

Subidas, descidas e (i)mobilidades: uma análise sobre as práticas e representações adotadas por mototaxistas de Niterói (RJ) em seus deslocamentos e disputas pelo uso do espaço público¹.

Talitha Mirian do Amaral Rocha

Doutoranda em Antropologia pelo Programa de Pós-Graduação em Antropologia da Universidade Federal Fluminense (PPGA-UFF), mestre em Antropologia pelo mesmo Programa, bolsista CAPES e Pesquisadora do Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia de Estudos Comparados em Administração Institucional de Conflitos (InEAC - UFF) e do Núcleo Fluminense de Estudos e Pesquisas (NUFEP – UFF)

Introdução

Neste trabalho irei apresentar as considerações iniciais do projeto que venho desenvolvendo no meu doutorado. Embora já encontre em fase de finalização do trabalho de campo, optei por problematizar algumas questões que se apresentaram assim que comecei a desenvolver meu objeto. Por isso, irei analisar as práticas e representações adotadas por mototaxistas de Niterói (RJ) em seus deslocamentos e disputas pelo uso do espaço público. Mais especificamente, optei por observar um grupo de mototaxistas da “comunidade” do Morro do Estado, localizado no centro desse município. Outras questões que serão centralizadas na análise serão a regularização desse transporte informal e as (i)mobilidades presentes diante as moralidades que estão em jogo.

Desde que comecei minha inserção acadêmica venho me envolvendo em pesquisas voltadas, sobretudo, para problematizar os papéis e funções da Guarda Municipal no âmbito da Segurança Pública. Durante o mestrado, fiz uma etnografia com o objetivo de analisar práticas e representações dos guardas municipais de São Gonçalo durante o desempenho de sua principal atividade, qual seja, a organização do trânsito da cidade. Os resultados dessa pesquisa são apresentados na dissertação intitulada “‘Quem dirige em São Gonçalo dirige em qualquer lugar’: uma etnografia sobre as práticas e representações da Guarda Municipal de São Gonçalo”, trabalho contemplado *no*

¹ Trabalho apresentado na 31ª Reunião Brasileira de Antropologia, realizada entre os dias 09 e 12 de dezembro de 2018, Brasília/DF

processo de seleção de obras do Edital EDUFF 2015 (Série Nova Biblioteca) e laureado com o Prêmio de Excelência UFF 2016, na categoria melhor dissertação de mestrado da área de Ciências Humanas, Ciências Sociais, Ciências Sociais Aplicadas e Linguística, Letras e Artes.

Já no doutorado, ainda tenho interesse nas questões que envolvem o trânsito. Só que, agora, meu foco está dirigido às práticas e representações de agentes que frequentam os espaços públicos de Niterói (RJ), cidade onde resido há mais de nove anos. Por meio da observação das experiências de mobilidade urbana de trabalhadores de transporte informal, mais especificamente, mototaxistas, tenho me dedicado a entender como se dá, entre eles, o acesso do direito ao trabalho, não somente no que concerne às formalidades garantidas pelo poder público, mas também no que diz respeito às barreiras simbólicas e morais que se interpõe ao fornecimento do serviço de mototáxi e ao reconhecimento do mototaxista enquanto trabalhador. Além de optar por esse meio de transporte para me locomover pela cidade, desde o início de 2017, venho acompanhando as atividades dos mototaxistas do Morro do Estado, de uma a duas vezes na semana, em um ponto improvisado em uma praça localizada no centro da cidade de Niterói.

Na primeira parte desse trabalho, apresento minhas primeiras aproximações acompanhando o trabalho dos mototáxis que se localizam na praça do Rink, no Centro de Niterói e algumas reflexões sobre a regularização desse transporte informal. Sabendo da necessidade de ter uma maior familiaridade com o universo que os mototaxistas pertencem, descrevo um pouco sobre o Morro do Estado a fim de enfatizar a necessidade de conhecer essa “comunidade” a partir do olhar desses agentes. A partir de um exercício proposto aos mototaxistas de demarcar em um mapa o nome dos lugares que frequentam na “comunidade”, comecei a diferenciar duas categorias que ora se aproximam, ora se distanciam nas pesquisas sobre transporte informal: trânsito e mobilidade. Por fim, trato de algumas moralidades presentes no plano macro e no plano microssocial, principalmente, quando se refere o ofício de mototáxi.

O ponto de mototáxi – regularização do trabalho

Desde o início de 2017 passei a acompanhar o trabalho desses mototaxistas que ficam no ponto da Praça do Rink. Uma a duas vezes por semana eu fico com eles no ponto, sentada numa pedra na calçada, conversando e observando o seu trabalho. Os mototaxistas que ficam nesse ponto são homens, em sua maioria negros, que nasceram ou moram no Morro do Estado por muito tempo, 10, 20 ou até 30 anos. Atualmente, são 20 homens que se revezam entre manhã, tarde e noite no ponto. Todos já possuem mais de 19 anos de idade e somente três não têm filhos ainda. Cada mototaxista vai trabalhar no horário que mais lhe convém. No fim da tarde e início da noite, por exemplo, é o momento em que é possível encontrar mais mototaxistas trabalhando, já que, segundo eles, é nesse horário que pessoas voltando para casa precisam desse meio de transporte como condução.

O ponto de mototáxi é o espaço de uma esquina marcado por um cone. As motos ficam paradas em ângulo de 90 graus na rua, enquanto os mototaxistas ficam sentados em algumas pedras na calçada que formam um banco improvisado. Quando há muitos mototaxistas, não há espaço para todos sentarem, por isso, alguns ficam em pé. A ordem de quem vai pegar o próximo passageiro é demarcada por uma prancheta que fica pendurada em um poste. Assim que cada mototaxista chega, ele coloca a sigla do seu nome ou apelido na tabela que está na prancheta e espera um passageiro chegar. À medida que mais mototaxistas chegam, fazem o mesmo processo, ou seja, vão colocando a sigla do seu nome ou apelido logo abaixo. Quando algum passageiro se aproxima, os mototaxistas que estão esperando falam “olha o vez”. Essa fala é um alerta para aquele mototaxista, que possui a sigla do seu nome ou apelido em primeiro lugar na tabela, ir até o passageiro para começar a corrida.

Me utilizei pela primeira vez do serviço de mototáxi quando estava saindo do centro de Niterói e indo para casa, momento em que reparei que havia um ponto de mototáxi do lado da praça do Rink. Nesse mesmo dia, decidi me aproximar e tentar começar uma conversa com esses mototaxistas. Assim que me aproximei, três deles me perguntaram “mototaxi?”. Fiquei meio sem jeito, já que minha intenção inicial era somente conversar com eles. Acabei respondendo que sim. Falei que iria até a Cantareira, perto de onde morava até então. Me encaminhei para a moto que um deles tinha tirado do estacionamento improvisado na rua para, em seguida, apanhar um capacete. Depois do contato inicial, procurei conversar com ele durante a corrida. Apresentei-me como aluna da Universidade Federal Fluminense e disse que estava

estudando mobilidade urbana. Aparentemente desconfiado, ele me apresentou a seguinte pergunta: “mas, o que você quer saber?”. Perguntei quantos eram ali e onde ele morava. O mototaxista me respondeu que naquele ponto eles eram por volta de vinte pessoas e que todos ali moravam e se conheciam do Morro do Estado. Disse, ainda, que a maioria de passageiros era composta de pessoas que estariam indo para a “comunidade”, mas que vez ou outra pegavam alguns indo para a Universidade. Assim que a corrida chegou ao fim, ele me disse: “Olha se você quer ajudar a gente, tem que nos ajudar com a legalização e cadastramento do nosso trabalho junto à prefeitura. Para melhorar nossa condição de trabalho”.

Num primeiro momento, como sugere a fala desse mototaxista, a regularização seria importante para “melhorar as condições de trabalho” que eles tinham. Entretanto, à medida que fui acompanhando o desenrolar de suas atividades cotidianas, fui percebendo que nem todos tinham a mesma opinião. Todas as vezes que esse assunto surgia no ponto de mototáxi, fosse provocada por mim ou não, um deles fazia questão de enfatizar: “a gente sempre vai sair perdendo. Legalizar o mototáxi só vai fazer com que a gente perca pra prefeitura. Não vamos deixar de perder pra PM e pros caras do Morro”. No início não entendia o que ele queria dizer. Mas, depois de algum tempo, entendi que, embora o mototáxi fosse um serviço de transporte informal, de alguma maneira, eles já eram “regulados” pelas relações que mantinham com traficantes do Morro do Estado e com os agentes da Polícia Militar. Embora, os mototaxistas evitem conversar comigo sobre o assunto, estar lá acompanhando o trabalho deles *in loco* e poder escutar suas conversas me permitiu saber que é o “dono do Morro” que define quem pode ou não prestar o serviço de mototáxi à “comunidade”, o que implica o pagamento de uma quantia semanal. A negociação do espaço público é feita, também, com policiais militares que, a exemplo dos traficantes, recebem uma quantia toda semana para permitir que os mototaxistas se utilizem da esquina da praça do Rink como um ponto improvisado.

Tomar conhecimento da “regulação” informal imposta aos mototaxistas por policiais militares - que, no caso, se apropriam particularizadamente do espaço público (Kant de Lima, 1999) -, me ajudou a entender melhor as reticências e a desconfiança apresentada por alguns mototaxistas acerca da possibilidade de regularização formal de suas atividades. Mesmo que tais agentes não tenham a mesma opinião sobre a regulamentação do trabalho pelo poder público, é frequente escutá-los dizer que ali

estão “ganhando seu pão” ou “defendendo o deles”, o que denota a centralidade do valor moral “trabalho” em suas autorrepresentações, assim como acontece com outras importantes categorias, tais quais, sacrifício, dignidade e respeito (Guedes, 1997).

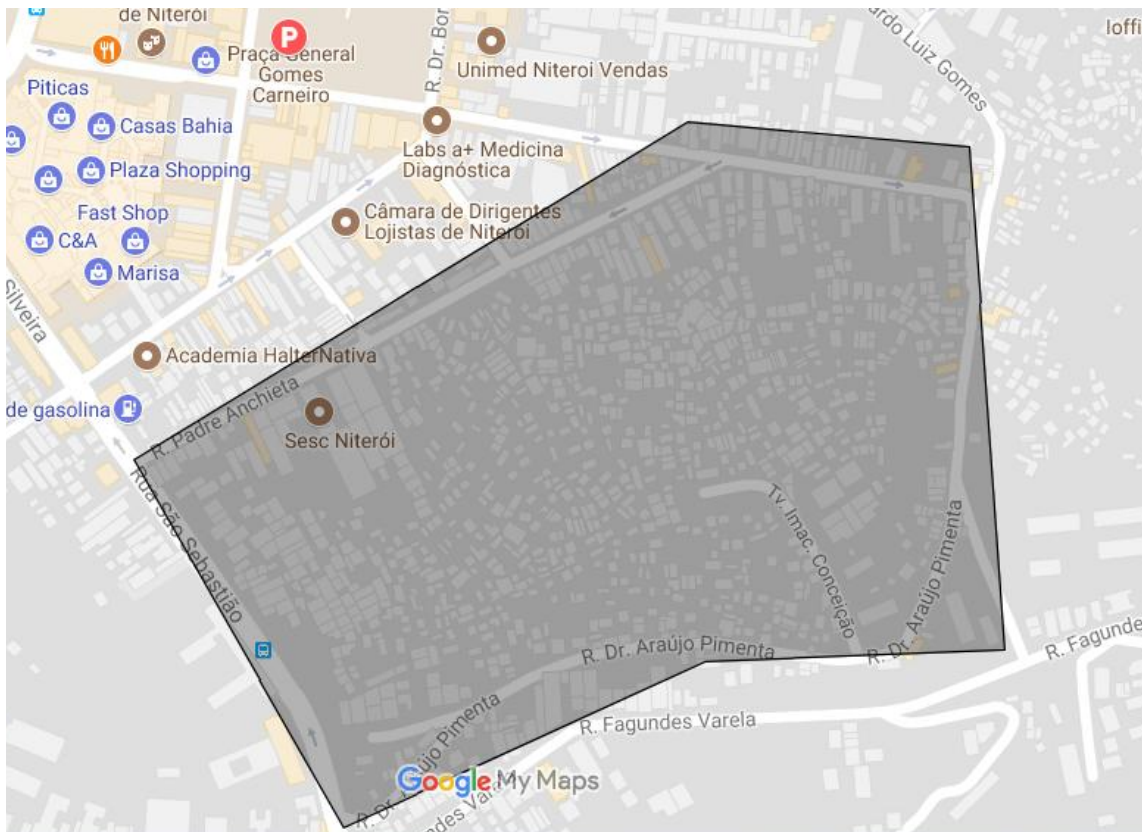
Subidas, ruas e becos: sobre o Morro do Estado

O Morro do Estado é considerado uma das mais importantes favelas de Niterói devido à sua localização geográfica, próxima ao centro da cidade e aos bairros de Icaraí, Ingá e São Domingos². Por morar em Niterói, já tinha ouvido falar dessa “comunidade”, inclusive por causa dos casos de conflito armado com facções que dominam o tráfico de drogas em outras localidades da cidade. Essa “comunidade”, assim como outras da cidade, não tem acesso a transporte público. Os mototáxis são encarados, portanto, como um dos principais responsáveis pela mobilidade dos moradores, conduzindo-os por ruas e becos para deixá-los o mais perto possível de suas casas.

Como já informado, o ponto de mototáxi fica localizado na Praça do Rink, no Centro da cidade. Essa praça é conhecida formalmente como “Praça General Gomes Carneiro” e está localizada próxima ao principal shopping da cidade. No mapa 1, essa praça foi marcada com a letra P, em vermelho.

Mapa 1 – Praça do Rink e Morro do Estado

² Informação obtida em <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/10/cartazes-perto-do-morro-do-estado-em-niteroi-proibem-roubos-na-regiao.html>. Consulta em 18/10/2017.



Fonte: [https://www.google.com/maps/d/edit?hl=pt-](https://www.google.com/maps/d/edit?hl=pt-BR&hl=pt&mid=1pZRZmsQI_LNLOCfOz-cmfjOdanc&ll=-2.897999360245926%2C-43.120750347622675&z=17)

[BR&hl=pt&mid=1pZRZmsQI_LNLOCfOz-cmfjOdanc&ll=-2.897999360245926%2C-43.120750347622675&z=17](https://www.google.com/maps/d/edit?hl=pt-BR&hl=pt&mid=1pZRZmsQI_LNLOCfOz-cmfjOdanc&ll=-2.897999360245926%2C-43.120750347622675&z=17)

O ponto de mototáxi fica localizado no lado da Praça do Rink em que passa a rua XV de novembro, via que começa o shopping e termina dentro do início do Morro do Estado. O polígono marcado em preto no mapa 1 é o espaço em que compreende o Morro do Estado. Esse mapa, retirado do Google Maps, nos dá a impressão que o Morro do Estado seria um espaço amórfico, sem diferenciar e especificar as minúcias vivenciadas pelos moradores ao se movimentar pelos caminhos e becos que lá existem. Foi por meio do contato com os mototaxistas que percebi que essa “comunidade” possui nomeações de lugares que não estão demarcadas por mapas. Portanto, muito mais que só observar o trabalho dos mototaxistas no ponto, entendi que era preciso compreender essa “comunidade” pelo olhar desses agentes.

Em um determinado dia, eu estava sentada ao lado de um mototaxista chamado Edvaldo³. Ele estava perguntando para mim de minha pesquisa, queria saber o que eu

³ Optei por usar nomes fictícios para preservar a identidade dos agentes.

estava interessada em estudar. Disse a ele que gostaria de entender um pouco mais a experiência de trabalho que eles possuem como mototaxistas. Depois da minha resposta, ele fez uma cara como se finalmente tivesse compreendido o que eu fazia ali, e me disse: “aaa, é que nem o trabalho daqueles olheiros que ficam observando as pessoas nas festas para ver quem tem jeito ou não para ir no BBB [Big Brother Brasil]. Eles vão em várias festas e ficam observando com as pessoas são no dia-a-dia”. Fiquei surpresa com a associação do Edvaldo. Embora o que eu estivesse fazendo ali fosse diferente, ele tinha entendido a essência do que fazia, ou seja, eu estava ali para observar como eles são no dia-a-dia. Por isso, respondi a ele que era mais ou menos isso que ele tinha me falado, mas que a diferença principal é que eles estavam sabendo que eu estava ali. Ele, então, completou sua fala:

“Olha, para você entender a gente, você tem que subir o Morro. Tem que andar nas ruas, nos becos... Não pode só ficar só sentada aqui não. Tá vendo as crianças ali na praça [havia umas crianças na praça em roda junto com mais um homem e uma mulher. Respondi a ele que via sim.] Então, essas crianças estão lá com o Vitor, do projeto Casa Reviver. É um projeto que ele criou para as crianças da comunidade. Eu ia lá quando ele estava começando. Eu cresci com ele, pra gente ele é o Siri. Você tem que ir lá nesse projeto. Vai lá agora conversar com ele, fala que você quer conhecer o projeto, que o Ed do mototáxi que falou do projeto pra você”

Fiquei meio sem graça em me aproximar, mas fui mesmo assim. Quando me aproximei, a atividade das crianças já estava terminando. Segui o que o Edvaldo falou. Apresentei-me dizendo que eu era da UFF disse, também, que estava ali fazendo uma pesquisa com os mototaxistas e que o Edvaldo tinha me falado do projeto. O Vitor estava ali com mais uma voluntária tentando reunir as crianças para voltar para a sede do projeto. Parecia bastante atarefado e ocupado no momento e, por isso, foi breve em sua fala. Ele me explicou que ele começou o projeto junto com sua esposa e que é um projeto sem fins lucrativos voltado a dar mais oportunidades às crianças que moram no Morro do Estado. Ele me indicou, ainda, que procurasse a página do projeto no Facebook e entrasse em contato para mais informações.

No mesmo dia entrei em contato e a esposa dele me respondeu. Ela marcou comigo um dia da mesma semana e tive a oportunidade de subir o Morro do Estado pela primeira vez. Tive a oportunidade de acompanhar o trabalho realizado por eles por seis meses, principalmente, as atividades desenvolvidas por uma voluntária do projeto que conheci lá e que também faz mestrado em Antropologia pelo PPGA/UFF. Meu principal foco acompanhando as ações desse projeto era ter a oportunidade de me inserir no contexto de vida dos moradores do Morro do Estado. Desde o primeiro dia que lá estive, aprendi muito sobre movimentos e caminhos que as pessoas que moram lá precisam fazer diariamente. As maiorias das casas ficam localizadas em becos e escadas que se interseccionam. A realidade que observei lá é muito diferente da que vivo em Niterói. Os mototaxistas “sobem o Morro” pelas duas únicas ruas que dão acesso a “comunidade” e passam pelos becos a fim de deixar seus passageiros o mais próximo possível de suas casas. Alguns becos, entretanto, só são possíveis de serem trafegados a pé, já que possuem escadas ou subidas íngremes.

Observar as experiências cotidianas de mototaxistas e outros moradores do Morro do Estado me fez pensar na mobilidade urbana não só como um deslocamento físico entre dois pontos, mas como um conjunto de práticas e discursos dotados de significação própria que, como tais, denotam diferentes pertencimentos, estratégias de deslocamento, modos de ver, pensar e sentir a cidade. Portanto, dada a íntima relação entre os mototaxistas e o Morro do Estado, faz-se necessário entender um pouco mais dessa “comunidade” a partir do ponto de vista daqueles que moram e trabalham lá, de modo a, assim, escapar de certas imagens estereotipadas, homogeneizantes e simplificadoras das favelas, que tendem a tomá-las como ocupações irregulares do espaço urbano nas quais se combinam necessariamente pobreza e tráfico de drogas (Valladares, 2005). Esse tipo de visão sobre as favelas cariocas, produzido com base no seu mito de origem (a ocupação do Morro da Previdência, no Rio de Janeiro), tende a se constituir um importante obstáculo ao conhecimento de realidades que são a um só tempo heterogêneas, múltiplas, plurais. Nesse sentido, para melhor compreender o trabalho dos mototaxistas no ponto por mim escolhido, é preciso ter uma maior familiaridade com o universo a que eles pertenciam, conhecer essa “comunidade” a partir do olhar desses agentes.

Ao acompanhar as conversas dos mototáxis era comum escutá-los dizer o nome de localidades que não conseguia encontrar no mapa em que coloquei acima (Mapa 1).

Nessas conversas entre eles, escutava na “subida da chácara”, no “CD”, na “Mangueira”, “Ladeira”... Num primeiro momento, quando ainda não tinha aproximação com eles, tentei procurar pelo Google Maps o nome desses locais. Pela minha surpresa, ou não, a única informação que consegui obter eram das ruas que cortavam ou circulavam o Morro do Estado, a saber: Rua São Sebastião, Rua Padre Anchieta, Rua XV de novembro, Rua Eduardo Luiz Gomes e Rua Doutor Araújo Pimenta. Apesar de terem nomes distintos, essas ruas formam quase que um círculo, como é possível ver no Mapa 1, no meio estão presentes quadradinhos, dando a entender que possuem casas nessas localidades. A medida que fui criando mais intimidade com os mototáxis, fui perguntando o nome que eles davam as localidades dentro do Morro, a fim que conhecer essas minúcias e para me familiarizar um pouco mais com esse universo distante do meu.

Em um dia em especial, resolvi imprimir um mapa que copiei do Google Maps para que eles pudessem colocar o nome das localidades. No início da tarde, fui ao ponto localizado na Praça do Rink e, para minha surpresa, não tinha muita gente lá, como de costume. Estavam somente o Cabeção e o Jorgão. Já tinha bastante proximidade com os dois e expliquei para que queria o mapa. Falei que era para conhecer melhor o Morro. Eles pegaram a caneta que costuma ficar na prancheta e começaram a colocar os nomes. O Jorgão começou colocando os nomes, enquanto o Cabeção ficou dando seus palpites. Os limites entre cada território eram dados por árvores, casas de algum conhecido, terrenos vazios, etc.

Mapa 2: Morro do Estado



Os primeiros pontos de referências foram o SESC e o Campo. O SESC fica na Rua Padre Anchieta e, desse ponto em diante, o Cabeção foi colocando o nome dado as subidas. O 24, o 30 (em menção ao número em que ficam localizados na rua), escada, o CD e o CP. Quando eu perguntei o porquê desses dois nomes com sigla o Cabeção falou que CP é “Centro dos Paraibas e lá só mora Paraíba como o Edvaldo”. Edvaldo tinha acabado de chegar e perguntou o que estávamos fazendo. Expliquei que tinha levado um mapa para que eles me nomeassem as localidades do Morro do Estado, um conhecimento que só quem mora ali tem. Ele estranhou, perguntou se não ia dar tal informação para os policiais. Cabeção mesmo respondeu, disse que era para minha pesquisa e completou dizendo que todo mundo sabia o nome dos lugares. Edvaldo pegou o mapa e falou que era aquilo mesmo. Perguntei para ele o porquê do nome CP. Ele respondeu a mesma coisa. Disse que era “Centro dos Paraibas” falou, ainda, que as primeiras pessoas a ocuparem aquela área vieram do Nordeste. Cabeção o cortou e brincou: “tá vendo, por isso todo mundo tem essa cabeça de ovo”. Depois perguntei o porquê da sigla CD, ninguém soube me responder. Não sei se não queriam falar ou se nunca tinham se perguntando o significado da sigla. Ao caminhar pela Rua Padre Anchieta, logo na subida do CD, dá para ver uma pichação grande escrita “Deus”. Acredito que deva ter ligação com o nome da subida. Já a Escada é assim nomeada por ser a escadaria mais íngreme daquelas que se encontram na Rua Padre Anchieta.

A rua XV de novembro é uma das principais ruas do Centro de Niterói. Ela começa com o shopping Plaza, o Teatro Municipal, a Receita Federal e termina na subida do Morro do Estado. Pelo que pude perceber, por mais que se trate da mesma rua, assim que passa a praça do Rink, os próprios mototaxistas e moradores com quem tive contato passam a nomear essa rua como Rua 15 (sem dar referência a data). Ao final da subida da rua 15, tem a Chácara que, de acordo com eles, possui esse nome por causa de uma Chácara que ficava ali na época em que eram meninos. Essa Chácara fica na Rua Eduardo Luiz Gomes que separa o Morro do Estado do Morro do Arroz, uma “comunidade” ao lado que, conforme me informaram os mototaxistas, também faz parte do “Complexo do Morro do Estado”.

Ainda nesse mapa possui a Barreira, na Rua Eduardo Luiz Gomes, nomeada assim por se tratar de um pedaço do morro que foi cortado para fazer a rua; o Larguinho, local de início a Rua Doutor Araújo Pimenta e de continuação da Rua Eduardo Luiz Gomes; a Mangueira, nomeada assim por conta de um antigo pé de manga que possui na rua; o Campo, região central do Morro do Estado onde se localizam a escola, o posto de saúde, a sede da associação de moradores e o DPO da Polícia Militar; e a Ladeira, localizada na Rua Doutor Araújo Pimenta e assim nomeada por se tratar de uma grande Ladeira construída para dar acesso a edifícios construídos no Morro do Estado. Quando algum morador chega para pegar um mototáxi, normalmente, eles já sabem onde o cliente vai ficar. Caso não saibam, eles perguntam a localidade e a resposta é dada por algum desses nomes presentes no mapa e que acabei de descrever.

Conhecer essas localidades pelo mapa primeiro foi importante para começar a entender como eles classificam a realidade que eles vivenciam. A partir desse exercício comecei a pensar que a categoria trânsito, que utilizava bastante no início da pesquisa, não me permitia pensar nos conjunto de práticas e discursos dotados de significação própria que, como tais, denotam diferentes pertencimentos, estratégias de deslocamento, modos de ver, pensar e sentir a cidade. Por isso, resolvi diferenciar duas categorias que ora se aproximam, ora se distanciam na minha pesquisa. A primeira delas é a categoria nativa “trânsito”. Essa palavra costuma ser empregada pelos mototaxistas para se referir ao movimento de veículos no espaço público, o que a associa diretamente ao tráfego viário.

Dada a especificidade do sentido atribuídos a categoria trânsito - não somente por mototaxistas, mas também por instrumentos normativos, como o Código de Trânsito Brasileiro⁴ - percebi que era necessário recorrer a uma outra categoria que me permitisse ir além do tráfego viário para contemplar outros fenômenos que se apresentam durante a realização da pesquisa etnográfica. Daí o recurso à categoria mobilidade, operador analítico que pretendo utilizar para tratar do conjunto de experiências que envolvem o ir e vir nas cidades, tal qual propõem, entre outros, Mimi Sheller e John Urry em seu “New Mobilities Paradigm” (2006, p. 207). Por meio de um

⁴ O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é um documento legal que define atribuições das diversas autoridades e órgãos ligados ao trânsito do Brasil. Além disso, ele fornece as diretrizes, normas de conduta, infrações e penalidades para os usuários.

olhar crítico aos estudos sobre mobilidade urbana feitos pelas ciências sociais, esses autores se debruçam sobre as cidades considerando a mobilidade como parte intrínseca e, portanto, indissociável da vida diária das pessoas. A presença da mobilidade se impõe por meio de movimentos sistemáticos que fazem parte de nosso cotidiano como, por exemplo, ir do trabalho para casa, da casa para alguma atividade de lazer, participar de protestos sociais, viajar ou até mesmo tomar parte de processos de migração. Nesse sentido, a mobilidade revela-se uma categoria analítica mais abrangente que a categoria trânsito, posto que ela não diz respeito exclusivamente ao deslocamento físico entre dois pontos, mas, pelo contrário, ela engloba práticas carregadas de sentido e que são marcadas por diferentes relações de poder, fluxos e modos de pertencimento à cidade. No caso do exercício de demarcação no mapa dos lugares vivenciados pelos mototaxistas, a categoria mobilidade me permite tratar dos deslocamentos, tanto físicos quanto sociais, e também das práticas e das representações que estão relacionadas aos modos de habitar e experienciar o Morro do Estado.

Moralidades em jogo e representações em disputa

Usar a categoria analítica mobilidade me permite, também, dar conta das moralidades presentes no plano das representações do senso comum que costumam associar o trabalho dos mototáxis, por meio de um deslize semântico perverso, a categorias de acusação, tais como, ilegalidade, marginalidade e criminalidade, o que acaba por subvalorizar o trabalho informal. É o que se verifica, por exemplo, numa reportagem do jornal O Globo Online, de outubro de 2017, intitulada: “Traficantes teriam ordenado manifestação de mototaxistas na Lagoa-Barra, diz PM”⁵. Associar o trabalho dos mototáxis a tais representações (como marginalidade e criminalidade) denota diferentes relações de poder e modos de pertencimento a cidade que são capazes de dizer quem pode ou não ocupar o espaço público, seja para trabalhar ou para qualquer outra atividade.

⁵ <https://oglobo.globo.com/rio/traficantes-teriam-ordenado-manifestacao-de-mototaxistas-na-lagoa-barra-diz-pm-21930918>. Acesso em janeiro de 2018.

Em março de 2018 o prefeito do Rio de Janeiro, Marcelo Crivella, regulamentou a profissão de mototaxista após reconhecer a Lei Complementar 181/2017 pela Câmara Municipal. Na cerimônia de assinatura do decreto, o prefeito falou para a imprensa:

“Nós estamos assinando a regulamentação da profissão do mototaxista, que antes era conhecido como mototraficante, mototralha, essa era a maneira pejorativa pela qual se tratava esses trabalhadores que lutam de segunda a segunda, sob chuva, sol, poeira, levando o nosso povo para a sua residência e para o trabalho”

Na fala do atual prefeito do Rio de Janeiro, é possível observar como os mototaxistas são representados. A medida tomada pela cidade vizinha resultou em esperanças para alguns mototaxistas do ponto da Praça do Rink. Num dia após a assinatura do decreto, Cachorrão, um dos mototaxistas, veio me perguntar se eu tinha visto a lei aprovada pelo Crivela. Respondi que sim, depois me indagou se eu tinha visto a fala do prefeito chamando mototáxi de “mototralha, motolixo, mototraficante...”. Confirmei que tinha visto e fiquei em silêncio, esperando para escutar mais. Ele continuou: “É uma vergonha né. É assim que somos associados”.

Já em Niterói, um projeto elaborado pela ex-vereadora Priscila Nocetti (PSD) foi aprovado em julho de 2015, mas a prefeitura ainda não começou o cadastramento dos mototaxistas junto às secretarias municipais de Ordem Pública (Seop) de Urbanismo e Mobilidade (SMU/SSTT). Em agosto desse ano, cerca de 22 mototaxistas tiveram suas motos apreendidas numa operação realizada no Centro da Cidade de Niterói pelas Policiais Civil, Militar e Guarda Municipal. Eu estava presente no ponto localizado na Praça do Rink nesse dia e pude verificar a truculência com que os mototaxistas foram tratados.

Todos eles (mesmo aqueles que estavam com a carteira de habilitação e documentos da moto sem dividendos) tiveram suas motos apreendidas e foram levados para a delegacia para averiguação, onde seus celulares foram confiscados e mexidos pelos policiais. Eles ficaram na delegacia por cerca de 8 horas e tiveram que pagar 78 reais para resgatar suas motos presas no depósito do Governo do Estado. Segundo as autoridades, em uma página do facebook da prefeitura, essa foi uma operação que antecederam o lançamento do Pacto pela Paz, um Plano Municipal de Segurança recém-lançado pelo Prefeito Rodrigo Neves.

Após o ocorrido, ainda em agosto, os mototaxistas se uniram e fizeram uma manifestação em frente à prefeitura pedindo para que a lei aprovada em 2015 entrasse em vigor. Durante a manifestação, ninguém da prefeitura se fez presente para conversar com os mototaxistas, mas, dentre as palavras de ordem, o que era mais pedido era que eles queriam legalizar o trabalho deles, “para poderem continuar a garantir o sustento da família e serem bem vistos diante a sociedade”.

Embora não se trate de um fenômeno tão recente, o advento dos serviços de mototáxi, como o que é fornecido em Niterói, se encaixa perfeitamente num quadro de expansão da prestação de serviços informais que estariam contribuindo para arrefecer os efeitos do desemprego formal atualmente no Brasil. Não obstante, ao contrário do que se poderia supor, é recorrente entre tais mototaxistas o discurso de que eles não estão em busca de um emprego formal, no sentido literal do termo, mas, sim, do direito de dispor livremente do espaço público para fornecer seu serviço, o que os levaria a ser reconhecidos como trabalhadores, a exemplo de outros profissionais que também prestam serviços de transporte público, a saber, motoristas de ônibus e de taxis.

Mesmo sendo vistos como “mototralha” perante o poder público e o senso comum, na “comunidade” do Morro do Estado os mototaxistas possuem outra representação. Nesse tempo que estou acompanhando o trabalho deles, pude perceber que ser mototaxista é pertencer a um grupo que possui um certo status dentro da “comunidade”, já que eles fazem festas, pagam bebidas ou “combos de vodka e uísque” nos bailes, estão com roupas de marca, dentre outras coisas denotando bens materiais. Isso foi enfatizado por um dos mototaxistas em uma das conversas que tive: “quando o Morro estava sem dono, sem nenhum traficante. Nós éramos os caras, fazíamos as festas, estávamos com as melhores roupas, todo mundo queria estar com a gente”. Pude perceber também esse status diferenciado acompanhando as crianças do projeto Casa Reviver, que já citei nesse trabalho. Ao serem perguntados sobre o que elas querem ser quando crescer, entre os meninos, uma resposta comum é escutá-los dizer que querem ser mototáxi.

Nesse sentido, “subidas” e “descidas” do Morro Estado fazem parte das (i)mobilidades que esses sujeitos são expostos perante as diversas moralidades em jogo. Isso porque, ao menos no plano do senso comum e das heterorrepresentações, o fazer desses mototaxistas tende a ser associado a ilegalidade, marginalidade e criminalidade.

Entretanto, ao “subirem” o Morro, outras associações são feitas ao seu trabalho e esse grupo acaba sendo reconhecido por um status diferenciado perante os demais que vivenciam a comunidade. O fazer cotidiano desses mototaxistas, além de garantir o sustento da família de cada um, é responsável agregar um poder de compra de bens materiais que acaba por deixá-los visados entre os demais moradores da comunidade.

Considerações finais

Neste trabalho procurei focar nas questões sobre a regularização do trabalho dos mototaxistas de Niterói, mais especificamente do Morro do Estado, e as diversas moralidades que estão em jogo durante as subidas e descidas que caracterizam o movimento sistemático que esses agentes fazem durante seu ofício. Optei por focar em algumas questões que se apresentaram no início do desenvolvimento de minha pesquisa de doutorado, tais como: a entrada em campo e o conhecimento mais aprofundado sobre a vivência dos mototaxistas no Morro do Estado.

Na primeira parte do artigo, a partir de uma breve descrição de minha entrada em campo, foquei na questão que vem aparecido constantemente em minha pesquisa: a regularização da profissão de mototaxista em Niterói. Conforme pude perceber, por mais que o serviço de mototáxi não seja regularizado pelo poder público, é o “dono do morro” que decide quem pode ou não prestar o serviço de mototáxi na “comunidade”, o que implica o pagamento de uma quantia semanal para ele. Além disso, a negociação da utilização do espaço público é feita junto a alguns policiais militares, que também recebem um dinheiro toda semana para tal. Embora não seja uma opinião unânime entre os mototaxistas, a regularização do ofício desses agentes representaria, para alguns, o não pagamento dessas quantias para esses grupos, mas, sobretudo, o reconhecimento deles enquanto trabalhadores, que estaria associado a categorias como dignidade e respeito.

Quando comecei a acompanhar o trabalho dos mototaxistas, percebi que muito mais que só estar com eles no ponto era preciso entender um pouco mais da realidade em que vivem. Por isso, nos primeiros meses da pesquisa, acompanhei um projeto social no Morro do Estado chamado “Casa Reviver”. Essa experiência me permitiu

acompanhar de perto o caminho que os mototaxistas e demais moradores fazem diariamente, as subidas, as descidas, os becos e as escadas. Juntamente a isso, realizei um exercício junto aos mototaxistas de demarcar os nomes das localidades do Morro do Estado em um mapa, para que eu pudesse ter a percepção de um conhecimento que não está em nenhuma definição oficial da cidade e, sim, em um saber prático daqueles que vivenciam aquela localidade.

Essa prática me permitiu diferenciar duas categorias que estou usando em minha pesquisa: trânsito e mobilidade. Enquanto a primeira é uma categoria nativa que costuma ser empregada pelos mototaxistas para se referir ao movimento de veículos no espaço público. A segunda me permite ir além da associação com o tráfego viário e se revela uma categoria analítica mais abrangente que a categoria trânsito, posto que ela não diz respeito exclusivamente ao deslocamento físico entre dois pontos, mas, pelo contrário, ela engloba práticas carregadas de sentido e que são marcadas por diferentes relações de poder, fluxos e modos de pertencimento à cidade.

A opção pela categoria mobilidade me permite dar conta, também, das diversas moralidades que estão em jogo quando se trata do serviço de mototáxi. Enquanto em um nível macro, o ofício desses agentes tende a ser associado a categorias de acusação, como marginalidade, criminalidade e ilegalidade. Em um nível microssocial, o trabalho dos mototaxistas é encarado na “comunidade” do Morro do Estado por um status diferenciado, já que permite garantir a esses agentes um poder de compras de bens materiais que os deixa visado enquanto grupo de “sucesso” perante os demais moradores.

Dito isso, acredito que meu trabalho se aproxima com o de Hirata (2011), já que ele procurou acompanhar as transformações do transporte clandestino em São Paulo observando os ilegalismos populares e as formas de controle social. Assim como o apontado pelo autor, a regularização do mototáxi enquanto um transporte informal pode não significar o distanciamento da “marginalidade” ou “criminalidade”, mas, por outro lado, evidencia novas técnicas de gestão pública e a dinâmica dos grupos que disputam e negociam o poder estatal. Outro autor importante para análise é o trabalho de Pires (2013), em que ele ressalta que a utilização do serviço de transporte público está relacionada à observância dos direitos de ir e vir, não só no que diz respeito à locomoção no espaço físico em si, mas, sobretudo, à permissão de que sujeitos sociais

os mais diversos se encontrem e desloquem por âmbitos sociais diferentes. Em relação ao meu trabalho, observar as subidas e descidas dos mototaxistas me permitiu entender que, dependendo da moralidade vigente, o fazer desses agentes pode estar associados a imobilidades, tanto sociais, quanto físicas.

Referências Bibliográficas

GUEDES, Simoni Lahud. *Jogo de Corpo: um estudo de construção social de trabalhadores*. Niterói: EDUFF, 1997.

HIRATA, Daniel Veloso . Produção da Desordem e Gestão da Ordem: notas para uma história recente do transporte clandestino em São Paulo. *Dilemas: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social* , v. 4, p. 441-465, 2011

KANT DE LIMA, Roberto. Polícia, justiça e sociedade no Brasil: uma abordagem comparativa dos modelos de administração de conflitos no espaço público. *Revista de Sociologia e Política*, núm. 13, novembro, 1999, pp. 23-38.

PIRES, Lenin. Transportes públicos e representações sobre mobilidade social: possíveis percepções a partir do Rio de Janeiro e de Buenos Aires. *Anuário Antropológico*, v. 38, p. 165-193, 2013.

SHELLER, Mimi e URRY, John. The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning. A*, nº38 (2), p. 207-226, 2006.

ROCHA, Talitha Mirian do Amaral. “*Quem dirige em São Gonçalo dirige em qualquer lugar*”: uma etnografia sobre as práticas e representações da Guarda Municipal de São Gonçalo. Dissertação de Mestrado em Antropologia - Programa de Pós-Graduação em Antropologia da Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2015.

VALLADARES, Licia do Prado. *A invenção da favela: do mito de origem à favela*. Rio de Janeiro, Editora FGV, 2005.