoje, se alguém parar junto de mim de moto e se eu ver que são dois, eu fico apavorada, procuro logo fugir dali.

Nos Transtornos de Estresse Pós-Traumáticos, as experiências traumáticas armazenadas nas memórias cognitiva, emocional e motora, facilitam ao cérebro associações entre os diversos estímulos sensoriais presentes no evento, contribuindo para o desenvolvimento de certa vulnerabilidade para falsas associações e generalizações com outros acontecimentos não ameaçadores, com conseqüente esquiva destes estímulos (KNAPP e outros, 2003). Tais formas de reação encontram-se em consonância com as atitudes e comportamentos que vem sendo exibido pela trabalhadora.

Outras formas de reagir em situações similares também foram observadas. Na experiência do motoboy Sidlei, 42 anos, as vitimizações consecutivas acabam levando à naturalização do ato criminoso, e conseqüentemente reduzindo as tensões próprias do delito. O motoboy procu-



ra lidar racionalmente com o medo, adotando formas de reagir que lhe permitem manter a sua rotina laborativa:

Assalto já sofri umas cinco vezes. A primeira vez eu estava parado na porta do banco, sentado na moto, esperando o malote. Chegou um cidadão com uma arma, encostou do meu lado e disse: Saia da moto que eu não vou lhe fazer nada, eu só quero o que tem aí dentro do baú. Eu disse: Rapaz, aí só tem documento... Ele: Eu já mandei você sair da moto! Eu saí, ele foi embora... Fiquei me tremendo. Na segunda vez que eu fui assaltado eu já não fiquei mais tenso nem com aquela agonia como eu fiquei da primeira vez. Como eu já tinha sido vítima eu já fiquei mais descontraído. Todo mundo tem medo de ser assaltado, mas se a gente for ficar pensando nisso, a gente não trabalha... Então a gente tem que correr todo esse tipo de risco. Eu mesmo, depois do assalto, nunca me preocupei de ser reconhecido pelo assaltante... Nunca me preocupei!

Independente da forma como o trabalhador percebe e vivencia a vitimização, o medo do crime esta sempre presente, em maior ou menor intensidade, mais explícito ou menos, e difundido não só entre aqueles trabalhadores que já foram vitimizados, mas também entre aqueles que se percebem em risco.

### **3.3 As agressões de clientes**

Dando continuidade às discussões sobre a vitimização no cotidiano de trabalho dos motoboys, as experiências com os clientes também merecem atenção.

Na relação com os clientes os conflitos são mais comuns nos setores de farmácia e alimentos. Os motoboys que trabalham nas farmácias enfrentam problemas em relação ao tempo de entrega e às receitas de medicamentos controlados. O estresse que decorre da iminência da doença intensificado pela urgência da medicação contribui significativamente para os conflitos. Neste sentido, a insatisfação resultante dos atrasos na entrega dos medicamentos conduz muitas vezes à prática de agressões e xingamentos. Este fato acha-se evidente na voz de Rui (46 anos):

Teve um cliente que eu fui entregar um remédio e ele achou que eu demorei demais, chegou lá ele não queria mais o remédio. Eu falei tudo bem, mas eu peço que o senhor ligue para a farmácia dizendo que não quer mais o remédio. Aí o cara me destratou com palavras, com um bocado de agressões e não ligou para a farmácia.

Tratando-se de medicamentos controlados é exigida do cliente a receita atualizada, o que lhe é informado por telefone quando da solicitação do pedido. Mesmo assim alguns clientes tentam burlar esta norma e até subornar o motoboy para aceitar uma receita vencida, expediente muito próprio do tão conhecido *jeitinho brasileiro*<sup>1</sup>. Diante da recusa do motoboy em entregar a medicação, alguns clientes se descontrolam e se voltam contra o trabalhador, com xingamentos e até ameaças de agressão física.

Eu fui entregar um remédio tarja preta a uma mulher e quando pedi a receita ela trouxe uma receita de uns quatro ou cinco meses passados. Eu disse: Olhe minha senhora eu sinto muito, mas eu não posso aceitar essa receita não. Ela: Mas eu pago. Eu sei que a senhora vai pagar, mas eu não posso fazer isso, são ordens lá da farmácia e se a fiscalização pegar vamos ter problemas. Ela ficou tão exaltada que eu tive até medo, pensei que ela ia me bater... Disse que ia me dar cinquenta reais pra eu deixar o remédio. Eu disse: Não, não posso! Resultado, eu desci e ela desceu atrás de mim, correu atrás de mim, sorte pra mim foi o porteiro que me aliviou... Aí chamou ela, conversou... No tempo que ele chamou ela e conversou, eu peguei minha moto e fui embora (Nelson, 27 anos).

No setor de alimentos é muito freqüente o cliente reclamar da demora e/ou do alimento já não está aquecido. O manejo do troco também algumas vezes é fonte de estresse, especialmente quando o cliente não apresenta o dinheiro no valor combinado previamente e para o qual o motoboy já dispõe de troco. Nestas situações o motoboy orienta o cliente a ligar para a empresa e fazer a reclamação, e procura controlar-se para não reagir às agressões.

Uma vez a mulher veio meio estressada, e a comida dela ainda tinha vindo errada. Eu disse: Eu não tenho culpa nenhuma senhora... A senhora não vai descarregar em mim o péssimo dia que a senhora teve, pelo amor de Deus, que eu estou começando a trabalhar, estou aqui em cima da moto que é um negócio muito estressante, que exige muita atenção, não posso me estressar. Não tenho culpa... A senhora liga pra empresa, faz a sua reclamação, me devolve a comida e pronto. Aí ela ligou e reclamou de mim, que meu comportamento não foi educado. Eu posso fazer o quê? É minha palavra contra a dela. Mas geralmente o cliente... É aquela velha frase: O cliente tem sempre a razão! (Márcio, 33 anos).

Os motoboys trabalham obedecendo a um planejamento temporal das atividades. Este planejamento, juntamente com a elaboração das rotas é que irá garantir o pronto cumprimento das tarefas. Aguardar um cliente por tempo além do planejado compromete toda a estrutura operacional do trabalhador, e gera também insatisfação nos próximos clientes, daí todos eles se recusarem a esperar por um tempo maior, atitude essa que em geral conta com o apoio do

empregador. Alguns confrontos surgem quando o motoboy, após aguardar algum tempo, decide retirar-se sem atender à demanda do cliente. Em geral, o cliente ameaça ligar para a empresa e faz todo tipo de pressão para que o motoboy permaneça aguardando.

Tem cliente que cria problema quando a gente diz que não pode esperar. Ah! Mas agora eu não posso receber! Eu digo: Só que a gente não pode esperar, então a gente volta em outro dia. Não, aguarde um minutinho. Esse minutinho que aguarda começa a demorar, e aí às vezes eu digo: Olhe, não dá pra esperar não, outro dia então eu trago. Aí tem cliente que se chateia... Mas você tem que relevar. Tem muitos que ligam pra empresa... Às vezes xingam: Sua obrigação é esperar, seu... (*xingamento*) Eu digo: Não, obrigação não! Se o senhor acha que é obrigação ligue para a empresa e procure se informar se a gente tem obrigação de estar esperando a boa vontade do cliente. A gente pode esperar no máximo cinco minutos, após cinco minutos a gente tem que adiantar, porque enquanto o senhor está matracando aqui pra receber, tem outro lá na frente que está doido, ansioso, esperando a mercadoria (Camilo, 32 anos).

Surgiu também o relato de um trabalhador queixando-se de clientes que revoltados arremesam ao chão o dinheiro para pagamento da encomenda. Everaldo, 22 anos, avalia esta situação como uma forma de humilhação, e acrescenta: “*já jogaram até dinheiro no chão para eu pegar*”.

Em alguns casos, pouco freqüentes, as agressões físicas da parte dos clientes são consumadas. Um dos trabalhadores faz referência a um incidente ocorrido durante o carnaval, num hotel de Salvador. Ele conta que as pessoas que estavam distribuindo os abadás solicitaram lanche à sua empresa, mas a barreira policial não permitia que o motoboy chegasse até o local, o que atrasou bastante a entrega do lanche. Chegando lá, as pessoas já estavam aborrecidas e reagiram de forma bastante agressiva, inclusive lançando o capacete do motoboy ao chão, e acertando um soco na sua barriga. O motoboy ficou bastante enraivecido, mas mesmo assim não reagiu, apenas queixou-se aos seus superiores.

Quando eu cheguei ao hotel o pessoal já estava zangado. Peguei o capacete botei em cima da mesa e abri a sacola com os sanduíches. Só que o cara disse que todo mundo ia comer e ele não ia pagar de maneira nenhuma... Que foi uma falta de respeito, me chamou de irresponsável, e me escrachou assim... Na frente de todo mundo. Eu fiquei parado, tentando explicar, e ele pegou meu capacete, jogou no chão, e ainda me empurrou: Saia daqui, que eu não vou pagar nada. Eu me senti humilhado naquele dia, e não sei porque eu não agredi ele também. Aí eu saí pra parte externa e fiquei tentando me controlar, e pensando o

que eu ia fazer. Quando eu fui saindo, ele disse: Tome seu dinheiro aí, e tome seu capacete também. Eu cheguei na empresa em estado de choque... Eu me senti humilhado naquele dia... Tanto que eu estava disposto a dar uma queixa dele... Eu ia reclamar danos morais porque eu me senti humilhado na frente de tanta gente, sem necessidade daquele escarcéu (Carlos, 30 anos).

Apesar das situações apresentadas os motoboys têm como padrão de comportamento procurar estabelecer uma relação amistosa e cordial com os seus clientes, como nos revela os depoimentos abaixo, até porque, segundo os trabalhadores, a empresa dá sempre razão aos clientes. Da qualidade destas relações algumas vantagens são acrescentadas, como a permanência no emprego tratando-se do trabalhador formal, a manutenção dos contratos de serviço tratando-se do trabalhador autônomo, o fortalecimento da sua auto-estima ao sentir-se incluído socialmente e reconhecido como cidadão de bem, o salário indireto decorrente das gorjetas, brindes e presentes, entre outras.

Tive muita relação boa com clientes, principalmente de farmácia e da Águia Branca [Empresa de Ônibus]. Tinha clientes que viravam amigos... Fiz muita amizade... Tem aqueles que são chatos, mas tem muitos clientes bons, da gente chegar e fazer amizade mesmo, da gente chegar e ser tratado como uma pessoa que eles conheciam há muito tempo. Não sei se era pelo tratamento que eu dava, que quando a gente dá de bom recebe de bom... Aí a gente procura dá o melhor da gente para poder ser tratado bem (Valdir, 31 anos).

Eu sempre procurei manter uma relação de amigo com os clientes, mesmo porque é quem mela uma gorjeta [gratifica pelo serviço], é quem no final de ano vai me dar alguma coisa... Porque a gente trabalha visando isso também (Mateus, 40 anos).

---

## Notas

1. Categoria central da sociedade brasileira, o “jeitinho se constitui num modo obrigatório de resolver questões, nas quais uma pessoa se depara com um Não pode! de uma lei ou autoridade, e, passando por baixo da negativa sem contestar, sem agredir ou recusar a lei, obtém aquilo que desejava, ficando assim mais igual do que os outros” (BARBOSA, L. O jeitinho brasileiro: a arte de ser mais igual que os outros).

## *Capítulo 4*

---

### **ZONAS DE RISCO E PRÁTICAS DEFENSIVAS**

Como parte da violência que permeia o cotidiano de trabalho dos motoboys, adentrar determinadas zonas da cidade no cumprimento às suas obrigações diárias se constitui em mais uma fonte de medos, tensões, violências e ameaças.

Numa analogia aos conflitos entre católicos e protestantes, conflagrados na Irlanda do Norte, onde práticas espaciais norteiam o comportamento de indivíduos e grupos produzindo estratégias de evitação de territórios hostis (LYSAGHT e outros, 2003), no trabalho dos motoboys negociações espaciais complicadas e constrangedoras também se delineiam. Com base nestas negociações um verdadeiro manual não escrito de regras é produzido e reproduzido, regulamentando uma gama de atitudes e comportamentos que permitem aos indivíduos calcular se eles podem ou não se tornarem potencialmente vítimas de um ato violento naquele território. Este manual virtual define práticas espaciais apropriadas e inapropriadas em termos de segurança e perigo, permitindo desta forma a utilização inteligente do espaço e a elaboração de estratégias de enfrentamento mais adequadas.

A seguir discutiremos como se dá o trânsito dos trabalhadores motoboys nas zonas de maior criminalidade, os problemas enfrentados, e as estratégias de segurança adotadas.

#### **4.1 Os limites da liberdade**

A presença de delinquentes em bairros localizados principalmente nas áreas do miolo<sup>1</sup> da cidade e no Subúrbio Ferroviário, onde a incidência de crimes é muito elevada, limita a mobilidade de ação do trabalhador e ampliam a vulnerabilidade destes aos atos criminosos, desencadeando ao mesmo tempo sentimentos de medo e insegurança. Para Waddington e outros (2005), pessoas expostas a situações percebidas como de risco, mesmo que este risco não venha a concretizar-se, serão afetadas psicologicamente pela antecipação desta possibilidade. Neste sentido, ser confundido com policial ou com delinquente de grupos rivais é extrema-

mente ameaçador e expõe o motoboy a uma diversidade de temores e riscos. Luis, 30 anos, conta a sua experiência:

Têm locais que são muito hostis. A gente pode entrar e pode ser baleado... Porque eles podem pensar que são bandidos... Pensa também que são policiais disfarçados... E aí a gente pode ser alvejado a qualquer momento, tomar tapa, levar um celular... Só em pensar nisso assusta.

Nas áreas de risco, a soberania do Estado fica ameaçada. A sobreposição ao poder do Estado como legítimo monopolizador do uso da força, e sua disseminação, são questões extremamente graves. Ali o uso da força é praticado pelas gangues e o Estado vê-se destituído deste tipo de poder. Pedro, 31 anos, entregador de gás, trabalha no Subúrbio Ferroviário e faz referência a esta situação:

Tem lugares que viatura não entra, só passa moto mesmo. Então muitos ladrões andam com a arma na mão... Roubam, ficam fumando maconha no meio da rua... Então é isso aí. Quando a gente passa e está com o botijão cheio, ele sabe que está sem dinheiro, mas quando volta vazio sabe que está com dinheiro, aí eles assaltam. Esses lugares são os piores lugares...

Adentrar zonas de risco significa para o motoboy submeter-se à criminalidade local. Nestes espaços, o direito de ir e vir, conquistado pela sociedade e balizado no artigo quinto, inciso XV, da Constituição Federal, é subtraído aos trabalhadores em pleno exercício profissional.

As principais dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores para ter acesso a estas áreas podem ser agrupadas em quatro situações: total impedimento de chegar até o local desejado, prática de extorsão para adentrar, permissão de acesso depois de vistoriado e sem capacete, impedimento de circular com a moto. Em relação ao total impedimento de acesso, Rui, 46 anos, faz a seguinte referência:

Eu entregava folhetos informativos nas escolas. Em São Cristóvão [bairro do miolo de Salvador] e também em outros lugares, os traficantes da área não deixavam a gente entrar. Eu falava: Rapaz, eu vou entregar o documento ali na escola. A resposta era: Você não vai nada naquela escola. Deixa isso pra lá rapaz, joga esse papel fora!

Assim como Rui, muitos outros motoboys referiram situações análogas. Para contornar a situação e cumprir com as obrigações profissionais de fazer os documentos chegarem ao destino, os motoboys lançam mão de mecanismos os mais diversos, entre os quais a busca de aliados

que possam atuar como mediadores entre o motoboy e o destinatário. Deixar documentos e encomendas em outros locais é uma das alternativas encontradas:

No bairro da Liberdade, na Avenida Peixe, tem uma escola que a gente não pode ir. A gente tem que entregar o material da escola à diretora de uma outra escola, porque tem uma professora que todo dia à tarde vai até lá... Aí a gente dá uma quantidade maior dos folhetos e a professora pega e faz esse trabalho pra gente... Leva lá (Luis, 30 anos).

Assim como acontece nos delitos praticados no transporte coletivo, em algumas destas localidades os criminosos apelam para a prática da extorsão, exigindo do motoboy o pagamento de “pedágio” sob a forma de tíquetes, vale transporte, ou dinheiro, para permitir o seu acesso ao local. Rui, 46 anos, vendo-se pressionado pela empresa para fazer a entrega do medicamento independente das condições adversas, submetia-se à referida extorsão, assumindo o prejuízo. Situações deste tipo repetidas com frequência poderão comprometer a renda mensal do trabalhador.

Às vezes o paciente pedia um remédio e eu tinha que ir entregar, e chegando lá me deparava com os caras: Vai aonde? Rapaz, eu vou entregar um remédio. Não! Pode voltar... Pra você ir vai ter que deixar dois reais aqui, que é pra gente comprar um bagulho [drogas]. Eu aí cooperava com eles, porque eu cooperando com eles estou fazendo meu trabalho.

Segundo Rui, as quantias em dinheiro ou os objetos utilizados como pagamento para que o acesso seja liberado são de inteira responsabilidade do trabalhador. Para o empregador, os meios que o motoboy utiliza para cumprir com as suas tarefas não interessa, o que realmente importa é que o produto chegue ao seu destino e isso é uma exigência da empresa: *“o dono da farmácia não quer saber que eu não entreguei o remédio porque tinha ladrão na área, o que ele não quer é perder o cliente”*.

A despeito das dificuldades enfrentadas por Rui na entrega de medicamentos, um grande número de trabalhadores vivencia situações diferentes, percebendo uma maior flexibilidade por parte dos criminosos quando se trata da entrega de medicamentos:

Simplesmente tem que esperar que eles venham para saber qual é o problema... Você abre a sacola e mostra que está trabalhando. Quando a gente mostra que está trabalhando a coisa fica mais fácil. Principalmente quando é remédio... É uma coisa mais fácil de trabalhar porque eles respeitam muito quando é remédio... E aí eles liberam a gente numa boa,

chegam a levar na casa e tudo... Chegam a ajudar. Eles chegaram a me ajudar uma vez, eu procurando um endereço de madrugada... Mas dava medo! (Valdir, 31 anos).

Despir-se do seu principal instrumento de proteção individual que é o capacete, é uma exigência em praticamente todas as zonas de risco. O uso do capacete desencadeia nos infratores sentimentos persecutórios por acharem que sob aquele capacete pode estar um policial disfarçado ou um ladrão rival. Por conta desta representação, a ordem para o motoboy tirar o capacete impera nestas zonas, e está de tal forma internalizada pelos trabalhadores, que estes espontaneamente já tiram o capacete ao entrar no bairro.

A possibilidade de sofrer um acidente sem capacete ou de vir a ser multado, não inibe o motoboy diante da força da ameaça de perder a própria vida. Por isso, tirar o capacete ao adentrar essas zonas é padrão entre os motoboys. Todos partilham da crença de que este comportamento é o mais apropriado e seguro.

Os depoimentos de Márcio e de José sintetizam o ponto de vista da totalidade dos motoboys entrevistados:

Lugar perigoso, a primeira atitude que você tem que tomar, no meu caso eu tomo, é entrar sem capacete. Quando eu chego na entrada da rua principal, eu tiro meu capacete. Não importa se eu vou tomar uma multa, sofrer um acidente... Tomo logo essa atitude para não correr risco para a minha própria saúde [referência ao risco de morte] (Márcio, 33 anos).

No Nordeste de Amaralina, Santa Cruz e Vale das Pedrinhas [bairros populares] você não pode andar com o capacete, tem que levar ele no braço... Andou com o capacete na cara, pra eles é inimigo... Aí, toda mão que eu ia ali, já na entrada eu botava o capacete no braço... Até chovendo mesmo era obrigação a gente andar com o capacete no braço, ou então tinha que esperar a chuva parar pra poder fazer o roteiro (José, 34 anos).

Como já foi citado, a maior parte dos estudos sugere que algum grau de transtorno psicológico é a reação dominante não só entre as vítimas do crime, como também entre aqueles que vivenciam situações de risco – mesmo que este não chegue a se concretizar – pois conviver com a possibilidade da ação delituosa vir a ser efetivada se constitui por si mesmo numa situação extremamente ameaçadora (ZEDNER, 1994; WADDINGTON e outros, 2005). O depoimento de Caio, 30 anos, vem confirmar o ponto de vista dos autores citados. Para este trabalhador, o encontro com os infratores e a sensação de ameaça, intimidação e total desproteção



exercem forte impacto sobre ele, desencadeando grande sofrimento psíquico que exige algum tempo para ser elaborado e superado.

Teve um lugar que pra eu entrar os bandidos me mandaram tirar o capacete por pensarem que eu era policial. Às vezes dá tapa, tipo abordagem de policial, manda suspender o banco... Ele fica com a arma na cintura. Tudo isso eu peço a Deus... Aí você perde o contato todo [fica nervoso]... Ele nem puxa a arma, ele só faz mostrar, por isso eu fico mais tranquilo com o ladrão do que com o policial. Mas dá vontade de voltar pra casa, dá vontade de nem mais sair... Corta o seu dia. Você lembra aquela arma, fica com aquilo na mente... Pra você esquecer só com um tempinho bom.

Contar com o apoio e cooperação dos moradores pode livrar os trabalhadores de situações delicadas. Alguns moradores se tornam verdadeiros aliados, alertando-os e orientando-os como proceder para minimizar os riscos. Mateus, 33 anos, que atua como fiscal motorizado de limpeza pública, quando trabalhava em um determinado bairro, foi reconhecido por um transeunte morador do Bairro da Paz. Este cidadão lhe fez um alerta, poupando-o de um desfecho que poderia vir a ser trágico:

Negão, eu vou lhe falar uma coisa, quando você entrar no Bairro da Paz tire o capacete. Você já foi confundido ali dentro com polícia... Eu que disse aos caras [delinquentes] que você não era polícia. Você já soube que teve gente que já quis até meter bala em você lá dentro? E eu inocente sem saber de nada... Ele disse: Quando você entrar no Bairro da Paz tire o capacete e quando você me vê se aproxime e vá conversar comigo. Aí eu fiz isso, ele me apresentou à malandragem e relatou aos caras o que conversou comigo. Eles disseram: Você pulou uma fogueira aqui dentro, estava tendo a maior guerra aqui, os policiais estavam encarnando [exercendo o policiamento ostensivo]... E você pra lá e pra cá com essa moto aí! Já teve gente que teve vontade de meter a bala em você. Imagine você eu hoje poderia estar morto sem saber por que!

A ação dos criminosos em determinados bairros é muito intensa, mesmo assim alguns trabalhadores, pelo compromisso com a empresa, com o cliente, e até para garantir a permanência no emprego, não podem desistir. Os motoboys que fecham contratos de venda para empresas de refrigerantes e bebidas enquadram-se nestas situações.

Em algumas ocasiões os trabalhadores ficam impossibilitados de circular de moto, tendo que deixar o veículo na entrada principal do bairro, todos os seus pertences em algum estabelecimento comercial, e fazer o roteiro caminhando. Esta atitude protege o motoboy de prejuízos

materiais como o roubo da moto e de objetos pessoais, entretanto, retarda a finalização da tarefa, acentua o desgaste físico e psicológico, e prolonga o tempo de exposição a outros riscos também presentes no local – a exemplo de tiroteios.

No Bairro da Paz a rota tinha que ser toda a pé mesmo. Só ia de moto até o início, pois esse era o único bar onde eu podia largar a moto, porque eu já tinha pego uma certa confiança com o dono do estabelecimento. Eu deixava a moto lá, chamava por Deus e ia fazer a rota... Quer dizer, uma rota que de moto eu acabava em uma hora, mas como eu tinha que fazer a pé, na cara e na coragem mesmo, eu gastava mais ou menos, umas três horas, três horas e meia de relógio... (José, 34 anos).

O medo varia conforme a sensação de insegurança, assim, existem ainda momentos nestas áreas em que o nível de tensão e medo dos trabalhadores, que já é alto, se intensifica. Isso ocorre principalmente quando estes trabalhadores se deparam com tiroteios. Nesta situação, alguns procuram proteger-se no próprio local, enquanto outros, ao perceberem a troca de tiros, retornam à empresa e negam-se a efetuar a entrega:

Já estivemos em situações de chegar em um bairro e estar havendo um tiroteio entre os bandidos. Nós imediatamente voltamos pra farmácia e não fizemos a entrega. Também agimos da mesma maneira em relação à entrega de pizza, porque eu acho que em primeiro lugar a nossa vida e depois o trabalho. Os patrões, muitas vezes, encaravam de maneira... Ficavam insatisfeitos com a nossa atitude, mas quando viam a matéria no jornal no dia seguinte, passavam a adotar não entregar mais nesses bairros. Devido à nossa represália de não querer ir ao local, eles preferem não atender o pedido pra que não haja recusa de parte da gente (Ramon, 33 anos).

Como afirmou Ramon, alguns patrões ficam insatisfeitos com a resistência demonstrada pelos motoboys nas circunstâncias citadas, mas a divulgação do fato na imprensa acaba por justificar a atitude dos trabalhadores. A partir daí, na maioria das vezes a empresa passa a não atender pedidos de áreas muito violentas, entretanto, esta atitude não visa proteger o motoboy e sim evitar problemas advindos da recusa dos trabalhadores, a exemplo de acatar o pedido do cliente e não dispor de trabalhador para a entrega.

## 4.2 Estratégias de proteção

As estratégias de enfrentamento se relacionam não só com o comportamento dos motoboys no domínio público, mas também com a forma como eles usam o espaço, em especial quando buscam ter acesso a determinadas zonas tabus. A exposição dos motoboys a constantes situações de violência no trabalho – decorrentes dos confrontos no trânsito com motoristas e pedestres, da ação policial, da relação com os clientes, e das ações de criminosos – leva-os a buscarem meios de se proteger, tanto através de atitudes e comportamentos particulares, como através de práticas de grupo que se difundem e legitimam como normas de proteção coletiva, a exemplo da não utilização do capacete em zonas de risco.

O temor diante de dois motociclistas numa moto é comum a praticamente todos os motoboys. Como referido anteriormente, ao observar motos com dois ocupantes na proximidade de um semáforo, o habitual é o trabalhador evitar aproximar-se destes motociclistas. Quando em deslocamento, os motoboys também evitam pilotar a pouca distância daqueles, assim como evitam prestar socorro se estiverem dois. À menor suspeita de que estão sendo seguidos procuram despistar entrando num posto de gasolina, parando junto a um policial ou viatura da policia, enfim, dirigindo-se a qualquer outro local onde possam sentir-se protegidos. O lema é não esperar para ver.

A gente já desconfia quando vê dois numa moto... Qualquer coisa fora do padrão, qualquer coisa que seja suspeita você realmente tem que mudar o seu itinerário... Tem que entrar em algum lugar, fingir que parou, que vai falar com alguém, que vai pedir uma informação... Fazer qualquer coisa pra poder evitar o assalto... (Carlos, 30 anos).

O grande número de assaltos utilizando motocicletas e a imagem negativa que a maioria das pessoas tem dos motoboys, fez com que Rui, 46 anos, se sentisse constrangido ao presenciar o assalto a um motorista no semáforo, próximo de si. Para evitar ser confundido com o assaltante ou com o seu comparsa, Rui adotou como estratégia, aproximar-se imediatamente da vítima, e tomar todas as iniciativas cabíveis naquela situação:

Quando aconteceu um assalto que eu presenciei, eu ajudei... Peguei meu celular para chamar a polícia, disse como estava, qual foi a situação, como foi a moto... Tudo isso eu fiz pra não ser confundido com os assaltantes.

Conduzir valores também requer estratégias as mais diversas para evitar o roubo. Quando isto acontece, além do motoboy ter que assumir o prejuízo material, também fica como suspeito, perde o emprego, e ainda tem dificuldade de nova inserção no mercado de trabalho porque as informações fornecidas pela empresa de origem deixam dúvidas quanto à sua idoneidade. Quando a empresa dar autonomia ao motoboy para organizar o seu trabalho, ele utiliza-se de alguns mecanismos que inibem a ação dos delinquentes e/ou reduzem o prejuízo em caso de assalto. Uma das alternativas é modificar ou variar as suas rotas, evitando, sobretudo, a previsibilidade de o mesmo lugar e o mesmo horário nos seus deslocamentos diários.

Conduzir os valores distribuídos em vários compartimentos, como mochilas e capangas, reduzir o volume de objetos de cada entrega mesmo que precise retornar mais vezes à empresa, e evitar a manipulação de dinheiro nas dependências bancárias, são outros mecanismos também utilizados pelos motoboys para minimizar a vitimização. Paulo, 49 anos, revela a sua estratégia:

Muitas vezes quando vou entregar valores, vou com as encomendas em mochilas e mais um colega na garupa para despistar. Também procuro sair em horários diferentes para não ficar muito visado. Também não uso a camisa com o logotipo da empresa, nem a mochila da empresa.

Utilizar a farda com o logotipo da empresa pode fortalecer a identidade do motoboy enquanto trabalhador, mas por outro lado, tratando-se de empresas que trabalham com valores, a identificação pode despertar o interesse dos delinquentes e tornar o trabalhador mais vulnerável à vitimização. Ao transportar dinheiro, talões de cheque, cartões telefônicos, tíquetes, ou outros objetos de valor, os motoboys de uma determinada empresa optam por substituir a farda pelo seu próprio vestuário evitando assim que o logotipo identifique a empresa e aumente o risco de assalto.

Existem empresas do ramo de valores que aceitam que o motoboy faça a entrega acompanhado de outro colega na garupa. Nestas situações os motoboys sentem-se mais seguros, pois conforme a crença difundida entre eles, os criminosos não praticam assalto a motos com dois ocupantes por acharem que ali estão outros assaltantes.

Para evitar roubos ou furtos dos veículos, uma prática muito adotada pelos trabalhadores é dar uma aparência de velha à motocicleta, pois as motos mais velhas não são visadas pelos delin-

qüentes. Muitos deles colam adesivos, substituem o retrovisor por um já gasto, mantêm a moto suja durante a semana, sempre na tentativa de ludibriar os criminosos.

Eu sempre tive muito cuidado pra evitar assalto... Por exemplo, a minha moto eu só deixava suja durante a semana, eu tirava as tampas laterais, tirava a rabeta [peça da moto], deixava um retrovisor só, ou então eu comprava um retrovisor velho... Agora, na hora de sair com a minha namorada, aí eu arrumava ela toda, dava uma cera... Aí ficava toda bonitinha... Porque a moto, quando ela chama muita atenção, fica visada pelo ladrão (Carlos, 30 anos).

O furto da moto estacionada é também uma preocupação para os motoboys, especialmente porque os custos elevados dos seguros para moto tornam-nos inacessíveis à categoria. Perder a moto resulta não só em prejuízos materiais, mas também na perda do emprego, pois sem moto não há trabalho. Sendo assim, o trabalhador procura adaptar ao seu veículo mecanismos e equipamentos de segurança para dificultar o furto, como alarmes, travas, correntes, etc. Além disso, alguns trabalhadores ao estacionar o veículo retiram peças essenciais para evitar que o motor funcione.

Pelo fato de eu não ter seguro, talvez se eu tivesse eu fosse mais relaxado, sempre que eu paro eu procuro muito cuidadosamente trancar minha moto, e às vezes eu tiro até o cachimbo [peça da moto]. E eu procuro me prevenir de todo jeito pra que não levem... Se tiver que levar vai ter que parar uma Kombi e jogar em cima, porque pra levar montada não leva não... Porque ela está toda trancada (Mateus, 40 anos).

#### **4.2.1 Práticas espaciais**

Circular por zonas da cidade consideradas de alta criminalidade talvez seja o momento que mais exige dos motoboys atitudes habilidosas e táticas espaciais bem definidas. Como já foi exaustivamente discutido, adentrar estes locais é extremamente ameaçador para o motoboy pela possibilidade de perder o seu instrumento do trabalho e até a própria vida.

Apesar das restrições impostas pelos criminosos na operacionalização das tarefas e efetivação do seu trabalho, motoboys e empresas procuram evitar o enfrentamento direto com estes criminosos, lançando mão de outras condutas defensivas que surgem por iniciativa dos próprios trabalhadores e que estão relacionadas às práticas espaciais. Entre estas condutas pode-se destacar: conquistar a confiança dos delinqüentes para ter o acesso facilitado, elaborar mapas de

risco para identificar e evitar locais mais perigosos, deixar o produto em local seguro e informar ao cliente para acessá-lo, e efetuar as entregas através de colegas moradores daquelas áreas.

Os motoboys que circulam com mais assiduidade numa determinada área de risco, muitas vezes procuram interagir com os criminosos, simulando uma relação de amizade, para com isso ganhar a confiança dos mesmos e passar a ter liberdade para entrar e sair naquele local. Este intento é conseguido com a ajuda de outros moradores do local, ou por iniciativa do próprio trabalhador:

Logo quando eu comecei a trabalhar aqui embaixo, eu não conhecia ninguém, então eu passava e os meninos: Me dá um dinheiro pra eu comprar maconha, me dá um real pra interar a maconha aí... Eu não conhecia muita gente, aí eu dava com medo de ser assaltado. Eu via eles fumando maconha, ficava com medo, então dava. Mas agora que eu já conheço eles, todos já me conhecem, aí agora eu não dou mais... Também eles não pedem mais... E também se ver alguém mexer comigo eles já não deixam. É que eu já conheço todos eles, já fiz amizade com todo mundo. Meninos, pessoas adultas, todos gostam de mim. (Pedro, 31 anos).

Uma alternativa de âmbito mais geral, no sentido de atender ao interesse dos motoboys enquanto categoria é praticada por algumas pizzarias, farmácias e outros estabelecimentos. Em analogia às normas de Saúde e Segurança no Trabalho, adotadas pelas indústrias, alguns estabelecimentos elaboram mapas de risco referentes aos locais de maior criminalidade em Salvador, e a partir daí deixam de prestar serviços a estas zonas. Os motoboys têm uma participação ativa na elaboração destes mapas, porque geralmente as áreas evitadas são aquelas em que os trabalhadores já foram vítimas de violência ou sofreram fortes ameaças. É curioso ressaltar que uma determinada empresa adota o símbolo da *caveira* para sinalizar no mapa de risco as áreas da cidade que não devem ser atendidas.

Eu trabalhei numa empresa de ônibus e teve lugares que eu consegui cortar e não fazer entrega das passagens, porque o lugar dava medo de ir. A gente conversava com o gerente e ele cortava os locais, colocava no quadro de risco. Em Plataforma tinha um lugar que era “boca de fumo” e teve que ser cortado porque era muito perigoso... Uma vez eu fui entregar uma passagem e quando cheguei lá estava tendo tiroteio da policia com os assaltantes. Daí em diante a gente começou a mapear os lugares de risco de Salvador e cortar as entregas. Hoje as pessoas que trabalham lá são felizardas, porque não vão a certos lu-

gares graças ao trabalho que a gente teve eliminando esses lugares de risco (Valdir, 31 anos).

Na ausência dos mapas de risco, existem ocasiões em que o motoboy, apesar de atender aos interesses da empresa no sentido de acolher a solicitação do cliente, encontra alternativas para não chegar até o local que ele considera de alto risco. Numa situação inversa àquela já citada, em que os trabalhadores são impedidos pelos delinquentes de chegarem ao local devido, aqui é o próprio trabalhador quem evita o local. Como forma de proteger-se, o motoboy deixa o produto num lugar seguro e próximo à residência do destinatário, e informa a este por telefone aonde foi entregue para que ele possa buscar. Esta é a conduta de Everaldo, 22 anos, quando faz entrega de medicamento no bairro do Uruguai:

No final de linha do Uruguai [bairro pobre de Salvador] até criança anda armada. Eu ligo para o cliente e mando ele buscar no módulo policial... O cliente sabe que é perigoso e não fala nada.

Uma estratégia que é adotada por muitas empresas e que normalmente conta com o apoio e aquiescência dos motoboys envolvidos é transferir os documentos ou objetos a serem entregues em bairros considerados de risco para assaltos, aos trabalhadores da empresa residentes nestes locais. Para estes motoboys moradores são dispensadas as práticas espaciais, pois pelo fato de já serem conhecidos na área não são incomodados pelos delinquentes locais. Esta iniciativa da empresa, além de evitar que outros trabalhadores se exponham a certas situações, reduz consideravelmente a frequência dos assaltos e os prejuízos decorrentes.

---

## Notas

1. Miolo da cidade refere-se à cidade interiorizada, a parte onde se deu a expansão urbana mais pobre, mas também a mais densa em termos de conjuntos habitacionais programados, que abrigam às vezes mais de cem mil moradores, como é o caso das Cajazeiras (ESPINHEIRA, G. Os tempos e os espaços do crime).

### RESPONSABILIZAÇÃO PELO CRIME

A responsabilização pelo crime se constitui na terceira modalidade de responsabilização que envolve a categoria dos motoboys, operando e estendendo os mesmos princípios da responsabilização na ocupação e nos acidentes, para o campo da vitimização.

Por responsabilização entende-se uma forma de gerenciamento que impõe responsabilidades específicas aos indivíduos, relacionadas com a sua própria conduta ou com a conduta de outros sujeitos que estão a ele subordinados (HUNT, 2003).

A responsabilização estabelece normas a partir das quais certos indivíduos, grupos ou instituições podem avaliar as suas próprias condutas, bem como levanta questões de ordem moral, à medida que possibilita a terceiros enquadrar indivíduos nestes padrões normativos, independente destes aceitarem ou não a responsabilidade que lhes é atribuída. Hunt (2003) afirma que freqüentemente esta situação provoca respostas contrárias, que se expressam tanto na recusa da responsabilidade outorgada, como também, e especialmente, na transferência das responsabilidades para terceiros, caracterizando o que o autor denomina de “desresponsabilização”. Hunt ainda acrescenta que assumir a responsabilidade pelos riscos é em si mesmo uma posição arriscada, pois implica em ser penalizado pelo excesso de moralização.

#### 5.1 Formas de responsabilização

Na ausência de mecanismos de proteção mais efetivos, como os diferentes tipos de seguro (embutidos ou não no contrato de trabalho), o motoboy acaba sendo alvo de responsabilização extrema em todos os meandros da sua prática laborativa, e consciente ou inconscientemente aceita esta condição. Lucas, 27 anos, faz a seguinte colocação:

Em todas as situações a responsabilidade é do motoboy. A empresa só é responsável por uma coisa, pelo dinheiro pra pagar suas dívidas próprias... Quero dizer, o restante, os do-



cumentos e valores que estão em nossas mãos e podem ser roubados, as multas do trânsito, seja o que for, a responsabilidade é inteiramente nossa.

A omissão dos empregadores frente aos acidentes de trabalho dos motoboys e às intercorrências do cotidiano ocupacional, se repete com a mesma intensidade ou até com alguns agravantes quando os trabalhadores são vítimas do crime. Quanto ao Estado, a desproteção é evidente e reforçada pela atitude preconceituosa e discriminatória da sociedade em relação à categoria.

Como já mencionado, na ocupação dos motoboys o convívio com a criminalidade em zonas de risco os expõe a situações que desencadeiam tensões e medos. A grande maioria dos entrevistados expressou o desejo de evitar estas zonas, porém, por conta da necessidade de preservar o emprego cumprindo com as obrigações que lhes foram atribuídas, o trabalhador procura controlar os seus medos, adotar condutas consideradas como mais seguras, e desenvolver as suas atividades. O não cumprimento de uma tarefa determinada pelo empregador, que acabe resultando em prejuízos para a empresa, faz com que o trabalhador seja culpabilizado, podendo vir a ser punido com a perda do próprio emprego. Jose, 34 anos, vendedor de uma grande empresa de refrigerantes e bebidas, visita pontos comerciais para efetuar as vendas, e expõe a sua realidade:

Em Santa Cruz [bairro pobre de Salvador], quando eu cheguei pela primeira vez, um bar que eu visitei me avisou que eu não poderia descer de moto ali, porque eles [os delinqüentes] não deixavam. Se eu tentasse forçar, ou eles me matavam ou eles davam fim na minha moto. Aí, quando o dono do bar me falou isso, eu já fiquei frio [assustado]. Quase que eu não ia nem a pé nem de moto... Quase que eu me picava [sair rápido]. Aí, só porque este é o trabalho da gente mesmo, e é obrigação da gente encontrar, eu não podia desistir, tinha que fazer o cliente, tinha que visitar... Até porque às vezes o supervisor liga da empresa: O vendedor foi aí? Aí o cliente fala: Não. Pronto! Isso aí praticamente já é minha cabeça que está em jogo [risco de perder o emprego].

Diante disso, o trabalhador recorre a procedimentos que possam inibir as ações delituosas que resultem no roubo do seu veículo, a exemplo de instalar equipamentos de segurança, e como já vimos, circular com um colega na garupa. Assumindo a responsabilidade pela sua própria segurança, Luis, 30 anos, compromete sua renda mensal ao pagar a um amigo para acompanhá-lo, à noite, na entrega de convites:

Têm atividades que a gente trabalha de dois, pelo seguinte: eu às vezes, quando estou entregando convite à noite, eu chamo algum amigo meu, dou um dinheiro a ele, e ele vai

comigo entregando... Por que eu faço isso? Pra minha própria segurança. Eu vou ser parado mil vezes [pela polícia], mas eu vou estar seguro também. Porque o ladrão vai pensar que eu sou ladrão, e não vai querer me parar, e não vai me roubar... O bandido que está lá rondando não encosta em mim!

Contrapondo-se aos princípios do Direito, em que todos são inocentes até que se prove o contrário, na vitimização dos motoboys pelo crime, a princípio todos são considerados culpados, e provar a inocência não é tarefa fácil. Tratando-se de uma ocupação não regulamentada, e da predominância de empresas de motofrete também irregulares – de uma média de 50 empresas atuantes no ramo em Salvador apenas sete são registradas – os critérios para admissão do moto-boy em tais empresas inexistem. Segundo o presidente do SINDMOTO, e os donos de duas empresas legais, a única preocupação das ilegais é a redução no preço dos serviços para atrair clientes. Para atender seu objetivo os donos destas empresas aceitam motoboys sem qualquer critério seletivo e pouco qualificados, em troca de um salário abaixo do estabelecido pelo dis-sídio coletivo. Esta condição favorece a inserção na ocupação de indivíduos suspeitos (autores ou comparsas de delitos), que buscam meios de penetrar nas empresas para apropriarem-se de informações que irão servir no planejamento de assaltos, tendo como alvo os próprios trabalhadores. Tal fato generaliza as suspeitas e acaba estendendo a desconfiança a todos os trabalhadores, que passam a ser confundidos com delinqüentes.

Sentirem-se impotentes diante de toda a culpabilização e responsabilização a eles dirigidas, não impede que os motoboys percebam com bastante clareza que o empregador é o grande vilão, e que os seus direitos enquanto trabalhadores lhes são subtraídos a todo instante. Tratando-se de uma profissão não regulamentada e como tal desprotegida do ponto de vista legal, político e social, o trabalhador encontra-se impelido a submeter-se às condições que lhes são impostas, embora consciente de que está sendo lesado. Neste sentido, Ramon, 33 anos, faz a seguinte colocação:

O que eu acho é que se a gente trabalha ou presta serviço a uma empresa [...] se acontecesse um assalto de moto, eu acho que ela deveria dividir o prejuízo com a gente... Eu acho que deveria acontecer isso. Porque se a gente presta o serviço, foi a empresa que mandou a gente ir até aquele lugar, levar o remédio, ou pizza, ou qualquer coisa... Então ela deveria assumir o prejuízo, não é a gente ficar no prejuízo sozinho.

Alguns trabalhadores, entretanto, procuram reagir à transferência total de responsabilidade, expressando resistência, exercendo a sua cidadania, e buscando os seus direitos. Luis, 30 a-

nos, promete recorrer à justiça se, durante o trabalho, tiver o seu veículo tomado de assalto, for responsabilizado por isso, e ainda tiver que assumir sozinho todo o prejuízo:

Se eu tiver a minha moto roubada e a empresa não contribuir para a aquisição de uma outra, vou entrar na justiça contra a empresa, mesmo que perca o emprego.

A desresponsabilização do empregador fica evidente num episódio que envolveu a motogirl Lúcia, 38 anos. Tendo sido vítima de um assalto em que perdeu os produtos que transportava e pertences pessoais (dinheiro, celular, documentos), a trabalhadora buscou apoio financeiro da empresa, principalmente para providenciar a segunda via dos documentos perdidos – entre os quais o documento da moto que lhe impossibilitava de circular. Mesmo tratando-se de uma quantia insignificante para uma empresa de médio porte, o auxílio lhe foi negado. O empregador, além de eximir-se da sua responsabilidade diante de um evento em que a motogirl estava a serviço da empresa, ainda com desdém responsabiliza a trabalhadora pelo ocorrido:

Só foi prejuízo! E a minha gerente ainda virar pra mim e dizer: Ninguém mandou você levar dinheiro nenhum! Nem meus documentos eles me ajudaram a pagar. Fiquei sem andar com a moto alguns dias até poder fazer o novo documento (Lúcia, 38 anos).

Em acréscimo à situação apresentada, existem empresas que proibem ao motoboy vítima de ações criminosas no trabalho, revelarem o fato para seus colegas, pretendendo com isso evitar reações por parte destes, como reivindicação de medidas de segurança, pagamento de periculosidade, ou até recusa de circular em determinadas rotas. Sendo assim, a empresa além de omitir-se na segurança do seu empregado, ainda impede que o mesmo conheça os perigos de determinadas rotas, e possa precaver-se, adotando meios mais seguros para chegar até lá. Ao invés de assumir a sua função social e legal de prover informação e segurança dos seus empregados, ela os expõe aos riscos. Lúcia, 38 anos, conta como este fato se desenrolou na empresa em que trabalhava com vendas:

A empresa escondeu de todo mundo que um colega foi vender, e o marginal tentou levar a moto dele, tentou atirar nele, e ainda disse pra ele: Se você aparecer aqui de novo, eu lhe mato. Aí ele [o colega] e a empresa falaram pra gente que ele pediu demissão porque surgiu outro emprego melhor. Depois eu acabei descobrindo através dele mesmo o que realmente aconteceu. Eu também fui roubada na Via-Parafuso [rodovia situada na Região Metropolitana de Salvador] e a empresa me exigiu que não falasse com ninguém... A minha gerente proibiu que eu falasse!

Ressalte-se que a informação é um direito do trabalhador. As três principais convenções da OIT voltadas para a saúde do trabalhador e ratificadas pelo Brasil estabelecem normas referentes ao direito à informação. Neste sentido, a Convenção nº 148 enfatiza que “todas as pessoas interessadas deverão ser apropriadas e suficientemente informadas sobre os riscos profissionais que possam originar-se no local de trabalho [...] e receber informações suficientes e apropriadas quanto aos meios disponíveis para prevenir e limitar tais riscos, e proteger-se dos mesmos”. Neste contexto, o Sistema Único de Saúde – SUS inclui no seu campo de atuação ações de saúde do trabalhador especificamente voltadas para a informação, enquanto a Lei nº 8213/91, da Previdência Social, estabelece que “é dever da empresa prestar informações pormenorizadas sobre os riscos da operação a executar e do produto a manipular”. Tais expedientes denotam o direito dos trabalhadores apropriarem-se das informações relativas ao seu processo de trabalho – possibilitando a adoção de medidas de controle e prevenção dos riscos – e embora tendo por foco o trabalho na indústria, no nosso ponto de vista, são passíveis de serem transpostos para outras situações de trabalho.

Nos assaltos, quando os produtos transportados são roubados, o primeiro suspeito para a empresa é o próprio trabalhador, que será responsabilizado pelo ocorrido. Isto, além de trazer consequências materiais para o motoboy, como ter que assumir parte do prejuízo e/ou perder o emprego, repercute negativamente na sua identidade como pessoa e como trabalhador. O motoboy sente-se humilhado e constrangido por ser confundido com um delinqüente:

No assalto, quando [o delinqüente] leva só o dinheiro da empresa o primeiro suspeito é você. Pelo índice muito alto de motociclistas envolvidos com assaltos, com isso ou com aquilo... Com saidinha bancária... Aí o primeiro suspeito é você. Até provar que não foi você já vem aquele desgaste. Quem é que gosta de ser acusado por uma coisa que não fez? Muitas vezes você não consegue provar que não foi você que assaltou, nem consegue provar quem foi que assaltou (Lucas, 27 anos).

Prestar queixa à polícia imediatamente após o assalto, é a orientação que o motoboy recebe da empresa, mas isso não impede que o mesmo seja culpabilizado e criminalizado pelo ocorrido, tendo como consequência a demissão, que pode ser imediata ou após algum tempo:

É complicado... Fica uma certa desconfiança em relação aos colegas que foram assaltados. Há uns que são logo demitidos e outros que ficam mais um mês na empresa e no mês seguinte são postos pra fora, porque há desconfiança de que o próprio motoqueiro forjou o assalto. O patrão não procura ver e investigar a situação, ele acha que o cara que foi as-

saltado foi quem armou o assalto. Tem que procurar ver a situação, observar as pessoas, porque às vezes a pessoa honesta está pagando o preço por alguma coisa que não fez (Valdir, 31 anos).

Situações como a relatada dá origem a uma cadeia de desdobramentos futuros. Além da demissão em circunstâncias constrangedoras, que tem um efeito bastante danoso sobre o trabalhador do ponto de vista econômico, social, psicológico e moral, este fato ainda apresenta repercussões futuras, quando na busca de um novo emprego. As empresas regulares para admitir o motoboy adotam critérios seletivos rigorosos, entre os quais a busca de referências do mesmo junto às empresas de origem. Nas circunstâncias relatadas essas referências são desfavoráveis, pois lançam dúvidas sobre a idoneidade do motoboy, e sobre a sua responsabilidade no ocorrido. Os trabalhadores são então penalizados mais uma vez pelos obstáculos que encontram para a reinserção no mercado de trabalho:

Olhe, não dá mais, houve esse incidente, nós infelizmente não podemos continuar com sua prestação de serviço. Você vai lá na frente, procura emprego, e aí está lá... Tal e tal empresa em que trabalhou... Porque pede referência: Eu estou aqui com fulano de tal fazendo entrevista... Assim... Assim... Ele prestou serviço com vocês durante quanto tempo? E aí vem a pergunta: A senhora, ou o senhor pode dar referência sobre ele? Vem a resposta: Olhe amiga, é o que eu digo, trabalhou aqui durante muitos anos, mas saiu por esse e esse motivo... Aí nunca se sabe se ele foi o verdadeiro culpado ou se ele foi inocente. Dificilmente com uma referência dessa o motoboy vai ser admitido! (Lucas, 27 anos).

Na tentativa de evitar ou minimizar a penetração de pessoas indesejadas, uma destas empresas utiliza como critério de admissão, a indicação feita por trabalhadores do seu quadro, como informa o empregador: *“Utilizo uma carta de indicação, como inibidor de comportamentos e situações indesejáveis, a ser assinada pelo funcionário que indicou”*. Com esta ferramenta a empresa transfere para o seu funcionário uma carga de responsabilização extrema, penalizando este com a perda do emprego, caso o motoboy indicado por ele cause problemas para a empresa ou envolva-se em qualquer situação considerada suspeita. O empregador acrescenta: *“Se houver qualquer problema com o funcionário novo, dispense os dois. Já dispensei bons funcionários por causa disso”*.

Quando se trata de furto ou roubo da moto, o trabalhador tem que assumir totalmente a responsabilidade pela perda, pois, como já mencionado, os patrões não contribuem com o prejuízo. Nestas situações, é comum o trabalhador ainda estar pagando o financiamento da moto –

as motos mais visadas nos assaltos são exatamente as mais novas – e ficar desempregado por não dispor de veículo para trabalhar. Ilustrando esta situação os depoimentos de Ramon e Valdir, se complementam:

Quando a moto é roubada o patrão não se responsabiliza por nada, e ele é capaz de demitir até o funcionário por não ter condições de exercer um trabalho que lhe foi passado. Acontece freqüentemente isso (Ramon, 33 anos).

Se o cara não tiver dinheiro no bolso acaba perdendo o emprego, porque eles querem o funcionário inteiro pra trabalhar, ou seja, com a moto. Se não estiver com a moto eles colocam outro no lugar... Não consideram não! (Valdir, 31 anos).

Sendo assim, perder a moto num assalto significa ficar desempregado. Os trabalhadores que não adquirem de imediato um segundo veículo, para preservar o seu emprego muitas vezes recorrem ao aluguel de uma moto. Esta solução, embora garanta a sua vaga, provoca outros transtornos na vida do motoboy. Assumindo o valor do aluguel, muitas vezes de forma cumulativa com as prestações do financiamento da moto que foi roubada, a renda mensal do motoboy fica bastante comprometida, não sendo suficiente para cobrir as suas despesas gerais. Na tentativa de suprir suas necessidades, o motoboy busca trabalhos extras, assumindo jornadas extensas, que muitas vezes ocupa os três turnos de trabalho e aumenta a sua exposição aos acidentes e violências.

Outra alternativa do motoboy quando tem o veículo roubado ainda financiado, é recorrer a familiares e amigos para contribuírem com o prejuízo, colaborando com a compra de outra moto. Muitas destas pessoas disponibilizam seus documentos de comprovação de renda para que o trabalhador possa adquirir outro veículo, desde quando a sua própria renda mensal não comporta um novo financiamento. Tudo isso ocorre porque o empregador exime-se da sua responsabilidade frente ao roubo da moto em serviço, deixando todo o ônus para o motoboy. Sendo assim, a responsabilidade que deveria ser da empresa acaba sendo transferida para terceiros.

A família também é afetada pelos riscos advindos das situações de roubo ou assalto, quando o perpetrador, durante o ato criminoso, se apodera de pertences pessoais que identificam os familiares e sua residência, a exemplo de recibos com o endereço do trabalhador, fotografias da família, entre outros. Mais agravante ainda são situações em que o trabalhador é acompanhado pelo criminoso e assaltado na própria residência, expondo todos os familiares ao risco:

Eu tenho uma colega que trabalhava no Banco Safra. Os caras [criminosos] ficaram uma semana observando ela e quando ela entrou em casa, os caras arrombaram a casa dela (ela morava sozinha) e ameaçaram ela. Ela ia almoçar, era meio dia, pra depois fazer entrega de talões de cheque e de cartões de crédito. Ela dizia que não tinha nada e eles diziam que sabiam que ela tinha. Eles só levaram a mochila com os talões de cheque e os cartões. Eles disseram que queriam mais e que iam voltar no outro dia, e que se ela não estivesse, eles iam matar a filha dela. Ela deu queixa à polícia e no mesmo dia teve que se mudar, cortar o cabelo, mudar telefone, celular, porque os caras sabiam tudo (Edu, 23 anos).

Neste caso, a família assume a responsabilidade pela sua segurança buscando meios de evitar que a cena se repita e a vitimização tome proporções maiores.

Vale ressaltar que a legislação previdenciária direta ou indiretamente reforça a responsabilização que recai sobre o trabalhador. Embora tenha estendido a caracterização de acidente de trabalho a algumas situações que envolvem atos de violência<sup>1</sup> contra o trabalhador, a legislação ainda é reducionista e limitada diante das transformações no mundo do trabalho, e das novas categorias ocupacionais. Os princípios e diretrizes que regem esta legislação, promulgada em julho/1991, no nosso entender, já não atendem aos novos riscos advindos das novas formas de trabalho, que se expandiram a partir da década de noventa. Por outro lado, não existe em nossa cultura a prática de avaliar uma ação violenta no trabalho como uma modalidade de acidente de trabalho, fato que se agrava pela desinformação do trabalhador quanto aos seus próprios direitos. Este contexto favorece ainda mais as atitudes e ações que culpabilizam e responsabilizam o trabalhador, ao tempo em que contribuem para que o empregador sinta-se isento de suas responsabilidades diante de eventos desta natureza.

## **5.2 O papel do seguro**

Recorrer a um sistema de seguro para precaver-se das conseqüências do roubo da moto, seria a solução mais recomendada para o motoboy, não fossem as precárias condições financeiras da categoria. Nas 24 entrevistas em que foram abordadas questões relativas ao sistema de seguro, todos os entrevistados consideraram importante e necessário aderir ao sistema, mas apenas quatro deles disseram ter o seu veículo segurado, destes, apenas um aderiu ao plano por iniciativa própria pois os demais o fizeram por exigência da empresa.

Como diz Baker (2002), o risco cria responsabilidades, e o seguro, no momento em que transfere e distribui riscos, também transfere e distribui responsabilidades, conseguindo desta forma reduzir a carga de responsabilização que recai sobre a pessoa vitimizada, e reverter as conseqüências da vitimização, em especial na sua dimensão econômica.

Alguns empregadores, visando garantir os interesses da empresa, exigem que a motocicleta de seus empregados esteja segurada contra roubo. Estas empresas, para admitir e manter o motoboy no emprego solicita a apresentação do comprovante atualizado de que a sua moto está segurada. Com esta atitude a empresa isenta-se de responsabilidades frente ao roubo da moto, além de que não sofre qualquer transtorno na prestação de serviços do motoboy, pois, estando a moto segurada, o trabalhador não precisará interromper suas atividades. Nestas ocasiões, enquanto procede aos trâmites legais e administrativos, a seguradora cede uma moto para que o trabalhador possa continuar exercendo suas atividades, e a rotina da empresa não será afetada. Com base em Hunt (2003), esta exigência pode ser caracterizada como mais uma forma de desresponsabilização da empresa diante das intercorrências no cotidiano de trabalho dos seus funcionários, transferindo exclusivamente para o trabalhador a responsabilidade pelos riscos.

Tais empresas, apesar de exigirem que o veículo esteja seguro, não contribuem financeiramente para tal, dividindo a opinião dos trabalhadores, entre os que concordam com a exigência, e os que discordam. No primeiro grupo encontram-se aqueles trabalhadores que assumem integralmente e sem questionamentos o ônus do seguro. Para estes trabalhadores a moto segurada significa proteção contra o desemprego, pois na eminência de roubo do veículo não terão que interromper suas atividades e correr o risco de serem demitidos. Entre estes trabalhadores encontra-se Vera (26 anos), funcionária de uma empresa há cinco anos, que diz:

É exigido pela empresa que a gente tenha habilitação pra moto, que tenha a moto, e fundamental que a moto esteja no seguro. Se a moto não estiver no seguro não fica garantido que o funcionário da empresa tenha outra moto pra trabalhar no caso de ter a sua moto roubada. Com o seguro, até que seja apurada e resolvida a questão, a gente tem uma moto reserva... Então a empresa exige o seguro, para que o funcionário não fique parado enquanto se resolve o problema da moto roubada. Até porque a gente não vai ter condições de ser assaltado em um dia e no outro dia já ter comprado outra moto pra trabalhar. Aí a gente tem que ter o seguro porque é uma garantia para a empresa, e é uma garantia para a preservação do emprego da gente também.



O argumento dos trabalhadores que discordam da imposição da empresa é de que o salário do motoboy é baixo, enquanto os valores cobrados pelo seguro além de serem altos, oneram apenas o trabalhador, pois o empregador não tem participação nos custos. Para não comprometer a sua renda mensal com as prestações do seguro, alguns destes motoboys adotam uma estratégia pouco ética: o trabalhador fecha o contrato com a seguradora, efetua o pagamento da primeira parcela, obtém o comprovante de pagamento a ser apresentado na empresa para garantir a sua permanência no emprego, e não paga as demais prestações.

O valor do seguro é muito alto, eu inclusive botei no seguro, paguei a primeira parcela depois não paguei mais... Só paguei a primeira. A empresa exige que a gente pague, aí eu paguei a primeira pra ficar com a documentação inicial... Que o seguro foi iniciado coisa e tal... Essa é um enrolação que todos nós fazemos, quase todos, só pra mostrar que está com o seguro. Porque a empresa quer o seguro, só que ela não dá recursos... Ela não nos dá condição para que a gente pague (Mateus, 40 anos).

Os seguros modificam as conseqüências financeiras dos eventos sob sua cobertura. Tendo em vista o número elevado de assaltos ao motoboy, todos os trabalhadores reconhecem a importância do seguro para minimizar as conseqüências do delito, porém, os altos valores cobrados pelas companhias seguradoras, impossibilitam os trabalhadores de aderirem a estes planos, como podemos constatar pelos depoimentos a seguir:

Não coloquei no seguro porque o dinheiro que eu ganho está sendo pouco, e a despesa é alta. Aí não dá. Um seguro de uma moto dessas custa em torno de setecentos reais à vista (Camilo, 32 anos).

Não tenho seguro porque o valor é alto e eu não tenho condição, ou bem pagar a moto ou bem pagar o seguro. Aí não tem como... (Pedro, 31 anos).

Eu botei no seguro, mas parei de pagar porque não estava dando... É muito caro. O seguro de um ano era oitocentos reais (Nelson, 27 anos).

Não tenho seguro porque o valor é muito alto. Compensa se a pessoa tiver o dinheiro pra ter uma coisa garantida, mas pra uma pessoa que ganha pouco, é difícil. O melhor é tomar os cuidados mesmo (Vitor, 35 anos).

De acordo com Baker (2002), as seguradoras marcam as pessoas como responsáveis no sentido de confiabilidade, pois, optar por pagar um seguro envolve uma avaliação moral do pleiteador, que supõe responsabilidade. Entretanto, é preciso relativizar esta afirmação. Se as pes-

soas que buscam a proteção de um sistema de seguros podem ser julgadas como pessoas confiáveis e responsáveis, não significa que todas aquelas que não possuem seguro possam ser consideradas como pouco confiáveis ou irresponsáveis, pois, muitas vezes, as pessoas não recorrem aos planos de seguro, por falta de condições financeiras para tal, como vimos em relação aos motoboys.

A ausência de seguro impede o motoboy de dividir os riscos com a seguradora e de ter a tranquilidade em saber que um sinistro que resulte na perda da sua moto não irá refletir-se no seu orçamento. Rui, 46 anos, apesar de considerar o valor do seguro exorbitante, acha que todo motoboy deve recorrer a estes planos:

Para o motociclista que usa a moto como fonte de renda, como sustento da família, eu acho muito importante ele desembolsar um dinheirinho e fazer um seguro. Não faz um tão caro... Faz um seguro que amenize... Que ajude ele num caso de acidente ou de roubo a comprar a moto dele, mesmo que não seja do mesmo ano... Uma moto mais velha, mas que não deixe ele em falta.

A proliferação dos discursos sobre risco tem ampliado a gama de situações sociais nas quais os indivíduos podem ser responsabilizados, assim como tem produzido pressões para que os mesmos assumam uma maior responsabilidade pela sua própria conduta, e autoproteção no enfrentamento dos riscos. Neste sentido, na ausência de qualquer tipo de proteção social e/ou legal, na ausência do seguro, e diante da desresponsabilização do patrão, o motoboy passa a ser o único responsabilizado pelos riscos a que está exposto e pela sua própria segurança.

---

## Notas

1. Lei n. 8.213, de 24 de julho de 1991. Art. 21. “Equiparam-se também aos acidentes de trabalho, para os efeitos desta Lei: II – o acidente sofrido pelo segurado no local e no horário do trabalho, em consequência de: a) ato de agressão, sabotagem ou terrorismo praticado por terceiro ou companheiro de trabalho” (OLIVEIRA, S.G. *Proteção jurídica à saúde do trabalhador*).

## *Capítulo 6*

---

### **CRIMINALIZAÇÃO, BRUTALIDADE E CORRUPÇÃO POLICIAL**

A atividade policial, considerada uma atividade eminentemente política – pois diz respeito à forma como a autoridade coletiva exerce seu poder – reproduz uma ordem social hierarquizada e injusta, centralizando suas ações repressivas sobre os segmentos menos favorecidos da sociedade, representados principalmente por trabalhadores pobres, com pouca escolaridade, e na maioria das vezes negros-mestiços (PAES-MACHADO e outros, 1997).

Apoiados na legitimidade do uso da força, a prática policial vem sendo exercida de forma ineficiente e equivocada, através de ações pautadas na omissão, conivência, preconceito e violência, contrapondo-se desta forma à função policial de garantir a segurança dos cidadãos. Para a polícia, o combate ao crime se sobrepõe à aplicação da lei e à proteção social (PAES-MACHADO e outros, 1997; ZALUAR, 1985; REINER, 2004).

Ter os espaços públicos como ambiente de trabalho, reunir características sócio-demográficas que os enquadram nos grupos visados pela polícia, e pertencer ao segmento de motociclistas, hoje extremamente impregnado pela criminalidade, fazem dos motoboys presas fáceis das ações repressivas da polícia.

A criminalização da categoria exercida pela sociedade se repercute na ação policial, que vem sendo praticada de forma abusiva e violenta, e concretizada através de abordagens e revistas nas quais os direitos humanos dos motoboys são ignorados e anulados. Agressões, xingamentos, ameaças, extorsões, disparos com armas de fogo, são algumas das práticas adotadas pelos policiais nestas ocasiões. O presente capítulo apresenta e analisa a criminalização e a brutalidade policial nas abordagens e revistas aos motoboys, destacando também a extorsão que vem sendo praticada por estes agentes contra a categoria.

## 6.1 A criminalização do trabalhador

A categoria dos motoboys se constitui em uma das categorias profissionais mais discriminadas pela sociedade. Tendo como pano de fundo o alto índice de crimes cometidos por delinquentes sobre motos, a criminalização da categoria é a face mais cruel da discriminação. Na percepção dos trabalhadores esta criminalização encontra-se difundida em todos os segmentos da sociedade e aparece como o principal fator de insatisfação e humilhação no trabalho.

A gente é vítima de todo mundo da sociedade, e, no entanto, está servindo a todo mundo. Porque o policial age com a gente como se fossemos bandidos... A sociedade age com a gente como se fossemos bandidos... Eu sei que não é nossa culpa, é culpa do crime. A gente não tem culpa. No crime, o ladrão assalta de moto, de carro, de bicicleta, andando, de jegue, do que for... Ele age de qualquer forma, mas as pessoas ultimamente só vêm moto (Luis, 30 anos).

O ato de incriminar fica bastante evidente no trânsito, quando os motoboys se aproximam dos carros e os motoristas fecham os vidros, escondem seus pertences rapidamente, e até invadem sinal para evitar a aproximação destes. Jorge, 33 anos, revela:

Se a gente for ficar olhando essa parte não vai sobreviver e nem vai conseguir trabalhar. Agora, que dá vergonha dá. Que eu mesmo fico morto de vergonha quando eu paro num local e a pessoa quando vê que eu sou um motoqueiro, e vê a moto parando assim do lado, ela já vai logo suspendendo o vidro... Então olha pra gente com cara de assustada, finge que o celular tocou, já atende... A bolsa está na frente, já tira e joga para o banco do fundo...

A criminalização também se faz presente quando as pessoas recebem o motoboy demonstrando medo e desconfiança, ou quando o seu acesso a determinados locais é impedido ou dificultado, como em bancos, supermercados, condomínios, entre outros. Luis (30 anos) vivenciou uma situação destas no supermercado:

Teve outra vez também que estava chovendo e para esperar a chuva passar eu resolvi entrar num supermercado pra comprar um CD. Como não tinha aonde deixar a capa de chuva, eu tinha que entrar de capa de chuva. Deixei a capa escorrer um pouquinho e depois que escorreu tudo direitinho eu entrei e fui pra área de CD. Aí comecei a procurar o CD, e quando achei o CD que eu queria fiquei com ele na mão... E fui lá, voltei, olhei uma coi-

sa, olhei outra... E o segurança o tempo todo circulando por perto de mim e falando no rádio...

O tratamento que os policiais dispensam aos motoboys nasce, por um lado, de toda uma cultura na qual o policial é recrutado e treinado para vigiar, controlar e reprimir as classes previamente definidas como perigosas. Imbuído desta *missão*, os policiais dão pouca ênfase às questões relacionadas aos direitos humanos e às diferenças entre os grupos que compõem a sociedade.

Outro aspecto levantado por alguns autores para o comportamento dos policiais diz respeito à origem social deste segmento. Recrutados nas camadas menos favorecidas da sociedade, muitos dos integrantes dos escalões inferiores da polícia possuem antecedentes violentos, que são acentuados em consequência do próprio adestramento militar, impunidade e condições estressantes de trabalho. Por outro lado, estas classes subalternas, geralmente aspiram as posições de maior poder das classes dominantes, assumem os valores dessas classes e passam a se orientar por esses valores, mesmo contra os membros de sua própria classe social. Sem reconhecer as diferenças sociais, os policiais militares tendem a ter uma visão distorcida da população. Daí, o pobre, o negro, o desempregado, o mal vestido serem vistos como suspeitos, e, portanto passíveis de um tratamento repressivo (GULLO, 1998; PAES-MACHADO e outros, 1997; ZALUAR, 1998). Diante destes agentes não há pessoas, há apenas indivíduos ou “elementos” sem direitos civis, como coloca Zaluar (1998), subscrevendo DaMatta (1985).

Ver o motoboy como um “elemento” e anular os seus direitos civis, significa reafirmar a sua condição de *propriedade da polícia*. Para Reiner (2004), uma categoria se transforma em propriedade da polícia quando os poderes dominantes deixam o controle social nas mãos da polícia. Quando isto acontece, a preocupação da polícia com a sua *propriedade* não é tanto a aplicação da lei, e sim a manutenção da ordem, usando a lei apenas como um dos recursos possíveis. A forma arbitrária como a polícia vem atuando em relação aos motoboys evidencia o quanto esta categoria é tomada por *propriedade da polícia*.

## 6.2 As forças policiais

O Esquadrão Águia e as Companhias da Polícia Comunitária – ambos pertencentes à Polícia Militar – têm a responsabilidade maior pelo policiamento dos motoboys. Em algumas ocasiões, outros batalhões especiais também da Polícia Militar, como o Grupo Armado de Repres-

são a Roubo e Assalto – GARRA e Rondas Especiais – RONDESP, desenvolvem estas ações. Eventualmente a Polícia Civil também realiza o policiamento.

Tratando-se de agrupamentos especializados no policiamento ostensivo a criminosos de alta periculosidade, o GARRA e a RONDESP acabam reproduzindo, na abordagem aos moto-boys, as táticas em que foram treinados para agir em situações de alto risco – fato este admitido pelo próprio Comandante do Esquadrão Águia, que afirma também que estes agrupamentos reúnem policiais mais rígidos e portadores de armamentos pesados.

O GARRA, grupo ligado diretamente ao Esquadrão Águia, utiliza-se de motocicletas e desloca-se sempre em duplas, ou seja, um piloto e um carona. Os policiais utilizam fuzis e a orientação que recebem é no sentido de proceder à abordagem com total segurança para si, mas logo que constatem a inexistência de ameaça, reconsiderem o seu comportamento, assumindo uma postura normal, mais maleável. O comandante observa que as maiores queixas dos moto-boys são dirigidas a este grupo, por isso, atualmente, estes policiais vêm sendo orientados pelo comando a evitar a abordagem a estes trabalhadores, exceto quando há fatores de suspeição, como: placa dobrada ou ilegível, dois homens na moto e ambos com capacete (o que chega a ser contraditório, pois se o capacete é equipamento obrigatório o seu uso não deveria ser considerado fator de suspeição), o carona com camisa solta e sobre a calça (que facilita esconder arma), entre outros.

A RONDESP é composta por policiais procedentes dos Esquadrões de Choque da Polícia Militar. Esses policiais deslocam-se em viaturas e têm como principal função atuar em situações de grave ameaça à ordem pública.

A cultura policial reproduz uma ordem social hierarquizada, e envolve duas variáveis principais – o perigo e a autoridade – que devem ser interpretadas à luz da constante pressão por mostrar-se eficiente mesmo em detrimento do que é legal. As pressões políticas externas por resultados sob a forma de solução de casos, associadas a uma força motivadora básica que é inerente à própria cultura policial, contribuem para que os policiais sintam-se impelidos a ampliar seus poderes e violar os direitos dos suspeitos (REINER, 2004). Esta cultura abre espaço para o abuso de poder, tão evidente na relação entre os policiais e membros das classes menos favorecidas, como os moto-boys.

Os motoboys com frequência referem que embora os policiais sejam violentos, existe uma minoria que têm um comportamento adequado<sup>1</sup>. Ari, 30 anos, faz uma avaliação da ação policial e destaca a diversidade de comportamentos:

A abordagem é agressiva. Chega, manda a gente encostar na parede, não quer conversa, vai empurrando, chuta nossos pés pra poder abrir as pernas, corrige a gente na maior ignorância e agressividade. Mas não são todos também... Tem certos policiais que são educados... Mas a maioria não.

Efetivamente, a heterogeneidade de atitudes e comportamentos dos policiais do Esquadrão Águia e da Polícia Comunitária, nas abordagens aos motoboys, produz opiniões contraditórias em relação a estes pelotões. Alguns trabalhadores acham o Esquadrão Águia bastante agressivo nas ações, outros consideram que o maior defeito deste Esquadrão é a prática da extorsão e vêem a Polícia Comunitária como mais agressiva, e assim por diante. Mateus (40 anos) expressa a sua opinião em relação aos dois batalhões:

O Esquadrão Águia não é mais violento, é corrupto, eles querem extorquir... A verdade é essa. A abordagem do Esquadrão Águia, quando eles estão em blitz, essa aí eles não têm como extorquir porque ali tem superiores. Mas quando estão em dupla fazendo a abordagem, é só pra extorquir, pode ter certeza!

Os policiais das viaturas, que fazem blitz de bairro na rua, esses trabalham em cima [corretamente]. Eles não extorquem, eles querem ver a documentação, olhar chassi de moto... Vamos dizer até que eles são mais agressivos... São mais agressivos nas palavras, nas atitudes, mas não extorquem.

Contrariando a opinião de Mateus, Pedro (31 anos) finaliza um relato dizendo: “[...] a *Polícia Comunitária só quer saber de dinheiro*”. Enquanto isso, Carlos (30 anos) percebe as ações desenvolvidas pelo Esquadrão Águia como muito agressivas:

Eu acho fundamental as *blitz*, mas o pecado em si do Esquadrão Águia é eles serem agressivos. Eles tratam você assim é... Porcaria... Você não tem direito de dizer nada. E aquela coisa também, não pode ver um arranhãozinho numa moto que multa... Coisas que não têm importância. Outra coisa é que eles pegam no selo da placa, estica, estica mesmo, e se ele puder puxar e quebrar, ele faz isso... Pra multar a moto... Pra prender a moto... E trata você que não dá um bom dia, não dá uma boa tarde, não dá uma boa noite.

É importante também ressaltar que os próprios trabalhadores procuram explicar a heterogeneidade no comportamento dos policiais diante de uma mesma situação. Muitos deles atribuem os excessos cometidos por alguns policiais à falta de treinamento adequado, à ausência de fiscalização e controle de suas ações por aqueles que comandam a tropa, e ainda ao fato da polícia aceitar indiscriminadamente no seu quadro pessoas pouco qualificadas. Neste sentido, Valdir, 31 anos, acrescenta:

Está faltando estrutura e preparação para os policiais da Polícia Militar. Esses policiais são treinados não pra trânsito, mas pra pegar vagabundo, fazer segurança... E muitas vezes nem isso eles estão sabendo fazer. Entra gato, cachorro e lagartixa na Polícia Militar. Tem que entrar pessoas que queiram trabalhar, não que queiram ser piores que os marginais.

A Polícia Civil, embora não realize efetiva e cotidianamente a abordagem aos motoboys, até por não ser esta a sua função, eventualmente também fiscaliza estes trabalhadores. Em relação às abordagens realizadas pela Polícia Civil, os entrevistados foram unânimes em considerar os policiais educados, ponderados e éticos. Pedro, 31 anos, acrescenta:

A Polícia Civil quando faz *blitz* não bate em ninguém, é bem educada, dá boa-noite, pede o documento da moto, pede habilitação numa boa... Não toma dinheiro. Se tiver com o documento atrasado, leva a moto, manda regularizar o documento. Se tiver sem habilitação, manda a pessoa habilitar pra ir buscar a moto.

Vale ressaltar que as Polícias Militar e Civil, foram influenciadas pelo regime militar de 1964, adotando comportamentos violentos em relação aos dissidentes políticos. Esses comportamentos persistiram no período pós-autoritário, em decorrência da crise social e aumento da violência urbana. Contudo, a Polícia Militar adquiriu um caráter autoritário mais evidente devido à sua articulação com as forças armadas, de onde absorveu os princípios que regem sua estrutura e organização.

Quanto à Polícia Civil, esta tem uma forma de agir mais seletiva, direcionada aos suspeitos, e suas ações não assumem a forma de espetáculo. A identificação com a população é bem maior, pois usam corte de cabelo, vestimentas e veículos semelhantes aos utilizados pelo cidadão comum. Neste sentido, a pouca rotatividade dos seus efetivos propicia uma relação de familiaridade entre estes agentes e a população, contribuindo para reduzir as possibilidades de um



trabalhador ou um cidadão pacato ser confundido com um criminoso. Daí a maior simpatia dos motoboys pela Polícia Civil.

### 6.3 As abordagens policiais

As forças policiais têm se caracterizado pelo poder discricionário exercido especialmente pelos níveis mais baixos da sua hierarquia organizacional, os policiais responsáveis pelo patrulhamento ostensivo. Ter as vias públicas como ambiente de trabalho, como acontece com os motoboys, significa conviver de forma intensa e diária com este policiamento.

A ação policial dirigida aos motoboys consiste na fiscalização de irregularidades no comportamento do condutor, na documentação e no veículo, com base no Código de Trânsito Brasileiro, e na identificação e prisão de criminosos portando armas, drogas, com veículos roubados, documentos falsificados, entre outros. Ocorre com maior frequência no período do meio-dia para a noite, e em bairros periféricos, onde o índice de violência é alto.

Segundo o Comandante do Esquadrão Águia, as *blitz* organizadas por esta unidade se realizam em duas modalidades: a *blitz* fixa e a *blitz* volante. Na *blitz* fixa, os policiais ficam estacionados em um ponto estratégico dando ordem de parada às motos em circulação. Esses pontos estratégicos geralmente correspondem a vias de acesso a centros comerciais de bairros ou ao centro da cidade. Nos primeiros momentos desta modalidade de *blitz* e a depender do local, os policiais costumam identificar infratores conduzindo especialmente maconha, porém, após uma hora, a identificação de delinquentes começa a decrescer, porque há uma divulgação entre eles de que esta ação está sendo realizada naquele local, levando-os a mudarem o itinerário. Em decorrência disso, o comandante considera a *blitz* volante mais eficaz, porque como não tem um ponto fixo, não há possibilidade de que o local da *blitz* seja difundido entre eles. Neste tipo de *blitz* os policiais em circulação mandam parar aqueles sujeitos considerados suspeitos em qualquer local por onde estejam passando.

Sob a égide de defender os cidadãos dos crimes cometidos por delinquentes sobre motos, a polícia tem acirrado a fiscalização à categoria dos motoboys, esquecendo que sobre as motos existem cidadãos trabalhadores que também são vítimas destes infratores e que precisam ser protegidos. As ações vêm sendo praticadas de forma abusiva e discriminatória, através de práticas de agressão, xingamentos, ameaças, extorsões, e em casos isolados disparos com arma de fogo contra o trabalhador.

A maior violência no trabalho dos motoboys é dos próprios policiais. Uma abordagem de *blitz* em cima de um motoqueiro é como se eles estivessem atrás de um vagabundo... Como se fosse sempre um vagabundo que estivesse em cima da moto (José, 34 anos).

É principalmente nas abordagens policiais que a criminalização se expressa de forma mais acintosa e violenta. Ser confundido com um infrator, e tratado como tal pela força policial, é extremamente doloroso para o cidadão trabalhador:

Acho que há um ódio dos policiais em relação à gente, pois a abordagem já acontece com insultos. Eles pedem para abrir muito as pernas, apertam as nossas mãos, e nos revista como marginais. Os motoristas dos carros não passam por blitz assim. Me sinto constrangido e muito envergonhado, porque ninguém está sendo revistado ali, só eu. Eu com a farda do trabalho, entrega para fazer... E os policiais ficam maltratando. O que me incomoda é a maneira como eles revistam. Ninguém é abordado desta forma na rua, apenas as pessoas suspeitas de roubo... E eu sou trabalhador (Eugênio, 23 anos).

Praticando a cultura de vigiar, controlar e reprimir as classes tidas como perigosas, e sem estabelecer qualquer diferença entre o infrator e o trabalhador, nas abordagens e revistas os agentes policiais reforçam os estereótipos e preconceitos sociais, provocando situações como a que ocorreu com Gregório, 25 anos, que permaneceu durante todo o dia retido numa delegacia sob a acusação de ser ladrão:

Agressão verbal é quando me chamam de ladrão. Cheguei até a parar em uma delegacia, fiquei o dia todo retido, e todos os policiais que chegavam diziam: Então é você que está roubando? [...] Me senti humilhado. Quando fui entrando na delegacia encontrei uma amiga minha. Me pegaram como suspeito, eu disse a minha amiga. Ela avisou a meus amigos e familiares, que ficaram revoltados porque eu não fiz nada de errado. Tinha um policial na delegacia que me conhecia que também disse que eu não era ladrão... Me sinto estressado, minha mente cansada, desgaste mental.

O acúmulo de situações deste tipo levou o motoboy Mateus, 40 anos, a não conter as lágrimas durante uma abordagem policial:

Quando rola blitz, a polícia já vem em cima: Encosta aí, encosta aí, vai, vai! Aí xinga a gente, não tem respeito nenhum com a gente... Encosta aí vagabundo! Eles discriminam mesmo. Uma vez me deu um sentimento tão grande de revolta, que eles vieram me abordando e eu chorando com raiva.

Apesar de protestarem veementemente contra os métodos usados por estes agentes, a intensificação da ação policial conta com a aquiescência dos motoboys. Também vítimas das ações criminosas, os trabalhadores entendem que identificar e prender estes infratores irá se refletir positivamente no índice de vitimização sofrida pela categoria, além de ser uma oportunidade de estar identificando motociclistas que circulam ilegalmente ou exibem comportamentos inadequados que contribuem para denegrir a imagem da categoria:

Pra mim a ação policial é muito boa, porque como acontece muito assalto com essas motos pequenas... Eu ando em dia, minha documentação e minha habilitação em dia. Eu não me preocupo em relação a isso. Eu só fico chateado com o lance da discriminação. Eu acho bom, eu acho importante porque até tira a vagabundagem de cima das motos, que é muito grande... Então pra mim, fora a discriminação, eu acho legal (Márcio, 33 anos).

Entretanto, a forma discriminatória destas ações, dirigidas quase exclusivamente aos motoboys e não aos motociclistas como um todo, mobiliza sentimentos de menosvalia e reforça estigmas que já recaem sobre eles, como: irresponsáveis, inconseqüentes, imprudentes, marginais, provocadores de acidentes, entre outros. Neste sentido, Márcio, 33 anos, faz a seguinte colocação:

A abordagem policial geralmente é discriminante mesmo, não tem pra onde correr. Porque se você estiver com uma Titan [modelo de moto popular usado pelos motoboys], e vier do seu lado uma moto Ninja [potente e de alto custo] de não sei quantas cilindradas, com um cara com uma moto toda colorida, um capacete bonito, ele não pára aquela moto... Ele vai parar a Titan. O preconceito está aí. Não sabendo ele que aquele cara pode ser um grande traficante, pode ser um grande ladrão, etc. e tal.

O crime para ser praticado não requer um modelo específico de motocicleta, e se assim o fosse, as motos mais potentes deveriam ser as preferidas, por oferecer mais segurança ao piloto e desenvolver maior velocidade. Entretanto, o próprio comandante do Esquadrão Águia confirma que a moto Titan é realmente o alvo principal da ação policial. Conforme o comandante, as estatísticas têm mostrado que o modelo Titan é o mais utilizado para a prática do crime, pois favorece o anonimato ao se misturar com um grande número delas que circulam pelas ruas pilotadas pelos motoboys. Além de ser a preferida para a prática do crime é também a mais visada para roubo, porque após o desmanche as suas peças são de fácil comercialização. Segundo o responsável pelo Esquadrão Águia, esses são os motivos pelos quais as motos Titan são foco da ação policial.

Apesar da justificativa do Esquadrão Águia ter fundamento, existem relatos de crimes cometidos por motos de outros modelos, que dificilmente são paradas nas *blitz*. Valdir, 31 anos, relata a sua experiência a respeito:

Eu tive a moto roubada no mês passado por dois caras numa Twister, e o pessoal que anda de Twister passa em blitz brincando. Eles não param Twister, não param Tornado, não param as quinhentas, só param a Titan.

O motoboy Luis (30 anos) também discute a atitude discriminatória dos agentes policiais. A sua percepção vai além do modelo da moto, pois trás um questionamento que sinaliza uma discriminação de classe social. Pelo fato de pertencerem a segmentos menos favorecidos da sociedade, os motoboys seriam os alvos destas ações repressivas. Para ele há uma ação direcionada ao segmento dos motoboys, pois são exatamente aquelas motos que indicam a presença de trabalhadores, pois conduzem baú e/ou mochilas, as mais paradas nas *blitz*. Por outro lado, se as ocorrências policiais indicam que os delitos são cometidos por dois ocupantes na moto – inclusive foi também o que se constatou entre os entrevistados que já foram vitimizados – as justificativas para parar motoboys em serviço, especialmente conduzindo baús, seriam pouco consistentes.

Quem mais sofre a ação policial é o pessoal que está de baú, que está de mochila, por incrível que pareça. Eu acho que é porque eles sabem que é motoboy mesmo, sabem que é... Que é ralé mesmo, não sei... Porque se for a questão de motocicleta na prática do crime, vamos parar todas as motocicletas.

Em consonância com o que já foi discutido antes sobre o poder discricionário da força policial, estas ações vêm se desenvolvendo de forma arbitrária, discriminatória e violenta, provocando insatisfação e revolta naquelas pessoas que fazem da moto o seu instrumento de trabalho, e que se vêem confundidas com criminosos. Este fato torna-se evidente no relato apresentado por Caio, 30 anos:

Eles não têm educação direito, xingam a pessoa de nome ruim. Eu trabalhando ali dia-a-dia, ele também fazendo o papel dele, que o policial tem que abordar... Tudo bem! Mas a pessoa vem de manhã cedo, sai de sua casa tomado café, larga a sua esposa no trabalho, volta, e aí você pega uma *blitz* com um policial ignorante... É um sofrimento! Eles passam por cima da lei. Só não passam por cima de Deus porque está lá em cima, porque se não eles passavam. A polícia existe em defesa da sociedade, então uma atitude desse tipo não está sendo em defesa da sociedade, porque você, mesmo motociclista faz parte da so-

cidade e precisa também ser defendido... Para isso eles estão ali, pra fazer as *blitz*, pra pegar marginais, não pra estar confundindo o trabalhador com o marginal.

Ter o motoboy como *propriedade da polícia* reforça os comportamentos abusivos dos agentes policiais. Durante uma *blitz*, após um policial fazer a revista e liberar o motoboy, o outro colega resolveu repetir a revista afirmando que a moto não deveria estar emplacada e que o motoboy estaria conduzindo drogas. Ao ser interpelado pelo trabalhador, e questionado o fato de já ter sido constatada a sua legalidade e autorizada a sua liberação, o policial usa e abusa do seu poder, ameaçando reter o motoboy sob a sua guarda por tempo prolongado, sem haver motivo para tal. Este é um comportamento típico do agente que vê o outro como *propriedade da polícia*:

Eu colaborei com o trabalho de vocês, o seu colega aí viu que está tudo *ok*, então eu acho que você já está criando caso comigo... Ele: Ah, você está achando ruim, é? Você vai ficar comigo até dez horas da noite! Eu só saio daqui dez horas, você vai ficar comigo até dez. E não fale mais nada senão eu vou lhe levar para o quartel... (Luis, 30 anos).

O trabalho policial, encorajado pelo próprio treinamento, desenvolve nos agentes uma atitude de suspeição constante, de forma a poder prever e lidar rapidamente com os comportamentos de um grande número de pessoas em diferentes contextos. Entretanto, esta atitude de suspeição produz estereótipos que acabam muitas vezes por incriminar pessoas que se enquadram naquelas características. Ser do sexo masculino, pobre, pouco escolarizado, de cor parda, são para a polícia estereótipos de possíveis criminosos (REINER, 2004). Somando-se a estes estereótipos, os estigmas que são imputados aos motoboys – imprudentes, irresponsáveis, provocadores de acidentes, entre outros – e o crescente número de delitos envolvendo o uso de motocicletas, contribuem para que as ações policiais direcionadas a estes trabalhadores tornem-se bem mais intensas e discriminatórias.

Destacando-se mais especificamente o preconceito racial, um grande número de estudos demonstra a suspeição, a hostilidade e o preconceito da polícia, contra negros. A cor da pele aparece como o principal fator de suspeição entre os policiais militares. Isto confirma a tradição racista do aparato policial e explica a intensidade da vigilância sobre a população negra e mestiça, caracterizando o racismo institucional: “*Passsei por uma blitz onde estavam dez motoboys e eles bateram apenas no negro*” (Otoniel, 24 anos, motoboy).

Embora a organização policial reflita as atitudes dominantes na sociedade em relação à população negro-mestiça, o racismo aparece mais acentuado entre os policiais do que na própria sociedade (BARROS, 2006). O componente racial motiva a abordagem, como percebe Everaldo, 22 anos: “*Se for preto eles param logo*”.

Alguns autores encontram na forma como se deu a abolição da escravatura a resposta para o preconceito racial. Holloway (1997 apud BARROS, 2006), acrescenta que o aparato policial foi estruturado para controlar os *pobres livres* e manter a hierarquia social, sendo o público alvo localizado e identificado pela cor da pele. Essa tradição racista continua a repercutir nos dias atuais, e está incorporada à cultura policial, sendo compartilhada por toda a organização, de forma mais e menos explícita. Este fato é constatado por muitos dos motoboys entrevistados, que chegam a afirmar que “[...] *o racismo existe até hoje, e o tratamento dos policiais é pior quando a pessoa tem a pele mais escura*” (Valter, 27anos).

Os motoboys como categoria predominantemente negro-mestiça têm sido vítimas deste tipo de preconceito. Sendo as abordagens espaços de relação de poder, e havendo a inferência de que a cor parda ou negra é fator predisponente para o cometimento do crime, muitos policiais estão inclinados a cometerem todo tipo de arbitrariedade. Clóvis, 26 anos, comenta: “*Os policiais acham que todo preto é ladrão*”.

As abordagens discriminatórias utilizando o filtro racial são tão naturalizadas e prioritárias no aparato policial, que chegam a anular comportamentos irregulares de um ator de cor branca. Isto evidencia o quanto os estratos sociais de cor negra são tomados como propriedade da polícia. Tal fato é avaliado pelos próprios trabalhadores não negros, como acrescenta o motoboy Eugênio, 23 anos, de cor branca:

Eu estava pilotando a moto sem habilitação com um colega negro na garupa. Bateram apenas nele, colocaram uma arma em sua boca, perguntaram sobre boca de fumo e outras coisas que nada tinha a ver.

Discute-se muito que o preconceito de classe sobrepõe-se ao preconceito racial, ganhando força a hipótese de que a prática policial reproduz o preconceito social. Entretanto, quando é preciso atribuir uma cor ao suspeito a prioridade é a cor negra, seguida da parda, confirmando o fator racial como prioritário na identificação do suspeito (BARROS, 2006). A preferência que é dada ao negro como suspeito, mesmo numa área em que todos podem ser considerados

pobres, confirma mais uma vez a existência do componente ideológico que relaciona cor negra com criminalidade.

Ainda em relação à cor da pele, Barros (2006) acrescenta que os policiais inferem o nível de esclarecimento pela cor da pele, de forma que, a baixa escolaridade dos não brancos é entendida pelo policial como falta de esclarecimento. Um público menos esclarecido reduz as chances de denúncias e reclamações, e isso irá permitir que o policial possa cometer determinados excessos na ação repressiva, sem medo de implicar uma responsabilização futura pelo seu ato. Assim, para o policial, quanto mais clara for a cor da pele, maior a possibilidade de ser um indivíduo esclarecido, maiores as chances de denúncias e reclamações, e mais cuidadosa deve ser a abordagem.

Os motoboys informam também que a ação policial transcorre de forma mais violenta quando acontece em bairros de baixo poder aquisitivo, fato este que encontra respaldo na literatura. Segundo Barros (2006), a geografia social altera o comportamento do policial no que diz respeito às práticas de negação da cidadania aos que residem nos bairros mais pobres, sinalizando que há regras específicas de comportamento para cada espaço social. O autor afirma que há uma relação entre local e tipo suspeito, daí as ações policiais nos subúrbios e favelas tenderem a ser mais violentas.

Outra questão levantada pelos motoboys refere-se à percepção de que a autoridade dos policiais no momento da *blitz* é maior que a do comandante da tropa. Existem situações em que esta inversão de poder se dá de forma explícita, tanto por palavras como por ações. Caio (30 anos), quando abordado de forma extremamente agressiva, procurou informar-se de quem estava no comando do grupo para queixar-se do tratamento, e a resposta dada deixou clara a desconsideração à autoridade do tenente:

Outro dia mesmo eu estava sozinho na moto, veio dois com a arma. Eu digo: Pra quê isso rapaz? Você vai revoltar mais as pessoas... Se falar encoste aí e fizer a abordagem, normal... Mas você vem com a pistola em meu rosto... Se disparar, você vai fazer como? Vai dizer a minha família o quê? Aí cheguei para o policial: Quem está comandando a patrulha aí? O tenente não sei quem, mas tenente não manda aqui não. Pelo que eu vejo, soldado manda mais que tenente, a verdade é essa. Quem fala mais é o soldado, os tenentes praticamente eu acho que têm medo dos soldados... É o que eu acho.

Em outra situação, ao invés de assumir uma atitude de comando disciplinar frente ao grupo, o próprio tenente transfere a responsabilidade, conduzindo o motoboy para prestar a queixa na delegacia contra os seus subordinados:

Eles param a gente com uma violência absurda, botam a arma na cara da gente. Eu estava com minha esposa numa abordagem, aí eu descii da moto e fui falar com o major que era responsável pela operação. Eu disse a ele que eu não era leigo, que eu sou cidadão, sou trabalhador, então se a arma dispara e mata eu ou minha esposa, como é que ia ficar? Aí o major me levou à delegacia pra eu dar queixa de seus próprios subordinados (Valdir, 31 anos).

Uma queixa freqüente dos trabalhadores diz respeito também ao grande número de policiais armados apontando para eles durante a abordagem. Os motoboys temem até por um disparo acidental. Estas situações contribuem para que os trabalhadores considerem os delinqüentes menos violentos do que os próprios agentes, pois apesar de também estarem armados, e sinalizarem o fato, não chegam a apontar a arma para o trabalhador. Caio, 30 anos, comentando sobre o seu trânsito por zonas de maior criminalidade, acrescenta:

O bandido chega ali: Olhe, a gente está fazendo uma abordagem. Suspende a camisa, mostra a arma, dá uma revistadinha, e diz: Suspende o banco aí, tire o banco aí. Mas com o policial já é diferente, o policial já vem botando a arma no rosto, às vezes até encosta no seu rosto a ponta da arma. Morre, vai dizer o quê? Troca de tiro! O motoqueiro era ladrão! Tudo isso porque a gente é discriminado... O dia-a-dia da gente é isso aí, e não pode! Por causa de dois, três, não vai condenar todos os motociclistas, coisa que é um monte. Não pode!

A ocorrência de um crime na cidade com uso de motocicleta intensifica a ação dos policiais e a violência nas abordagens. Ramon (33 anos) vivenciou uma situação de extremo risco, em decorrência de um assalto em que os criminosos utilizavam moto. A forma como o motoboy reagiu evidencia também uma atitude de resistência frente ao abuso de autoridade, e de defesa de seus direitos de cidadão:

Eu trabalhava numa farmácia. Estava eu e um colega, os dois fardados, ele pilotando a moto e eu sentado na garupa. Numa sinaleira, fomos abordados por um policial com uma pistola. Ele me deu uma gravata e pôs a pistola por dentro do capacete arriscado a disparar em atrito com o capacete. Depois ele tentou se justificar, pelo motivo daquela ação, dizendo que tinha havido um assalto e que foi dois homens em uma moto. Eu falei pra ele



que não era daquela maneira que se trabalhava, que ele estava trabalhando errado. Um dos soldados, o mais velho, pediu para que eu deitasse no chão. Eu perguntei: Deitar no chão pra que? E aí ele pediu o documento e foi mais maleável.

Portar um crachá com o nome da empresa, conduzir um baú identificado, estar fardado, apesar de serem condições que identificam o trabalhador, na abordagem policial são desconsideradas. Em alguns casos, quando posteriormente identificados como trabalhadores, têm o tratamento reconsiderado, em outros, nem isso acontece. José (34 anos) relata a sua experiência:

Eu sofri um tipo de abordagem que eles mandaram até eu deitar no chão, a sorte foi que não melou minha blusa, só fez melar minha calça mesmo. Ele veio, me corrigiu, e mandou eu levantar. Pediu meus documentos... Aí quando ele viu o crachá da empresa, um policial falou assim: Não, rapaz, ele é da CC [distribuidora de bebidas]. É trabalhador!. Aí teve um deles que falou assim: Quem garante que ele é da CC? Aí eu fui tentar argumentar, ele: Não tem argumentação nenhuma, pegue seu documento, e vá embora. Quer dizer, foi pra mim um constrangimento grande.

Cenas deste tipo se repetem e atingem a maioria dos trabalhadores. Serem vistos como suspeitos e, portanto, passíveis de um tratamento repressivo, e estarem cotidianamente e por tempo prolongado no trânsito, são fatores que aumentam a probabilidade de serem vítimas deste tipo de evento. Bastante mobilizado, Caio (30 anos) relata um episódio que presenciou em que o motoboy, por estar transportando celulares, foi tido como ladrão pelo policial e humilhado na presença de outras pessoas:

Ali no Centro Administrativo, o cara mostrou os celulares... O policial dizendo que o celular era roubado... Todos da T. [Empresa de Telefonia]. Ali me mata! Botou o cara no chão feito ladrão, na frente de todo mundo. Pai de família trabalhando dia-a-dia... Não sabe a hora que vai chegar em casa, nada disso... Botou no chão deitado, eu parei a moto e fiquei olhando. Isso revolta a pessoa. O pior é que ainda tem que ficar calado, senão eles batem, quer prender a moto, tudo isso. Eu acho que o maior problema do dia-a-dia da gente é isso daí.

Do ponto de vista jurídico, há uma tendência a diferenciar força e violência com base na legalidade. São considerados atos de violência policial, o uso da força sem a devida autorização legal. Entretanto, ao enfatizar os aspectos legais da questão, deixa-se de considerar as situações em que, embora legal, a força é utilizada de forma desnecessária ou excessiva.

A violência dos policiais aos motoboys se estende ao seu veículo, muitas vezes provocando danos que podem resultar em prejuízos para o trabalhador. Além disso, a moto tem um valor estimativo muito grande para a maioria dos motoboys, de forma que danificar a moto é agredir ao próprio motoboy, e os trabalhadores ainda têm que reprimir suas reações para não sofrerem conseqüências mais sérias decorrentes do abuso de poder.

Os motoboys ainda afirmam que alguns policiais quebram o lacre da placa para culpar o trabalhador, e ainda agem com escárnio e arrogância. Este fato foi levado pelo presidente do SINDMOTO ao Comandante do Esquadrão Águia, que orientou os trabalhadores a proceder a denúncia ao Esquadrão sempre que isso acontecer. Luis (30 anos) e Ari (30 anos), respectivamente, fazem referência a esta situação:

A gente pára direto em *blitz* e eles fazem questão de quebrar lacre de placa pra prejudicar, danificar a moto. Se ele se aborrecer ou não for com a cara do *motoboy*, quebra... Chuta... Dizem: Rapaz, fale que eu quebrei aí, fale que eu quebrei... Foi eu quem quebrei? Já estava quebrado, não foi? É assim que eles fazem. E o rapaz vai falar o que? Que sabe que bate, que apanha... Aí tem que ser humilde mesmo, ficar tranqüilo, não é?

Eu mesmo, uma vez que sofri uma abordagem junto com outros colegas, a placa do colega estava meio empenada [...] o colega falou: Rapaz, isso aí foi quando eu estacionei, deve ter sido alguma criança. Ele: Nada, isso aqui é coisa de ladrão, de vagabundo. Aí chutou a placa do colega e arrebentou tudo. Mas isso a gente até já acha normal, porque ocorre com freqüência.

A forma mais extrema de violência contra os motoboys praticada pelos policiais, e felizmente também a mais rara, diz respeito à execução sumária. Há situações em que o motoboy, inexperiente ou afoito, não obedece à determinação da polícia para parar. Tais comportamentos são avaliados pelos agentes como atos criminosos, e alguns deles acabam disparando a arma contra o cidadão. Segundo os entrevistados, o fato do trabalhador estar transitando em condições irregulares e perceber a possibilidade de ter o seu veículo apreendido numa *blitz*, faz com que ele muitas vezes reaja de maneira incoseqüente. Lucas, 27 anos, retrata uma situação desta:

Um amigo meu estava com o documento atrasado, aí na *blitz* ele tentou fugir, e foi alvejado. O policial poderia ter iniciado a perseguição, mas o policial não... Não ajudou. Só fez puxar a arma e atirar. Tanto que está tendo audiência até hoje.

#### 6.4 Revista aos trabalhadores

Assim como nas abordagens, as revistas aos motoboys se processam em clima de tensão, e algumas situações e cenas deprimentes se repetem. Os policiais procuram exhibir força e poder para o trabalhador, os expectadores, e para eles mesmos, assumindo atitudes e comportamentos grosseiros, que se expressam através de agressões verbais, agressões físicas, danos materiais ao veículo do trabalhador, extorsão e ameaças com arma de fogo.

Observa-se que as revistas desrespeitosas e violentas não são exclusividades das ações dirigidas aos motoboys. No Rio de Janeiro, a quantidade de denúncias deste tipo de revista envolvendo as classes menos favorecidas é bastante elevada, chegando a superar as possibilidades do procedimento adequado (SOARES, 2000). Para Soares, negligenciar essas violências de todo dia em nome de *proteger a vida dos cidadãos* é extremamente perigoso, porque seus efeitos, quando se acumulam e naturalizam, acabam sendo tão devastadores quanto os crimes mais bárbaros. Corroborando com este ponto de vista, alguns trabalhadores afirmaram, de forma bastante enfática, que o comportamento desrespeitoso e violento dos policiais durante as abordagens e revistas pode contribuir para transformar um trabalhador em um fora-da-lei.

Além de induzir o trabalhador ao crime, a violência, o desrespeito e a humilhação de que são vítimas podem concorrer para uma maior agressividade no comportamento de alguns motoboys. Luis (30 anos), referindo-se a uma abordagem no seu bairro em que foi agredido pelo policial com um soco no rosto, faz a seguinte colocação:

[...] aí eu fui na Companhia e falei para os colegas dele: Se eu pudesse descontar nele, de igual para igual, eu também faria isso... Então, já que vocês estão vendo isso aqui [aponta o rosto machucado], eu vou pedir a vocês que falem com ele, peçam a ele que, pelo amor de Deus, me deixe em paz... Que isso não pode mais acontecer senão agora vai ser pior, porque vai terminar ele me marginalizando.

As agressões verbais são provocativas, humilhantes e ameaçadoras, e buscam atingir o moral do trabalhador. Geralmente são acompanhadas de agressões físicas, como chutes, socos, ou uso abusivo da arma. Nelson (27 anos) faz o seguinte comentário:

Quando revistam a gente, tem uns que são ignorantes pra caramba [bastante]... Mandam botar a mão na cabeça, se não abrir a perna, dá bicuda na nossa perna, fala de uma maneira como se estivesse falando com ladrão, e eu acredito que não é dessa forma não... Um

colega hoje mesmo estava me contando que ontem ele foi parado numa *blitz* e que o soldado deu duas bicudas na perna dele... Ele fardado e com o crachá da empresa...

Apesar de o agente policial estar equipado e autorizado para o uso da força, isso não implica que todo policiamento deva girar em torno desta prática, pelo contrário, o bom policiamento deve ser visto como “a arte de lidar com confusões por meio de táticas hábeis de conversação” (REINER, 2004). Contudo, o comportamento que vem sendo adotado pelos policiais se contrapõe totalmente a esta idéia do bom policiamento, pois em geral a possibilidade de diálogo está totalmente afastada. O abuso de autoridade leva-os a cometerem excessos de toda natureza.

Para os motoboys, cenas constrangedoras acontecem quando os trabalhadores são obrigados a deitar no chão em praça pública. Isso fere a dignidade do trabalhador e causa muita revolta:

O Esquadrão Águia manda o motoboy deitar no chão. Que é isso? Que absurdo! Se mandar eu me deitar eu não deito, entendeu... Porque eu não sou vagabundo. Se ele quiser minha documentação, eu dou toda, mas deitar no chão não... Isso aí é uma maneira muito grotesca, entendeu? Não se faz isso com um animal, entendeu? Eu fico muito aborrecido com isso! (Vítor, 35 anos).

Também com o intuito de deitar o motoboy ao chão para proceder à revista, alguns policiais, numa demonstração de força, imobilizam, de forma bastante agressiva, as mãos do trabalhador. Os motoboys ressentem-se principalmente por ser esta manobra utilizada na abordagem a supostos criminosos. Crispim, 40 anos, acrescenta:

As abordagens têm sido exageradas. Os policiais torcem os nossos braços, nos jogam no chão sem querer saber, como se fossemos criminosos. Eu disse que eu não era bandido quando tentaram torcer o meu braço: Sou um cidadão de bem! Fiquei muito constrangido e acho que os excessos da polícia são intoleráveis.

Como se não bastasse simbolicamente **pisar** no motoboy mostrando a sua superioridade enquanto polícia, humilhando-o e igualando-o a um fora-da-lei, os policiais pisam de fato no trabalhador, transformando assim o pisar simbólico numa ação concreta. Além de obrigados a deitar ao chão, os trabalhadores ainda são submetidos a mais esta forma de agressão e constrangimento:

Um colega meu deitou no chão na *blitz*. O policial botou o pé na cabeça do rapaz dizendo que o rapaz era vagabundo, que isso e aquilo... E o rapaz era trabalhador. Olhou o docu-

mento... E ele deitado... Viu que o documento estava todo em dia e liberou o rapaz. O rapaz foi embora, mas passou vergonha, não é? (Pedro, 31 anos).

Já me botaram pra deitar com a cara no chão, o policial pisou em cima das minhas costas... Eu de capacete... Ele pisou (Rui, 46 anos).

Além do significado de total desrespeito e anulação dos direitos enquanto cidadãos, uma referência importante, que pode ajudar a compreender esta manifestação extrema de violência policial, é a dos ritos de degradação abordados por Goffman, quando as instituições procuram, por meio de tais ritos, despojarem os indivíduos da sua identidade para inculcar uma nova. Esta prática estava presente na Igreja Católica e na maçonaria de outras épocas. Nas figuras de santos católicos como São Jorge e Nossa Senhora da Conceição, o pisar o dragão ou a cobra, simbolizam o controle e a vitória sobre o Mal, posto abaixo e dominado pelos pés.

Ser pisoteado pela polícia nas abordagens e revistas não acontece com qualquer categoria de suspeito. Se ocorre com, e fundamentalmente com, o motoboy, pode-se pensar que este não é qualquer um para a polícia, mas é ou está imbuído de um poder, talvez do mal absoluto, como o dragão da maldade, que também precisa ser dominado. Ou seja, paradoxalmente, ao rebaixar e pisar o corpo do motoboy, a polícia está reconhecendo o poder deste último, o poder ligado à mobilidade, velocidade, e capacidade de dissimulação, termos que, quando em casos particulares associados com celulares e armas de fogo, compõem algumas das equações mais perigosas e explosivas da criminalidade de rua atual. Mais uma vez, criminosos e trabalhadores, para a polícia, se confundem.

Uma outra fonte de tensão para os motoboys diz respeito ao uso da arma de fogo durante a revista, que por si só já caracteriza uma situação extrema de risco. Os policiais utilizam as suas armas de forma imprudente e negligente, humilhando e provocando o trabalhador. Muitas vezes estas armas são posicionadas bem próximas ao corpo do trabalhador, ao seu rosto, à sua boca, à sua cabeça, provocando além de revolta, medo de que até acidentalmente possa ocorrer um disparo. Há relatos em que o policial chega a cutucar o trabalhador com a ponta do revólver. Caio (30 anos), diz: *“Quando o policial bota a arma ali pertinho do meu rosto, me mata! Eu penso em minha filha, em minha mãe que eu já perdi... Tudo isso passa na cabeça... Revolta a gente”*.

Apesar de todos os transtornos, muitos motoboys reconhecem a importância da *blitz*, como já foi comentado, para coibir a ação de elementos nocivos à imagem da categoria, entretanto

ênfatizam que estas devem ser realizadas em outra modalidade, de forma que o trabalhador não seja tratado como se fosse um bandido. Por outro lado, existe um grupo de trabalhadores que afirma não acreditar na eficiência deste tipo de abordagem para identificar criminosos, porque dificilmente um infrator irá circular por locais em que a *blitz* acontece:

Se um vagabundo estiver com uma moto roubada... Se ele estiver armado e vê uma *blitz*, ele volta até pela contramão... Ele volta... Ele não vai passar pela *blitz*... Só se for pego de surpresa. Mas geralmente, como esses caras estão armados, estão com algum veículo roubado, eles andam olhando tudo, eles suspeitam de tudo. Então fica meio complicado, porque geralmente eles só pegam mais o pessoal que está trabalhando. O pessoal que faz mesmo a coisa [o delito] geralmente eles não pegam... Não conseguem... Eles pegam muito e prendem muita moto porque os caras estão sem capacete, sem o documento, sem habilitação. Mas o marginal é difícil eles pegarem (Camilo, 32 anos).

Autores como Garland (2003), destacam que quanto mais o Estado é percebido e se percebe como pouco eficaz, mais ele busca por meio de ações duras e espetaculares demonstrar que possui controle da situação. Os motoboys, trabalhadores identificados como equações perigosas e explosivas da criminalidade urbana, são, por sua vulnerabilidade social e simbólica, excelentes *caixas de pancada* ou alvos ideais destas ações policiais.

## 6.5 A corrupção policial

Viver no Brasil é conviver cotidianamente com uma prática social conhecida e legitimada por todos os segmentos sociais, que é o tão conhecido *jeitinho*, que define o estilo brasileiro de lidar com determinadas situações. Apesar de não se caracterizar pela adoção de práticas de corrupção, pode-se especular o *jeitinho brasileiro* como um *background* para tais práticas.

Onde nitidamente termina o *jeitinho* e começa a corrupção é difícil de precisar, entretanto, a passagem de uma categoria a outra é muito mais caracterizada pelo contexto em que a situação ocorre e o tipo de relação existente entre as pessoas envolvidas, do que propriamente pela peculiaridade de cada situação (BARBOSA, 1992). Na interação entre motoboys e policiais, onde predomina uma relação de poder num contexto que envolve transgressões, infrações de trânsito, e repressão ao crime, percebe-se um terreno totalmente favorável às práticas de corrupção.

Conforme o artigo 158, do Código Penal (BRASIL, 2002), extorsão significa “constranger alguém, mediante violência ou grave ameaça, e com o intuito de obter para si ou para outrem indevida vantagem econômica, a fazer, tolerar que se faça ou deixar de fazer alguma coisa”. Sendo assim, a extorsão proporciona ao autor uma vantagem ilícita, de conteúdo econômico. A extorsão difere do roubo porque neste o autor toma o pertence pessoalmente, enquanto naquela, faz com que ele lhe seja entregue ou colocado à sua disposição (PRADO, 2005).

Avaliando o comportamento dos pelotões da polícia no que concerne à prática da extorsão, os motoboys foram unânimes quanto ao policial civil que consideram idôneo por não utilizar a prática da extorsão. Em relação aos militares, alguns trabalhadores, como vimos anteriormente, consideram o Esquadrão Águia mais corrupto, enquanto outros já percebem as Polícias Comunitárias.

Na relação entre a polícia e o motoboy, a extorsão se caracteriza pela imposição de pagamento em dinheiro vivo para liberar o trabalhador considerado em desacordo com a legislação de trânsito, ou ainda, pela apropriação de objetos de interesse do policial, como vale-transporte, refeição, botijão de gás, entre outros. Pedro, 31 anos, faz o seguinte comentário:

Tem muito policial indisciplinado que só quer fazer *blitz* pra tomar dinheiro. Às vezes aqui em cima, no Rio Sena [bairro do Subúrbio Ferroviário] a viatura fica escondida pra tomar dinheiro... A pessoa dá o dinheiro, eles liberam a moto... Dá dez reais e eles liberam. Teve um mesmo que tomou dois vales-transporte de um colega meu, porque ele não tinha dinheiro. Só porque o rapaz estava com um passageiro sem capacete... Ele próprio estava com capacete... Aí tomou dois vales-transporte e mandou o rapaz embora. Isso não é *blitz*! Às vezes, se a gente disser que não dá, aí começa a procurar uma discussão, quer bater, quer algemar a pessoa, toma a moto da gente, bota a gente na viatura e leva pro módulo... É muita coisa... O motoqueiro sofre!

O mesmo motoboy, que trabalha como entregador de gás no subúrbio, sente-se indignado com o comportamento de alguns policiais que circulam pela área, por já transportarem nas viaturas da Polícia os botijões vazios para serem substituídos nas extorsões:

Os policiais aqui na Suburbana param a gente direto pra pedir botijão de gás. Dizem que é proibido trabalhar com gás, que o gás acabou na casa deles, como é que pode fazer pra dar um botijão de gás a eles... Eles já andam com um botijão vazio dentro da viatura... Agora eu que não dou mais, eu digo: Se você quiser prender a moto, pode prender que o dono do posto vai e solta. O dono já disse pra não dar mais. Isso é direto, não pode ver a

gente que quer botijão. O dono do posto falou que se a gente desse o botijão, a gente ia ter que pagar... Que não era mais pra dar botijão a policial nenhum.

Neste caso, motoboy e patrão reagem à extorsão policial oferecendo resistência independente das conseqüências que possam advir. Atitudes deste tipo adotadas com mais freqüência, contribuiriam pelo menos para conter a prática da extorsão, hoje tão difundida na cultura policial.

O fato dos policiais trabalharem sempre em dupla ou em grupo impede que a extorsão ou a propina seja praticada de forma isolada. Em geral, todos do grupo, direta ou indiretamente, são solidários diante daquela ação, e pactuam os lucros. Alguns estudos associam a solidariedade interna dos policiais com o isolamento social, contudo, para Reiner (2004), a solidariedade é produto não só do isolamento social ou da necessidade de confiar nos colegas quando diante de uma ação que envolve perigo, mas também da necessidade de protegerem-se mutuamente, para que o público não conheça suas infrações.

Mateus, 40 anos, foi parado por dois policiais por estar com a viseira suspensa. A forma como o policial transfere para o outro o andamento do caso, sem tomar a atitude cabível de autuar, sugeriu ao trabalhador a possibilidade da situação ser resolvida pela propina ou extorsão. Mateus acrescenta:

Dois policiais do Esquadrão Águia me pararam porque eu estava com a viseira suspensa: Está certo você andar com essa viseira alta? Eu disse: Rapaz onde é que tem escrito que eu tenho que andar com essa viseira baixa? E ele: Onde está escrito? Pegaram o código de trânsito e me mostraram: Aqui onde está escrito. Me dê o documento da sua moto. Aí eu dei o documento. Ele: Sua habilitação. Eu dei. Aí ele entregou na mão do outro e disse assim: Converse com ele aí que eu não quero nem conversar com ele, porque ele veio me perguntar onde é que tinha escrito... Não quero nem conversa com você.

Os contornos do diálogo que se estabelece entre o policial e o motoboy acabam por desencadear a proposta do policial, em que é negociada a liberação dos documentos em troca de refeições:

O outro falou: É rapaz, essa multa aí vai ser cara. Eu: Cara por quê rapaz? Ele: O quê? Ele lhe mostrou escrito não foi? Me mostrou. É, vai ser cara. Eu: Sim velho, vai ser cara em que sentido? Ele: Acima de um salário mínimo. Encoste a sua moto ali vá... Encoste ali. Sua moto não vai sair não, sua moto vai ser rebocada. Eu disse: Rapaz eu estou trabalhando, tenho entrega pra fazer. Ele: Você trabalha aonde? Num restaurante chinês. Aí ele



falou: Seu documento vai ficar aqui preso, vá lá e traga duas quentinhas, e não se esqueça do refrigerante... Traga coisa boa, quando você voltar eu lhe entrego o seu documento.

O motoboy acata sem questionamentos e com naturalidade a proposta do policial, e uma terceira pessoa passa a participar desta negociação, que é o patrão, que da mesma forma que o trabalhador atende prontamente a toda esta articulação ilegal:

Seguraram o meu documento, aí eu vim, falei com seu G., o chinês [dono do restaurante]. Aí ele fez duas quentinhas caprichadas como eles pediram e deu o refrigerante. Eu levei.

O que mais chamou a atenção do motoboy foi a sutileza do policial em receber as quentinhas, exigindo discrição para que não fosse percebido pelas pessoas que circulavam no local: *“Quando eu parei e fui entregando... Ele: Não! Não! Bote naquele banco ali. Seu documento está lá em cima também. Eu botei no banco, peguei o meu documento e fui embora”*.

A naturalização da prática da extorsão está evidente neste episódio, desde quando toda a trama foi encarada pelos atores envolvidos como um meio para atingir o fim desejado, não importando se as ferramentas utilizadas foram lícitas ou ilícitas. Percebe-se assim, que entre policiais corruptos e os motoboys se estabelece um circuito de troca que irá sustentar a relação de poder e reproduzir a violência: dinheiro ou ganhos outros correndo numa direção, impunidade e proteção na outra.

Vale ressaltar, que a prática da extorsão ao motoboy é tão intensa e generalizada, que pode se estender a outros domínios, quando o próprio cliente representa uma autoridade policial:

Teve um policial que comprou o gás em minha mão, me deu um cheque, só que o cheque dele voltou, então eu fui falar com ele. Ele se dirigiu ao carro, puxou uma arma, botou em minha cara dizendo que ia me dar era um tiro... Eu fiquei parado, sem ação, porque ele sendo polícia podia me dar um tiro e dizer que eu fiz alguma coisa nele (Pedro, 31 anos).

## **6.6 Acomodação e resistência**

Os trabalhadores, apesar de sentirem-se lesados com a prática adotada nas abordagens policiais, dificilmente prestam queixa por medo de retaliação. O fato de estarem cotidianamente em vias públicas, em contato com estes agentes, leva-os a temerem pela própria vida, inibindo assim o exercício da cidadania, através da denúncia das arbitrariedades. Quando o motoboy decide pelo registro da queixa, mas a delegacia determina que o próprio trabalhador deva ser

o portador deste registro até a Companhia de Polícia, ainda se torna mais difícil a efetivação da denúncia. O trabalhador sente-se ameaçado e teme pela própria vida:

Eu já sofri agressão policial. Eu tomei um murro no rosto. Eu fui abordado por uma guarnição de oito homens fortemente armados, de polícia de bairro. Em momento nenhum eu esbocei reação, não mostrei nervosismo, nada [...] Acho que ele se contrariou com isso. Eu cheguei a fazer uma ocorrência policial, fiz exame de corpo de delito... Só que vai pra delegacia, daí o que é que eles fazem? Mandam você entregar na Companhia. Só que quando você chega na Companhia você sabe que ali estão todos os amigos daquele que te agrediu... Aí você está exposto. Como eu ando de moto e eu sou vulnerável, eu tive que ficar calado. Porque eu sei, e é uma coisa que a sociedade também sabe que existe, que é crime de extermínio, e só morre quem oferece resistência (Luis, 30 anos).

Ser responsabilizado por entregar na corporação o registro da queixa, quando deveria ocorrer entre as próprias instituições para proteger a vítima, fez com que o trabalhador desistisse do processo de denúncia:

Se eu faço essa ocorrência, vai botar de frente... Aí eu vou ter que chamar as testemunhas, ele vai sofrer penalidades por isso, e, no futuro, ele ou os colegas vão cobrar isso de mim de outra forma... É o que a sociedade vê! Ele pode muito bem vir no carro, me dar um tombo, eu cair e me acabar, ou morrer... Ou pode me atirar... Aí eu fui obrigado a não fazer nada e deixar o tempo tomar providência com isso.

Desistir de buscar os seus direitos ou uma retratação pelo ocorrido, nem sempre significa ter solucionado o processo internamente. Situações deste tipo podem levar a desdobramentos extremamente sérios, e considerando que o fato se deu no bairro onde reside o trabalhador e na presença de pessoas conhecidas, os efeitos se potencializam e a sensação de exposição aumenta. Luis expressa os seus sentimentos e desejos com o desfecho deste caso:

Eu ainda tenho vontade de vingança, eu tenho vontade de descontar isso... Eu não vou estar aqui fazendo teatro, dizendo que entrego a Deus... Eu não entrego ele a Deus, eu tenho vontade sim, de um dia descontar... Porque eu penso assim, se fosse eu e ele, ele sem farda e eu sem farda, ele não ia fazer isso. Porque pelo meu porte físico e o dele ele ia saber que ia ter uma troca de soco, ele ia bater, mas ia tomar também. Mas eles estão acima da lei... Armados... Oito homens armados... Pô, eu sou o menor [desprotegido, sem direitos] tenho que ficar calado! O que me aborrece é que às vezes eu passo e vejo ele, sabe? Isso aí é que reacende a minha ira, está entendendo?

Lidar com a quase certeza de que os motoboys não irão formalizar reclamação ao batalhão quanto ao tratamento recebido, e caso isso venha a acontecer, não serão punidos por conta do corporativismo da organização policial, leva alguns policiais a sinalizar para o motoboy, em tom irônico e ameaçador, a inocuidade da reclamação. Referindo-se ao Esquadrão Águia, Carlos, 30 anos, acrescenta:

Já aconteceu de eu vir andando, eles [policiais do Esquadrão Águia] pararem do meu lado e forçar, a ponto de jogar a moto em cima de mim, e ainda olhar pra minha cara e dizer: Eu queria que você quebrasse minha moto! E eu chegar pra ele e dizer: É assim que você aborda? Você não está vendo que isso está errado? Eu podia cair, eu podia me machucar... Aí ele: Olhe, se você quiser reclamar, você vai lá no Batalhão e reclama.

Embora um grande número de trabalhadores reconheça que em determinadas situações é mais prudente silenciar, alguns deles não se calam, e decidem pelo enfrentamento. Isto foi o que aconteceu com Luis, 30 anos, diante de uma *blitz* em que o policial, mesmo após constatar a legalidade dos seus documentos, dificulta a liberação do trabalhador e até ameaça conduzi-lo ao quartel:

Você vai ter que me levar pra Delegacia. Você vai fazer uma queixa contra mim, eu outra contra você, porque você vai dizer o que está achando de mim, e eu o que estou achando de você. Ai o outro policial sentiu que estava tomando um rumo diferente... Sentiu que o colega estava errado. Aí chegou: Eu já vi tudo aí, ele está *ok*, rapaz!

São raras as ocasiões em que os motoboys procedem ao registro da ocorrência contra o policial por medo de retaliação, entretanto, a maioria deles reage verbalmente às situações de violência e humilhação. Quando o policial aponta a arma, todos eles se calam, pois acreditam que o agente é realmente capaz de atirar. Alan, 34 anos, avalia a situação da seguinte forma:

Uma vez os policiais pararam a mim e a minha namorada e falaram ironicamente: Pensei que fossem dois homens! Será que eles não sabem o que são dois homens? Ouvi calado, com medo que fizessem alguma coisa comigo ou com minha namorada, afinal, um homem com arma é mais homem que eu, não é?

É importante ressaltar que não só as denúncias contra os policiais trazem conseqüências para o motoboy, mais também aquelas contra os infratores. O registro de queixa de assalto e as investigações subseqüentes, também expõem o motoboy, especialmente quando é feita a aca-reação entre a vítima e o infrator, e pode trazer conseqüências incomensuráveis para o traba-

lhador. Otávio, 35 anos, trabalhador da Empresa de Correios e Telégrafos, foi assaltado quando conduzia cartões de crédito. Prestou queixa, e com a interferência da empresa os criminosos foram presos. Porém, a identificação dos infratores expôs o trabalhador e resultou em um segundo assalto, na mesma semana, e no mesmo local:

Os marginais faziam parte de uma quadrilha que agia naquela área. Foram presos e eu fui fazer a identificação. A princípio a identificação foi feita ocultamente, mas em seguida me deixaram frente a frente com os bandidos, o que me chateou muito, pois eu me senti muito exposto. Na mesma semana fui assaltado uma segunda vez no mesmo lugar. Sei que foi gente da mesma quadrilha, e ainda acho que foi o mesmo bandido que era carona na primeira vez. E isso foi vingança!

O fato da polícia não manter sigilo ou não proteger as pessoas que fazem denúncias contra infratores, expõe esses denunciante a retaliações, reforça a *lei do silêncio* e enfraquece os mecanismos comunitários de controle social, que, ao contrário, deveriam ser estimulados como parte de um modelo efetivo de policiamento (PAES-MACHADO e outros, 1997).

Não só o medo de retaliação silencia os motoboys diante dos erros e equívocos da polícia. As irregularidades relacionadas ao veículo, aos documentos pessoais, ou ao próprio uso da motocicleta para atividades proibidas, a exemplo do transporte de botijões de gás e prática de mototaxi, leva os motoboys a silenciarem diante de comportamentos inaceitáveis dos policiais. Acomodando-se à situação em defesa de interesses particulares, os trabalhadores buscam uma solução para as suas próprias infrações, utilizando-se do suborno mediante propina – negociação pacífica entre as partes, para burlar uma norma/lei, envolvendo dinheiro e resultando em benefícios para ambas.

Diferente da imposição por meio da força ou pela ameaça do uso da força praticada na extorsão, na prática da propina as partes negociam até chegar a uma proposta que atenda o interesse de ambas. Entre os motoboys existe a certeza de que, diante de uma situação irregular, basta subornar o policial oferecendo propina que a situação provavelmente será resolvida a contento. Emílio, 36 anos, diz que *“tem policiais que param só para receber uma grana... R\$50,00 ou R\$30,00 reais para não multar ou levar a moto”*.

Aristides, 23 anos, teria a sua moto apreendida numa *blitz* por estar irregular. O policial, não só induziu o pagamento de propina para livrá-lo da infração, como ainda recusa a primeira oferta feita pelo trabalhador alegando que a quantia seria dividida por dois:

O emplacamento tinha vencido e o policial disse que iria ligar para a SET – Superintendência de Engenharia de Tráfego, para apreender o meu veículo. Depois ele disse que era pra eu pensar o que poderia fazer por ele. Ofereci R\$5,00 e ele disse que era pouco para dividir entre ele e o colega. Meu amigo tinha uma nota de R\$50,00, e como não tinha onde trocar acabei dando.

Algumas vezes os policiais aceitam quantias irrisórias para liberar o motoboy de uma situação irregular. Eduardo, 25 anos, comenta:

Os policiais às vezes aceitam aquela ponta... R\$10,00 ou R\$5,00. Até R\$3,00 eu já dei, quando eu estava com o documento atrasado e sem o capacete. Já vi motoboy dá até vale transporte. E isso acontece em todos os lugares de Salvador.

Muitas vezes o policial retém o motoboy no lugar da blitz, e não adota nenhuma outra atitude disciplinar diante da infração, o que para o motoboy é um comportamento sugestivo de que o policial espera que o trabalhador tome a iniciativa de suborná-lo:

Eu estava pilotando a moto sem habilitação [...] Os policiais me deixaram lá *de molho* [aguardando], dizendo que estavam esperando a SET, para ver se eu dava algum dinheiro. Quando eu dei, me liberaram. (Eugênio, 23 anos).

Vale ressaltar, entretanto, que esta prática, apesar de comum no dia-a-dia dos motoboys, não é exclusividade desta categoria, pois se repete cotidianamente, envolvendo quase todos os grupos sociais nas mais diversas situações. Como exemplo, tem-se o uso da propina em outras situações de trânsito envolvendo policiais e motoristas, prática bastante difundida e naturalizada.

---

## Notas

1. Alguns estudos afirmam que o fato dos policiais responderem muitas vezes de forma diferente diante de um mesmo evento, estaria ligado não só a fatores estruturais – como seu papel na divisão organizacional do trabalho e sua base demográfica – como também a fatores mais subjetivos, como características de personalidade e formas de interpretação individual dos fatos (REINER, R. A cultura policial).

---

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os motoboys constituem uma categoria profissional relativamente nova, que surge como reflexo das profundas transformações econômicas no Brasil e no mundo, decorrentes da reestruturação produtiva. A rotatividade do capital e o uso cada vez maior de novas tecnologias de comunicação imprimem velocidade à vida moderna, e dão sustentação à atividade de moto-entrega, impulsionando o seu crescimento.

Outrossim, o baixo custo dos serviços prestados pelo motoboy, e os constantes congestionamentos no trânsito, têm contribuído para que vários setores da econômica recorram aos serviços deste segmento. Isto amplia o campo de trabalho da categoria, que a cada dia absorve um maior número de trabalhadores, às vezes sem qualquer identificação com a atividade, mas que encontra na ocupação uma forma de driblar o desemprego. Tal fato tem provocado mudanças no perfil demográfico do motoboy. Hoje, é grande o número de trabalhadores casados, com filhos, e com idade superior a 30 anos, fato não observado no passado, quando a profissão era exercida quase exclusivamente por pessoas mais jovens.

Se por um lado o aquecimento do mercado de moto-entrega é positivo por absorver um grande número de desempregados, por outro, o aumento na oferta de mão-de-obra barateia o custo do serviço, apresentando sérias conseqüências para o trabalhador. Com a oferta maior que a procura, a categoria perde o poder de barganha, refletindo-se na redução dos salários e na precarização das condições e relações de trabalho. Por outro lado, tratando-se de uma profissão não regulamentada, os trabalhadores ficam totalmente desprotegidos do ponto de vista legal, e isso dá liberdade para que o empregador transfira para o trabalhador as responsabilidades que lhe caberia diante de qualquer outra atividade legalmente reconhecida.

Observa-se o esforço que o Sindicato dos Motoboys vem fazendo no sentido de conquistar direitos para estes trabalhadores através das Convenções Coletivas de Trabalho, contudo, considerando o número reduzido de empresas legalizadas (em torno de 10%), apenas uma diminuta parcela destes trabalhadores tem os seus direitos garantidos por tais dissídios. O agravante a tudo isso é que as empresas irregulares, por não investirem no pagamento de impostos e

de benefícios a seus trabalhadores, têm condições de oferecer serviços no mercado a preços reduzidos, e com isso, conseguem desviar um grande número de contratos das empresas legais. Neste sentido, tais empresas reúnem o maior número de trabalhadores, que embora preteridos dos direitos garantidos pelas Convenções Coletivas, visando preservar o seu emprego, não procedem qualquer tipo de denúncia contra estes empregadores. Com isso, as iniciativas do SINDMOTO em defesa de um tratamento digno para os motoboys e da garantia de seus direitos enquanto trabalhadores ficam fragilizadas.

Apesar da importância das Convenções Coletivas para o reconhecimento da ocupação e em defesa dos direitos do trabalhador, percebe-se que questões relativas à saúde e segurança no trabalho são tratadas de forma incipiente. A tradição dos sindicatos de direcionar o seu olhar para questões salariais, e a ausência de uma cultura, até entre os próprios trabalhadores, que reconheça a relação entre processo de trabalho e processo saúde/doença, são fatores que contribuem para que estas questões sejam relegadas. Neste sentido, as reivindicações dos motoboys estão muito mais relacionadas à conquista de direitos trabalhistas e previdenciários que poderão se reverter em ganhos financeiros, do que à reestruturação do processo de trabalho. Considerando, entretanto, que estes trabalhadores são constantemente vitimizados no seu cotidiano laborativo, quer pelos acidentes no trânsito, quer pelas mais diversas formas de violência que perpassa o espaço urbano, a pouca ênfase que é dada às questões de saúde e segurança no trabalho, acaba por deixar os trabalhadores mais vulneráveis a estes episódios.

Os acidentes decorrem de uma dinâmica multifatorial e são percebidos pelos trabalhadores como o principal risco ocupacional. A organização de trabalho pautada especialmente na pressão de tempo e no pagamento por produtividade, associada à cultura de presteza e pontualidade na prestação do serviço, atuam como estímulo ao excesso da velocidade e a manobras de risco, constituindo-se, juntamente com vulnerabilidade do próprio instrumento de trabalho (a motocicleta) e com os transtornos advindos do compartilhamento do espaço público com motoristas e pedestres, nos principais determinantes para os acidentes.

Embora a organização do trabalho tenha uma participação importante nas atitudes e comportamentos destes trabalhadores no trânsito, constatou-se que alguns motoboys demonstram certa disposição de correr riscos, pilotando de forma insegura, seja durante o trabalho ou fora dele, e pondo em risco a própria integridade física, assim como a vida e o patrimônio de terceiros.

As práticas de pilotagem perigosa, e o desconhecimento por parte da sociedade dos modos operatórios do trabalho dos motoboys, dão sustentação à imagem preconceituosa e discriminatória que já recai sobre a categoria, além de perpetuar os estigmas de irresponsabilidade e imprudência que perpassa o segmento. Reforçada pela cultura vigente de desrespeito aos veículos menores, tal dinâmica desencadeia atitudes e comportamentos agressivos dirigidos aos motoboys, os quais se expressam na tentativa de negar a estes trabalhadores a igualdade de direitos no compartilhamento do espaço público no trânsito. Em cascata, sendo a motocicleta o menor veículo em circulação, é alvo do desrespeito de todos os demais veículos.

Comungando com o ponto de vista de Diniz e outros (2005), percebe-se também certa contradição da opinião pública em relação aos motoboys, pois ao mesmo tempo em que avalia negativamente o comportamento destes trabalhadores no trânsito, são intransigentes quanto à rapidez e pontualidade no atendimento às suas demandas. Se contrariados nos seus propósitos, os clientes/consumidores utilizam todos os recursos que estão ao seu alcance para pressionar e punir o motoboy. O não pagamento pelo serviço prestado, a devolução da mercadoria, as queixas às empresas prestadoras, são alguns dos expedientes adotados pelos clientes/consumidores para punir o trabalhador. Os motoboys, por sua vez, embasam a sua prática laborativa na convicção de que é preciso vencer as barreiras do espaço e do tempo em cumprimento às suas obrigações independente das circunstâncias e/ou dos recursos utilizados serem ou não os mais adequados. As atitudes de clientes e motoboys alimentam-se mutuamente, e acabam por atuar como fatores determinantes e condicionantes dos acidentes e dos conflitos no trânsito.

Um elemento de grande impacto no cotidiano de trabalho dos motoboys é a vitimização por atos de violência intencional. A própria estruturação da ocupação aumenta a vulnerabilidade dos trabalhadores a episódios desta natureza – das onze categorias compiladas pelo NIOSH (1996) como situações de risco para a violência no trabalho, nove são identificadas no processo de trabalho dos motoboys. Neste sentido, a presente pesquisa reitera os achados da literatura nacional e internacional segundo os quais os trabalhadores que manipulam valores sob a forma de arrecadação de tarifas, que trabalham sozinhos, à noite, ou realizando deslocamentos, são as principais vítimas das agressões no trabalho, especialmente as motivadas por assaltos.

Veículo de pequeno porte e deslocamento rápido, com grande poder de evasão por adentrar locais cujo acesso é impossível para os carros, o uso da motocicleta para o cometimento de crimes intensifica-se a cada dia e os trabalhadores motoboys aparecem como as maiores víti-



mas destes delitos. Roubos, furtos e assaltos à categoria são bastante frequentes, e resultam na perda da moto ou dos produtos transportados.

Perder a moto é a principal preocupação do motoboy no momento do assalto, e quando isto acontece o trabalhador é penalizado cumulativamente: além do prejuízo de ordem material com a perda do veículo, o motoboy também perde o emprego, pois sem moto não há trabalho.

A moto modelo CG Titan 125 cilindradas que é utilizada pelos motoboys por ser de menor valor aquisitivo, é também a mais visada nos furtos e roubos pela facilidade de receptação tanto do veículo como das peças. Como grandes consumidores das referidas peças, os próprios trabalhadores fortalecem o mercado ilegal, e contribuem, mesmo que indiretamente, para o alto índice de assalto à categoria.

Além de objeto dos furtos e roubos, a moto CG Titan 125 cilindradas é também a preferida para a prática do crime, pois, ao fundir-se com um grande número delas pilotadas pelos motoboys no cotidiano de trabalho, favorece o anonimato, dificultando deste modo a identificação do criminoso. Como agravante, a semelhança entre trabalhadores e infratores quanto ao modelo de moto, confunde a sociedade que passa a olhar o trabalhador como se fosse um delinqüente, e ainda torna os motoboys as grandes vítimas da ação repressiva policial.

Nos assaltos, quando apenas os produtos transportados foram subtraídos, os motoboys são os principais suspeitos – o ato criminoso passa a ser avaliado pelos patrões como uma armação entre trabalhador e delinqüente. Tal suposição, além de provocar a demissão do motoboy, compromete as suas referências, marcando-o com o estigma de provável infrator e dificultando a sua reinserção no mercado de trabalho.

Ter cerceado o seu direito de “ir e vir” garantido pela Constituição Brasileira, ao ver-se impedido de adentrar determinadas áreas geográficas da cidade no desempenho de suas funções laborais, é mais um problema enfrentado pelos motoboys. Nas zonas de maior criminalidade, o Estado perde o seu poder monopolizador no controle da violência, e o motoboy fica a mercê dos delinqüentes locais. São situações de extrema ameaça à vida e à propriedade do trabalhador, que desencadeiam estados de tensão e medo, e demandam a utilização de práticas defensivas que possam inibir a concretização da ação delituosa.

A *desresponsabilização*, termo adotado por Hunt (2003) para referir-se à recusa de responsabilidade diante da proliferação de riscos, ou ainda à transferência da responsabilidade para

terceiros, foi identificada em todas as situações em que os trabalhadores eram vitimizados. Diante do grave quadro de vitimização dos motoboys pelos acidentes e violências no exercício do trabalho, os empregadores eximem-se das responsabilidades, seja em relação aos prejuízos materiais, seja em relação à assistência médica, psicológica e social. Apoiando-se na ausência de regulamentação da profissão, os patrões delegam tais responsabilidades aos trabalhadores, que fragilizados, sem apoio legal e até por desinformação, submetem-se e tornam-se as grandes vítimas.

A criminalização, expressa na discriminação social e na violência policial, é percebida como a principal manifestação de violência contra a categoria. Ser confundido por delinqüente, ao ponto das pessoas expressarem comportamentos de desconfiança, medo e evitação, compromete a identidade do trabalhador e provoca intenso sofrimento – os motoboys sentem-se lesados na sua dignidade e nos seus direitos enquanto seres humanos.

Dando sustentação e ao mesmo tempo reproduzindo a discriminação da sociedade contra o segmento, configura-se a ação repressiva exercida pelos agentes de polícia durante as abordagens e revistas. Ver o motoboy como um *elemento* e anular os seus direitos civis, significa reafirmar a sua condição de *propriedade da polícia*, que para Reiner (2004) acontece quando os poderes dominantes deixam o controle social nas mãos da organização policial. Sendo propriedade da polícia, tais agentes acham-se autorizados a assumirem atitudes e comportamentos agressivos diante dos trabalhadores e a adotarem práticas medievais para lidar com os mesmos, a exemplo do pisoteamento do seu corpo. Neste sentido, as abordagens e revistas são percebidas pelos trabalhadores como atos de violência extrema, mais ameaçadores do que a abordagem dos próprios delinqüentes. Em referência aos estereótipos utilizados pela polícia na identificação de possíveis criminosos (REINER, 2004), ser do sexo masculino, pobre e de cor parda, torna também a ação policial aos motoboys mais intensa e direcionada.

No contexto das abordagens e revistas, a extorsão aos motoboys é também uma prática adotada pelos agentes, entretanto, na ausência de um espaço social e político de assistência e proteção aos trabalhadores enquanto vítimas, a ameaça de retaliação torna-se uma realidade, e diante dela os trabalhadores reprimem e silenciam a possibilidade de denunciar as arbitrariedades, fortalecendo assim os abusos de poder de tais agentes.

Vale ressaltar, que as situações descritas até aqui, além de provocar forte sofrimento, ainda desencadeiam comportamentos e atitudes de revolta, que acabam por alimentar também ações

violentas por parte dos trabalhadores, numa relação dialética extremamente prejudicial para os trabalhadores e para a própria sociedade.

Frente ao exposto, é preciso que medidas sejam adotadas e políticas públicas instituídas em defesa da categoria. A regulamentação da profissão torna-se o primeiro passo para o reconhecimento dos direitos e deveres do motoboy enquanto trabalhador e para o fortalecimento da categoria. A partir daí, torna-se essencial a elaboração de normas e diretrizes, que embasadas nos princípios da saúde e segurança no trabalho, fundamentem as decisões relativas principalmente à organização e relações de trabalho. Numa alusão ao que propõe o *Modelo Operário Italiano*, é essencial também que essa normatização seja construída com a participação direta dos trabalhadores ou seus representantes, de forma que os seus saberes sejam contemplados, viabilizando e legitimando assim a sua operacionalização. Uma maior organização e fortalecimento do sindicato da categoria é também condição essencial para legitimar a profissão.

Junto ao reconhecimento legal da categoria, torna-se necessário o reconhecimento social, através da promoção de campanhas dirigidas a motoristas, pedestres e à população em geral, visando compartilhar as especificidades do trabalho do motoboy e reverter a visão negativa da sociedade em relação ao segmento, contribuindo sobremaneira para romper as barreiras da exclusão social.

Reconhecida legal e socialmente, é essencial implementar a notificação compulsória, para que os acidentes com os motoboys no exercício laborativo, ai compreendendo os acidentes no trânsito e aqueles decorrentes de outros atos de violência, ganhem visibilidade enquanto acidentes de trabalho, possibilitando a intervenção do poder público na atenuação e controle do problema.

Do ponto de vista dos motoboys, torna-se imprescindível a obrigatoriedade de cursos preparatórios e de reciclagem, para uma maior sensibilização frente às condutas mais adequadas e seguras no trânsito, constituindo-se também em espaço de discussão de técnicas de planejamento temporal, elaboração de rotas, e autoproteção. Para resultados mais efetivos estes cursos devem contar com a participação ativa de motoboys mais experientes, que já desenvolveram tais competências.

Tratando-se da ação policial, urgente se faz que os grupos táticos treinados para lidar com o policiamento ostensivo de alta periculosidade, como GARRA e RONDESP, sejam redirecio-

nados para as funções devidas, com total impedimento de atuarem nas ações de rotina dirigidas aos trabalhadores. Quanto aos demais agentes que compõem o efetivo policial de rua, torna-se necessário uma melhor formação através de cursos que focalizem ética e direitos humanos, e também uma maior orientação e fiscalização por parte dos seus superiores, de forma a ser superada a cultura de criminalização da categoria e as práticas repressivas embasadas na violência e abuso de poder. Que o motoboy passe a ser visto como trabalhador e cidadão da sociedade, e como tal digno da proteção policial.

Finalmente, torna-se urgente que novas pesquisas de cunho qualitativo e epidemiológico sejam desenvolvidas, para que se amplie e solidifique os conhecimentos sobre a realidade de trabalho dos motoboys, de forma a embasar a formulação de políticas públicas voltadas para o segmento.

---

## REFERÊNCIAS

ALENCAR, J. R. de. Setor que cresce e assusta. *Jornal Gazeta Mercantil*. São Paulo. 10.09.2001.

ALMEIDA, I.M; BINDER, M.C.P. Metodologia de Análise e Investigação de Acidentes do Trabalho. In: *Combate aos Acidentes Fatais Decorrentes do Trabalho*. MTE/SIT/DSST/FUNDACENTRO, 2000.

ANTUNES, R. As metamorfoses no mundo do trabalho. In: GOMES, A. (Org.). *O Trabalho no Século XXI*. São Paulo: Garibaldi; Salvador: Bahia: Sindicato dos Bancários da Bahia, 2001.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS FABRICANTES DE MOTOCICLOS, CICLOMOTORES, MOTONETAS E BICICLETAS. 2005. Disponível em: <<http://www.abraciclo.com.br>>. Acesso em: 04.12.2005.

BAHIA. Secretaria da Saúde do Estado. Superintendência de Vigilância e Proteção da Saúde. Centro de Estudo da Saúde do Trabalhador. Jacobina, A.; Nobre, L.C.C.; Conceição, P.S.A. Vigilância de Acidentes de Trabalho Graves e com Óbitos. In: *Manual de Normas e Procedimentos Técnicos para Vigilância da Saúde do Trabalhador*. SESAB/SUVISA/CESAT – Salvador: CESAT/SESAB. 2002.

BAKER, T. Risk, insurance, and (the social construction) responsibility. In: BAKER T.; SIMON J. *Embracing risk: the changing culture of insurance and responsibility*. Chicago/London: The University of Chicago Press, 2002.

BARBOSA, L. *O jeitinho brasileiro*. Rio de Janeiro: Campus, 1992.

BARROS, G.S. *Racismo Institucional: a cor da pele como o principal fator de suspeição*. 2006. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife.

BRASIL. Código Penal: mini/ obra coletiva de autoria da Editora Saraiva & PINTO, A.L.T.; WINDT, M.C.V.S.; CÉSPEDES, L. (cols.). 8ª ed. São Paulo: Saraiva, 2002 – (Legislação Brasileira).

BRASIL. Constituição (1988). In: ANGHER, A.J. (Coord.). *Legislação de Direito Administrativo, Legislação de Direito Ambiental, Constituição Federal*. 2. ed. São Paulo: Rideel, 2004.

BRASIL. Lei Federal Nº 8213, de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre os planos de benefícios da Previdência Social e dá outras providências. 1991.

BRASIL. Ministério de Trabalho e Emprego. *CBO: Classificação Brasileira de Ocupações*. 2002. Disponível em: <<http://www.mteco.gov.br>>. Acesso em: 12.12.2002.

CAMPOS, A. Violência e trabalho. In: MENDES, R. *Patologia do trabalho*. Rio de Janeiro: Atheneu, 2003.

CARNEIRO, S.A.M. *Trabalho e violência: relação de proximidade*. 2000. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública) - Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo, São Paulo.

COHN, A. et al. *Acidentes do trabalho: uma forma de violência*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

DaMATTA, R. *A Casa e a rua*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

DEJOURS, C. et al. *Psicodinâmica do trabalho: contribuições da escola dejouriana à análise da relação prazer, sofrimento e trabalho*. São Paulo: Atlas S.A., 1994.

DEJOURS, C. *A loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho*. São Paulo: Cortez – Oboré, 1992.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. 2005. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br>>. Acesso em: 11.10.2005.

DINIZ, E.P.H. *Motociclistas Profissionais – entre as imposições do imaterial e os limites da produção material: um desafio à prevenção dos acidentes de trabalho*. 2003. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) - Escola de Engenharia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.

DINIZ, E.P.H. et al. Prevenção de acidentes: o reconhecimento das estratégias operatórias dos motociclistas profissionais como base para a negociação de acordo coletivo. *Ciência & Saúde Coletiva*. São Paulo: Abrasco, v. 10, n. 4, 2005.

DRUCK, G. Flexibilização, terceirização e precarização: a experiência dos sindicatos. In: FRANCO, T. (Org). *Trabalho, riscos industriais e meio-ambiente: rumo ao desenvolvimento sustentável?* Salvador: EDUFBA, 1997.

ESPINHEIRA, G. Os tempos e os espaços do crime. In: OLIVEIRA, N.; RIBEIRO, L.M.S.; ZANETTI, J.C. *A outra face da moeda: violência na Bahia*. Salvador: Comissão de Justiça e Paz da Arquidiocese de Salvador, 2000.

FRANCO, T.; DRUCK, G. Padrões de industrialização, riscos e meio ambiente. *Ciência & Saúde Coletiva*, São Paulo: Abrasco, v. 3, n. 2, 1998.

GARLAND, D. The rise of risk. In: ERICSON, R.; DOYLE, A. *Risk and morality*. Toronto: Toronto University Press, 2003.

GENEBRA, Organização Mundial de Saúde. KRUG, E.G. et al. *Relatório mundial sobre violência e saúde*, 2002.

GOFFMAN, E. *Estigma: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada*. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 1998.

- GOMEZ, C.M.; THEDIM-COSTA, S.M.F. Precarização do trabalho e desproteção social: desafios para a saúde coletiva. *Ciência & Saúde Coletiva*. São Paulo: Abrasco, v.4, n.2, 1999.
- GULLO, A.A.S. Violência urbana: um problema social. *Tempo Social: Revista de Sociologia*, S. Paulo, v. 10, n. 1, mai.1998.
- HUNT, A. Risk and moralisation in everyday life. In: ERICSON, R.; DOYLE, A. *Risk and morality*. Toronto: University Press of Toronto, 2003.
- KENNEDY, L.W; SOCCO, V.F. *Crime victims in context*. Los Angeles: Roxbury Publishing, 1998.
- KNAPP, P.; CAMINHA, R.M. Terapia cognitiva do transtorno de estresse pós-traumático. *Revista Brasileira de Psiquiatria*. Rio de Janeiro: 25 (Supl 1):31-6. 2003.
- LAVILLE, C.; DIONNE, J. *A construção do saber: manual de metodologia da pesquisa em ciências humanas*. Porto Alegre: Artes Médicas Sul Ltda, 1999.
- LEATHER, P. et al. Violence and work: introduction and overview. In: \_\_\_\_\_. *Work-related violence: assessment and intervention*. New York: Routledge, 1999.
- LYSAGHT, K.; BASTEN, A. Violence, fear and the everyday: negotiating spatial practice in the city of Belfast. In: STANKO, E. *Meanings of violence*. London: Routledge, 2003.
- MACHADO, A.F. et al. *Economia social: mercado de trabalho, pobreza, desigualdade e criminalidade*. Belo Horizonte: Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional/CEPLAR: Universidade Federal de Minas Gerais/UFMG. Disponível em: <<http://www.cedeplar.ufmg.br/pesquisas>>. Acesso em: 05.12.2005.
- MACHADO, J.M.H.; GOMEZ, C.M. Acidentes de trabalho: uma expressão da violência social. *Caderno de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v.16, n.1, jan./mar., 2000
- MARIN, L.; QUEIROZ, M.S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. *Caderno de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v.16, n.1, jan./mar., 2000.
- MAWBY, R.I.; WALKLATE, S. *Critical victimology*. London: Sage Publications, 1994.
- MENDES, R; DIAS, E.C. Saúde dos trabalhadores. In: ROUQUAYROL, M; ALMEIDA FILHO, N. *Epidemiologia & Saúde*. Rio de Janeiro: MEDSI, 1999.
- MINAYO, M.C.; SOUZA, E.D. *O Desafio do Conhecimento – Pesquisa Qualitativa em Saúde*. 7ª Edição. Hucitec-Abrasco. São Paulo – Rio de Janeiro, 2000.
- MOTORISTAS Urbanos – Cotidiano Problemático. *Proteção: Revista Mensal de Saúde e Segurança do Trabalho*. São Paulo: set. 2001. Especial.
- NASCIMENTO, A.M.D.N. *Sob a mira do crime: vitimização, saúde e identidade entre bancários na Bahia*. 2003. 142f. Dissertação (Mestrado em Saúde Coletiva) - Instituto de Saúde Coletiva, Universidade Federal da Bahia, Salvador.

NATIONAL INSTITUTE FOR OCCUPATIONAL SAFETY AND HEALTH. *Violence in the workplace: risk factors and prevention strategies*. Washington, D.C.: NIOSH, 1996. Disponível em: <<http://www.cdc.gov/niosh/violcont.html>>. Acesso em: 15.04.2005.

NOGUEIRA, Sandro D'Amato. *Vitimologia: lineamentos à luz do art. 59, caput, do Código penal Brasileiro*. Jus Navigandi, Teresina, a. 8, nº 275, 8 de abril de 2004. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=5061>>. Acesso em: 01.10.2005.

ODDONE, I. et al. *Ambiente de Trabalho: a luta dos trabalhadores pela saúde*. São Paulo: HUCITEC, 1986.

OLIVATO, Alessandra. *A percepção e avaliação da conduta de motoristas e pedestres no trânsito: um estudo sobre o espaço público e civilidade na metrópole paulista*. 2002. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Universidade de São Paulo, São Paulo.

OLIVEIRA, G.C. *Trabalho, vitimização e criminalização no cotidiano dos motoboys*. 2003. Dissertação (Mestre em Saúde Pública) - Instituto de Saúde Coletiva, Universidade Federal da Bahia, Salvador.

OLIVEIRA, S.G. *Proteção jurídica à saúde do trabalhador*. 4.ed. São Paulo: LTr, 2002.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. Escritório no Brasil. 2005. Disponível em: <<http://www.oit.org.br>>. Acesso em: 04.10.2005.

PAES-MACHADO, E.; LEVENSTEIN, C. Quando a violência chega ao local de trabalho: criminalidade violenta e vitimização no transporte coletivo. In: OLIVEIRA, N; RIBEIRO, L.M.S.; ZANETTI, J.C. (Orgs). *A outra face da moeda: violência na Bahia*. Salvador: Comissão de Justiça e Paz da Arquidiocese de Salvador, 2000.

\_\_\_\_\_. No espaço perigoso dos ônibus: trabalho, criminalidade e insegurança no sistema de transporte de Salvador, Bahia, Brasil. In: *Delito y Sociedad: Revista de Ciências Sociais*. Buenos Aires, v. 10, n. 15.16-2001. Buenos Aires, 2001.

PAES-MACHADO, E.; NORONHA, C.V; CARDOSO, F. *No olho do furacão: brutalidade policial, preconceito racial e controle da violência em Salvador*. Afro-Ásia, 19/20 (1997).

PEPE, C.C.C.A. *Estratégias para superar a desinformação: um estudo sobre os acidentes de trabalho fatais no Rio de Janeiro*. 2002. 81f. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública) - Fundação Oswaldo Cruz, Escola Nacional de Saúde Pública, Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://portalteses.cict.fiocruz.br>>. Acesso em: 18.05.2005.

Pesquisa de Vitimização 2002 e Avaliação do Plano de Prevenção da Violência Urbana – PIAPS. Instituto Latino Americano das Nações Unidas para a Prevenção do Delito e o Tratamento do Delinqüente – ILANUD / Fundação Instituto de Administração da Universidade de São Paulo – FIA – USP / Gabinete de Segurança Institucional – GSI. 2002.

PRADO, Luiz Regis. *Elementos do direito penal*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005. v. 2, Parte Especial.

REINER, R. A cultura policial. In: \_\_\_\_\_. *A política da polícia*. Trad. de Jacy C. Ghirrotti e M<sup>a</sup> Cristina P. da C. Marques. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2004.



- RICCIO-OLIVEIRA, M.A. *A vida sobre duas rodas: acidente de trabalho como acidente de trânsito no cotidiano dos motoboys*. 2002. Monografia (Especialização em Saúde do Trabalhador). 2002. 82f. Instituto de Saúde Coletiva, Universidade Federal da Bahia - Superintendência de Vigilância e Proteção da Saúde, Secretaria da Saúde do Estado da Bahia, Salvador.
- ROCK, P. Becoming a victim. In: HOYLE, C.; YOUNG, R. (eds.). *New vision of crime victims*. Oxford and Portland: Hart Publishing, 2002.
- SANTOS, M.L.R. *Cadê meu aumento ou vou causar acidente: um estudo de caso da cultura do risco numa indústria petroquímica*. 1992. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública) - Universidade Federal da Bahia, Salvador.
- SANTOS JÚNIOR, E.A.S; DIAS, E.C. Violência no trabalho: uma revisão da literatura. *Revista Brasileira de Medicina do Trabalho*, Belo Horizonte, v. 2, n. 1, jan./mar. 2004.
- SELIGMANN-SILVA, E. Saúde mental e trabalho. In: TUNDIS, A.S.; COSTA, N.R. (Orgs.) *Cidadania e loucura: políticas de saúde mental no Brasil*. Rio de Janeiro: Vozes, 1992.
- \_\_\_\_\_. *Desgaste mental no trabalho dominado*. Rio de Janeiro: UFRJ: Cortez, 1994.
- \_\_\_\_\_. Psicopatologia e psicodinâmica do trabalho. In: MENDES, R. *Patologia do trabalho*. Rio de Janeiro: Atheneu, 1995.
- SERAPHIM, L. A. Motocicletas no trânsito. *Rev. Associação Brasileira de Medicina de Tráfego*, São Paulo, Ano XX, n. 39, 2002.
- SOARES, L.E. Introdução. Diante da barbárie. In: \_\_\_\_\_. *Meu Casaco de General: Quinhentos dias de front da Segurança Pública do Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- VELHO, Gilberto. Estilo de vida urbano e modernidade. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, v. 8, n.16, 1995.
- ZALUAR, A. *A máquina e a revolta: as organizações populares e o significado da pobreza*. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- \_\_\_\_\_. Para não dizer que não falei de samba: os enigmas da violência no Brasil. In: NOVAIS, F.A.; SCHWARCZ, L.M. (Orgs.). *História da vida privada no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- ZEDNER, L. Victims. In: MAGNIRE, M.; MORGAN, R.; KEINER, R. (Ed). *The Oxford handbook of criminology*. Oxford: Clarendon Press, 1994.
- WADDINGTON, P.A.J.; BADGER, D.; BULL, R. Appraising the inclusive definition of workplace 'violence'. *British Journal of Criminology*, v. 45, n. 2, mar. 2005.
- WÜNSCH FILHO, V. Reestruturação produtiva e acidentes de trabalho no Brasil: estrutura e tendências. *Caderno de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 15, n. 1, jan./mar. 1999.

---

# APÊNDICES

---

**APÊNDICE A – Termo de Consentimento Informado****TERMO DE CONSENTIMENTO**

Instituição: Universidade Federal da Bahia / Instituto de Saúde Coletiva.  
Título do Projeto: “PROFISSÃO MOTOBOY: PERCEPÇÕES E PRÁTICAS DO TRABALHADOR ACERCA DA VITIMIZAÇÃO POR VIOLÊNCIA NO TRABALHO”.  
Pesquisadora Responsável: Maria Angélica Riccio Oliveira.  
Telefone para contato: 32637410 / 32637409

A presente pesquisa científica tem como objetivo geral compreender as percepções e práticas de motoboys de Salvador/ BA acerca da vitimização por atos de violência no trabalho. Para tanto serão realizadas entrevistas, com duração aproximada de 1 hora, a serem gravadas em fita cassete.

Sua contribuição será de fundamental importância para se alcançar os objetivos propostos, e deverá estar acompanhada do Termo de Consentimento abaixo discriminado.

Este Termo de Consentimento é para certificar que eu, \_\_\_\_\_, concordo em participar na qualidade de voluntário, do projeto científico acima mencionado, e dou permissão para que a minha entrevista seja gravada em fita cassete.

Na apresentação a pesquisadora deixou claro que: responderei livremente às questões que me forem formuladas, podendo inclusive me recusar a responder determinadas questões; terei ampla liberdade para retirar o meu consentimento e encerrar a minha participação em qualquer fase da pesquisa, sem penalidades e sem prejuízos de qualquer natureza; terei assegurado o meu anonimato, pois o meu nome e identificação não serão revelados.

Estou ciente de que poderá não haver benefícios diretos ou imediatos para mim enquanto entrevistado, porém terei oportunidade de falar do cotidiano do meu trabalho e estar colaborando para a produção de conhecimentos científicos que poderão ser usados para subsidiar políticas públicas que contemplem a categoria dos motoboys. Fui informado também que o relatório final deste estudo contendo citações não identificáveis estará disponível para todos que dele se interessar, inclusive para apresentação em encontros científicos e publicações em revistas especializadas.

Nome: \_\_\_\_\_

Assinatura: \_\_\_\_\_

Pesquisador: \_\_\_\_\_

Entrevista nº \_\_\_\_\_ Local: \_\_\_\_\_

Data: \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / 2005

**APÊNDICE B – Entrevista motoboys: tópicos principais**

1. Identificação
2. Condições de trabalho e história laboral
3. Instrumento de trabalho
4. Processo e organização de trabalho
5. Formas de remuneração
6. Relação entre motoboys, motoristas e pedestres
7. Acidente de trabalho
8. Localização de endereços e obstáculos de acesso
9. Relação com clientes na entrega
10. Violência no trabalho e fatores predisponentes
11. Vitimização por furtos da moto ou carga
12. Vitimização por assaltos: vivências e subjetividades
13. Vitimização por homicídios
14. Agentes de fiscalização e policiamento
15. Moto e criminalidade
16. Medidas preventivas

**APÊNDICE C – Roteiro para entrevista com o presidente do SINDMOTO**

1. Há quanto tempo o sindicato existe? Qual a sua composição?
2. Há quanto tempo o Sr(a) está na presidência?
3. O sindicato é regulamentado?
4. Quantos motoboys são sindicalizados? Quantas motogirls?
5. Em sua opinião a categoria confia nas ações do sindicato? Por que pensa assim?
6. Quais as conquistas do sindicato para a categoria?
7. Como é a relação do sindicato com os donos de empresa?
8. Quais as principais empresas de motoboys de Salvador?
9. Você tem uma estimativa do número de motoboys circulando em Salvador? E de motogirls?
10. Como o sindicato percebe o trabalho da motogirl e vice-versa?
11. Quais as principais dificuldades enfrentadas por estes trabalhadores no seu dia-a-dia de trabalho?
12. A que você atribui o alto índice de acidentes envolvendo os motoboys?
13. Em sua opinião os motoboys ao pilotar assumem comportamentos que acabam por aumentar a possibilidade de envolver-se em acidentes? Que comportamentos seriam estes? Em quais circunstâncias isso acontece?
14. Além dos acidentes, a que outras situações de violência os motoboys acham-se expostos?
15. Você acha que os motoboys adotam comportamentos que precipitam o desencadeamento de situações violentas no seu dia-a-dia?
16. Em sua opinião, o que pode ser feito para reduzir o índice de acidentes e violências na categoria dos motoboys?

**APÊNDICE D – Roteiro para entrevista com donos de empresas de motoboys**

1. O que levou o Sr.(a) a abrir uma empresa de motoboys? Quanto tempo tem a empresa?
2. Para que setores da economia esta empresa presta serviços? Quantos motoboys trabalham aqui?
3. A empresa adota critérios para a contratação dos serviços dos motoboys? Quais?
4. Qual o vínculo de trabalho destes motoboys?
5. Qual o salário pago? Além do salário, eles recebem outros benefícios? Quais?
6. Quais as principais queixas dos empresários em relação a estes trabalhadores?
7. A empresa costuma receber reclamações de clientes em relação aos motoboys? Quais as mais frequentes? Como a empresa se posiciona nestas situações?
8. Em sua opinião, por que acontecem tantos acidentes com motoboys?
9. Você acha que os motoboys ao pilotar assumem comportamentos que aumentam a possibilidade de envolverem-se em acidentes? Que comportamentos seriam estes? Em quais circunstâncias acontece?
10. O que é possível fazer para reduzir o número destes acidentes?
11. Após o acidente, como a empresa procede frente ao afastamento do motoboy para tratamento de saúde ?
12. Além dos acidentes, a que outros riscos os motoboys estão expostos no seu dia-a-dia (assaltos, agressões físicas, ameaças, violência policial, roubo da moto e/ou da carga, etc.)?
13. Como a empresa procede quando o motoboy é assaltado e tem a moto e o material de entrega, roubados? E quando apenas a carga é roubada?
14. Os motoboys são orientados sobre como proceder nestas ocasiões para evitar desdobramentos de maior gravidade? De que forma?
15. A empresa adota estratégias para minimizar essas ocorrências? Quais?
16. Você acha que os motoboys assumem comportamentos que contribuem para o desencadeamento de situações violentas no seu dia-a-dia? Quais? Por que isto acontece?
17. Em sua opinião o que pode ser feito para reduzir o índice de acidentes e violências na categoria dos motoboys?

**APÊNDICE E – Roteiro para entrevista com o Comandante do Esquadrão Águia**

1. Fale um pouco do comportamento dos motoboys no trânsito?
2. Em sua opinião, por que eles têm este comportamento?
3. Quais as principais infrações que eles cometem?
4. Qual o principal objetivo de uma abordagem policial aos motoboys? Como é feita esta abordagem? O policial costuma também abordar o motoboy fora de blitz? Por que isto acontece?
5. Como os motoboys reagem às abordagens policiais?
6. Existem áreas da cidade em que há uma maior ocorrência destas abordagens aos motoboys? Quais são estas áreas? Por quê?
7. Há determinados dias da semana, ou horários, em que as abordagens são intensificadas? Quais? Por que isso acontece?
8. Em sua opinião, há um comportamento diferenciado do policial ao abordar um motociclista amador ou profissional? E na situação inversa, você percebe alguma diferença entre o motociclista amador e o profissional na forma de reagir à abordagem policial?
9. Qual a conduta do policial ao perceber que o motoboy foi assaltado, ou teve a sua moto roubada?
10. E nos acidentes, qual o papel do policial?
11. O modelo da moto pode ser um indicativo para o policial proceder uma abordagem? E o fato de estarem duas pessoas na moto?
12. Existem histórias de flagrante de motoboys cometendo delitos? Fale sobre isso.
13. É freqüente nas abordagens individualizadas e nas blitz, identificar criminosas?

### APÊNDICE F – Setores de atividade dos motoboys

PSEUDÔNIMOS	ATIVIDADES DESENVOLVIDAS
Ivan	Vendas
Lúcia	Vendas de bebidas e alimentos
Paulo	Entrega de materiais de escritório e documentos
Camilo	Documentos, pizzaria, materiais de escritório, produtos da internet.
Rui	Banco, farmácia, pizzaria, Correios, documentos.
Vitor	Documentos
Luis	Pizzaria, restaurante, farmácia, documentação ( serviços públicos e privados), jornais, material de escritório, celulares, divulgação de cartões de crédito, telemensagem, convites, mototaxi, <i>motolink</i> .
José	Vendas
Sidclei	Banco, documentos, Correios
Ramon	Pizzaria, farmácia, documentos (concessionária de veículos), entrega de pãozinho.
Ari	Vendas, pizzaria e farmácia
Pedro	Mototaxi e entrega de gás
Lucas	Farmácia, pizzaria, serviços bancários, documentos
João	Serviços bancários, documentos, mototaxi
Carlos	Serviços bancários, pizzaria, lojas de fastfood
Valdir	Serviços bancários, jornal, documentos, farmácia, pizzaria, peças de ar condicionado
Nelson	Distribuição de jornais, açougue (entrega de carnes), farmácia, pizzaria.
Márcio	Documentação, transporte de valores, restaurante
Caio	Documentação
Mateus	Locadora, pizzaria, restaurante, farmácia, locadora, documentos, serviços bancários, jornal, fiscalização
Bruno	Fiscalização, pizzaria
Vera	Fiscalização
Edu	Cobrança de telemensagem, pizzaria, restaurante, documentação, serviços bancários.
Telma	Representante de produtos farmacêuticos
Fábio	Distribuição de jornais e revistas, pizzaria
Cley	Distribuição de jornais
Norman	Restaurante
Hélio	Empresas de <i>marketing</i> , convites, documentação, publicidade, cobrança
Luciano	Empresa de transportes ( <i>smart card</i> , vales transportes)
Renato	Pizzaria, documentação, cobrança
Mário	Serviços gerais
Jorge	Vendas, instalações eletromecânicas



Riccio-Oliveira, M.A. Ases do asfalto: vitimização e responsabilização no trabalho de moto-boys de Salvador. 2006. 192f. Dissertação (Mestrado em Saúde Coletiva) - Instituto de Saúde Coletiva, Universidade Federal da Bahia, Salvador.