

MOTOTAXISTAS NOS BAIRROS DA REGIÃO SUL NA CIDADE DE MONTES CLAROS/MG: OS RELATOS SOBRE A PROFISSÃO

*RODRIGUES, Rejane Meireles Amaral**
*BARBOSA, Cristiano***

Resumo: atualmente tem-se percebido o aumento da informalidade e flexibilização no mercado de trabalho e reafirmação de formas alternativas de subsistência. Nesse aspecto, o presente artigo buscou estudar o serviço de mototáxi na cidade de Montes Claros/MG através de relatos dos profissionais da área. Pautando na perspectiva de abordagem da lógica histórica foram realizadas entrevistas com os profissionais que atuam em um dos quatro pontos de atendimento nos bairros Melo, São Luiz e Funcionários. As hipóteses adotadas e o resultado final apontam para o fato de a atividade ter surgido em decorrência do desemprego involuntário; ser informal, na qual atuam profissionais com baixo grau de qualificação, além de não gerar renda elevada.

Palavras-chave: mototaxista; Montes Claros/MG; transporte alternativo; trabalho informal.

Resume: Presently it's been notably the growing of informality and flexibility on the working market and the reaffirmation of alternative subsistence formulas. At this aspect, this article tried to study the "mototaxi" service on Montes Claros/MG by the reports from the professionals of this area. Basing on the history perspective, it was perfomed interviews with the professionals that work on one of the four attendant spots at Melo, São Luiz and Funcionários. The assumption adopted and the outcome points out the fact that the activity was realease due to

* Doutora em História pela Universidade de Uberlândia. Professora no programa de Pós-Graduação Stritu Sensu em História da Universidade Estadual de Montes Claros/MG

** Professor de Economia Brasileira e Regional das Faculdades Santo Agostinho, Economista e Advogado, Especialista Geografia e Meio Ambiente

the involuntary unemployment be informal, in which acts professionals with low qualification grade and do not make any currency.

Keywords: “mototaxista”; Montes Claros/MG; alternative transport; informal work

Resumén: Actualmente se tiene percibido el aumento de la informalidad y flexibilización en el mercado de trabajo y reafirmación de formas alternativas de subsistencia. En este aspecto, el presente artículo buscó estudiar el servicio de mototaxi en la ciudad de Montes Claros/mg a través de relatos de los profesionales del área. Pautando en la perspectiva de abordaje lógica histórica fueron realizadas encuestas con los profesionales que actúan en uno de los cuatro puntos de atendimento en los barrios Melo, San Luis y Funcionarios. Las hipótesis adoptadas y el resultado final apuntan para el hecho de la actividad tener surgido en recurrencia del paro involuntario; ser informal, en el cual actúan profesionales con bajo grado de cualificación, además de no generar renta elevada.

Palabras clave: “mototaxista”; Montes Claros/MG; transporte alternativo; trabajo informal.

Introdução

A partir da percepção empírica é possível dizer que o mercado de trabalho tem sofrido alterações, que conduzem a uma acentuação da informalidade, realizada em parte com o aval do Estado. A gênese dessas alterações pode ser percebida como reflexos do processo de evolução histórica do sistema capitalista de produção, em seu embate de forças no que tange aos interesses da classe proletária expropriada e à dominação dos moldes empresariais capitalistas poupadores de mão de obra.

Paralelamente, estudos relativos ao futuro do mercado de trabalho apontam para a acentuação da flexibilização com redução da obrigação das empresas e do Estado em face das relações de trabalhistas atuais e do aumento da informalidade, segundo Offe (1994).

Tal cenário não se difere muito no Brasil visto que, nos últimos anos, tem ocorrido aumento dos ocupados em atividade informal, em especial na prestação de serviços segundo relata Kon (2004). Esse modo de obter o sustento nem sempre representa maior segurança ou, melhor renda ao trabalhador.

No contexto brasileiro, os estudos indicam que a transformação do mercado de trabalho decorreu não apenas de aspectos históricos, mas também, pelo fato de

parcela da população não conseguir meios de subsistência através do emprego formal devido ao baixo grau de instrução e qualificação, segundo se entende em Theodoro (2004) e Kon (2004).

Por outro lado, torna-se possível dizer que o futuro do mercado de trabalho tende a se tornar cada vez mais flexível, informal e incerto conforme Offe (1994), Capela; Huertas Neto; Marques (2010).

Em face do contexto sinteticamente apresentado houve a opção de estudar o surgimento da profissão e como se configura a atividade de prestação de serviço de mototáxi nos bairros Melo, São Luiz e Funcionários a partir dos relatos dos profissionais da área.

Aspectos metodológicos

Inicialmente se buscou levantar um arcabouço teórico geral, relacionado ao mercado de trabalho a fim de estabelecer a base conceitual que dialogaria com as evidências empíricas. Também houve a busca de informações sobre o surgimento da profissão de mototaxista no Brasil e a regulação da atividade, com vista a estabelecer um parâmetro de avaliação no que tange a profissão em Montes Claros/MG.

A opção pela investigação nos pontos de atendimento denominados por questões de sigilo de A, B, C e D, localizados entre os bairros Melo, São Luiz e Funcionários, deu-se em função da facilidade de contato com os profissionais que atuam na área indicada.

Inicialmente foi mantido um diálogo informal com os entrevistados durante a utilização do serviço pelo pesquisador visando obter informações iniciais sobre a atividade. Essa abordagem foi realizada por acessibilidade no mês de novembro e dezembro/2012. Nesse contato inicial foi estabelecida a hipótese de que a profissão e os pontos de atendimento surgiram como decorrência do desemprego involuntário.

Numa segunda fase houve a realização de uma entrevista conjunta com os mototaxistas nos respectivos locais onde eles atuavam para confirmar as informações anteriormente obtidas. Essa segunda fase foi realizada entre os dias 02 a 20.01.2013.

No instante da realização da entrevista conjunta com os profissionais foi lançado um questionamento geral sobre o surgimento da profissão. A partir da pergunta

geral, e de modo gradativo, o diálogo era conduzido a outros questionamentos relacionados a vivências e percepções dos trabalhadores sobre a atividade.

A descrição histórica, como da identificação das características econômicas da atividade foi realizada mediante síntese das respostas consideradas mais representativas. No que tange aos econômicos foi utilizada uma média de valores, cujo resultado era externado verbalmente aos entrevistados, a fim de ter a confirmação do raciocínio.

O mercado de trabalho: a informalidade

Estudar o mercado de trabalho e suas transformações requerem a retomada de posições teóricas relacionadas, direta ou indiretamente, com a existência de classes no mundo do trabalho, geradas pelo modo de produção capitalista.

Nesse aspecto, a partir da interpretação da exposição de Hobsbawn (1987), é identificado que a classe dos trabalhadores pode ser percebida como o grupo de pessoas reunidas sob a existência de relações similares com os meios de produção, assim como, pelo fato de haver uma separação entre explorados e exploradores. De outro lado, há a percepção de classe enquanto consciência. Essa ideia remete à compreensão de que o trabalhador passa a fazer parte da classe quando interage e partilham do mesmo sentimento, ideia, ideais, dentre outros. Isso permite o posicionamento dos trabalhadores frente a uma determinada situação de vida compreendendo-a de modo mais amplo.

Ao ser considerada a abordagem histórica relativa à consciência de classe feita em Hobsbawn (1987, p.43), é criada a possibilidade de considerar que a contradição entre produção e apropriação privada da mesma sempre existiu e, nos dias atuais, continua existindo através do “capitalismo das grandes corporações entrelaçadas com grandes Estados”.

Corroborando nesse sentido Vasconcelos (2009), ao defender seu pensamento sobre surgimento do mercado de trabalho informal. O autor aponta como causas para o aparecimento desse mercado as transformações nas economias, os processos de globalização e flexibilização, o que não deixa de envolver os aspectos de produção e a apropriação privada da mesma.

Ao avaliar a percepção contida em Capelas; Huertas Neto; Marques (2010) fica claro que o Estado tem se posicionado no sentido de permitir a maior flexibilização das relações trabalhistas o que, indiretamente, contribui para reforçar o embate de força entre as classes aliado à contradição apresentada por Hobsbawn (1987).

É nesse contexto que se insere a consciência de classe de alguns grupos de trabalhadores visto que, em face das transformações econômicas e financeiras (crises mundiais) eles buscam manter as conquistas sindicais e trabalhistas anteriores às transformações. Quando essa busca não é convertida em resultados efetivos, o que se percebe é a elevação do nível de desemprego, conforme apresentado por Vasconcelos (2009).

Importante mencionar, segundo Hobsbawn (1987), que a consciência da classe operária implica na organização formal possuidora de ideologia comum. Do contrário, o que se percebe é apenas um conjunto de práticas e hábitos informais.

Em complementação Offe (1994) aponta para distúrbios funcionais no mercado do trabalho, revelando que a tendência é deixar o trabalhador submetido à própria sorte. O resultado é o fortalecimento do trabalho informal. Para ele há o crescimento das possibilidades objetivas e subjetivas das pessoas se engajarem nessa forma alternativa de obtenção de renda como meio de subsistência.

Esse modo de labor, segundo Offe (1994), emerge da oferta de emprego que às vezes é pressionada por motivos políticos e por um interesse na realização de novas formas alternativas de vida, reforçada pelo abandono de estratégias estatais de pleno emprego.

A partir da visão de Antunes (2002), pode ser identificado a existência e atuação, no mercado de trabalho informal, dos chamados de classe que vive do trabalho, o que amplia a noção do que hoje é tido como trabalhadores.

Em complemento, Kon (2004) ao tratar dos aspectos do trabalho informal salienta que o conceito dessa forma de trabalho evoluiu historicamente e apresenta característica ligada à facilidade de entrada em mercados não regulados, competitivos e de baixa renda.

Paralelamente, em Theodoro (2004), são identificados como trabalhadores informais os não assalariados, autônomos, aqueles que atuam em atividades de pequena escala, e os não declarados. Em outros termos, os que não possuem carteira de trabalho assinada não recolhem INSS entre outros encargos sociais.

No que tange ao mercado de trabalho informal brasileiro, ele teve sua gênese nas atividades econômicas existentes na época da agroexportação, e na falta de oportunidade para parcela da população, conforme entendimento que se constrói partir da leitura de Furtado (1980), associada a Delgado (2004) e Theodoro (2004).

Os reflexos oriundos dessa fase econômica para o mercado de trabalho atual, somado às transformações nos moldes capitalistas, nas crises financeiras e econômicas mundiais traduzem-se atualmente na elevação do nível de desemprego involuntário.

Importante lembrar que, a partir do empiricismo, parte dos trabalhadores ocupados formalmente, na tentativa de mudança de vida e de não se submeter à exploração excessiva e a subproletarização, tem optado pela informalidade. Nesse sentido, há possibilidade da ocorrência do desemprego voluntário mencionado por Souza (2010).

Nesse contexto, inserem-se os mototaxistas, que segundo Vasconcelos (2009) surgiu como uma vertente de atuação no mercado de trabalho informal no Brasil em meados de 1997-1998, em decorrência do desemprego involuntário.

Vasconcelos (2009) indica que no início a atividade era pouco divulgada. Os que nela atuavam já possuíam moto. Eles começaram a ofertar o serviço para pessoas conhecidas e, na medida em que ocorreu a aceitabilidade pela população, especialmente a de baixa renda, houve a ampliação da atividade, culminando na criação de cooperativas e pontos de atendimento.

O mototáxi além de ser um transporte alternativo, tornou-se um meio de sobrevivência, assim como, uma forma de manter a dignidade do trabalhador que se encontra desempregado. Transformou-se em um meio de se fazer útil no mercado de trabalho contemporâneo, conforme Vasconcelos (2009).

O mototáxi em Montes Claros/MG

Ao ser realizado o relato sobre o surgimento do mototáxi, pelos profissionais que atuam nos bairros Melo, São Luiz e Funcionários, foi identificado que o estabelecimento da atividade no ponto de atendimento “A”, no bairro Melo, ocorreu aproximadamente há 11 anos. Já no ponto de atendimento “B” no bairro São Luiz, e nos pontos “C” e “D” no bairro Funcionários ocorreu, respectivamente, há cerca de 7, 5 e 15 anos.

Segundo os dados levantados, a profissão surgiu em Montes Claros entre os anos de 1993-1994. De acordo com os relatos, algumas pessoas começaram a atuar como mototaxista por terem ficado desempregadas e por já possuírem moto. No início, a maior parcela dos usuários do serviço era a população de baixa renda dos bairros periféricos da cidade e que conheciam os mototaxistas. Posteriormente, o serviço passou a ser ofertado em pontos de atendimento em várias localidades dentro da cidade.

De acordo com os dados obtidos duas novas hipóteses foram estabelecidas: a 1^a)- que a atividade surgiu como forma de complementação de renda e 2^a)- que algumas pessoas optaram por atuar no serviço de mototaxi em função do desemprego voluntário.

A opção por deixar o emprego de carteira assinada envolve aspectos do desemprego friccional mencionado por Souza (2009), que ocorre no momento em que o trabalhador desempregado passa a avaliar as alternativas de trabalho para decidir por aquela que, na opinião dele, é a melhor.

Os entrevistados foram unânimes ao afirmar que a atividade, em Montes Claros, surgiu sem nenhuma regulação de lei, ou controle de algum sindicato de classe. A tentativa de regulação ocorreu na gestão do prefeito Jairo Athayde. Porém, não houve efetividade das ações e o sindicato criado não se mostrou, nem se mostra atuante.

Relativo à Legislação Municipal sobre a atividade, resumidamente, ela se refere aos aspectos relacionados à padronização das motos em termos de cor, emplacamento, registro do profissional na prefeitura, pagamentos de taxas, faltas graves na atividade, formação de cooperativas, dentre outros.

Em relação ao surgimento dos pontos nos bairros Melo, São Luiz e Funcionários houve a indicação de que o estabelecimento mais antigo na região (ponto D) surgiu em decorrência do desemprego involuntário do proprietário. Entretanto, os três outros pontos de atendimento (A, B e C) foram criados após desentendimento entre os próprios profissionais da área.

Diante dos relatos, foi possível hipotetizar que o estabelecimento e ampliação do serviço representam secundariamente (após o surgimento da atividade na cidade), um modo de resposta ao poder de comando dos proprietários dos pontos de atendimento anteriores.

Por outro lado, esse aspecto também permite entender que há na atividade a presença de elementos residuais, conforme definição de Williams (1979). O elemento visto como residual está associado às regras para que o trabalhador atue na atividade, o que ocorre de forma semelhante ao emprego formal.

Considerando o embate de forças entre as classes de trabalhadores e capitalistas, verifica-se, analogicamente, que as regras na atividade eram determinadas por quem se colocava na posição de dominação (dono do ponto). Ele exercia e ainda exerce a limitação relativa da liberdade de atuação, daquele que vivia do

trabalho (mototaxista), ou seja, dos que se posicionavam na condição de (semi)dominados.

Reforçam a percepção sobre o aspecto residual mencionado, o paralelo estabelecido entre os relatos que os entrevistados fizeram sobre os empregos com carteira assinada, e a forma como eles percebiam a atividade de mototáxi. Nos empregos anteriores, segundo o que foi relatado, havia pressão e controle por parte dos empregadores, que possuíam poder de comando e decisão.

Paralelamente na atividade de mototáxi, não há relação de trabalho formal. O poder de comando e controle da atividade não se realiza de modo totalmente direto pelo trabalhador, o que relativiza a liberdade de atuação e decisão, assemelhando-se um pouco ao que alguns deles vivenciaram nos antigos empregos formais.

De modo análogo, abre à possibilidade de considerar a presença do elemento determinação no sentido apresentado por Williams (1979), que deixa a entender que ela é percebida como sendo a prática de limitação e pressão sobre o trabalhador. Na vivência como mototaxista, a fixação de limites e a pressão eram realizadas pelo proprietário do ponto, configurando também o aspecto dominante das atividades empresariais capitalistas (controle).

Os depoimentos também revelaram que a resposta dos trabalhadores às determinações do proprietário do ponto, apresentava-se como uma espécie de resistência através da saída do mototaxista do ponto e a abertura de outro local para atendimento.

Em outros termos, ele saía da condição de mototaxista para continuar atuando na atividade assumindo e, às vezes, acumulando a condição de proprietário de outro estabelecimento. Por sua vez, ao abrir novo ponto de atendimento ele passava a determinar o valor da diária e a tabela de preço das corridas, tornando-se controlador da atividade.

Esse aspecto mostra a partir de Williams (1979), o elemento dominante representado pela manutenção de aspectos empresariais de controle, na tentativa de obter lucratividade (aspecto presente no capitalismo empresarial).

Sob outra hipótese, o aspecto residual na relação de trabalho como mototaxista, apresentava e ainda se mantém na relativização da liberdade do trabalhador, que deixa de estabelecer o preço da corrida que ele próprio realiza e se vê obrigado ao pagamento da diária.

Nesse aspecto, procurando identificar o preço da diária, quando a atividade surgiu foi obtida a informação de que ela variava um pouco de ponto para ponto. Mas não foi determinado o valor cobrado na época.

Em face da não confirmação do valor da diária na época do surgimento da atividade, foi lançada a pergunta sobre qual o valor atual da mesma. A resposta foi de que ela, na média, aproxima dos R\$100,00/mês por mototaxista.

A partir dessa informação foi efetuado um cálculo para identificar a renda aproximada do proprietário por ponto de atendimento. Conforme a projeção ela gira em torno de R\$1.300,00 bruto/mês e uma renda líquida de aproximadamente R\$700,00/mês. Essa renda se torna maior se consideramos que 3 dos 4 proprietários de pontos de atendimento, também efetuam corridas.

A partir dos valores estimados surge a hipótese de que o embate de forças entre o proprietário do ponto e os profissionais que ali atuam, envolve o valor da diária. O mototaxista acredita ser elevado o valor e o proprietário entende que ela é baixa.

Um elemento emergente na atividade ocorre também quando é considerada a relação de trabalho. Ela se configura ora como sendo realizada no contexto de parceria, ora como autônomas, em que se paga somente a diária ao proprietário do estabelecimento para poder atuar na atividade. Essas características, segundo relato, não mudaram desde que a atividade surgiu em Montes Claros.

Quanto ao preço do serviço, inicialmente o valor era único de R\$1,00 para qualquer ponto na cidade, independente do destino do passageiro. Contudo, na medida em que houve aumento no preço da gasolina o valor da corrida foi modificando e hoje cobra-se o valor médio de R\$3,00, podendo variar para mais, conforme o destino do usuário.

Questionados sobre a média de renda de cada mototaxista, 72% informaram que é possível conseguir uma retirada de aproximada líquida de R\$700,00 a R\$800,00/mês. O que determina o nível de renda é o número de corridas e as horas trabalhadas no dia.

Sobre a jornada de trabalho, 14 motoqueiros (46,6%) disseram trabalhar de dia, semelhante ao horário comercial. 40% dos entrevistados (12 motoqueiros) mencionaram que atua na atividade apenas à noite, por terem outro emprego durante o dia. Os que trabalham nos moldes indicados disseram que têm uma renda livre, na atividade, um pouco maior que um salário mínimo.

Outros 2 profissionais (6,6%), respectivamente, informaram trabalhar uma média de 17 e 20 horas/dia incluindo finais de semana e feriados. Dos relatos, ficou entendido que o elemento preponderante para a maior jornada de trabalho é a necessidade financeira do mototaxista. Esse fato conduziu ao levantamento da hipótese de que os profissionais com jornada estendida conseguiam uma renda superior ao que os 72% informaram (R\$700,00 a R\$800,00/mês).

Como não foi informada a renda dos que têm uma jornada estendida e, na tentativa de estimar o valor médio, foi realizado o questionamento sobre quantas corridas cada mototaxista conseguia realizar por dia.

A resposta foi de que nos dias de maior movimento (que se enquadram especialmente no período dos semestres letivos de faculdades e escolas de ensino médio e fundamental e de grandes eventos na cidade) é possível realizar uma média de 20 a 30 corridas/dia conforme as horas trabalhadas. Os que ficam mais tempo no mototaxi conseguem realizar um número de atendimentos maior, podendo chegar ao total de 40 a 50 corridas/dia, o que, segundo dados repassados pelos entrevistados, poderiam gerar uma renda média bruta de R\$1.800,00/mês e líquida de R\$1.400,00.

Os entrevistados que informaram trabalhar numa jornada estendida mencionou o cansaço como fator negativo. Nesse aspecto, cabe destacar que o elemento residual existente nas relações de trabalho formal contemporânea, ligadas à ampliação da jornada laboral, acaba por se fazer presente na atividade de mototaxista.

Esse fato gera uma incoerência aparente, pois, o trabalhador reclama quando é obrigado a se dedicar mais ao trabalho numa relação formal de emprego. Porém, ele por decisão própria, dispõe-se a laborar mais horas como mototaxista. A explicação para essa postura está no fato de que o resultado do trabalho é totalmente revertido ao trabalhador, o que não ocorre nos empregos formais, onde se deixa de pagar as horas extras realizadas.

Na tentativa de identificar o perfil dos profissionais que atuam na atividade, os dados levantados indicaram que 6,66% dos entrevistados (2 profissionais) possuem curso superior em andamento, enquanto o restante (93,33% dos 30 profissionais entrevistados) possui apenas ensino médio. Esse fato revela uma baixa qualificação profissional.

Em relação à faixa etária e estado civil, a maioria possui idade entre 25 a 30 anos (60% dos entrevistados). 20% possuem idade entre 19 a 24 anos e os outros 20% possuem idade acima de 35 anos. Os casados equivalem a 70% dos entrevista-

dos. Os solteiros equivalem a 20% sendo que, 10% informaram manter união estável. Além disso, todos são do sexo masculino.

Sobre o fato de haver ou não consciência de classe entre os profissionais da área, as respostas dadas nas entrevistas não foram contundentes no sentido positivo. Houve menção sobre a formação de um sindicato, que não é atuante. Também há inúmeras pessoas prestando o serviço de modo irregular, sem estarem ligadas a algum ponto de atendimento. Soma-se a isso o fato de que, nem o sindicato, nem os próprios mototaxistas se mobilizam para proteção dos interesses do grupo.

No último elemento de abordagem foi perguntado como os mototaxistas percebiam a atividade e o que eles podiam apontar como aspectos que se destacaram na vivência deles, durante o trabalho na área. Os relatos revelaram que existe um universo de situações que podem ser complementares e contraditórias ao mesmo tempo.

Os aspectos considerados como emergentes, residuais e dominantes podem ser percebidos nos relatos dos profissionais da área ao ser mencionado que alguns deles trabalham mais de 8 horas diárias, existência de um controle, ainda que indireto, da atividade por parte do proprietário do ponto de atendimento, não diferindo de um emprego formal.

Foram mencionados aspectos que revelaram embate de poder entre proprietário do estabelecimento e o profissional que atua no local, seja na condição de parceiro, seja na condição de autônomo que paga a diária para ali trabalhar.

Além do transporte de passageiro, as declarações demonstram que os mototaxistas têm buscado formas alternativas, dentro da própria profissão, para gerarem mais renda como é o caso de entrega de encomendas e realização de frete com a carretinha acoplada à moto.

Sobre o trabalho da mulher na atividade, ele é considerado inexistente, caracterizando a atividade como tipicamente masculina. Também foi relatado que a atividade tem-se mostrado perigosa, pois alguns usuários utilizam o serviço do mototaxi, sem que o motoqueiro saiba ou perceba, para efetuar transações (entrega de produtos, e outras.) consideradas ilegais.

Relativo à profissionalização da atividade, os órgãos governamentais têm buscado a regulação sem obter sucesso em face da ineficiência de fiscalização e devido a um movimento silencioso dos profissionais, que optaram pela não regularidade, evitando maiores despesas. Além disso, o sindicato da classe é inoperante.

Todos esses aspectos contribuem para a manutenção da informalidade do serviço e da profissão, especialmente se é considerado que a formalidade, segundo visão teórica estaria vinculada ao recolhimento de encargos e registro na carteira de trabalho.

Considerações finais

A atividade de mototaxi em Montes Claros, e nos pontos de atendimento pesquisados, surgiu como um meio alternativo de sobrevivência, em função do desemprego involuntário para a maioria dos profissionais. Entretanto, atualmente, muitas pessoas passaram a atuar na área devido ao desemprego voluntário, e até mesmo friccional.

Alguns pontos de atendimento (A, B e C) surgiram devido à insatisfação e divergência de interesses de motoqueiros em relação ao que queira os proprietários de pontos de atendimento e o que os mototaxistas entendiam como adequado. O ponto D foi criado em decorrência do desemprego involuntário do proprietário.

A forma de resposta, no sentido de preferir abrir outro local de atendimento, é percebida como uma espécie de embate de forças, de modo análogo ao que ocorre nas atividades formais (capitalistas versus trabalhadores). Nesse aspecto, estaria configurada uma nova forma de disputa de interesses dentro da própria atividade, o que revela aspectos residuais e emergentes na profissão.

O fato dos mototaxistas não quererem, ou não se mobilizarem para adequar às regras voltadas para a formalização da profissão nos parâmetros estabelecidos pelo Estado, poderia ser compreendido como um modo de (semi)resistência à formalização, implicando na permanência da informalidade dos profissionais e da atividade.

Elementos residuais se mostraram presentes na atividade, a exemplo da visão capitalista da busca pelo lucro e da postura empresarial de controlar, ainda que de modo velado, o serviço prestado. A determinação se faz presente na medida em que, aquilo que é residual, ao mesmo tempo se mostrou como limitação ao poder de atuação e forma de pressão sobre os mototaxistas, não proprietários de pontos de atendimento.

A consciência de classe no sentido de união para busca de melhores condições de trabalho, reivindicações, e a forma de organização da atividade caracterizou a inexistência de uma consciência de grupo.

A atividade é informal pelo fato de que a legislação municipal sobre o assunto é letra morta, assim como pela ausência de fiscalização, irregularidade na atividade, apatia dos mototaxistas em promover a regularização da atividade e atuação na área.

Merece destaque o fato de que poucos profissionais são considerados trabalhadores formais visto que há uma reduzida parcela recolhe INSS. A informalidade da atividade também é decorrente da ausência de registro dos pontos de atendimento na Secretaria da Receita Federal e Prefeitura Municipal.

Os atuantes na atividade podem ser percebidos como uma classe que vive do trabalho. Proprietários de pontos de atendimento e mototaxistas se posicionam na categoria de autônomos, que não recolhem contribuição previdenciária.

Em termos de perfil, na atividade atuam profissionais com idades variadas indo dos que possuem 19 anos até os de idade acima de 35 anos. A maioria é constituída por pessoas casadas que possuem baixo grau de qualificação profissional e todos são do sexo masculino.

Também é importante ressaltar que a atividade não gera renda elevada se comparada com o salário base da economia (salário mínimo de R\$678,00). O fato dos entrevistados dizerem que possuem mais liberdade se tornou relativizada quando se considera a jornada de trabalho praticada.

Outro aspecto de destaque é que a atividade apresenta inúmeros riscos para o profissional. Tais riscos vão além dos relativos à atuação no trânsito. Eles envolvem, também, a possibilidade do profissional transportar, sem saber, alguma pessoa ou encomendas que podem portar ou conter produtos considerados ilegais.

Ante ao exposto chega-se à conclusão de que a atividade de prestação de serviço de mototaxista mostra-se como uma espécie de busca alternativa de sobrevivência, seja pelo fato de haver aumento do desemprego gerando transformações econômicas, seja mais recentemente, pela opção do próprio trabalhador que não quer se submeter às explorações da classe capitalista dominante.

Referências

ANTUNES, Ricardo. A classe-que-vive-do-trabalho: a forma de ser da classe trabalhadora hoje. IN: *Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e negação do trabalho*. 6.ed. São Paulo: Boitempo, 2002, p.101-117

_____. Apêndices à primeira edição: crise do movimento operário e a centralidade do trabalho hoje. IN: *Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e negação do trabalho*. 6.ed. São Paulo: Boitempo, 2002, p.185-223

CAPELAS, Estela; HUERTAS NETO; MARQUES, Rosa Maria. Relações de trabalho e flexibilização. IN: MAREQUES, Rosa Maria; FERREIRA, Mariana Ribeiro Jansen [org.]. *O Brasil sob nova ordem: a economia brasileira contemporânea: uma análise dos governos Collor a Lula*. São Paulo: Saraiva, 2010. P.217-244

DELGADO, Guilherme. O setor de subsistência na economia e na sociedade brasileira: gênese histórica, reprodução e configuração contemporânea. IN RAMALHO, Jether Pereira; ARROCHELLAS, Maria Helena [org.]. *Desenvolvimento, subsistência e trabalho informal no Brasil*. São Paulo: Cortez, 2004, p.45-76

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 17. Ed. São Paulo: Ed. Nacional, 1980.

HOBBSAWN, E. *O mundo do trabalho*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987, p.33-53

KON, Anita. *Economia de serviços: teoria e evolução no Brasil*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004, p.145-176

MONTES CLAROS. *Lei nº 2779* de 16 de novembro de 1999. Montes Claros, 11 nov. 1999, p.3

_____. *Lei nº 2900* de 24 de maio de 2001. Montes Claros, 11 nov. 1999, p.3

OFFE, Claus. O futuro do mercado de trabalho. IN: *O capitalismo desorganizado: transformações contemporâneas do: transformações contemporâneas do trabalho e da política*. São Paulo, Brasiliense, 1994, p.71-105.

_____. Três perspectivas para o problema do desemprego. IN: *O capitalismo desorganizado: transformações contemporâneas do: transformações contemporâneas do trabalho e da política*. São Paulo, Brasiliense, 1994, p.105-130.

SOUZA, Jobson Monteiro de. *Economia brasileira*. São Paulo: Pearson, 2009, p.68-80.

THEODORO, Mário. As características do mercado de trabalho e as origens da informalidade no Brasil. IN RAMALHO, Jether Pereira; ARROCHELLAS, Maria Helena [org.]. *Desenvolvimento, subsistência e trabalho informal no Brasil*. São Paulo: Cortez, 2004, p.77-112.

THOMPSON. E. P. *A miséria da teoria ou um planetário de erros: uma crítica ao pensamento de Althusser*. Rio de Janeiro: Zahar, 1981, p.46-65, 180-201.

VASCONCELOS, Carlos Raimundo Assis. *Transporte alternativo perfil do moto taxi do município de Eunápolis*. 2009, 56 f. Monografia (Especialização LATO SENSU) - Instituto a Vez do Mestre, Eunápolis, 2009

WILLIAMS, Raymond. *Marxismo e literatura*. Rio de Janeiro: Zahar, 1979, p.75-142.

