



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS APLICADAS E EDUCAÇÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ANTROPOLOGIA**

ANNY GLAYNI VEIGA TIMÓTEO

**“VIDA CANSADA”: COTIDIANO E TRABALHO NO UNIVERSO DO
MOTOTÁXI EM CAMPINA GRANDE-PB**

**JOÃO PESSOA
MAIO DE 2014**

ANNY GLAYNI VEIGA TIMÓTEO

**“VIDA CANSADA”: COTIDIANO E TRABALHO NO UNIVERSO DO
MOTOTÁXI EM CAMPINA GRANDE- PB**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós- Graduação em Antropologia da Universidade Federal da Paraíba, como requisito parcial para obtenção do título de mestre em Antropologia.

JOÃO PESSOA
MAIO DE 2014

ANNY GLAYNI VEIGA TIMÓTEO

**“VIDA CANSADA”: COTIDIANO E TRABALHO NO UNIVERSO DO
MOTOTÁXI EM CAMPINA GRANDE-PB**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós- Graduação em Antropologia da Universidade Federal da Paraíba, como requisito parcial para obtenção do título de mestre em Antropologia.

João Pessoa,

DATA: __/__/__

CONCEITO: _____

BANCA EXAMINADORA:

Profa. Dra. Luciana de Oliveira Chianca PPGA/UFPB
(Orientadora)

Prof. Dr. Vanderlan Francisco da Silva PPGCS/UFCG
(Examinador)

Prof. Dra. Maria Patrícia Lopes Goldfarb PPGA/UFPB
(Examinadora)

AGRADECIMENTOS

Agradecer aos meus pais, Gilda Veiga e Argemiro Alves, por sempre incentivarem e apoiarem meu crescimento. Aos meus irmãos Gustavo Veiga e Gabrielle Veiga pela paciência.

A querida professora Luciana Chianca, por aceitar meu convite de orientação contribuindo para a construção deste trabalho, sempre entendendo as inseguranças e ansiedades.

A Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pelo apoio financeiro a esta dissertação.

Aos mototaxistas, por permitirem minha presença no seu cotidiano de trabalho.

Aos professores e funcionários do Programa de Pós Graduação em Antropologia da UFPB, sobretudo: a professora Alexandra Barbosa, professora Ruth Henrique, professor Estêvão Palitot, professor Marco Aurélio Paz Tella, por uma antropologia mais descontraída. Bruna Stansky e Viviane por sempre serem tão solícitas.

A professora Silvana Nascimento, pelas contribuições no exame de qualificação deste trabalho. A professora Patrícia Goldfarb por ter aceitado participar da banca de defesa, contribuindo também no exame de qualificação. Ao professor Vanderlan Silva, por ter despertado em mim a vontade de ingressar na pós-graduação, ajudando sempre que precisei, e por ter aceitado participar da banca de defesa deste trabalho.

Agradecer aos colegas de sala, que tornaram os dias mais leves: Anna Georgia, Zeca, Thays, Jainara. Aqueles que convivi mais intensamente: Josilene, pela paciência com todos, Amanda Scott, companheira de orientação, Patrícia, companheira paciente de estágio, Lara Erendira, pelo entusiasmo antropológico, Naldimara Vasconcelos, com seu jeito alegre e eficiente de resolver todos os “problemas”, Jarissa Porto por todas as conversas em todas as horas, Regiane Caetano por todas viagens que fizemos, mesmo não “saindo do lugar”. Darllan Neves, querido amigo/irmão que acompanhou todo meu percurso antes e durante o mestrado, sempre presente e me ajudando nos momentos de angústias, muito obrigada!

A todos integrantes do GUETU (Grupo de Pesquisas em Etnografias Urbanas), pela energia e incentivos de todas as reuniões. Aos queridos amigos que a Ciências Sociais me proporcionou: Níobe Neves, Radmila Andrade, Inafran Ribeiro.

Aos queridos amigos e familiares que entenderam pacientemente minha ausência em determinadas situações. Agradecer a Assunção, Denise e Dilvanize, por sempre me receberem de braços abertos em sua casa durante a realização desse mestrado.

Agradecer a Arthur, companheiro de todas as horas, pela paciência e incentivo. Obrigada a todos que de alguma forma me ajudaram na construção deste trabalho.

*[...]Já buzinou, espere, não insista,
Desencoste o seu do meu metal
Devagar pra contemplar a vista
Menos peso do pé no pedal
Não se deve atropelar um cachorro
Nem qualquer outro animal
Todo mundo tem direito à vida
Todo mundo tem direito igual
Motoqueiro caminhão pedestre
Carro importado carro nacional
Mas tem que dirigir direito
Para não congestionar o local
Tanto faz você chegar primeiro
O primeiro foi seu ancestral[...]*

Rua da Passagem (trânsito)- Lenine

RESUMO

Diante da diversidade profissional encontrada no meio urbano, esta dissertação tem como objetivo refletir sobre o surgimento e perenidade de uma recente categoria sócio-profissional, -o mototaxista-, apresentando como foco um grupo específico de mototaxistas da Cidade de Campina Grande- PB. Subsidiado pelo método etnográfico, este trabalho foi construído a partir de observação participante de um Ponto de mototáxi, entre novembro de 2012 e agosto de 2013. O Ponto XXX, situa-se na Rua Venâncio Neiva, Centro da cidade, pertencendo ao grupo dos “mototaxistas das motos brancas”, ou seja; aqueles que possuem cadastro na Secretaria de Trânsito e Transporte Público de Campina Grande (STTP-CG). Buscando apreender as diversas situações encontradas no cotidiano desses trabalhadores, a pesquisa voltou-se aos discursos dos mototaxistas, abordando as condições que motivaram seu ingresso no sistema, seu cotidiano nas relações com a família e nas relações de trabalho com clientes, associados, colegas, patrões, órgãos e agentes públicos. Buscamos perceber as tensões e conflitos decorrentes da relação cotidiana entre a "liberdade" -principal representação- justificando sua permanência nessa atividade "cansada" e as restrições às suas atividades, vinculadas à insalubridade no trabalho, à violência urbana, as regulamentações de trânsito, aos constrangimentos nas relações com os clientes e os estigmas recorrentes desta atividade.

Palavras-chave: trânsito, mobilidade, mototáxi, mototaxista.

ABSTRACT

In face of the professional diversity found in urban environment, this work disserts on the appeareance and development of a recent socio-professional category - the one of the *moto-taxi* pilots - focusing on a specific group of *moto-taxi* pilots in the city of Campina Grande - PB. Subsidized by the etnographic method, this work was developed through participant observation of a *moto-taxi* stand, between November of 2012 and August of 2013. The stand XXX, located at the Venancio Neiva St. - city downtown, belongs to the "white motorbikes pilots", i.e. the ones that are registered at the city's Traffic and Public Transportation Office (STTP-CG). With the objective of capturing the diverse situations that can be found in the daily lives of those workers, this research listens to what *moto-taxi* pilots have to say, considering the conditions that drove them to join this system and their relationships with their families, customers, associates, colleagues, employers, companies and public agents. We aimed on perceiving the tensions and conflicts that rise due to the daily relationship between "freedom" - which main representation would justify their stay in such a though job, and the restrictions to their activities, which are commonly associated to the risk intrinsically related with their job, to the urban violence, to traffic regulation, to the embarrassment by the close relationship with the costumer and the stereotypes that those workers are subject to.

Keywords: traffic, mobility, moto-taxi, moto-taxi pilot

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social
P.A	Ponto de Apoio
SINDIMOTO	Sindicato dos Mototaxistas de Campina Grande
SEST	Serviço Social do Transporte
SENAT	Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte
STTP	Superintendência de Trânsito e Transporte Público

LISTA DE FIGURAS E TABELAS

Figura 1: Ponto de Apoio da Praça da Bandeira, Campina Grande (03/06/2013) – Foto da autora	26
Figura 2: Prancheta utilizada pelos mototaxistas da Praça XXX, mostrando a forma como as corridas são organizadas. (22/05/2013) Foto da autora.....	28
Figura 3: Em destaque, no lado direito, a placa de estacionamento autorizando o estacionamento dos mototaxistas permissionários. Rua Venâncio Neiva, Campina Grande (03/06/2013). Fonte:Google Maps	29
Figura 4: Croqui desenhado em campo com auxílio dos mototaxistas destacando o que denomino de “núcleo de Centro” (“miolo”), e os locais onde eles preferem rodar. Destaque no alto do lado direito Ponto de Apoio XXX(14/05/2013)	31
Figura 5: Certificado emitido pelo SEST/SENAT para os mototaxistas permissionários de Campina Grande (frente)	35
Figura 6: Certificado emitido pelo SEST/SENAT para os mototaxistas permissionários de Campina Grande (verso).....	35
Figura 7: Padronização das motos. Fonte: OLIVEIRA (2005)	37
Figura 8: Praça XXX destacando os cones de delimitação de espaço e delimitação da área de cada moto da (26/11/2013). Foto da autora	44
Figura 9: Colete exigido pela STTP-CG a partir de 2013 aos mototaxistas permissionários (CAMPINA GRANDE, 2013)	63
Figura 10: Manifestação dos mototaxistas clandestinos ocorrida no dia 04/04/2014 no Centro de Campina Grande. Fonte: Paraíba Online	66
 Tabela 1: Listagem dos locais para implantação de Praças de Mototáxi 2013	32
Tabela 2: Mototaxistas cadastrados por ano.....	33

SUMÁRIO

PRÓLOGO.....	12
INTRODUÇÃO	14
CAPÍTULO 1 – CAMPINA GRANDE E SEUS MOTOTAXISTAS.....	24
1.1 – De “Ponto de Apoio XXX” a “Praça XXX”	25
1.2 – Órgãos e instâncias de regulação e gestão pública	32
1.3 – Empregados e autônomos.....	38
1.4 – Perfil socioeconômico dos mototaxistas	40
CAPÍTULO 2 – PERCURSOS PROFISSIONAIS E TRAJETÓRIAS DOS MOTOTAXISTAS	42
2.1 – Tornando-se mototaxista	45
2.2 – Perigos e contratempos.....	49
2.3 – Relações com colegas e clandestinos	52
2.4 – Relações com clientes.....	54
CAPÍTULO 3 – UMA IDENTIDADE DE MOTOTAXISTA.....	57
3.1 – Uma linguagem particular	58
3.2 – O “grupão” e o “grupinho”: a diferenciação na utilização dos coletes e as relações entre os mototaxistas	60
3.3 – “Vem comer a óia aqui”: “pedaços” e territórios	69
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	74
REFERÊNCIAS	80

APÊNDICES 84

Apêndice A – Roteiro de entrevistas 85

Apêndice B – Mapa dos Pontos de Apoio e Praças dos mototaxistas..... 86

Apêndice C – Mapa com os Pontos de Apoio encontrados no “miolo” do Centro..... 87

ANEXOS 88

Anexo A – Declaração de cadastro do mototaxista..... 89

Anexo B – Resolução CONTRAN nº 356/2010 91

Anexo C – Edital: Concorrência Pública nº 001/2001 STTP/ PMCG 96

Anexo D – Projeto de Lei nº 150/99 116

PRÓLOGO

UM DIA DE TRABALHO CANSADO: Relato de uma observação

Antes de começar a leitura deste trabalho, convido o leitor a “viver” um pouco a rotina de um mototaxista. Realizaremos aqui um relato construído a partir de anotações do nosso Caderno de Campo no dia 22/04/2013, acompanhando um dia de trabalho de um mototaxista que será chamado de Sérgio, nome fictício escolhido para proteger sua identidade.

Chegando ao Ponto de Apoio XXX por volta das 08h15min, me deparei com um banco vazio: nenhum mototaxista havia chegado para seu dia de trabalho, talvez pelo cansaço acumulado da semana anterior, ou por terem curtido o fim de semana “perdendo a hora” do trabalho na segunda-feira. Aos poucos, foram chegando os mototaxistas. Depois compreendi o sentido destes “atrasos”. O primeiro chegou por volta das 09h00, e era Sérgio, falando de sua recém-vivida “aventura”: carregou um homem que transportava uma sacola de frutas, “empurrando uma melancia” em suas costas. “Se fosse pelo menos uma mulher...”, disse ele, divertindo-se das “dificuldades” encontradas em seu cotidiano de mototaxista e sugerindo uma de suas “vantagens”.

Sérgio tem 44 anos de idade e está no sistema de mototáxi há 15 anos. Antes de ser mototaxista, trabalhava como entregador em um depósito de material de construção. Como não possuía carteira assinada, preferiu deixar este trabalho e ingressar no mototáxi, já que “não precisaria dar satisfação a patrão” e podia “fazer seu horário”, ou seja; teria flexibilidade na sua rotina de trabalho. Cotidianamente Sérgio apresenta uma rotina diferenciada dos demais mototaxistas do Ponto, que aliás revela uma diversidade impressionante na organização de uma jornada e uma variedade de combinações entre momentos do dia, da semana, do mês e as funções desempenhadas por cada mototaxista. O exemplo de Sérgio é exemplar, e vamos nos deter a ele, como prometido.

Na segunda- feira ele começa a trabalhar logo cedo, por volta das 05h:30min, quando vai até o antigo Terminal Rodoviário, no Centro da cidade, para esperar corridas. Segundo ele, esse horário é bom naquele local, porque chegam pessoas de cidades circunvizinhas para trabalhar. Então, alguns preferem ir de mototáxi para chegar com mais rapidez no local de trabalho. Neste dia, no intervalo que passou no Terminal Rodoviário (aproximadamente 3,5 horas), Sérgio conseguiu um lucro líquido de R\$35,00, o que para ele é ótimo, considerando que naquele horário, não seria possível “pegar corridas” no seu Ponto, pois as lojas comerciais estão fechadas e não há suficiente movimento de clientes.

Ficando em seu Ponto até por volta das 11h: 30min, Sérgio conseguiu realizar mais três corridas, “fechando” assim o seu horário de trabalho pela manhã e parando para o almoço. Retornei ao Ponto às 14h00: Sérgio já havia retornado do seu horário de almoço e já havia realizado uma corrida: “- Cansado já!”, foi a frase de Sérgio ao me receber quando cheguei e sentei no banco.

Neste dia, a movimentação dos passageiros no horário da tarde estava maior, o que deixava os mototaxistas entusiasmados: “- Eita, que o movimento 'tá até bom!”. De repente, o telefone de Sérgio tocou e a chamada vinha do consultório médico em que ele realiza a entrega de documentos (como motoboy, portanto), encarregando-se também do transporte cotidiano da secretária para casa no final do dia de trabalho desta. A solicitação telefônica era para que ele pegasse um documento no Bairro do Catolé e o transportasse até a Prata. Para ele, a chamada não poderia ter chegado em pior momento, pois tratava-se do auge do movimento da Praça: como a forte característica do Ponto em que ele está cadastrado é bancária e comercial, após o encerramento das atividades dos bancos, a movimentação de passageiros diminui invariavelmente. Mesmo contra a vontade, ele foi: “- Por que essa mulher ligou logo agora? Vou perder tempo indo lá no Catolé pegar isso, mas tenho que ir.”.

Retornando ao Ponto por volta das 15h: 30min, Sérgio já havia realizado as entregas referentes aos pedidos do consultório médico, permanecendo no Ponto até as 16 h: 30 min, após o que ele retornou para o bairro da Prata, que por sua forte expressão de serviços médicos e ambulatoriais (uma *mancha* de consultórios e clínicas), oferece diversos eventuais passageiros deixando suas consultas. “-É. Por aqui já deu, vou indo pra Prata”. Este bairro também é escolhido por Sérgio para a sua sequência de seu *circuito* em função de sua missão cotidiana de transportar a secretária para casa. Lá, seguiu a jornada do mototaxista Sérgio, que aguardou até por volta das 18h, realizando corridas enquanto a secretária terminava suas atividades.

Sérgio já havia trabalhado pelo menos 10hs, quando nos despedimos, às 16h: 30min. Trabalhando desde as 05h: 30min, ele dever ter seguido em sua rotina até as 18h30min h, quando deixou a secretária em casa. Depois, no caminho, ainda poderia encontrar um passageiro, que ele transportaria caso fosse na direção de sua residência, onde ele descansou de mais uma jornada e se preparou para o dia de terça-feira, 23/04/2013.

INTRODUÇÃO

Nos últimos anos do século XX, a intensidade de transformações advindas do meio urbano ocasionou uma grande transformação nos usos dos meios de transportes, sendo que muitos daqueles utilizados para a própria locomoção, seja para fins de trabalho ou de lazer passam a ser também fonte de renda para trabalho de alguns proprietários. Um exemplo que revela essa mudança são as motocicletas que ganharam um novo “papel” no cenário do trânsito brasileiro desde os anos de 1996, em cidades de várias dimensões e características, como Rio de Janeiro/RJ, Sobral/CE e Campina Grande/PB. Neste cenário, podemos encontrar várias categorias de usos desse automóvel. Existem em primeiro lugar os motociclistas que as utilizam como forma “de transitar pela cidade como um veículo comum, mas não se utilizam delas para fins profissionais”, e os motoqueiros, que “têm a motocicleta como um hobby, que a usam no fim de semana ou nos horários de folga, como diversão, sem a preocupação de chegar rápido ou de evitar tráfego ‘cortando’ faixas ou subindo em calçadas”.

Com a facilidade que a motocicleta ostenta para driblar o trânsito parado, conseguindo chegar rapidamente aos lugares desejados, ela também passa a ser uma ferramenta de trabalho, criando uma terceira categoria de usuário: os mototrabalhadores — os motoboys, por exemplo, pertencem a esta categoria. A cidade de São Paulo é conhecida por abarcar um visível número desses trabalhadores rodando por suas ruas. Santos (2010) demonstra como estes são vistos na capital paulista, enfatizando que “o congestionamento do tráfego e as enormes distâncias fazem do motoboy um personagem imprescindível para o funcionamento da cidade, onipresente em cada semáforo e cada esquina” (SANTOS, 2010, p.11). Apresentando como função a entrega de algumas encomendas, como comida, medicamentos e “até mesmo órgãos humanos entre hospitais” (Ibid, p.11), os motoboys precisam conseguir realizar suas entregas em tempo recorde, como enfatiza Marcelo Veronez, ex-motoboy, em seu rap dos motoboys: “o meu trampo tem horário, tenho que andar embolado”, revelando suas restrições de tempo; o empregador estipula um tempo máximo de entrega independentemente da distância, do trânsito, provocando o desrespeito às leis de trânsito para que a entrega chegue ao determinado local com maior rapidez. Dessa forma, passar entre os corredores deixados pelos carros acaba se tornando uma prática corriqueira entre os motoboys, que são por isso muitas vezes hostilizados por grande parte dos usuários do trânsito. Alguns meios de comunicação paulistanos os

colocam como protagonistas de “histórias truculentas, que potencializam os piores preconceitos na percepção social da categoria” (SANTOS, 2010, p.11), sem revelar muitas vezes a solidariedade existente entre eles, principalmente quando acontece algum acidente, ou a importância do papel dos mesmos nas grandes cidades, aflorado neste trecho de um poema sobre motoboys:

“Eu levo sua pizza, entrego sua mensagem
 Percorro por um segundo os quatro cantos da cidade
 Observe com atenção que você vai perceber
 Sou cenário da cidade que não para de crescer”
 (Veranez)

Assim, Santos (2010) escolheu doze motoboys paulistanos, entre eles duas motogirls, para colocar em prática o projeto canal *Motoboy, no qual cada motoboy recebeu celulares com câmeras, para que eles pudessem mostrar sua realidade na internet, contrapondo-a a algumas imagens distorcidas feitas pela mídia. Ainda no âmbito dos motoboys, outro trabalho realizado com os mesmos foi um média-metragem¹ de Caíto Ortiz (2003), no qual ele trabalha com quatro motoboys, dentre eles uma motogirl, demonstrando o dia a dia desses trabalhadores. Outra categoria de mototrabalhadores são os mototaxistas, que são o foco desta dissertação de mestrado. Encontrados no mesmo cenário de trabalho dos motoboys, diferenciam-se pelo que “transportam” em suas motocicletas: os mototaxistas são responsáveis por transportar passageiros, eles estão nas ruas “para servir à comunidade”, como eles mesmos dizem.

Em Campina Grande/PB, a diversidade de ocupações trabalhistas encontrada no meio urbano conhece uma nova categoria de trabalhadores: os mototaxistas. Por volta de 1996, quando as ruas da Cidade são “tomadas” por usuários de motocicletas que passam a utilizá-las como meio de transporte de **passageiros** e fonte de renda-trabalho. Ostentando uma facilidade no traslado da Cidade, alguns proprietários de motocicletas passaram a ver essa possibilidade como uma forma de se inserirem no campo do trabalho.

¹ Intitulado Motoboys – Vida Loca, o média- metragem, ganhou prêmios como: melhor documentário brasileiro- júri popular-, Mostra internacional de cinema de São Paulo/ 2003 e Cinesul/2004 (Festival de cinema Sul Americano).

Esta categoria de mototrabalhadores pode ser encontrada em grandes cidades, como, por exemplo, no Rio de Janeiro. Fonseca (2005) destaca essa categoria na comunidade da Rocinha, onde vários moradores inserem-se nessa categoria por ela ostentar uma facilidade de acesso, sem necessidade de comprovação de escolaridade. Ali os mototaxistas são encontrados transportando seus moradores e realizando entrega de encomendas, (como motoboys), já que a motocicleta é o único veículo que consegue subir e passar pelas ruelas desse lugar. Para os moradores da Rocinha a existência dos mototaxistas fez com que jovens que não conseguiam encontrar trabalho pudessem ingressar em alguma atividade reconhecida e valorizada positivamente pela comunidade. Discutindo as grandes cidades, Magnani (2002) elucida as diversidades encontradas, de forma que:

As grandes cidades certamente são importantes para análise e reflexão, não apenas porque integram o chamado sistema mundial e são decisivas no fluxo globalizado e na destinação dos capitais, mas também porque concentram serviços, oferecem oportunidades de trabalho, produzem comportamentos, determinam estilos de vida [...] (MAGNANI, 2002).

Com a importância frisada às diferentes formas de se viver nas grandes cidades e à diversidade de atores sociais, a categoria mototáxi passou a existir em Campina Grande/PB em meio também aos interesses de empresários e proporcionando uma nova possibilidade de inserção no mercado de trabalho: “Antes de eu ser mototaxista, eu trabalhava lá no Rio de Janeiro de porteiro, aí voltei pra cá, não vi mais condições de trabalho. Procurei, e aí não encontrei. Aí resolvi ser mototaxista, comprei a moto e fui trabalhar” (Augusto²). Diante das facilidades encontradas na inclusão, diferentemente de outros tipos de trabalho, o número de mototaxistas apresentou um expressivo aumento na Cidade. Contudo, essa nova categoria passou por diversas transformações, sejam elas ligadas aos locais de “ocupação” ou à sua regulamentação, que em Campina Grande ocorreu a partir do projeto de lei nº. 150/99.

O nosso interesse por esse tema se deu a partir da pesquisa realizada na graduação, como trabalho de conclusão de curso em 2011, a qual voltava-se para a questão dos diversos comportamentos encontrados no trânsito de Campina Grande, elucidando o conhecido “jeitinho brasileiro” nas questões relacionadas aos espaços públicos

² Augusto é um mototaxista que trabalha no Ponto escolhido para nossa pesquisa. Durante o trabalho, em todas falas dos mototaxistas, utilizaremos pseudônimos.

(TIMÓTEO, 2011). Sendo o trânsito um cenário múltiplo, pude me deparar, desde aquele momento, com um grande número de pessoas que utilizavam suas motocicletas para diversas atividades, dentre elas o mototáxi³. Percebendo a forma como estes eram vistos no trânsito, por parte de outros usuários (como aqueles que mais ultrapassavam de forma inadequada, não respeitavam as regras do trânsito), notei ser importante “dar voz” àqueles que muitas vezes não possuem oportunidade para se expressar, se investindo muitas vezes do papel que outros os impõem. Santos (2010) demonstra esse sentimento por parte dos motoboys: “[...] o motoboy desenvolve a imagem que se faz dele, pois é a única maneira de ser visto: personagem que não se enxerga nem se escuta, mas que se quer disciplinar [...]” (Ibid, p. 28).

Surgindo a partir da “inspiração” de um bancário de Crateús, interior do Ceará, como forma de suprir uma necessidade de transporte coletivo em sua cidade, este “*empreendimento comercial*”⁴ “que nasceu cearense já é nordestino e caminha apressadamente na direção de ser brasileiro” (COELHO, 1997, p.25). Contudo, as opiniões entre os usuários e alguns órgãos divergem, como, por exemplo, em João Pessoa, onde de acordo com Coelho (1997) a Secretaria Municipal de Transportes vetou a entrada do sistema, “colocando-se ao lado dos taxistas e das empresas de ônibus” (Ibid, p.41).

Diante dessa propagação, seja com o intuito de suprir lacunas de transportes públicos ou como maneira de propiciar novos investimentos por parte de empresários, a categoria mototáxi “tomou as ruas” de Campina Grande/PB. Sendo a pesquisadora uma usuária desse serviço e percebendo a estigmatização com que a categoria lida, surgiu o anseio de compreender melhor o cotidiano desses trabalhadores.

Com isso, esta pesquisa tem como objetivo analisar as diversas situações encontradas na realização do trabalho de mototaxista, dentre elas as relações com os colegas, com os usuários desse sistema de transporte e com os órgãos responsáveis pela sua regulamentação, buscando-se verificar como ela surgiu e como vem se articulando com seus interlocutores em seu cotidiano. Observando o nosso campo de dissertação e a diversidade de mototaxistas na Cidade, buscamos identificar os diferentes tipos de

³ Estando essa realidade de mototaxista presente em meu cotidiano, vale ressaltar que “a influência das noções comuns é tão forte que todas as técnicas de objetivação devem ser utilizadas para realizar efetivamente uma ruptura que, na maior parte das vezes, é mais professada do que concretizada.” (BOURDIEU, 2002, p.24).

⁴ Modo como Modesto Siebra Coelho (1997) denominou a iniciativa do bancário Antônio Edilson Mourão.

mototaxistas e, a partir dessa identificação, fazer um mapeamento com ajuda de alguns mototaxistas, como forma de demonstrar os locais em que eles estão distribuídos no que eles denominam “miolo do Centro” da Cidade, um local altamente requisitado pela categoria. Partindo da hipótese de que homens e mulheres procuram este trabalho devido à “facilidade da entrada” — considerando que não é exigido um alto grau de escolaridade e nenhuma experiência prévia —, além da “liberdade” possibilitada pela função, já que não existe patrão e há a possibilidade de fazer seu horário, algumas questões surgiram como maneira de delinear este trabalho, sendo estas voltadas às trajetórias de vida dos mototaxistas, por exemplo: há quanto tempo está na profissão? O que fazia antes de ser mototaxista? Qual é a realidade do trabalho? Qual o horário do trabalho? Como são as relações entre os mototaxistas? Dessa forma, buscou-se permitir que eles falassem espontaneamente de sua realidade, abordando, assim, o discurso defendido pela categoria.

Nosso primeiro contato com os mototaxistas após o início do mestrado foi em novembro de 2012, ele foi realizado com o intuito de escolher um grupo específico que representaria o conjunto maior do universo do mototáxi. Este contato se deu em um Ponto de Apoio (forma como é chamado o local onde os mototaxistas ficam alojados, muitas vezes denominados por eles de P.A.) que se caracteriza por apresentar uma movimentação de mototaxistas e passageiros constante, localizado na Praça da Bandeira, no Centro da Cidade: local onde é possível encontrar vários Pontos de mototaxistas. Ao chegar, alguns mototaxistas pensaram que eu seria mais uma passageira. A forma como me apresentei, falando “Bom-dia”, dizendo meu nome, fez surgir (soube *a posteriori*) um sentimento de afeição por parte de alguns mototaxistas: “Já gostei da senhora, educada, falando o nome, diferente de outras que vêm só fazer perguntas e vão embora”⁵. Logo pude perceber a diversidade característica das dinâmicas organizacionais entre os mototaxistas. Essa diversidade inclui a forma como abordam seus passageiros, as variadas modalidades de mototaxistas e as formas de ingresso na profissão. De pronto ficou claro que essas diversas dinâmicas seriam uma questão a enfrentar na realização de minha pesquisa. Temia sempre que minha presença pudesse prejudicar a dinâmica deles. Assim, em todo momento, frisei que minhas conversas não apresentavam o intuito de importunar as corridas: no momento em que um passageiro surgisse, imediatamente “eu sairia de campo”.

⁵ Nesse caso, eles estavam se referindo aos repórteres que estiveram no Ponto pouco tempo antes da minha chegada.

Sendo esse Ponto de Apoio um dos que alocam maior número de mototaxistas, a ânsia de conseguir passageiro torna-se mais latente, razão pela qual resolvi percorrer outros Pontos existentes no Centro da Cidade, buscando uma forma de inserção no campo. Apresentando cerca de 35⁶ Pontos de Apoio espalhados no Centro⁷, sendo este “um lugar ativo” (AUGÉ, 2010), que ostenta uma maior visibilidade por parte dos passageiros, fez-se necessária a escolha de um Ponto específico. Esta escolha foi realizada após o contato inicial com outros Pontos de Apoio encontrados no Centro da Cidade. De acordo com Robert Ezra Park:

A cidade, e especialmente a grande cidade, onde mais do que em qualquer outro lugar as relações humanas tendem a ser impessoais e racionais, definidas em termos de interesse e em termos de dinheiro, é num sentido bem real um laboratório para a investigação do comportamento coletivo. (PARK, 1973, p.45)

Com esta primeira impressão, restringindo-nos voluntariamente a apenas uma parte do universo dos mototaxistas, o Ponto de Apoio escolhido⁸ para a realização da pesquisa fica situado à Rua Venâncio Neiva, no Centro, e caracteriza-se por ser próximo a bancos e lojas comerciais, propiciando um caminho de possíveis passageiros.

Outros aspectos foram determinantes também na escolha do Ponto: o fato de o mesmo possuir um número reduzido de mototaxistas — treze — e a fundamental prerrogativa de disponibilidade que eles demonstraram logo no primeiro contato. Antes desse contato, fiquei observando de “longe” a dinâmica do grupo para então tentar uma aproximação; como recomenda Antônio Firmino da Costa: “[...] começar de fora, agora no sentido do percurso de investigação — percurso tanto de elaboração conceptual como de pesquisa no terreno — procurando localizar o campo de observação pertinente e analisar os limites do objecto de estudo” (COSTA, 1999, p.67).

⁶ Até a conclusão desta dissertação, estes dados não foram publicados nem tivemos acesso restrito a eles. Cabe destacar que a Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP) começou a substituir os Pontos de Apoio por Praças, desde o início de 2013.

⁷ Como afirma Augé: “[...] é no centro da cidade que estão agrupados um certo número de bares, hotéis e lojas, não longe da praça onde fica a feira, quando a praça da igreja e a do mercado não se confundem. Em intervalos semanais regulares (o domingo e o dia de feira), o centro ‘se anima’, e é uma reclamação freqüentemente dirigida às cidades novas, originárias de projetos de urbanismo ao mesmo tempo tecnicistas e voluntaristas.” (AUGÉ, 1994, p.64)

⁸ No decorrer do trabalho, o Ponto de Apoio escolhido para a pesquisa passará a ser chamado Ponto de Apoio XXX, como forma de diferenciá-lo de outros Pontos de Apoio.

Assim que cheguei apresentando-me e falando um pouco sobre o que gostaria de fazer, alguns deles afirmavam não saber o que falar e sempre me direcionavam para um mototaxista específico: João, pois, segundo eles, “ele sabe responder tudinho que a senhora quer saber”. Mas, ao perceber que as perguntas feitas eram voltadas ao que eles mais sabiam falar (sobre as questões do trabalho e cotidiano), todos queriam falar algo, contar alguma história. Nas primeiras conversas, optei em fazer um panorama do tempo que cada mototaxista estava na profissão.

Ainda nos primeiros contatos com os Pontos de Apoio, passei a observar a estrutura física em que os mototaxistas passavam o dia de trabalho: alguns deles possuem um grande banco coletivo no qual ficam sentados esperando os passageiros — alguns advindos de doação de um candidato a vereador, que cedeu bancos para três Pontos de Apoio (dentre eles o da Rua Venâncio Neiva), já que não havia nenhuma estrutura para os mototaxistas ficarem durante o dia de trabalho. Normalmente, tal banco fica no lado direito da calçada, mas eles o transferem/deslocam de local dependendo do sol: quando está muito quente, eles o colocam em um lugar na rua onde tenha sombra, normalmente para o lado esquerdo da rua ou mais próximo da esquina.

Com características próprias, a forma como eles abordam seus passageiros diferenciam de acordo com cada Ponto. Em alguns, os próprios mototaxistas se encarregam de comprar uma prancheta e, de acordo com a ordem de chegada deles, é distribuída a vez da corrida, assim que o mototaxista realiza sua corrida, na volta para o Ponto, ele coloca o número de sua moto na prancheta, esperando novamente sua vez. Ainda existem Pontos onde os mototaxistas não fazem uso dessa prancheta, e a busca pelos passageiros se dá a partir da iniciativa do mototaxista; um exemplo dessa forma de abordagem é encontrado na Praça da Bandeira, onde os mototaxistas buscam pelos seus passageiros. Com isso, ficam sempre chamando os pedestres que passam próximo ao Ponto. Quem passar pela Praça da Bandeira certamente irá ouvir: “Psiu, moto? Vai uma moto aí?”. Sendo um dos Pontos que abarcam maior número de mototaxistas e apresentando essa forma de conseguir passageiros, as opiniões com relação à forma dessa abordagem divergem entre mototaxistas de outros Pontos, que acreditam que esta forma “incomoda” os passageiros.

Falar de antropologia é remeter ao que chamamos de pesquisa de campo, utilizando o método etnográfico, “onde no saber convencional da disciplina, a etnografia desempenha um papel metodológico central” (Clifford, 1998, p.9). Para a inserção e aceitação no

campo, foi necessária uma observação prévia para assim escolher o grupo que iria pesquisar. Geertz (1978) enfatiza que:

Segundo a opinião dos livros-texto, praticar etnografia é estabelecer relações, selecionar informantes, transcrever textos, levantar genealogias, mapear campos, manter um diário, e assim por diante. Mas não são essas coisas, as técnicas e os procedimentos determinados, que definem o empreendimento. O que define é o tipo de esforço intelectual que ele representa: um risco elaborado para uma “descrição densa” [...]. (GEERTZ, 1978, p.4)

Sendo esta pesquisa subsidiada por tais metodologias, empreendemos nosso “risco” através da pesquisa em meio urbano, onde encontramos “uma fonte inesgotável de problemáticas híbridas e complexas: podendo-se destacar as exclusões e os fechamentos, por um lado, e os encontros e as aprendizagens, por outro” [...] (AGIER, 2011, p.35).

Dessa forma, a observação participante contribuiu para a construção desta pesquisa, uma vez que foram excluídas as entrevistas com os mototaxistas, pois a dinâmica do trabalho não permitia que eles permanecessem tranquilos para responder às perguntas na mesma hora, já que estavam sempre preocupados com os passageiros. Resolvi construir um roteiro (apêndice A) contendo algumas questões e observações a realizar no momento em que as “corridas estavam fracas”, possibilitando também realizar outras questões, que surgiam a depender da resposta que me era dada. Utilizei o roteiro com todos os mototaxistas alojados na Praça XXX, para que, de certa forma, pudessem explicar seu cotidiano, seus anseios e suas histórias de vida. Fiz também uso de um gravador, o que deixou alguns deles retraídos — entre os mototaxistas do grupo, apenas quatro demonstraram “tranquilidade” com a utilização do equipamento, falando espontaneamente sobre “ser mototaxista”.

Durante o reconhecimento prévio dos locais onde se encontravam mototaxistas, principalmente nas ruas do Centro da Cidade, observamos como era realizada a cooptação dos passageiros, a forma como eles os abordavam e a quantidade de mototaxistas por Ponto, buscando “resgatar um olhar de perto e de dentro capaz de identificar, descrever e refletir sobre aspectos excluídos da perspectiva daqueles enfoques que, para efeito de contraste, qualifiquei como de fora e de longe” (MAGNANI, 2002).

Inicialmente, conversei com mototaxistas que ficavam instalados na Praça da Bandeira, mas, diante da dinâmica deste grupo, percebi que seria difícil manter as conversas, já que a competitividade desses mototaxistas com relação à busca de

passageiros é constante. A dinâmica encontrada na Praça XXX, na rua Venâncio Neiva, é bem diferente: os mototaxistas trabalham “com a vez” e consequentemente são acionados por passageiros de maneira mais organizada e planejada; isso me permitia perceber a viabilidade (ou não) de iniciar uma conversa.

Após a escolha do Ponto de Apoio — que ao longo da pesquisa passou a ser oficialmente denominado de Praça XXX aumentando o número de vagas para mototaxistas —, desde 18/03/2013 passei a frequentá-lo todos os dias, apresentando-me e expondo claramente o que pretendia fazer. Passei a ser chamada por eles de “pesquisadora”, e dessa forma, sempre que eu chegava à Praça, eles já reservavam um lugar no banco onde ficavam sentados para que eu pudesse sentar próximo a eles. De início, alguns se sentiam acanhados de conversar comigo, enquanto outros falavam: “A senhora aqui de novo?”, mas depois de alguns dias todos queriam manter um contato, contar uma história. A utilização do diário de campo foi de grande importância, já que alguns deles não se sentiam confortáveis com a presença do gravador. Muitas vezes achei melhor anotar as informações no caderno de campo após sair do Ponto de Apoio, mas, conforme as idas a campo, com a quantidade de informações e após a demonstração de confiança maior “na pesquisadora”, passei a escrever as dados no Ponto de Apoio mesmo, motivo pelo qual ouvi um deles falar “Ela só pode ser do FBI (risos), escrevendo tudo isso da gente” (Marcelo).

Para a realização da pesquisa, resolvi chegar à Praça XXX aproximadamente no mesmo horário que os mototaxistas, ou seja, no início dos seus turnos de trabalho (8h00) — mesmo com variações, por volta das 8h a maioria começava a chegar. Havia uma parada para o almoço ao meio-dia, e eu retornava às 14h00, ficando até aproximadamente 17h30. Esse horário se diferenciava aos sábados: como as lojas fecham às 12h00, isso reduz o número de passageiros e provoca a diminuição de suas jornadas de trabalho.

Para atingir os objetivos propostos, esta dissertação foi dividida em três capítulos — todos comportando a referência ao campo como uma marca do texto, atrelando-o às teorias que deram base para a realização deste trabalho. O primeiro capítulo aborda o surgimento da categoria na Cidade de Campina Grande/PB, elucidando os territórios de atuação dos mototaxistas, as diferenciações realizadas por eles com relação ao local de trabalho, ou seja, a mudança do Ponto de Apoio para Praça, a diferenciação entre os tipos de mototaxistas encontrados na Cidade e os órgãos e instâncias responsáveis pela

regulamentação desses trabalhadores, além de um rápido esboço sobre o perfil socioeconômico dos mototaxistas em Campina Grande/PB.

O segundo capítulo discorre sobre as histórias dos mototaxistas, apresentando seus percursos, seus discursos sobre os perigos e contratempos encontrados nesse meio, as relações existentes entre os colegas de trabalho e com os clientes. No terceiro capítulo, será enfatizada sua identidade profissional, através da linguagem utilizada por eles e das relações entre eles, revelando contornos preliminares sobre a ética existente no grupo escolhido. Finalizando o trabalho, as considerações finais elucidam reflexões voltadas à etnografia realizada, abordando as questões teóricas ligadas à antropologia urbana, as noções de espaço e as trajetórias abordadas.

CAPÍTULO 1: CAMPINA GRANDE E SEUS MOTOTAXISTAS

Campina Grande, localizada no interior da Paraíba⁹, possui aproximadamente 400 mil habitantes (IBGE, população estimada em 2013), e apresenta como forte característica sua atividade comercial, o que a torna polo de atração para diversas pessoas de municípios circunvizinhos, que se deslocam para realizar suas compras na Cidade. Além de concentrar vários serviços, Campina Grande caracteriza-se por apresentar um polo universitário que abarca pessoas de diversas localidades. Diante do crescimento da Cidade, várias formas de trabalho foram surgindo, a exemplo dos mototaxistas, que têm como função transportar (de forma remunerada) passageiros em motocicletas.

Surgindo em Crateús, interior do Ceará, a categoria mototáxi rapidamente tomou as ruas de vários municípios cearenses, mas foi em Sobral/CE onde primeiramente a categoria foi regularizada. Diante do sucesso, várias cidades passaram a adotar esse meio de transporte, considerando que “no Nordeste, esse número pode chegar a 78%” (GOMES; DUQUE, 2009, p.125).

Em Campina Grande, a categoria foi reconhecida por volta de 1996, a partir do aparecimento da CG Moto-Táxi, uma empresa privada de mototáxi. A CG Moto-Táxi surge a partir da expansão da categoria na Cidade, como forma de “organizar” os mototaxistas encontrados em Campina Grande. Para pertencer a essa categoria, era necessário apenas ter a motocicleta e ir à rua à procura de passageiros. Para Luna (2010)¹⁰, a categoria mototáxi pode estar vinculada: “à fragilidade das políticas públicas voltadas para os transportes e, em segundo lugar, como estratégia de reinvenção do trabalho como mecanismo de reprodução social por parte dos trabalhadores frente ao persistente desemprego” (LUNA, 2010, p.98). Contemporaneamente, os mototaxistas fazem parte do cotidiano dos campinenses, principalmente aqueles que não dispõem de um veículo particular e necessitam chegar a um local com rapidez, já que as motocicletas possuem uma grande flexibilidade em relação aos empecilhos do trânsito (engarrafamentos e circulação lenta), além de proporcionar corridas de menor custo, comparando, por

⁹ “A cidade encontra-se em uma região privilegiada do Estado da Paraíba, rota entre o litoral e o sertão” (OLIVEIRA, 2007, p.13).

¹⁰ Luna (2010) fez um estudo sobre os mototaxistas de Campina Grande/PB, abordando a informalidade desses trabalhadores e os tipos de mototaxistas encontrados na Cidade.

exemplo, a táxis, sem os transtornos de um transporte coletivo — geralmente superlotado, com pouca frequência e menor flexibilidade de percurso.

Diante desse cenário, este capítulo tem como objetivos delinear a dinâmica espacial da categoria, abordando os locais em que podemos encontrá-los na cidade; traçar o perfil dos mototaxistas estudados, mostrando ainda as diversidades encontradas nessa categoria; e abordar como se deu a regulamentação por parte de órgãos e instâncias responsáveis pelo trânsito de Campina Grande.

1.1 De “Ponto de Apoio XXX” a “Praça XXX”:

Ao percorrer as ruas de Campina Grande, é perceptível o sucesso dos mototáxis na Cidade, já que é possível encontrá-los em diversos locais, parados ou circulando pelas ruas. Os pontos fixos, conhecidos como Pontos de Apoio, estão espalhados por vários bairros e são locais onde mototaxistas e clientes aguardam as corridas. Os mototaxistas apresentam uma classificação própria com relação a esses territórios. Abarcando várias ruas da cidade, com vários Pontos de mototaxistas, o Centro da Cidade caracteriza-se por apresentar lojas comerciais, *shoppings*, bancos, escolas, aumentando o fluxo de pessoas transitando por esse bairro. No Centro existem ruas nas quais a circulação de pessoas é maior, por abranger um número mais concentrado de lojas comerciais e serviços, como é o caso da Maciel Pinheiro (onde há um grande número de lojas de roupas e farmácias) e da Presidente João Pessoa, que contém lojas de material escolar, eletrodomésticos, eletroeletrônicos, material de construção. Com tal concentração de lojas, o fluxo de pessoas nessas ruas aumenta, e os mototaxistas preferem se estabelecer em Pontos de Apoios próximos desses locais. Essas ruas estão no que denominei de “núcleo do centro”, o “miolo”: “é melhor ficar aqui, no miolo, porque tem mais passageiro” (Marcelo, mototaxista da Praça XXX).

Nos primeiros contatos, ao falar com os mototaxistas cadastrados, eles denominaram PA¹¹ o local onde ficavam parados esperando os passageiros. O Ponto apresenta uma dinâmica própria relacionada às corridas¹², na qual a ordem de quem sai primeiro com o passageiro depende da ordem de chegada ao Ponto de Apoio, assim é necessário que os mototaxistas fiquem sempre atentos à sua vez.

¹¹ PA é a sigla pela qual eles designam os Pontos de Apoio.

¹² Maneira como eles denominam o deslocamento com os passageiros.

Considerando a descrição realizada pelos mototaxistas e a dinâmica encontrada no local, foi possível vincular os Pontos de Apoio ao que Magnani (2007) denominou de *pedaço*: “[...] um território que funciona como ponto de referência — e no caso da vida no bairro, evoca a permanência de laços de família, vizinhança, origem e outros” (MAGNANI, 2007, p.20). Para os mototaxistas, o PA é um local onde todos os passageiros, sejam eles conhecidos ou não, podem encontrá-los e é também onde a maioria das relações com os colegas de trabalho ocorre.

Os Pontos de Apoio espalhados pelo Centro e outros bairros da cidade abrangem números diversificados de mototaxistas. Visivelmente, o ponto que concentra um número maior é o localizado na Praça da Bandeira, possuindo também uma estrutura para os mototaxistas, como banco e uma cobertura para protegê-los do sol e da chuva, como pode ser visto na imagem abaixo.



Figura 1: Ponto de Apoio da Praça da Bandeira, Campina Grande (03/06/2013)- Foto da autora.

Esses Pontos de Apoio caracterizam-se por apresentarem uma flexibilidade aos mototaxistas, já que eles podem transitar por esses Pontos, proporcionando um fluxo de mototaxistas entre os diversos Pontos de Apoio encontrados no Centro da Cidade.

Essa flexibilidade é notada pela forma como os mototaxistas se “apropriam” desses Pontos. Nesse caso, eles podiam parar em qualquer Ponto, mesmo estando cadastrado em outro especificamente. Dessa forma, dependendo do horário e do movimento, os

mototaxistas “mudavam de Ponto”. Um exemplo dessa fluidez é o caso do mototaxista Sérgio, que, vindo de sua casa no bairro do Monte Castelo e que antes de chegar ao Ponto em que é cadastrado, o Ponto XXX, na Rua Venâncio Neiva, passava por volta de 05h30 no antigo Terminal Rodoviário da Cidade, situado no Centro, à procura de clientes oriundos de cidades vizinhas que trabalham em Campina Grande e preferiam ir de moto para o trabalho. No final da tarde, quando o movimento em “seu ponto” era menor (considerando que os bancos próximos a ele fecham às 16h00), ele se deslocava até o bairro da Prata, onde se encontram vários consultórios médicos, e aumentava as suas corridas. Mas, além desses fluxos, podemos notar a presença de limites, de acordo com Hannerz: “[...] se ‘fluxo’ sugere uma espécie de continuidade e passagem, ‘limites’ têm a ver com descontinuidades e obstáculos. Entendo por limite uma linha clara de demarcação, em relação à qual uma coisa ou está dentro ou está fora” (Hannerz, 1997, p.15).

Em nosso caso, limites são visíveis quando alguns mototaxistas ficam insatisfeitos quando seus colegas de trabalho resolvem parar em pontos que não são os seus. Nesse caso, eles estão vindo “comer a óia”¹³, expressão utilizada quando o mototaxista sai do seu ponto para pegar os clientes do outro ponto. Assim, são estabelecidos limites aos *pedaços*, de forma que, para Magnani, “a noção de *pedaço*, por exemplo, supõe uma referência espacial, a presença regular de seus membros e um código de reconhecimento e comunicação entre eles” (MAGNANI, 2002).

Entretanto, tal flexibilidade na abordagem dos Pontos de Apoio em Campina Grande modificou-se em setembro de 2012, quando a Lei nº 021/2012¹⁴ foi sancionada. Com essa lei, os Pontos de Apoio dos mototaxistas tornaram-se “Praças”, o que significa que os mototaxistas não possuem mais a flexibilidade de parar em Pontos em que não estejam cadastrados. Assim, em 2013 a Superintendência de Trânsito e Transporte Público (STTP) começou um mapeamento do Centro de Campina Grande, onde alguns estacionamentos rotativos pagos, conhecidos como Azulzinhos, serão transformados em Praças para mototaxistas cadastrados¹⁵. Com a nova implantação das Praças, os

¹³ Essa expressão será abordada no capítulo 3

¹⁴ Mais informações, acessar: http://www.olimpiooliveira.com/geral/2009-layout.php?subaction=showfull&id=1346981808&archive=&start_from=&ucat=2&

¹⁵ Disponível em: <http://www.pbagora.com.br/conteudo.php?id=20130219054448>.

mototaxistas passaram a “rodar”¹⁶ apenas a partir de “corridas” iniciadas na Praça em que são cadastrados. Assim, para alguns deles, essa novidade apareceu como algo positivo, já que mototaxistas de outras Praças não podem mais “pegar os nossos passageiros”. Aqueles que, dependendo do horário, costumavam ficar em pontos diferentes, ficaram insatisfeitos, já que agora só podem pegar corrida em um único local, perdendo um pouco da “liberdade” do mototáxi tão frequentemente elogiada por eles. No entanto, a implantação da Praça trouxe outra mudança considerada positiva: a utilização da prancheta para a “distribuição” das corridas, na qual, continuando a dinâmica da ordem de chegada, os mototaxistas não perdem a vez de rodar, já que eles anotam o seu número de cadastro na folha, riscando após a corrida e reescrevendo no espaço seguinte. De acordo com os mototaxistas, a prancheta deixa a Praça mais organizada:

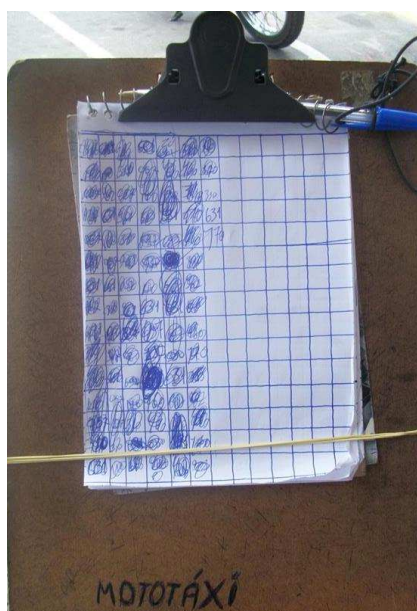


Figura 2 Prancheta utilizada pelos mototaxistas da Praça XXX, mostrando a forma como as corridas são organizadas. (22/05/2013) Foto da autora

De acordo com funcionários da STTP, a implementação da Lei nº 021/2012 ainda está em processo de organização, considerando que o Centro é um dos locais mais cobiçados pelos mototaxistas, devido às suas fortes possibilidades de passageiros. Alguns Pontos de Apoio situados no que denominei de “núcleo de centro” (também chamado de “miolo”), tornaram-se Praça a partir da iniciativa dos mototaxistas, que fizeram uma lista com os nomes dos colegas de trabalho que sempre rodaram naquele *pedaço*, para que

¹⁶ Expressão utilizada pelos mototaxistas com relação ao seu deslocamento com os passageiros.

permanecessem todos no mesmo grupo. Ainda de acordo com funcionários da STTP, as Praças localizadas no Centro darão prioridade aos mototaxistas há mais tempo no sistema.

Antes da implantação da Praça XXX, nosso campo de observação, o Ponto de mototáxis da Rua Venâncio Neiva, apresentava apenas cinco vagas para as motos, como pode ser visto na Figura 3. Mesmo com esse número de vagas, existiam 13 mototaxistas.



Figura 3: Em destaque, no lado direito, a placa de estacionamento autorizando o estacionamento dos mototaxistas permissionários. Rua Venâncio Neiva, Campina Grande (03/06/2013). Fonte: Google Maps

Nesse caso, após a mudança de Ponto para Praça, foram cadastrados 15 mototaxistas para o local. Inicialmente, a STTP pensava em manter apenas 12 mototaxistas, sendo necessária a retirada de um deles. Entretanto, tal escolha seria difícil (já que a maioria roda nesse local há anos). Resolveram optar pela proposta final da STTP, aumentando a Praça para quinze mototaxistas, acrescentando dois mototaxistas com os quais o grupo mantinha contato, já que por vezes paravam no Ponto para conversar. A princípio esse acréscimo não iria afetar as corridas do grupo, já que eles prefeririam rodar de maneira diferente da dinâmica usual da Praça: um deles é mototaxista, mas se denomina motoboy, já que trabalha realizando entregas de encomendas para algumas lojas do Centro da Cidade e não fica parado no Ponto; o outro que entrou na Praça prefere rodar atendendo chamadas através da Central Moto (uma empresa que disponibiliza por telefone o serviço

de mototáxi) e apenas quando está de folga do seu principal trabalho: porteiro de um prédio.

Ainda nesta Praça, outros mototaxistas apresentam permissão, mas realizam outras atividades¹⁷ profissionais, como Rafael, que, cansado de ser mototaxista, preferiu adotar a profissão de caminhoneiro como atividade principal. Outro mototaxista se considera motoboy, já que não realiza corridas com passageiros, só transporta encomendas. Ainda nessa Praça, continuou registrado um mototaxista que faleceu em 2013 no feriado da Semana Santa, reagindo a um assalto. Dessa forma, nas idas a campo, me deparava com mais frequência com oito mototaxistas que permaneciam regularmente no Ponto. Com o auxílio deles, pude entender a dinâmica desses trabalhadores e seu trabalho, eles me ajudaram na elaboração de um croqui, contendo os Pontos de Apoio nas ruas que denominei “núcleo de centro”, ou seja, nas ruas em que existe um fluxo maior de pessoas e onde os mototaxistas preferem rodar, como pode ser visto na figura abaixo:

¹⁷ Algumas histórias de vida de mototaxistas apresentados neste trabalho serão abordadas no segundo capítulo.

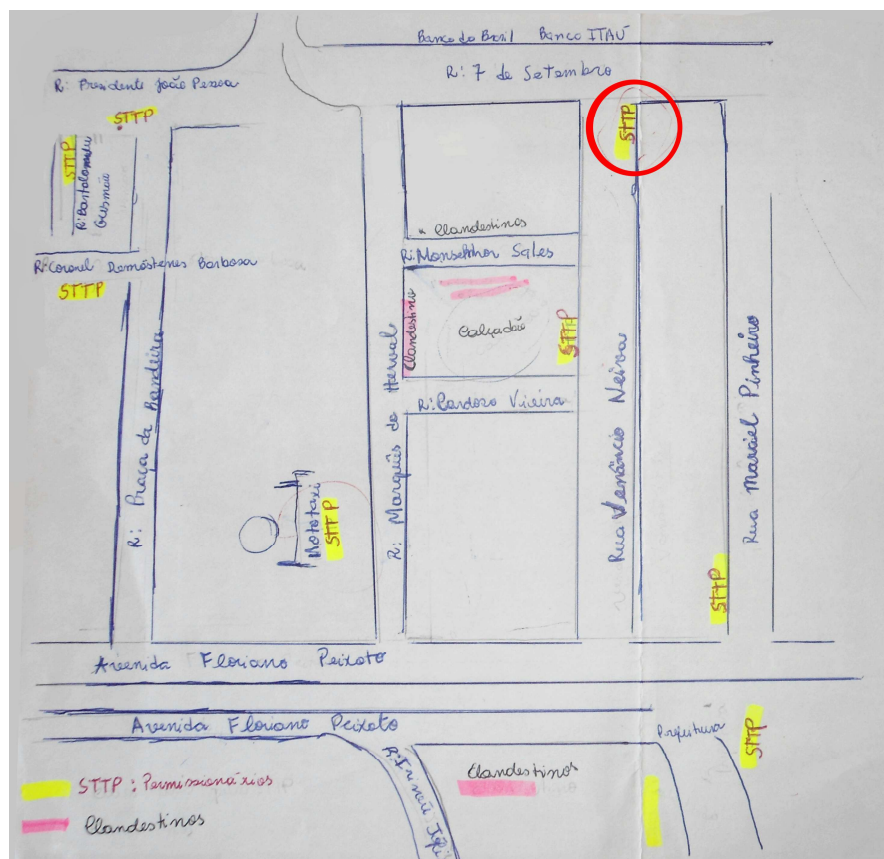


Figura 4 Croqui desenhado em campo com auxílio dos mototaxistas destacando o que denomino de “núcleo de Centro” (“miolo”), e os locais onde eles preferem rodar. Destaque no alto do lado direito Ponto de Apoio XXX(14/05/2013)

O início da implantação das Praças trouxe mudanças com relação aos locais onde os mototaxistas se alocam: na Rua Venâncio Neiva, por exemplo, foi implantada outra Praça, passando para três em uma única rua. Para alguns mototaxistas, essa maneira como a rua foi dividida os prejudicou, já que as Praças ficaram próximas umas das outras. Além dessas Praças alojadas no Centro da Cidade, outros bairros serão contemplados com Praças. A tabela abaixo contém os bairros em que a STTP pretende implantar o sistema

Tabela 1: Listagem dos locais para implantação de Praças de Mototáxi 2013

Nº	BAIRRO	ENDEREÇO	Nº	REFERÊNCIA
01	LIBERDADE	Praça Ubiratan de Moraes / Rua Gilberto Pereira	01	Praça Odon Bezerra
02	JD. PAULISTANO	Rua Pernambuco	02	Mercado da Liberdade
03	DISTRITO MECÂNICOS	Rua Manoel Leonardo Gomes/ Rua Isaac Catão	03	Residencial Cipresa
04	TAMBOR	Avenida João Walling ou proximidades	04	
05	ITARARÉ	Avenida Assis Chateaubriand	05	Praça Francisco Moura
06	SANDRA CAVALCANTE	Rua Manuel Cardoso Palhano	06	Facisa
07	JOSÉ PINHEIRO	Rua Luiz Sodré /Avenida Elpídio de Almeida	07	Prox. Quinta da Colina
08	LAURITZEN/ALTO BRANCO	Rua Campos Sales / Praça Joaquim Silvestre	08	Abriço
09	JEREMIAS	Rua Joana D'arc de Arruda / Rua Mamede Moisés Raia	09	
10	PALMEIRA	Rua Fernandes Vieira / Rua Joana D'arc	10	
11	PRATA	Rua Samuel Simões	11	Seminário
12	BAIRRO UNIVERSITÁRIO	Rua Professor Balbino / Rua Francisco Maria de Oliveira	12	Em frente ao nº 233
13	NOVO BODOCONGÓ	Rua Rodrigues Alves	13	Igreja Universal
14	BODOCONGÓ	Avenida Rio Branco / Rua Duque de Caxias	14	Praça do Rosário
15	SANTA CRUZ	Rua Siqueira Campos / Rua Melo Leitão	15	Feira da Prata
16	ARAXÁ	UEPB	16	
17	MALVINAS	Rua Juvêncio Arruda	17	Central de Aulas
18	SANTA BÁRBARA II	Avenida Portugal	18	Res. D. Lindú
19	JARDIM TAVARES	Rua Vicente Gomes de Almeida	19	Nova AACD/Shopping
20	LIGEIRO	Canteiro da Dinamérica	20	Próx. Conj residencial
21	SEVERINO CABRAL	Rua Manoel Henrique de França	21	UPA
22	SANTA ROSA	Rua Olegário Maciel Nº 1398	22	Nenzinha Cunha Lima
23	MONTE CASTELO	Rua Francisco Lopes de Almeida	23	Pontilhão
24	CENTENÁRIO	Rua Florípedes Coutinho / Rua Olinda	24	Entrada do Cinza
		Rua Jamila Abrahão Jorge	25	Pirâmidal
			26	Próximo nº 65
			27	Em frente aos edifícios
			28	Posto /Atacadão
			29	Pedra do Ligeiro
			30	Feira Bodocongô
			31	Panificadora Primor
			32	Pé de Tambor
			33	Hospital da Criança
			34	Antiga Energisa
25	CATOLÉ	Avenida Elpídio de Almeida	35	Condomínio
		Avenida Luiza Bezerra Mota / Noujain Habib	36	Próximo Murão
		Rua Vigário Calixto	37	Próximo ao Amigão / Tess
		Avenida Elpídio de Almeida	38	Farmácia Dias
		Avenida Elpídio de Almeida / Rua Prefeito Francisco Camilo	39	Coreto
26	DISTRITO INDUSTRIAL	Avenida Elpídio de Almeida	40	Próximo a ALPARGATAS
27	TRÊS IRMÃES	Avenida Jornalista Assis Chateaubriand	41	Secretaria de Saúde
28	DINAMÉRICA	Avenida Jornalista Assis Chateaubriand	42	Novo conj. habitacional
29	PEDREGAL	Rua Damasco / Costa e Silva	43	
30	BODOCONGÓ III	Rua do Sol / Rua Dinamérica	44	
31	DISTRITO SÃO JOSÉ DA MATA	Avenida Assembleia de Deus oposto ao Nº 561	45	Império das Sinucas
32	DISTRITO DE GALANTE	Chico Mendes	46	Próx. ponto final ônibus
33	VELAME		47	Centro / Rodovia
34	MONTE SANTO	Av. Juscelino Kubitschek	48	Centro
		Av. Olegário Maciel	49	Próximo nº 2471
			50	

Fonte: Documento de circulação restrita -Superintendência de Trânsito e Transporte Público- CG

1.2 Órgão e instâncias de regulação e gestão pública

Em 1999 foi criado o projeto de lei nº 150/99, com o intuito de regularizar a categoria:

em nosso Município a regulamentação dos serviços apresenta-se como o meio capaz de controlar a situação, possibilitando uma concorrência justa e organizada, com regras preestabelecidas que venham, também, garantir a segurança dos usuários e o adequado ordenamento do trânsito com a instituição

de seguros obrigatórios e especiais e da fiscalização rigorosa por parte da Superintendência de Trânsito e Transportes local [...]. (Projeto de Lei nº150/99 da Câmara dos Vereadores de Campina Grande)

Com a votação e aprovação do projeto de lei nº 150/99, foi criada a Lei nº 3768/99, em seu artigo 2º, afirma:

Compete ao Município de Campina Grande, por sua Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos, STTP, licenciar, gerenciar, fiscalizar, operacionalizar e regulamentar, supletivamente, o sistema de transporte individual de passageiros em veículo automotor tipo motocicleta, respeitadas as legislações federal, estadual e municipal, em matéria de trânsito e transporte, dentro da competência que lhe foi deferida pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro. (art. 2º, Lei nº 3768/99)

Dessa forma, a Prefeitura de Campina Grande, juntamente com a STTP, passou a lançar editais específicos para licenciar tal serviço de transporte individual através de um cadastro. Inicialmente, a proporção pensada pela STTP-CG era de um mototaxista para cada 800 habitantes, mas logo foi modificada para um mototaxista para 487 habitantes. O primeiro edital ocorreu em 2001, e em alguns anos seguintes (com exceção de 2012, já que neste ano foi lançado outro edital) foram chamados aqueles que participaram da primeira concorrência, mas estes não chegaram a ser cadastrados, porque, naquele momento, de acordo com a STTP-CG, não se adequavam às exigências contidas no edital. Na tabela abaixo, vemos a quantidade de mototaxistas cadastrados ano a ano, desde 2001 até 2012.

Tabela 2: Mototaxistas cadastrados por ano

ANO	NÚMERO DE MOTOTAXISTAS CADASTRADOS
2001	400
2002	16
2003	04
2005	49
2007	77
2008	22
2009	57
2012	273

Fonte: Documento de circulação restrita. Superintendência de Trânsito e Transporte Público – CG.

Na STTP-CG, a inscrição segue o seguinte processo: a STTP abre uma licitação, na qual são oferecidas algumas vagas¹⁸, às quais concorrem:

1- Pessoas físicas portadoras de Carteira Nacional de Habilitação com capacitação para conduzir motocicleta, que não esteja suspensa por força de infrações ao Código Brasileiro de Trânsito; 2- Apresentar uma única proposta concorrendo para uma única vaga, sob pena de desclassificação. O edital ainda elucida aqueles que não podem concorrer à licitação: 1- Empresas, associações, cooperativas, consórcios e assemelhados; 2- Pessoas consideradas inidôneas e/ou impedidas de contratar com a administração pública; 3- Pessoas que mantenham qualquer tipo de vínculo empregatício. (Concorrência Pública nº001/2001 STTP/PMCG)

Também é necessário que os concorrentes comprovem ficha limpa na Polícia Federal, Polícia Civil e no Tribunal de Justiça da Paraíba.

Todos os mototaxistas aprovados realizam cursos exigidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), que são oferecidos pelo Serviço Social do Transporte/Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST/SENAT). Esses cursos duram cerca de uma semana, com carga horária de 30 horas/aula, tempo suficiente para deixar alguns mototaxistas aborrecidos, já que poderiam “estar rodando”. Os cursos oferecem disciplinas como: Ética e cidadania na atividade profissional, Noções básicas de legislação, Gestão do risco sobre duas rodas, Segurança e saúde, Transporte de pessoas e Prática veicular individual específica (pessoas). São atribuídas notas de acordo com o desempenho do aluno, e os candidatos recebem um certificado alegando que concluíram o curso especializado para mototaxistas e que o documento pode ser exigido a qualquer momento, mesmo após a finalização do curso. Na figura abaixo, vemos o certificado emitido, no qual o nome do mototaxista que realizou o curso é adicionado, juntamente com as notas obtidas nas disciplinas:

¹⁸ Na primeira licitação, que ocorreu em 2001, foram oferecidas 727 permissões, mas apenas 400 mototaxistas ficaram aptos para exercerem a atividade. Nos anos de 2002, 2003, 2005, 2007, 2008 e 2009, os mototaxistas que entraram no sistema foram aqueles que participaram da primeira licitação, mas que naquele momento não se adequaram às exigências do edital. Apenas em 2012 foi aberta outra licitação, em que 273 mototaxistas receberam a permissão.



Figura 5 Certificado emitido pelo SEST/SENAT para os mototaxistas permissionários de Campina Grande (frente)

Disciplina	Nota	Carga Horária	Instrutor
Ética e Cidadania na Atividade Profissional	10,0	3 horas / aula	Vagner Rodrigues Santos
Noções Básicas de Legislação	10,0	7 horas / aula	Vagner Rodrigues Santos
Gestão do Risco sobre Duas Rodas	10,0	7 horas / aula	Vagner Rodrigues Santos
Segurança e Saúde	10,0	3 horas / aula	Vagner Rodrigues Santos
Transporte de Pessoas	10,0	5 horas / aula	Vagner Rodrigues Santos
Prática Veicular Individual Específica (Pessoas)	8,0	5 horas / aula	Vagner Rodrigues Santos
Média Geral: 9,7.			

Figura 6: Certificado emitido pelo SEST/SENAT para os mototaxistas permissionários de Campina Grande (verso)

Para regularizar-se junto à STTP-CG, é necessário uniformizar as motocicletas num padrão, ou seja, todas são pintadas de branco, apresentando um adesivo com o número de

cadastro do mototaxista no tanque de combustível, esse número também precisa ser colocado nos dois capacetes, o do condutor e o do passageiro. Caso o passageiro necessite fazer alguma reclamação à STTP-CG com relação aos mototaxistas, deve indicar o número da moto, para que seja feito o registro. Durante a pesquisa de campo, presenciamos o incômodo por parte do mototaxista Marcelo, que recebeu uma carta da STTP-CG intimando-o a dar explicações com relação a uma queixa prestada por um passageiro. Ao perguntar o que havia ocorrido, ele explicou que havia negado uma corrida para um passageiro que “chegou com bocão” (gritando com o mototaxista), querendo chegar ao Terminal Rodoviário, localizado no bairro do Catolé, em cinco minutos pois precisava pegar um ônibus, o que seria impossível, tendo em vista que o terminal fica distante do Ponto de Apoio dos mototaxistas e o horário em que a corrida seria realizada seria no final da tarde, por volta das 17h30, quando o trânsito fica mais lento. Nessas situações, o mototaxista explicou que a STTP-CG envia no máximo três intimações ao mototaxista e, caso esse número seja excedido, automaticamente o mototaxista perde sua permissão.

Nas questões referentes à regulação dos mototaxistas, está sempre presente a Resolução CONTRAN nº 356, de 02 de agosto de 2010, a qual “estabelece requisitos básicos para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicletas e motoneta”. No caso dos mototaxistas, o:

Art.1º - Indica que veículos tipo motocicleta ou motoneta, quando autorizados pelo poder concedente para transporte remunerado de cargas (motofrete) e de passageiros (mototáxi), deverão ser registrados pelo Órgão Executivo de Trânsito do Estado e do Distrito Federal na categoria de aluguel, atendendo ao disposto no artigo 135 do CTB e legislação complementar. (Resolução CONTRAN nº 356, de 02 de agosto de 2010)

Considerando que a cor da Placa de veículo de aluguel é vermelha, dessa forma, todos os mototaxistas citados neste trabalho, que são permissionários da STTP-CG, a possuem. Essa resolução elucida ainda as questões de segurança que as motocicletas necessitam apresentar:

Art. 2º - Para efeito do registro de que trata o artigo anterior, os veículos deverão ter: I- dispositivo de proteção para pernas e motor em caso de tombamento do veículo, fixado em sua estrutura, conforme anexo IV, obedecidas as especificações do fabricante do veículo no tocante à instalação; II- dispositivo operador de linha, fixado no guidom do veículo; e III- dispositivo de fixação permanente ou removível, devendo em qualquer hipótese, ser alterado o registro do veículo para a espécie passageiro ou carga, conforme o caso, vedado o uso do mesmo veículo para ambas as atividades. (Resolução CONTRAN nº 356, de 02 de agosto de 2010)

Para os mototaxistas, a Resolução aborda ainda em seu Art. 7º que “Além dos equipamentos obrigatórios para motocicletas e motonetas e dos previstos no art. 2º desta

Resolução, serão exigidas para os veículos destinados aos serviços de mototáxi alças metálicas, traseira e lateral, destinadas a apoio do passageiro” (Resolução CONTRAN nº 356, de 02 de agosto de 2010). Todas essas exigências estão mais presentes nos mototaxistas cadastrados na STTP, que passam por uma vistoria. A figura abaixo demonstra as exigências feitas pelo CONTRAN:

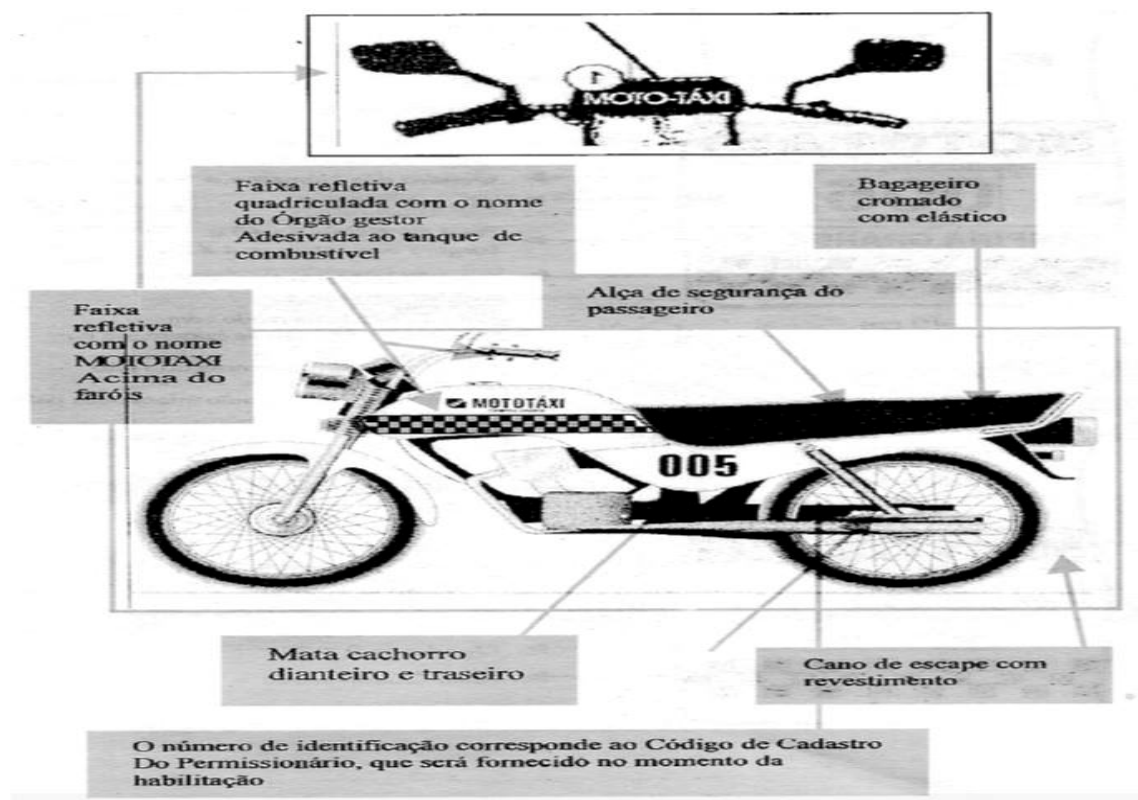


Figura 7: Padronização das motos. Fonte: OLIVEIRA (2005).

Os mototaxistas ficam apreensivos quando a vistoria se aproxima, já que é necessário satisfazer todas as exigências. Nessa época, para eles, “é o tempo de gastar com a moto”. A pintura, por exemplo, precisa estar intacta, além dos capacetes e todo o resto da moto. Este ano, junto à vistoria, veio a mudança do colete, adequando-o às exigências do CONTRAN. Os mototaxistas utilizam coletes padronizados, contendo o número do cadastro do mototaxista e eventualmente o nome de algumas lojas patrocinadoras. De acordo com os mototaxistas, o novo colete tem custo de confecção de R\$ 100,00, e o mototaxista só pode pegá-lo após a vistoria, já que a STTP emite uma declaração liberando o cadastro do mesmo.

1.3 Empregados e autônomos

Diante dessa realidade, além dos mototaxistas permissionários já descritos, podemos encontrar em Campina Grande diferentes tipos de inserção profissional: mototaxistas clandestinos, os que prestam serviços na empresa CG Moto-Táxi e os permissionários.

Na empresa CG Moto-Táxi (empresa que foi a primeira a oferecer esse serviço em Campina Grande e existe até hoje), o proprietário cadastra pilotos, que, para fazerem parte de seu quadro de funcionários, necessitam possuir a motocicleta dentro dos padrões exigidos pelo Código Brasileiro de Trânsito e a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) categoria A há mais de um ano. Os mototaxistas pagam uma taxa diária de R\$ 8,00 para “rodar” na empresa, e esta disponibiliza os coletes e um sistema de rádio e telefone que centraliza as demandas e as distribui. Esses mototaxistas ficam distribuídos em Pontos de Apoio situados em diversos bairros da Cidade, como: Conceição, Santa Rosa, São José e Catolé. Através de uma central telefônica que repassa as ligações para os Pontos de Apoio situados nos bairros, os passageiros aguardam o mototaxista oriundo do Ponto de Apoio mais próximo do cliente; a ordem de saída do mototaxista é determinada por sua ordem de chegada ao Ponto de Apoio. A partir da primeira ligação, o passageiro fica cadastrado no sistema da empresa, fazendo com que nas próximas ligações necessite apenas dizer o número do telefone fixo de que está realizando a ligação e confirmar o endereço salvo no sistema. Por ser a pioneira na cidade, a maioria dos mototaxistas de Campina Grande começaram trabalhando na CG Moto-Táxi. Nos coletes distribuídos pela empresa, é possível encontrar o nome e o número do telefone da central, para o qual o passageiro pode telefonar e solicitar o serviço.

Vale ressaltar que, com o sucesso e reconhecimento dessa empresa de mototáxi, houve o surgimento de outra empresa nos mesmos moldes, denominada Central-Motos. Criada pelo ex-presidente do Sindicato dos Mototaxistas de Campina Grande (SINDMOTO), os mototaxistas que trabalham nesta empresa necessariamente precisam ser cadastrados pela STTP-CG. Dessa forma, possuem a motocicleta padronizada de cor branca e os capacetes. A maneira como eles trabalham se assemelha à da CG Moto-Táxi, já que eles fazem uso de uma central de rádio que repassa as corridas para os mototaxistas. O Ponto de Apoio da Central Motos está localizado no antigo Cine Capitólio, na Praça Clementino Procópio, Centro.

Fazendo também parte dessa categoria profissional, estão os mototaxistas clandestinos, maneira como se autodenominam e são denominados por outros mototaxistas. Esses não possuem cadastro na STTP-CG e não prestam serviços para a empresa CG Moto-Táxi. Ficam parados em pontos estratégicos da Cidade, onde sabem que existe um grande fluxo de possíveis passageiros. Os que ficam no Centro da Cidade, por exemplo, param suas motos nos Azulinhos e, dessa forma, pagam a taxa referente (R\$ 2,00) onde aguardam seus passageiros. Algumas vezes não encontram ali o espaço para suas motos, já que aquele não é um local específico para mototaxistas.

As motocicletas dos mototaxistas clandestinos não possuem uma padronização, e seus coletes se diferenciam segundo seus “pontos” de referência territorial: pude encontrar mototaxistas com coletes cor-de-rosa em um ponto específico no Bairro da Liberdade, e outros com coletes azuis passando pelas ruas da cidade. Alguns apresentam nomes de lojas, que patrocinaram a confecção dos coletes. Diante do discurso de liberdade elaborado e defendido pela categoria com relação ao trabalho (sendo este discurso o ponto-chave de suas justificativas com relação à escolha desse trabalho), os clandestinos desfrutam de uma maior liberdade financeira, já que não necessitam pagar diária nem padronizar suas motocicletas. Entretanto, estão mais vulneráveis no seu cotidiano de trabalho, tendo em vista que suas motocicletas são alvos mais fáceis para ladrões, pois não possuem nenhuma identificação diferenciada — o fato de as motos dos mototaxistas permissionários serem padronizadas intimida um pouco a ação de ladrões.

Com esse cenário, podemos notar a pluralidade encontrada nessa categoria de trabalho, algo muito comum nas populações urbanas. Como percebeu Ezra Park (1973, p. 27), “a multiplicidade de ocupações e profissões dentro dos limites da população urbana é um dos mais notáveis e menos entendidos aspectos da vida citadina moderna”. Diante dessa multiplicidade, fez-se necessário selecionar um grupo específico deste universo profissional de mototaxistas, para entender a sua dinâmica, sendo empregado aqui o contraponto permanente com outros grupos, mas buscando sempre manter o foco nos mototaxistas cadastrados na STTP-CG, conhecidos como “os das motos brancas”.

1.4 Perfil socioeconômico dos mototaxistas

Considerando as diversas relações que os mototaxistas apresentam, sejam com a clientela, empresas, usuários ou colegas de trabalho, é interessante traçar um perfil para esses trabalhadores. A maior justificativa do grupo para a escolha deste meio de trabalho está voltada ao baixo nível de escolaridade que a maioria possui, o que dificulta o ingresso no mercado de trabalho formal. Apenas um mototaxista do grupo escolhido (que totaliza 15 pessoas, todas do sexo masculino) apresenta uma formação superior, os demais pararam de estudar antes do final do Ensino Médio: “Eu estudei até o antigo primeiro grau” (Marcelo). Outro discurso presente no grupo é a questão da idade, a faixa etária encontrada no grupo varia entre 39 e 53 anos, para eles o ingresso no mercado de trabalho com essa idade torna-se difícil. “É, minha filha! Tá difícil arrumar outro emprego com essa idade que tenho” (João, mototaxista da Praça XXX).

Ao fazer seu trabalho com os mototaxistas de Campina Grande, Luna (2010) aplicou questionários em um percentual de 10% do número total dos mototaxistas permissionários, abordando faixa etária, nível de escolaridade, estado civil, renda mensal, motivos que os levaram a ingressar no mototáxi, propostas de trabalho com carteira assinada e a classificação do serviço de mototáxi, aplicando ainda esse mesmo questionário aos mototaxistas clandestinos e àqueles que prestam serviços na empresa CG Moto-Táxi. O que Luna (2010) verificou foi uma porcentagem maior de permissionários apresentando uma faixa etária entre 31 a 40 anos, equivalendo a 37,5% do seu universo pesquisado. A realidade encontrada no grupo em que realizei a pesquisa foi de uma faixa etária dos 39 aos 53 anos.

Em relação à questão do nível de escolaridade, 31,5% dos mototaxistas pesquisados por Luna (2010) não conseguiram concluir o primeiro grau, 34,2% tinham segundo grau completo, e apenas 1,4% possuía nível superior completo. Com relação à renda mensal dos mototaxistas, de acordo com a pesquisa, 72,6% conseguem adquirir dois salários mínimos e 8,2% conseguem acima de três salários mínimos (LUNA, 2010, p. 122). Diferentemente de Luna (2010), os mototaxistas da Praça XXX têm renda variável, sendo impossível definir um valor médio. É importante destacar que a ausência de um salário fixo não é vista por eles como algo negativo, já que, dentro do sistema de mototáxi, é possível ter uma quantidade de dinheiro no bolso todos os dias, sendo esta uma das justificativas de Tiago em continuar no sistema: “A gente tem um trocado todo dia, não recebe num dia e fica liso o resto do mês, é só ir pra rua” (Tiago, mototaxista da Praça XXX).

Durante a nossa pesquisa, foi possível notar que o período em que eles conseguem mais corridas, e consequentemente mais dinheiro, coincide com o dia de pagamento dos Servidores Públicos Municipais e Estaduais, já que o Ponto de Apoio que observamos é próximo aos bancos que realizam os pagamentos e aqueles que vão receber são clientes usuais mototáxis. Datas comemorativas, como Natal, Dia das Mães, Dia das Crianças, Dia dos Pais, Dia dos Namorados e São João, tornam-se também dias “bons para corrida”, já que o centro da cidade apresenta uma movimentação maior, e o Ponto de Apoio também fica próximo de lojas comerciais. Pude acompanhar dias em que, durante uma manhã inteira, no período das 8h30 às 11h30, um mototáxi conseguiu apenas uma corrida; em contrapartida, presenciei dias em que o mesmo mototaxista conseguiu quinze corridas no período entre as 14h00 e as 17h30.

Considerando que esta categoria não possui um salário fixo (exceto dois mototaxistas do grupo da Praça XXX que são aposentados), a quantidade de corridas realizadas compõe o salário deles. Diante da incerteza do dinheiro, alguns mototaxistas “esticam” o dia de trabalho em dias de forte procura bancária. Em campo, presenciei João justificar a Marcelo: “Hoje eu fico até mais tarde, é dia de pagar o cartão de crédito” (João).

Luna (2010) ainda destaca questões com relação à moradia do mototaxistas, onde ele detecta que, na amostra escolhida para a aplicação do questionário, “no que se refere à questão da moradia nesse segmento, podemos constatar o seguinte: 74,3% dos mototaxistas permissionários moram em casa própria e 12,9% ainda pagam aluguel, ao passo que 4,3% afirmaram morar em casa cedida por parentes e 8,5% destes não especificaram” (LUNA, 2010, p.120). No meu universo de pesquisa, apenas um mototaxista paga aluguel e um mora com os pais, os demais possuem casa própria.

Entre os cadastrados na Praça XXX, apenas um possui Ensino Superior, três não concluíram o que eles chamam de “antigo 1º grau”, três não concluíram o “antigo 2º grau”, e um deles tem o Ensino Médio incompleto. Apesar de justificarem a escolha pelo mototáxi por causa da baixa escolaridade, todos eles realizavam outras atividades antes de serem mototaxistas.

CAPÍTULO 2: PERCURSOS PROFISSIONAIS, TRAJETÓRIAS DE MOTOTAXISTAS

“Eu rodo por aí para lá e para cá.
De manhã, no sol, na chuva, eu saio para trampar.
Eu não nasci em berço de ouro, se liga, bacana.
Eu atuo na profissão que tritura carne humana. [...]
[...] Hei, Joe, preste atenção, você que descrimina me tira de ladrão.
Eu rezo todo dia pedindo proteção [...]”

O trecho acima, retirado da *Poesia dos motoboys*, escrita por Marcelo Veranez¹⁹, relata o dia a dia dessa categoria que tenta driblar algumas visões negativas impostas sobre eles por outros usuários do trânsito (TIMÓTEO, 2011). Como o mototáxi constitui uma categoria profissional recente e pouco conhecida, buscamos ter acesso a alguns trabalhos acadêmicos que discutem sobre essa “nova categoria profissional”; foram encontrados poucos estudos, nas áreas de Engenharia Urbana e Desenvolvimento Regional, voltados para formas de regulamentação da categoria e seu surgimento a partir da crise nos transportes urbanos — como foi o caso abordado por Massoud Tufi Salim Filho (2007), ao realizar seu trabalho em Castanhal/PA e Tefé/AM. Contudo, a abordagem dessa categoria é relativamente frequente quando se trata de jornalistas divulgando, sobretudo, episódios relacionados a acidentes e assaltos envolvendo mototáxis; isso incomoda os mototaxistas, pois a mídia geralmente omite o fato de que assaltantes empregam artefatos roubados de mototaxistas.

Este capítulo tem como objetivo conhecer as histórias de vida desses trabalhadores e suas trajetórias, descrevendo os protagonistas da “nossa” Praça, o tempo que estes estão exercendo a profissão de mototáxi, suas condições de trabalho, marcadores de identidade (como o seu vocabulário próprio). A opção por colocá-los como protagonistas de suas histórias despertou um sentimento de reconhecimento e pertencimento dos mototaxistas da Praça. Como aponta Teresinha Bernardo:

[...] o recurso à memória pode possibilitar muito mais, à medida que permite descortinar situações conflitivas, discriminações, jogos de poder entre pessoas e grupos sociais e processos como o de construção de identidades, uma vez que memória e identidade se encontram imbricadas. (BERNARDO, 1998, p.30)

¹⁹ Marcelo Veranez, conhecido como o Poeta dos Motoboys, resolveu deixar a profissão após socorrer um amigo que perdeu uma perna em um acidente: “Decidi que poderia exercer uma profissão que ajudasse, de fato, meus colegas de profissão. Consegui um emprego como motorista de ambulância” (SANTOS, 2010, p.127).

Também é importante destacar as relações de espaço tecidas entre o grupo e os que não são mototaxistas, mas que fazem uso do mesmo espaço que eles, considerando sua “[...] arte de conviver com parceiros [vizinhos, comerciantes] que estão ligados a você [eles] pelo fato concreto, mas essencial da proximidade e da repetição” (MAYOL, 1997, p.39).

Acrescida do tempo, tal proximidade e repercussão cotidiana na Praça fortaleceram algumas relações; destacamos especialmente aquelas estabelecidas com donos de bar, de lojas e porteiros de prédios. Essa convivência pode ser notada, por exemplo, no uso do banheiro, pois, como eles passam o dia “rodando na rua” e não possuem “uma estrutura de trabalho”, fazem uso do banheiro de um bar próximo à Praça XXX. Depois de três meses de pesquisa, o uso desse banheiro foi estendido à “pesquisadora”: “Se a senhora quiser, pode ir no banheiro. O de mulher é limpinho. É só pedir a chave”.

Outro exemplo é a relação com a loja de assistência técnica junto a qual eles colocam seu banco. Com a implantação da prancheta, eles passaram a guardá-la nesta loja, para não haver confusão com relação a quem a levaria para casa e também não correr o risco deles chegarem à Praça e não encontrarem a prancheta. Dessa forma, o primeiro a chegar ao local de trabalho pega a prancheta com o dono da loja para, assim, começar o trabalho. Na mesma loja, alguns mototaxistas pedem permissão para guardar objetos seus adquiridos durante o período de trabalho, como o caso de Augusto, que, em 22/05/2013, guardou na loja de assistência técnica carnes compradas a um ambulante conhecido.

Mais uma relação do grupo com seu entorno é estabelecida com porteiro de um edifício localizado em frente à Praça dos mototaxistas. Esta afinidade surgiu a partir do uso de cones por parte dos mototaxistas com o intuito de proteger seu *pedaço*: a partir do incômodo que os mototaxistas demonstraram com condutores de veículos automotores e de motocicletas que estacionavam no local destinado aos mototaxistas, veio a ideia de colocar cones e corda para evitar tal situação. Não sendo viável que todos os dias os mototaxistas levassem o material para casa, entraram em contato com o porteiro do edifício, que passou a guardar os cones e a corda nas dependências do prédio.

Os mototaxistas alegam que essas alianças são necessárias desde que houve a mudança de Ponto de Apoio para Praça, o que ocasionou o aumento de mototaxistas e consequentemente de vagas destinadas ao estacionamento de suas motocicletas. Alguns condutores não respeitam o espaço previsto para os mototaxistas, por isso o grupo entrou em consenso, comprando corda e cones para “proteger” o estacionamento destinado às

suas motocicletas. Ao falar sobre a questão de espaço, Michel de Certeau (2012) explica as diferenciações entre “*lugar*” e “*espaço*”. Pensando nas dinâmicas encontradas nesta Praça, a mesma pode ser considerada um “*espaço*”, já que os mototaxistas atribuem significados ao local:

Espaço é o efeito produzido pelas operações que o orientam, o circunstanciam, o temporalizam e o levam a funcionar em unidade polivalente de programas conflituais ou de proximidades contratuais [...] Em suma, o espaço é o lugar praticado. Assim, a rua geometricamente definida por um urbanismo é transformada em espaço pelos pedestres. (CERTEAU, 2012, p.184)

A figura abaixo ilustra a forma como os mototaxistas da Praça XXX posicionaram a corda e os cones: o local onde a corda fica mais alta normalmente para coibir os condutores de veículos, já que antes era permitido o estacionamento no local:

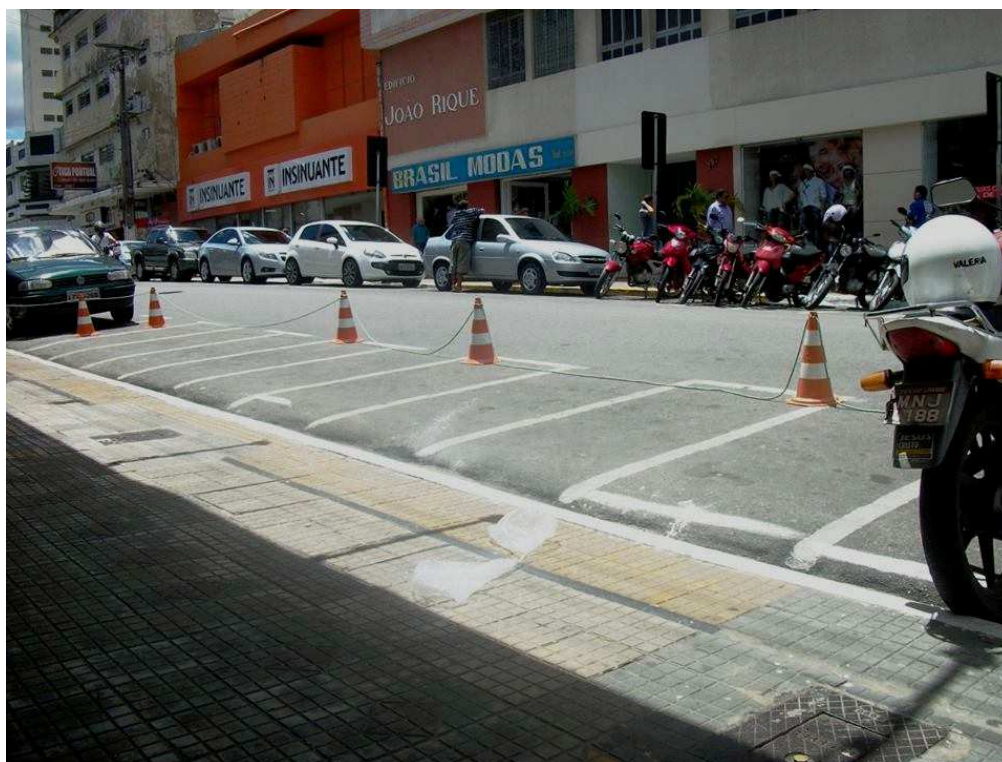


Figura 8 Praça XXX destacando os cones de delimitação de espaço e delimitação da área de cada moto da (26/11/2013). Foto da autora.

Durante as idas a campo, presenciei condutores estacionando seus veículos no local. Alguns motociclistas “pediam permissão” aos mototaxistas que os alertavam da possibilidade de multas, já que existe uma placa informando que o local é destinado para mototaxistas. A informação da possibilidade de multa surgia a partir da “simpatia” do condutor, caso o mesmo fosse arrogante, a informação não era repassada. “Tem uns aqui

que chegam já colocando a moto, a pessoa diz que não pode, e eles nem escutam ou vão pra ignorância. Se multarem, eu nem ligo” (Marcelo, mototaxista da Praça XXX). Quando existe um diálogo entre o condutor e o mototaxista, estes alertam e falam: “Pode ir, que eu fico de olho”. Os cones são posicionados pelos mototaxistas, que deveriam fazer um revezamento de guarda de material, onde quem chega primeiro o coloca e quem sai por último o retira. Esse rodízio gerou desconforto em alguns mototaxistas, que narraram situações em que colegas não ajudavam — esse desentendimento foi destacado, normalmente, por mototaxistas que não possuíam uma proximidade de relação, sem a possibilidade de “conversa” acerca da importância da participação de todos.

2.1 Tornando-se mototaxista

Com a implantação da Praça XXX em setembro de 2012, o número de mototaxistas passou de 13 para 15, cada um apresentando suas particularidades, tanto na forma de ingresso na profissão como na forma de atuar. Com a flexibilidade encontrada nos horários, apenas oito mototaxistas apresentam uma assiduidade maior na Praça, os demais passaram a realizar outras atividades profissionais e ocupações diversas, como caminhoneiro, porteiro de prédio e motoboy.

Considerando a diversidade do grupo, é interessante relatar as trajetórias desses trabalhadores, propondo revelar, a partir de suas histórias de vida, os indícios de seu ingresso na profissão, suas percepções sobre ela e algumas de suas representações e elementos definidores de uma possível identidade. É importante ressaltar que, nos primeiros contatos, achei mais interessante fazer uso apenas do diário de campo para depois começar o uso do gravador; notei a dificuldade por parte de alguns mototaxistas em falar “para o gravador”, observando que, assim que o desligava, eles começavam a falar. Acolhendo o “olhar de perto e de dentro” (MAGNANI, 2002), é importante destacar que:

A simples estratégia de acompanhar um desses “indivíduos” em seus trajetos habituais revelaria um mapa de deslocamentos pontuado por contatos significativos, em contextos tão variados como o do trabalho, do lazer, das práticas religiosas, associativas etc. É neste plano que entra a perspectiva de perto e de dentro, capaz de apreender os padrões de comportamento, não de indivíduos atomizados, mas dos múltiplos, variados e heterogêneos conjuntos de atores sociais cuja vida cotidiana transcorre na paisagem da cidade e depende de seus equipamentos. (MAGNANI, 2002)

O primeiro que se disponibilizou a falar sobre sua trajetória foi o mototaxista Marcelo, que sempre apresentava uma maior abertura para falar das questões existentes na categoria e assuntos ligados às discórdias ou amizades construídas; ele facilitou minha entrada no grupo, informando sempre o que ocorria de “novo” — “Não sei se isso é importante para você [...]” — ou falando também das possibilidades de informações — “Aí, tu vai lá na STTP e pergunta o que tu quer” — e me passando telefones de pessoas que ele achava serem importantes para minha pesquisa. Sempre interessado nas questões que envolvem a categoria, Marcelo fez parte do Sindicato dos Mototaxistas durante a década de 90, mas desistiu, pois, segundo ele, os colegas de trabalho não demonstravam interesse, o que o deixava insatisfeito. Aposentado pelo INSS por ter sofrido um acidente de moto que o fez passar por várias cirurgias e ficar seis meses afastado, causando uma lesão que não lhe permitiu retornar o movimento completo de uma perna, Marcelo continua trabalhando e diz que é mototaxista “para complementar a renda”:

Sou mototaxista desde de 1999, antes era comerciante,comerciava lá na feira, aí passei a ser mototaxista clandestino, como era todo mundo naquela época, após isso, em 2000 veio a regulamentação do serviço de mototáxi, onde eu passei pelo processo e alcancei uma vaga, sou mototaxista regulamentado desde 2001, trabalhando no sistema regularizado pela STTP. Entrei como mototaxista porque naquela época que negociava lá na feira e o comércio foi ficando ruim, cabou-se o movimento, afrouxou as coisas, então a segunda opção naquela hora foi a mototáxi, porque eu tinha uma moto e foi a opção que arrumei naquela época, né? E acabei gostando e fiquei até hoje, né? Sempre andava de moto, possuía moto desde ainda menor de idade, nem tinha habilitação, toda vida gostei e tive moto, mas trabalhar com ela só de 99 até a data de hoje. Eu pretendo ser mototaxista até um dia que não puder mais, quando eu não tiver saúde, porque hoje eu achei opção nenhuma de arrumar outro serviço, de arrumar outro trabalho. (MARCELO, mototaxista da Praça XXX)

Diferente da fala de Marcelo que vive do mototáxi há quase 15 anos, Lúcio é outro mototaxista dessa Praça que considera a fotografia como sua principal atividade profissional. Sempre que revelava fotos, ele mostrava a alguns amigos mototaxistas, orgulhoso do trabalho que realizava, sempre pedindo que “a pesquisadora” divulgasse seu trabalho: “Se conhecer alguém que vai casar, é só me avisar que vou tá lá no Fórum!” Toda quarta-feira, ele vai ao Fórum para fazer fotos de casamentos e, aos domingos, vai à igreja para fazer fotos de batizados, além de fazer fotos 3 x 4 em casa, no seu estúdio.

Eu trabalho como mototáxi, antes eu trabalhava com fotografia, mas começou a era digital aí foi afrouxando mais para as fotos, aí eu resolvi entrar na mototáxi para ser mais um extra, mas a profissão mesmo é fotógrafo, quando não tenho foto pra fazer, aí eu dou uma rodadinha de mototáxi. Desde que começou aí,

quinze anos mais ou menos eu tô na profissão. Comecei na CG Moto-Táxi, aí rodei uns anos lá, uns cinco anos, aí depois fui como clandestino mesmo, porque a diária lá era muito absurdo, a cobrança, no tempo era quatro reais, três reais, mas se rodasse pagava se não rodasse também tinha que pagar, aí era muita exigência que eles cobravam da gente [...] se colocasse alguma coisa na moto tinha que colocar só o que fosse na medida do possível que eles quisessem, tipo assim, colocavam um cano aí eles diziam: não, esse cano não é adequado, vai ter que tirar, aí a pessoa ter uma moto, um carro, uma coisa e não poder usar o que você gosta, aí eu acho que não é certo. Desde 1995 que eu tenho moto. O horário que eu faço é de 08h00 às 18h00. Aí a fotografia, quando tem a fotografia, como eu te falei, eu não rodo, fico só na fotografia. Minha profissão é fotógrafo, faço as fotos no casamento civil, religioso, batizado, aniversário, formatura. (LÚCIO, mototaxista da Praça XXX)

No grupo de mototaxistas da Praça XXX, pude encontrar mototaxista graduado em Educação Física, mas, embora realize a atividade de mototáxi, os colegas o definem como “motoboy”, já que ele não fica parado na Praça à espera de passageiros, apenas passa rapidamente quando precisa entregar ou pegar alguma encomenda no Centro da Cidade. Nas minhas idas a campo, o vi passar pela Praça pouquíssimas vezes, levando suas encomendas no bagageiro da moto e sempre apressado para cumprir os horários. De acordo com os mototaxistas da Praça XXX, Leandro tem vários contatos com empresas.

Outro tipo de trajetória é a de Pedro, reformado da Polícia Militar:

Eu comecei na mototáxi no ano de 1996, antes eu trabalhava na polícia militar e depois fui reformado e comecei a trabalhar no sistema de mototáxi em Campina Grande, credenciado pela prefeitura. No ano de 96 eu comecei a rodar como mototáxi, mas o sistema não era regulamentado, em 2001 foi regulamentado o serviço de mototáxi e eu comecei a trabalhar, porque pra mim foi uma opção de trabalho, porque eu já estava aposentado e continuei trabalhando até hoje. [...] O trabalho dignifica a pessoa. A pessoa sem estar trabalhando em casa, sem fazer nada, sem ter uma atividade, é muito ruim, aí por esse motivo eu comecei a trabalhar e também como uma renda extra para ter uma melhor condição de vida também; [...]. No momento, foi a primeira opção que apresentou pra mim assim, né? Mais fácil, porque para mim trabalhar em outra área, ia ser mais complicado pra mim, porque queria ter um trabalho que ficasse assim, livre, né? Que eu mesmo fosse o meu patrão, né? Porque eu ficava livre pra parar no momento que eu quisesse parar um dia. Ficar livre. E eu gosto de trabalhar de mototáxi por isso, porque se trabalha à vontade, não tem aquela obrigação, também pela minha idade também, já tenho 51 anos, e pra mim arrumar emprego assim no mercado seria também mais complicado. Eu gosto de ser mototáxi, eu gosto! É pela liberdade, você tá trabalhando na rua, assim, é um trabalho e ao mesmo tempo uma distração, você tá trabalhando e tá ao mesmo tempo, tá distraído, assim, na rua. Conhecendo pessoas, a cidade também. (PEDRO, mototaxista da Praça XXX)

Outro mototaxista da Praça XXX que desempenha outras atividades além do mototaxismo é Augusto, que, ao falar de sua trajetória como mototáxi, citou outras atividades que ele realiza “para complementar a renda”:

Sou mototaxista há 14 anos. Comecei como clandestino, depois fui para o cadastro e agora sou regularizado. Antes de eu ser mototaxista, eu trabalhava no Rio de Janeiro lá de porteiro, aí voltei pra cá, não vi mais condições de trabalho, procurei e não encontrei, aí resolvi ser mototaxista, comprei a moto e fui trabalhar [...] Comprei a moto, depois de um ano comecei a rodar de mototáxi. Trabalhei um pouco com a CG Moto-Táxi, só uns dois meses, não gostei de lá e saí, fiquei rodando clandestino mesmo, como eu falei, depois eu fui pro cadastro. Naquela época tinha muito mototáxi clandestino, e a CG tinha aquela fama de dizer que só a CG podia rodar, mas depois eu percebi que qualquer um podia rodar independente da CG, aí eu fui rodar por conta própria mesmo, clandestino [...] Eu tenho um rapaz que trabalha em João Pessoa que tem umas revistas aqui em Campina e ele pediu pra mim ficar tomando de conta das bancas de revistas dele e é um trabalho que não toma muito o meu tempo, aí eu fico na revista e a mototáxi me ajuda também. Aí eu ponho as revistas nas bancas nas segundas-feiras e sexta-feira eu recolho a que chama devolução, a revista que não vende, aí meu trabalho é esse, faço as cobranças e resolvendo os problemas que tem que resolver dele. Eu coloco um espetinho em casa, na minha rua, em frente ao mercadinho lá, eu tenho o espetinho. Outra viração pra ir ajudando a gente lá. (AUGUSTO, mototaxista da Praça XXX)

Augusto procura seguir uma rotina, para assim conseguir realizar suas diversas atividades. Distribuindo as revistas nas bancas na segunda-feira pela manhã, costuma sair de casa por volta das 7h30 e volta para casa às 11h00, encerrando suas atividades como mototáxi às 17h00, já que precisa levar e pegar sua filha na escola. Após as entregas das revistas, vai para a Praça rodar como mototáxi, reservando a noite para o espetinho próximo à sua casa. Com todas essas ocupações, Augusto diz que ser mototáxi é estressante, mas que apresenta seus pontos positivos, dentre eles a questão da liberdade de horário e a ausência de patrão.

Tiago, como alguns colegas da Praça, antes de tornar-se mototaxista, trabalhou no comércio:

[...] trabalhava no comércio, cinco anos e seis meses. Tirei a habilitação, aí comecei a rodar na moto, saí do trabalho e fiquei rodando na moto, ia passar uns dias, né? Aí pronto, até hoje. Desde 97, comecei como clandestino. Eu rodava lá pela Praça da Bandeira, pela rodoviária. (TIAGO, mototaxista da Praça XXX)

A afirmação mais encontrada nos relatos desses mototaxistas é a questão da liberdade que o trabalho proporciona. Essa liberdade é encontrada de várias formas: a relação inexistente de patrão; o horário de trabalho que os mesmos podem escolher; as “corridas” que os levam para diversos lugares da Cidade; a liberdade de conviver com diversas pessoas, colegas e também passageiros, vendedores de lojas próximas ao Ponto ou ambulantes que passam todos os dias pela Praça vendendo seus produtos. Mas essa liberdade apresenta restrições: a padronização oficial das motocicletas, dos capacetes e

coletes, a obrigatoriedade na realização de cursos especializados para mototaxistas, além de ficar em Pontos específicos determinados pela STTP-CG e pagar Alvará.

2.2 Perigos e contratempos

As motocicletas apresentam uma vulnerabilidade maior com relação a acidentes, pois não possuem uma proteção externa ao corpo do seu condutor; acidentes envolvendo motocicletas ocorrem com mais frequência e também costumam ser de maior gravidade. No período de 2001 a 2011, o número de acidentes com motos no Brasil subiu 263,5%. Dados do Ministério da Saúde demonstram que, em 2011, foram 11.268 vítimas fatais no país. Em Campina Grande, o Hospital de Emergência e Trauma alerta que o número de acidentes envolvendo motocicletas alcançou mais de 20 mil pessoas em um intervalo de cinco anos. Nas conversas com os mototaxistas, esse tema sempre era recorrente, pois a sua maioria apresenta pelo menos uma história envolvendo um acidente, alguns deles exigindo a ausência do trabalho (como no caso de Marcelo):

Uma bicicleta atravessou na minha frente, ali perto do Parque da Criança, a sorte é que eu estava devagar, mas mesmo assim fiquei sei meses parado, sem rodar, e hoje dia ainda sinto dor. (JOÃO, mototaxista da Praça XXX)

O último acidente comigo faz tempo que eu nem me lembro o ano. Nesses quinze anos, graças a Deus, teve só uma vez que um rapaz bateu em mim. Aí de lá pra cá, inclusive eu não lembro nem o ano, faz uns oito a nove anos. Graças a Deus, sobre acidente pra me impedir de trabalhar no outro dia, nunca aconteceu, não. (AUGUSTO, mototaxista da Praça XXX)

Além dos riscos relacionados a acidentes, os mototaxistas também citam os assaltos. Alguns deles ocorrem quando falsos passageiros “pegam a corrida” e, em determinado local, pedem para o mototaxista parar, praticando em seguida o assalto, que muitas vezes leva o dinheiro “apurado” (expressão utilizada por eles com relação à quantia em dinheiro arrecadada pelo trabalho), mas também: relógio, capacete e a própria moto.

Roubaram o dinheiro que eu ia pagar o cartão do Hiper Bompreço, minha filha. (JOÃO, mototaxista da Praça XXX)

Eu estava levando um passageiro para o Multirão, aí, chegando perto, o passageiro pediu pra eu parar e disse que era um assalto, aí levou tudo: relógio, carteira, capacete, a moto. Falei com uns conhecidos da Polícia, aí um amigo meu achou a moto. (PEDRO, mototaxista da Praça XXX)

Para evitar que isso ocorra, alguns andam com uma quantidade menor do dinheiro no bolso, colocando a quantidade maior em bolsos embutidos nos coletes: caso aconteça um assalto, essa precaução diminui a possibilidade de perder tudo que conseguiu no trabalho. Os assaltos ocorrem independentemente do horário, pois a principal tática é levar os mototaxistas para um bairro afastado e com pouco movimento. Difícil prevenir, pois, como eles dizem: “Não sabemos quem é assaltante, não tem como adivinhar, eles pedem a corrida e a gente faz, estamos aqui para servir à população” (MARCELO, mototaxista da Praça XXX).

Um exemplo que eles mencionaram ocorreu em outro Ponto de Apoio, onde duas mulheres, “duas galegonas” (como eles descreveram), apanharam dois mototaxistas pedindo a corrida para o bairro do Ligeiro, um bairro afastado da Cidade. Chegando ao local, se depararam com alguns homens na espera, que assaltaram os mototaxistas levando todo o dinheiro. Esses acontecimentos, eles denominam “levar pro cheiro do queijo”, ou seja, atrair o “rato” para uma ratoeira, onde falsos passageiros se apresentam com “iscas” com o intuito de praticar assaltos:

Chegaram duas galegonas lá no ponto da Praça da Bandeira, e os caba ficaram tudo doido pra levar, homem bicho besta. As duas queriam ir pro bairro do Ligeiro, só que eles não se ligaram que estavam sendo levados pro “cheiro do queijo”, porque, quando chegou lá, tinha dois homens esperando por eles. (SÉRGIO, mototaxista da Praça XXX)

Além dos acidentes e assaltos, eles ainda estão sujeitos a realizarem corridas e não receberem por elas. Pude presenciar uma mulher que chegou ao Ponto de Apoio, afobada à procura de um mototaxista, já que ela necessitava resolver problemas em um banco distante do Centro da Cidade e, como o horário de encerramento das atividades do banco já estava próximo, ela necessitava imperativamente ir de mototáxi. A vez era de Pedro, que, mesmo não gostando de realizar corridas com pressa, resolveu ir para ajudar à passageira. Necessitou ficar esperando a mulher resolver seus problemas para então pagar a corrida, assim, ele ficou cerca de 20 minutos à espera da mulher, que, ao sair do banco, falou não ter dinheiro e implorou que Pedro a levasse em casa, afirmando que, chegando ao local, pagaria a corrida. Mesmo insatisfeito, Pedro a levou para casa: “Minha vontade era deixar ela no meio da rua, mas depois me deu pena e levei ela em casa” (PEDRO, mototaxista da Praça XXX). Antes de chegar em sua casa, a passageira pediu que o mototaxista parasse, já que ela iria pegar dinheiro com um amigo que passava pelo local. Realmente, ela falou

com um homem, que era mototaxista clandestino, mas em momento nenhum pediu dinheiro para pagar a corrida. Depois de um tempo, ela dispensou Pedro, repassando seu telefone e pedindo para que, em outro momento, ele ligasse para que ela pudesse pagar a corrida. Desconfiado, Pedro ligou imediatamente diante da cliente, revelando sua fraude e exigindo que ela o informasse o número correto, assim ela fez. Ele ainda ligou uma vez pedindo o dinheiro das corridas, mas depois abandonou, mesmo tendo se irritado porque perdeu tempo de outras eventuais corridas e deixou de receber R\$ 10,00 com os dois percursos da passageira.

Houve outros relatos de mototaxistas sobre passageiros que não pagam a corrida. Alguns deles entram em casa para ir pegar o dinheiro e não voltam, fazendo com que o mototaxista fique esperando os passageiros inutilmente. Muitos pediam corrida para bairros considerados perigosos pelos mototaxistas e depois fugiam por becos e não voltavam:

Eu fui levar uma menina pra casa dela lá na Liberdade, aí estava tendo uma festa, a casa estava cheia, ela entrou e ficou um tempão lá dentro, mas eu não saí de lá. Até que o pai dela saiu e perguntou por que eu estava ali, aí eu expliquei que estava esperando a menina que entrou na casa me pagar a corrida. Ele me pediu desculpas e pagou, porque se eu fosse esperar a menina, ela não ia me pagar mesmo. (LÚCIO, mototaxista da Praça XXX)

A morte também é um espectro: todos estavam profundamente marcados pelo caso do mototaxista Gabriel, um colega da Praça XXX que, ao reagir a um assalto no dia 29 de março de 2013, foi morto²⁰. No primeiro dia em que entrei em contato com o grupo, o vi de longe, sempre calado e às vezes cochilando sentado no banco. Gabriel, como os outros colegas, ingressou no mototáxi no início do surgimento da categoria em Campina Grande, mas, diferente dos colegas, também realizava corridas no horário da noite. Como seu Ponto de mototáxi oficial não dispunha de passageiros à noite, ele ficava parado próximo à sua casa ou rodando nas ruas da Cidade até conseguir um passageiro.

De acordo com seus amigos, ele não necessitava fazer isso, já que tinha “condições”: “Ele tinha muitas cabeças de gado, a mulher nem sabe quanto, porque ele colocava num sítio ali em Lagoa Seca” (MARCELO, mototaxista da Praça XXX). O assalto ocorreu na Sexta-Feira Santa, quando Gabriel foi realizar uma corrida à noite. De

²⁰ Mais informações sobre o caso podem ser obtidas em: <http://paraibaonline.com.br/noticia/879874-mototaxista-e-assassinado-ao-reagir-a-assalto-em-campina-grande.html%20Acesso%20em:%20Abril%20de%202013>.

acordo com os colegas, provavelmente ele reagiu ao assalto, considerando que ele já havia reagido a outros conseguindo sair ileso, mas nesse caso ele foi atingido com um tiro nas costas.

Esse ocorrido sempre era narrado pelos mototaxistas, a tristeza no Ponto de Apoio perdurou por muito tempo, e eles estavam sempre mostrando fotos de Gabriel no celular e lembrando: “Olhe aqui o meu amigo, ele não merecia isso” (SÉRGIO, mototaxista da Praça XXX). O falecimento de colegas de profissão sempre é abordado entre eles, independentemente do mototaxista fazer ou não parte daquela Praça e sobretudo quando se trata da consequência de um assalto.

2.3 Relações com colegas e clandestinos

Entre os mototaxistas, as relações passam rapidamente de amizades a inimizades. Considerando que o salário deles depende das corridas realizadas por dia, a procura assídua por passageiros passa a ser algo presente no cotidiano deles, principalmente nas praças onde o sistema não é “o da vez”, ou seja, quando é necessário que os mototaxistas abordem seus possíveis passageiros, como é o caso, já citado, dos mototaxistas alojados na Praça da Bandeira. Diante da concorrência existente entre eles com relação aos passageiros, muitos deixam de se falar ou cometem ações mais trágicas. Um exemplo relatado pelos mototaxistas ocorreu em outra Praça do Centro da Cidade, onde, após discussão em disputa por um passageiro, um deles disparou um tiro contra o colega de profissão. Casos de facadas também foram relatados.

Mas, dentro desse meio, existem aqueles que constroem amizades que se estendem além do ambiente de trabalho. Durante as idas a campo, pude notar os grupinhos que se formavam na Praça, alguns para consumir bebidas alcoólicas e irem juntos aos bares, encontrando-se nos fins de semana ou saindo após o horário de trabalho (por esse grupo, fui convidada várias vezes para ir ao bar, principalmente em dias de chuva, quando a movimentação dos passageiros era menor). Outros já se uniam por não beber ou não concordar com essa prática dos demais colegas. Pude perceber a formação desses grupos a partir do momento em que eu chegava à Praça e sentava no banco onde eles esperam os passageiros. Passei a notar que alguns ficavam em pé, distantes do banco ou sentados em outros locais, aproximando-se apenas quando o mototáxi do “grupinho oposto” saía para fazer alguma corrida. A partir desse momento, passei a perceber que diferentes relações naquele grupo influenciavam as corridas, quando era preciso avisar quem “era o da vez”.

Caso não existisse uma afinidade, avisava-se a outro mototaxista interposto: “Avisa que é a vez do teu primo aí”. Apenas João consegue transitar por todos os grupos sem demonstrar inimizade com nenhum deles, sendo muitas vezes o mediador do grupo para questões de organização das corridas ou opinar se o preço pedido por alguma corrida foi exacerbado.

Além do grupo escolhido para a pesquisa, realizei “corridas” com mototaxistas clandestinos, atitude que alarmou alguns mototaxistas permissionários, tendo em vista que, para eles, a “pesquisadora” só deve realizar corridas com eles, já que os clandestinos não estão dentro dos padrões exigidos pela Prefeitura, não oferecendo segurança aos passageiros.

Os mototaxistas permissionários tentam não demonstrar o incômodo que sentem com mototaxistas clandestinos, mas, ao falar deles, as reações são diversas. Reações como: “Não tenho problema nenhum, mas eles lá e a gente aqui”. Para alguns, o “problema” em ainda existirem clandestinos nas ruas é a falta da fiscalização por parte dos órgãos responsáveis para a regulamentação da categoria:

Eu não tenho o que falar dos clandestinos, porque não são eles os culpados de tarem rodando, porque se houvesse uma fiscalização severa mesmo, de que eles não pudessem rodar, aí a gente podia até questionar. Mas se o próprio órgão que organiza o transporte legal não fiscaliza, o clandestino não tem culpa, ele tá na rua pra trabalhar mesmo, se não tem fiscalização? Aí a gente particularmente não pode ficar com raiva deles porque tá rodando na rua, se não vai arrumar mais confusão ainda. (AUGUSTO, mototaxista da Praça XXX)

Em pesquisa realizada anteriormente (TIMÓTEO, 2011), com alguns motoristas de Campina Grande que fazem uso de veículos automotores, vimos que, dentre os diferentes usuários do trânsito, os motoqueiros e mototaxistas eram os mais estigmatizados. Nessa situação, os mototaxistas (independente de ser clandestino, permissionário ou prestar serviço na CG Moto-Táxi) são vistos como *outsiders* (ELIAS, 2010), aqueles que fogem aos padrões estabelecidos pela sociedade, ou seja, como “os não membros da ‘boa sociedade’, ou que estão fora dela” (ELIAS, 2010, p.7).

Nas relações entre os mototaxistas permissionários e os clandestinos, foi possível perceber durante as idas a campo que os mototaxistas permissionários investem-se de discursos nos quais estigmatizam os mototaxistas clandestinos. Neste caso, os mototaxistas permissionários envolvem-se de características compatíveis com o grupo “estabelecido”, enquanto os clandestinos constituiriam os *outsiders*. Para Elias: “o grupo estabelecido

sente-se compelido a repelir aquilo que vivencia como uma ameaça a sua superioridade de poder (em termos de sua coesão e seu monopólio dos cargos oficiais e das atividades de lazer) [...]” (ELIAS, 2000, p.45). Dessa forma, para os permissionários “os clandestinos não são seguros”, já que não passam pela fiscalização dos órgãos responsáveis: “Você não sabe quem é o clandestino, ele nem comprova a ficha limpa na polícia, além de andar correndo nas ruas” (SÉRGIO, mototaxista da Praça XXX).

Durante a pesquisa, pude ter contato com alguns mototaxistas clandestinos em um Ponto próximo ao campo e, em conversas com alguns, eles revelaram que o estigma sofrido por eles vem também de alguns órgãos públicos: “Quando tem uma blitz, eles só param os clandestinos, já rasgaram colete da gente e tudo”. Essa afirmação também foi reforçada por Marcelo, da Praça XXX, que tem um filho mototaxista clandestino e que, diante desse tipo de ocorrência, espera uma oportunidade para o filho entrar no sistema de permissionários e migrar de “outsider” para “estabelecido”.

2.4 Relações com clientes

Nas diversas falas do grupo, os clientes sempre são referidos de modo particular pelos mototaxistas. Para eles, há várias tipologias de clientes: a primeira é a dos “passageiros fixos”, para os quais os mototaxistas reservam o seu horário. Um exemplo é “o do INSS”, como eles chamam o cliente que trabalha no INSS e que, no fim de seu expediente, se desloca cotidianamente até a Praça para apanhar o mototaxista Marcelo para levá-lo em casa. Outro exemplo ocorre com Sérgio, que faz corridas para um consultório médico do qual a secretária liga pedindo que ele leve documentos e exames — várias vezes ele era “o da vez” na Praça e precisou sair para realizar essas corridas — e, todos os dias, no final da jornada de trabalho, leva a secretária em casa.

Os passageiros fixos são “um tipo” bastante recorrente: durante a pesquisa, percebi que, de outro Ponto, cotidianamente e no mesmo horário, um mototaxista faz corrida para um professor aposentado que fica conversando com amigos no bar próximo à Praça.

Outros mototaxistas preferem não ter um passageiro fixo, para não ficar “preso” com aquele compromisso, como é o caso de Augusto:

Não tenho um passageiro fixo pra eu pegar, não. Tem uns que eu dou o número do meu telefone, que ligam pra mim e eu vou fazer o serviço deles. Mas é muito pouco mesmo, compromisso com passageiro mesmo, eu não tenho, não. (AUGUSTO, mototaxista da Praça XXX).

Outra categoria são os “indesejáveis”: presenciei alguns passageiros insatisfeitos com alguns mototaxistas, que lhes negaram corridas por diversas razões. As mais corriqueiras voltavam-se a passageiros que não concordavam com os preços sugeridos pelo mototaxista. Inicialmente, os preços cobrados pelas corridas variavam de acordo com o horário: durante o dia, o valor era R\$ 4,00; a partir das 18h00, o valor passava para R\$ 4,50. Mas, a partir do dia 01 de abril de 2013²¹, o preço estabelecido foi de R\$ 5,00, independente do horário; contudo, dependendo do local a que o passageiro necessita ir, o preço da corrida pode chegar a R\$ 10,00. Esse preço foi cobrado no trajeto para um bairro distante (Velame), na saída da Cidade, para onde, segundo os mototaxistas, não compensa levar o passageiro por menos, já que o tempo que ele passa para ir e voltar podia ser aproveitado em outras corridas. Ao saber o valor, o passageiro desistiu. Nessas desistências, normalmente os mototaxistas repassam as corridas para os colegas, que inicialmente buscam saber o destino do passageiro para negociar com ele. Para os colegas, pegava as desistências aquele que era novato no sistema e estava na sua “sede do trabalho”, ou seja, na Praça.

Outras situações que pude presenciar nas quais os mototaxistas negaram corridas estavam relacionadas ao que os passageiros necessitavam transportar na moto. Algumas vezes, os passageiros chegaram com bolsas grandes, televisão, caixa de som, e alguns mototaxistas ficavam “passando” a corrida para outros. Quando, nessas situações, chegavam mulheres, eles de alguma forma realizavam a corrida. As restrições ligavam-se também ao peso do passageiro, “Esse aí eu não levo, pesado demais, vai acabar com a moto”, e mais uma vez “passavam” o passageiro de um para outro, dando desculpas de que estavam esperando alguém, até algum mototaxista se dispor a levar o passageiro.

No início de minha inserção no campo, eles ficavam um pouco acanhados de falar principalmente das mulheres que passavam pela rua, ou até de alguma passageira bonita, tudo isso por respeito à “pesquisadora”. Mas vi a necessidade de tentar quebrar essa barreira, então, de forma singela algumas vezes comentava com eles sobre as mulheres que passavam na rua, outras vezes, fiquei apenas “sentada e ouvindo” (WHYTE, 2005), e eles direcionavam espontaneamente à conversa para “a pesquisadora”. Como elucidou Foot Whyte (2005) “sentado e ouvindo, soube as respostas às perguntas que nem mesmo teria tido a idéia de fazer se colhesse minhas informações apenas por entrevistas” (WHYTE,

²¹ Dados retirados do portal G1: <http://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/2013/04/mototaxi-em-campina-grande-cobra-tarifa-unificada-de-r-5.html>.

2005, p.304). Frases do tipo: “Essa eu levava até pra casa” e “Essa eu levava de graça” eram ditas quando passavam as mulheres em frente à Praça XXX. Os comentários voltavam-se também para as mulheres que trabalham em uma loja em frente à Praça: “Lá vem a galegona, linda demais, olha o tamanho das pernas? Que mulher grande”.

Falando com o grupo sobre os clientes, várias situações foram descritas. De passageiros que não pagaram a corrida até aqueles que fazem do mototaxista um psicólogo. Fernando, o mais reservado do grupo, ao falar sobre a escolha da profissão, destacou dois pontos que ele considera positivo: possibilidade de conhecer vários locais da Cidade e a relação com as pessoas. “A passageira estava falando de uma traição, e aí eu tive que dar minha opinião, né? A gente é até psicólogo nessas horas” (FERNANDO, mototaxista da Praça XXX).

Na relação mototaxista-cliente, ao indagar sobre como eles viam os clientes, obtive diversas respostas, tais como: “Tem uns que pensam que a gente é escravo deles por cinco reais, aí tratam a gente até mal. Já teve passageiro que me tratou mal e vice-versa. Às vezes, você discute com o passageiro porque você não aguenta o que o passageiro fala pra você” (AUGUSTO, mototaxista da Praça XXX). Mas, apesar das desavenças com alguns clientes, os mototaxistas sempre explanam a sua função: “servir à população”. Ainda que algumas vezes haja desentendimentos, “Com os passageiros eu sempre tenho uma boa relação assim, porque eu gosto de tratar bem as pessoas. E alguns não tratam bem, alguns usuários de mototáxi não tratam bem os mototaxistas, mas a gente tem a obrigação de tratar bem eles, com educação, com respeito e sempre eu prezo por isso aí, né?” (PEDRO, mototaxista da Praça XXX).

CAPÍTULO 3: UMA IDENTIDADE DE MOTOTAXISTA

Os sentimentos de pertença comum e as representações sociais de identidade coletiva podem ter referentes diversos, não só territoriais, mas também étnicos ou nacionais, etários ou sexuais, profissionais ou de classe, políticos ou religiosos, clubistas ou associativos, de *status* ou de estilo de vida e muitos outros. Nalguns casos, cada um desses atributos é tomado isoladamente, pelos protagonistas sociais implicados, como referente de sentimentos de pertença e identidades coletivas; em muitos outros casos, verifica-se a mobilização de vários deles, em sobreposição. (COSTA, 1999,p.89).

Partindo desta afirmação de Antônio Firmino da Costa, podemos refletir as questões, ânsias e relatos dos mototaxistas em seu cotidiano. Foi possível observar as diversas formas como esses trabalhadores acionam seus “sentimentos de pertença” à categoria. Partindo das falas em que eles investem-se de discursos que reforçam que a categoria necessita ser mais unida para que possam “lutar pelos seus direitos” — buscando desconstruir as impressões negativas que envolvem os mototaxistas no seu cotidiano (“mototaxista é irresponsável”, “mototaxista pratica assaltos”) e almejando melhorias nas condições de trabalho —, eles ratificam uma identidade de mototaxista.

Descrevendo os diversos modos como esses trabalhadores acionam suas identidades e seus “sentimentos de pertença” à categoria, este capítulo busca expor alguns casos em que eles incorporam de maneira mais expressiva o “ser mototaxista”. Um exemplo pôde ser encontrado na maneira como eles se comunicam. Utilizam uma linguagem própria em seu cotidiano de trabalho, considerando que, em sua maioria, as falas estão voltadas às “corridas”, e se estende a todos os mototaxistas, não apenas aos alojados na Praça XXX. Senti a necessidade de compreender os momentos em que essa linguagem foi utilizada, já que, diversas vezes fui vista como uma “estranha” naquele local por pessoas que não eram acostumadas com a presença de uma “menina” conversando todos os dias com mototaxistas. Ambulantes, alguns passageiros²², colegas dos mototaxistas da Praça XXX: aqueles que estavam acostumados com a dinâmica do local, inicialmente não entendiam minha presença ali.

²² Houve uma situação em que fui confundida com um mototaxista, já que estava só no banco, à espera de meus “interlocutores”: um passageiro chegou perguntando se eu estava “livre” para realizar a corrida. Outro exemplo ocorreu quando outros passageiros e mototaxistas de outros Pontos pensaram que eu estava organizando as “corridas” daquela Praça, já que eu estava sentada no banco, com papel e caneta em mãos.

Para que essa distância diminuísse, e de forma que os mototaxistas ficassem “à vontade” com a presença da “pesquisadora”, passei a entender/observar com muita atenção as formas como eles se relacionavam, para, assim, me “sentir um deles”, buscando observar as relações deles a partir do cotidiano e apreender o que Geertz enfatizou no fazer antropológico, que é ver “o mundo do ponto de vista dos nativos” (GEERTZ, 2001, p.86). Para isso, foi de grande importância aprender as gírias utilizadas por eles, além de passar a chamá-los pelos seus apelidos, já que no local de trabalho, naquele *pedaço*, todos assumiam sua identidade de mototaxista a partir de seus apelidos.

Ainda nessa perspectiva, outra maneira de identidade/identificação que será abordada neste capítulo é a utilização de coletes, pois, além de estarem relacionados à identidade assumida pelos mototaxistas nas ruas da Cidade, agem como forma de diferenciar os tipos de mototaxistas encontrados em Campina Grande. Este capítulo busca, ainda, traçar as relações de pertença encontradas na Praça XXX, considerando a forma como eles se identificam e se apropriam de seu *pedaço*.

3.1 Uma linguagem particular

Analizando o cotidiano desses trabalhadores e considerando o contato contínuo com seus colegas de trabalho, percebemos como eles utilizam coletivamente algumas formas específicas de comunicação, que ilustram as ações diárias desse grupo. Diante das questões levantadas durante a construção deste trabalho, nas idas a campo, ao me deparar diversas vezes com o grupo, percebi a existência de uma “linguagem particular”; eles utilizavam alguns “termos” para definir certas ações ocorridas durante o dia de trabalho.

Ao elucidar questões relacionadas a antropólogos que realizam suas pesquisas no contexto das cidades, Gilberto Velho (2003) demonstra o interesse desses por questões relacionadas a “sistemas e redes de relações” (VELHO, 2003, p.12) existentes neste meio. Buscando essas “redes de relações” entre os mototaxistas da Praça XXX, procurei entender as relações existentes no grupo através do uso dessa linguagem particular.

Certas expressões relacionadas às corridas são as mais utilizadas. Alguns exemplos são: “lá e loa”, empregada quando um mototaxista sai do Ponto de Apoio, leva o passageiro para o destino e o traz de volta ao Ponto de Apoio. Nesse caso, são cobradas duas corridas, mas o preço pode ser combinado com o mototaxista. “Retorno” é empregado quando um mototaxista leva o passageiro ao local desejado e, no caminho de volta à Praça,

consegue outro passageiro para um destino diferente. “Olho de borracha ou de lula” remete àqueles que querem realizar a corrida na frente do que está na vez, ação que deixa os demais mototaxistas irritados²³. Outra gíria utilizada é “descolar”, que está relacionada à primeira corrida do dia: “Vou descolar agora”. Eles utilizam ainda a expressão “cheiro do queijo”, que é utilizada quando um passageiro “pega a corrida” para um determinado Bairro da Cidade e, chegando ao local, existem outras pessoas esperando para praticarem assaltos, dessa forma, eles são atraídos para uma emboscada, como ratos que foram à procura do “queijo” pelo seu “cheiro”.

Ainda no que diz respeito à linguagem e forma de relacionamentos entre eles, temos os nomes dos mototaxistas. Na primeira ida a campo, eles se apresentavam com seus nomes, mas, após outros contatos, percebi a utilização de apelidos como forma de comunicação alternativa — assim, eles assumem uma identidade no trabalho diferente daquela assumida em suas casas, por exemplo. Percebi que esses nomes “fictícios” são reconhecidos por outros atores que fazem parte do “universo” desses mototaxistas, quando em situações de trabalho eles os chamam ou os identificam a partir dos apelidos. Assim então são conhecidos tanto por colegas como pelo proprietário do bar onde eles utilizam o banheiro; pelo dono da loja dentro da qual eles colocam o banco para esperar seus passageiros; pelo rapaz que passa diariamente vendendo lanches para os mototaxistas daquela Praça; ou pelo ambulante que sempre passa pela Praça XXX para vender suas verduras e frutas. Todos os chamam por seus apelidos, já que eles estão em contato em seu ambiente de trabalho, onde os mototaxistas acionam sua identidade de mototaxista.

Assim, para uma maior aproximação, entendi ser interessante aprender todos os apelidos e passar a chamá-los por eles, já que era uma identidade assumida por todos do grupo naquele momento. Demonstrei, assim, uma proximidade com eles, chamando-os por seus apelidos. Em seu ambiente de trabalho (as ruas) eles se relacionam com várias pessoas, inclusive com aquelas que, por não fazerem parte do meio de mototáxis, os chamam a partir de seu nome²⁴. Os apelidos se estendiam a outros mototaxistas que passavam pela Praça XXX, e as justificativas das escolhas desses apelidos eram diversas,

²³ Antes de se tornar Praça, quando os Pontos eram rotativos, pude presenciar mototaxistas de outros Pontos que paravam à procura de passageiros e algumas vezes não sabiam quem era o da vez, tomando a frente na hora da “corrida”.

²⁴ Um exemplo ocorreu com Lúcio, que, por realizar fotografias, aciona seu nome de batismo nas situações em que se encontra com clientes dessa sua outra atividade.

mas sempre relacionadas a características específicas do mototaxista, como idade ou alguma peculiaridade física do mesmo, como a cor do olho, o peso do mototaxista. Outra alternativa de designação é utilizar os números de seus cadastros: “[...] só conheço o 003 que roda ali na Prefeitura” (MARCELO, mototaxista da Praça XXX).

3.2 O “grupão” e o “grupinho”: a diferenciação na utilização dos coletes e as relações entre os mototaxistas

Além das questões relacionadas aos apelidos próprios dos “*pedaços*” onde eles estão situados para realizarem suas corridas, existe a diferenciação com relação aos coletes utilizados por eles. Independente de trabalharem na CG Moto-Táxi ou na Central- Motos ou de serem permissionários, todos dispõem de um colete, que funciona como forma de identificar que aquela pessoa é um mototaxista, ou seja, o “grupão” de mototaxistas utiliza este “acessório”, que está relacionado a um “sentimento de pertença” e à sua identidade de mototaxista. Como elucidou Marcelo, mototaxista da Praça XXX: “Vestiu a jaqueta, é mototáxi”.

A distinção existente entre eles é percebida pelas cores que são encontradas, ou seja: dentro desse “grupão”, existem os “grupinhos”, o que demonstra haver características próprias com relação aos coletes utilizados. Por apresentarem uma “liberdade” maior com relação às regras “impostas” aos permissionários, os clandestinos²⁵ podem utilizar qualquer cor e forma de coletes. Nas Ruas de Campina Grande, podemos nos deparar com alguns mototaxistas desse grupo, utilizando diferentes cores de coletes. Dependendo do seu local de fixação (Ponto), as cores podem mudar, tornando-se uma forma de identificação daquele grupo específico e demarcando o “*pedaço*” ocupado por eles. Vimos, durante o campo, coletes nas cores azul, rosa e vermelho, sendo que alguns continham nomes de patrocinadores nas costas — geralmente lojas de eletrodomésticos, pizzarias, escolas dos Bairros onde os mototaxistas prestam serviços — e outros continham apenas o nome “Mototáxi”.

Já os mototaxistas que prestam serviço à CG Moto-Táxi utilizam um colete específico, contendo o nome da empresa e o número do telefone da central que repassa as corridas; alguns ainda contam com nomes de patrocinadores. No caso dos permissionários, os coletes também são padronizados, e a utilização deles é vistoriada na STTP-CG.

²⁵ Modesto Siebra Coelho (1997), ao realizar sua pesquisa com mototaxistas em Sobral, interior do Ceará, designa os clandestinos como “*piratas*”.

Sobre isso, vale destacar que alguns coletes utilizados pelos mototaxistas permissionários foram confeccionados para a utilização antes da vistoria marcada pela STTP-CG. Argumentando que os seus coletes estavam “velhos” (já que o material era de baixa qualidade) e a entrega dos novos coletes iria demorar, eles resolveram adquirir um novo provisório. A iniciativa partiu de um mototaxista permissionário não alocado na Praça XXX, que resolveu entrar em contato com os demais colegas de profissão, buscando um acordo entre eles para a confecção do “acessório”:

Ele tem amizade com um caba lá da serigrafia, aí ajeitou lá com o caba lá o preço pro caba entregar imprimida e depois arrumou uma costureira. A costureira costura, aí ele deve tá ganhando alguma coisa, né? Que ninguém faz nada de graça, né? Ele vem nos pontos vender, recebe e depois fica na obrigação de entregar, cobrar lá ao caba da serigrafia. Ele cobra R\$ 23,00, acho que isso deve tá saindo por volta de uns R\$ 15,00, R\$ 17,00. Ele teve a ideia. Não sei se tu prestou atenção por aí que tem uns motoqueiros aí de ponto de clandestino, que eles estão com a jaqueta laranja, outras azul. Aí eu acho que Alisson foi saber onde os caba tavam fazendo aquela, né? Que aquilo tem que ser na serigrafia também, né? Acho que ele teve a ideia e foi procurar onde o caba tava, pra fazer uma parecida com a da gente, né? Aí acabou dando certo. Dando certo porque já vendeu, tem jaqueta que só a porra dessas aí rodando. Ele cobra R\$ 23,00 da gente, a gente dá R\$ 10,00 e depois R\$ 13,00 quando receber. Um jeito dele arrumar um dinheiro, né? Um extra. As jaquetas da gente tudo fubenta e a STTP sem prazo pra entregar a gente. Aí ele passa de Praça em Praça perguntando quem quer. Ele deve ganhar o dele, né? Mas dá trabalho. (MARCELO, mototaxista da Praça XXX)

Os coletes “confeccionados” pelos mototaxistas são diferentes daqueles que foram distribuídos em 2009 pela Prefeitura Municipal de Campina Grande e pela STTP-CG em *kits*²⁶ para os mototaxistas permissionários, com o intuito de proporcionar uma segurança maior aos mototaxistas e passageiros. Esses acessórios foram doados e possuíam uma padronização: os coletes distribuídos possuíam uma alça lateral, utilizada pelo passageiro para se segurar, o que permitia mais equilíbrio tanto para o condutor quanto para o passageiro; e também bolsos (para guardar celular e rádios utilizados pelos mototaxistas) em material de alta qualidade, semelhante aos exigidos pelo CONTRAN. Já os coletes improvisados só possuem o nome mototáxi, o número da STTP-CG e os nomes dos patrocinadores.

²⁶ Para mais informações, acessar:

<http://www.iparaiba.com.br/noticias,162557,,veneziano+entrega+novos+equipamentos+a+mototaxistas+cadastrados+nessa+sexta.html>

Os capacetes distribuídos em 2009 eram de um modelo que tinha uma parte fabricada com um material transparente, semelhante a acrílico, que se encontrava na parte do queixo; isso possibilitava que o passageiro visse o rosto do mototaxista e foi apresentado como medida de segurança. Recordo que, nessa época, esses capacetes eram cedidos aos passageiros pelos mototaxistas, pois estes não se sentiam confiantes na resistência e segurança do material: “Como uma coisa de ‘plástico’ vai aguentar uma pancada?”. Mesmo com todas as críticas, o Presidente do Sindicato dos mototaxistas presenteou o então Prefeito com uma placa de: “Amigo do Mototaxista”²⁷, por considerar seus esforços com a segurança da categoria e sua atenção especial às questões de regulamentação da mesma.

Em novembro de 2013, a Prefeitura de Campina Grande, junto com a STTP-CG, iniciou uma vistoria à qual todos os mototaxistas permissionários precisaram levar suas motocicletas, juntamente com seu alvará, documento da moto e sua CNH, para que a STTP-CG se certifique que o mototaxista está dentro dos padrões exigidos pelo órgão. Nessa vistoria, estava incluída a modificação dos coletes utilizados pelos mototaxistas, alterando o material, que passou a ser mais resistente e conter partes fosforescentes, correspondendo aos padrões exigidos pelo CONTRAN:



²⁷ No ano 2009, o então Prefeito de Campina Grande, Venezeano Vital do Rêgo, recebeu o título de “Amigo do Mototaxista”. Na ocasião, foram entregues a cada mototaxista um colete e um capacete. Para mais informações, acessar: <http://www.snn.com.br/noticia/49297/14/veneziano-recebe-titulo-de-prefeito-amigo-do-mototaxista-na-entrega-de-beneficios.html>

Figura 9: Colete exigido pela STTP-CG a partir de 2013 aos mototaxistas permissionários (CAMPINA GRANDE, 2013).

Após a vistoria, o mototaxista recebia um documento²⁸ certificando que a motocicleta estava dentro dos padrões, sem esse documento, ele podia pegar o novo colete na empresa responsável pela confecção e entrega dos coletes. O valor de cada peça foi de R\$ 100,00, o que deixou alguns insatisfeitos, porém, como a utilização do colete passou a ser obrigatória, o não cumprimento dessa exigência pode acarretar o desligamento do mototaxista do sistema²⁹, razão pela qual todos aderiram:

A primeira vez, como disse a você, Mano a Mano [empresa responsável pela confecção das jaquetas] que fazia. A gente pegava a ordem com a STTP, ia lá, acho que a gente pagava era R\$ 10,00, lembro mais não, há muito tempo atrás. Eu lembro que as últimas daquele modelo “telinha”, porque quando Veneziano entrou acabou com elas, já tava soltando tinta, aí parece que quando a gente começou era R\$ 10,00. Mas toda vida a gente pegava a ordem da STTP, na Mano a Mano tem isso, ela não entrega sem a ordem da STTP, não. A gente vai lá com a ordem aí a gente leva o dinheiro e paga e eles anotam lá num controle lá deles, aí depois de uns 3 dias você passa lá e pega. Agora com a Mano a Mano sempre teve essa questão de flexibilidade da jaqueta, ou seja, toda vida que você precisar da jaqueta nova, você vai na STTP, pega a ordem e pede lá e pega. Eles sempre têm material pra fazer, mas agora R\$ 100,00. Se for verdade, R\$100,00 “botou lá dento” pra gente. É um presentinho legal de fim de ano, de Natal. A gente vai gastar não sei quanto agora com os capacetes, como todo mundo gastou, quem comprou um Samarino simples ali como eu disse a tu, R\$ 70,00, mais R\$ 70,00 ou R\$ 80,00 pra padronizar... quem gastou nesse aí pra padronizar, gastou mais ou menos R\$ 150,00, aí vem mais R\$ 100,00 da jaqueta. É pra arrombar o mototáxi. (MARCELO, mototaxista da Praça XXX)

A obrigatoriedade dos novos coletes se opõe à ideia de “liberdade” — tão enfatizada pelos mototaxistas como ponto positivo do seu trabalho e apresentanda como justificativa deles para continuarem na profissão. Além da insatisfação com relação ao preço dos novos coletes, a questão da vistoria e as exigências também os incomodam:

Porque a gente não vê nada de melhora, né? A gente só é exigido, exigido, exigido. Só sai isso: quero isso, quero capacete novo, capacete não pode ter mais de três anos, tem que tá na padronização. Aí lá vai todo mundo comprar capacete novo. Aí, quando chega lá, nem olhar as datas dos capacetes novos eles olham, porque tem dentro deles sabe? O ano de fabricação. Aí na vistoria eles só olham o funcionamento da moto: pisca, farol, freio, se o pneu tava bom, se não tava meio liso, o desgaste da tração e pronto. E mesmo assim, quem faz isso não é um

²⁸ Ver anexo A

²⁹ Em uma visita que realizei à STTP-CG, pude presenciar um mototaxista que, após fazer a vistoria, alegou não ter dinheiro para fazer o colete; a funcionária o alertou sobre a possibilidade de desligamento caso não cumprisse a exigência.

técnico, porque, pra saber o desgaste de um pneu de uma tração dessa aí, você tem que ser especializado naquilo ali. O rapaz que tá fazendo isso, ele é agente de trânsito, nessa mudança de governo ele saiu da rua e ficou nesse serviço interno, né? [...] A prova de que ele não sabe nada é que essa tração da gente estica, sabe? Aí como o desgaste é grande da corrente, a gente vai e tira um dente. Essa minha, eu já tirei e ele nem viu. (MARCELO, mototaxista da Praça XXX)

Em relação às exigências dos órgãos responsáveis pela regulamentação da categoria, aqueles que não se encaixam nos “padrões”, ou seja, os clandestinos, são os que mais se ressentem. Um exemplo pôde ser encontrado na fala de Marcelo ao explicar o anseio de seu filho, que é clandestino, em se tornar mototaxista “das motos brancas”:

[...] semana passada eu cheguei em casa e os caba tavam fazendo uma blitz ali, perto da entrada do Fórum, sabe? Aí eu cheguei em casa, e ele me disse: “mas rapaz, tive que tirar a jaqueta, os ‘caba’ tavam tomando as jaquetas ali. Então, ele tá na vontade de ficar legal. Ele num já colocou currículo, já fez entrevista, em num sei aonde, se um dia ele for chamado, ele vai trabalhar, mas quando estiver sem fazer nada, ele vai tá na moto, aí tem que tá legalizado, porque eu acho assim, eu acho, né? Em alguns casos, sempre os filhos se espelham nos pais, né? E eu sou uma pessoa que nunca gostei de andar errado, sempre gostei das coisas certas, eu só emplaco minha moto antes do dia, carro antes do dia, minha habilitação se vence daqui a um mês, eu já ajeito tudo antes, tem caba que diz: depois que vence, a gente tem ainda 30 dias. Eu nunca fiz isso, porque você tem cinco anos com a habilitação, cinco anos, aí depois de cinco anos ela tem uma data pra se vencer, vamos dizer 30 de novembro, aí: não, eu ainda tenho 30 dias pra frente, aí eu acho que não existe isso, não [...] Eu acho que por isso que eu tive, que ele vê isso em mim que ele quer vir, ser legalizado, né? (MARCELO, mototaxista da Praça XXX)

Relatos de mototaxistas permissionários que mantêm contato com alguns clandestinos também descrevem que os clandestinos têm seus coletes rasgados ao passarem por blitz. Assim, é perceptível a estigmatização que estes mototaxistas sofrem e como a utilização do colete é vista realmente como maneira de identificação atrelada à identidade defendida por cada um deles. O “poder” que o colete exerce sobre a diferenciação dessa categoria não está atrelado apenas aos mototaxistas, mas entre todos que estão “envolvidos” com a categoria, seja os órgãos públicos ou passageiros, que podem utilizar os coletes como forma de identificá-los.

Diante da questão dos coletes, vem o controle relacionado ao cadastramento dos mototaxistas clandestinos. Interessante ressaltar que, no dia 04/04/2014³⁰, por volta das 11h30, horário de pico, quando trabalhadores em geral têm sua pausa para almoço, horário

³⁰ Para mais informações: <http://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/2014/04/mototaxistas-clandestinos-protestam-no-centro-de-campina-grande.html>; <http://www.paraibaonline.com.br/noticia/917629-mototaxistas-clandestinos-protestam-no-centro-de-campina-grande.html>.

de término de aulas escolares, ocasionando um número maior de pessoas circulando pelas ruas, pude presenciar alguns desses mototaxistas bloqueando ruas do Centro, como a Avenida Floriano Peixoto, e outras Ruas principais que dão acesso ao Centro, como Rua Marciel Pinheiro, Rua Afonso Campos, Rua Vidal de Negreiros e Rua Venâncio Neiva. Em meio a fumaça de pneu queimado e roncos de motos, com seus capacetes e coletes para o alto, gritavam “Queremos trabalhar! Queremos trabalhar!”. Chegando mototaxistas de todas as ruas, alguns em grupos maiores, outros chegando sozinhos, mas todos buscando diálogo com o Prefeito da Cidade à procura de melhorias e regulamentação para a realização de seu trabalho. A mobilização dos mototaxistas durou cerca de duas horas, deixando insatisfeitos alguns usuários do trânsito que não compreendiam o motivo e não apoiavam aquela manifestação; algumas pessoas tentaram furar as barreiras.



Figura 10: Manifestação dos mototaxistas clandestinos ocorrida no dia 04/04/2014 no Centro de Campina Grande. Fonte: Paraíba Online.

Ao falar com um mototaxista clandestino um dia após a manifestação, ele explicou que a mesma ocorreu em contrapartida da apreensão de cinco motocicletas de colegas de trabalho, elucidando ainda que os mototaxistas clandestinos encontrados “rodando” pela cidade, teriam suas motocicletas apreendidas e precisariam pagar uma multa de R\$ 750,00.

Ele argumentava que, se os órgãos públicos responsáveis pela regulamentação da categoria pretendem abrir licitação apenas em 2015, “O que os mototaxistas clandestinos iriam fazer até abrir a nova licitação”?

Com essa ação, é perceptível a coerção existente para que os clandestinos se regularizem, mas, ao mesmo tempo, não existe tal oportunidade. Para o mototaxista clandestino com quem estava conversando, essa ação não é necessária, pois o serviço que eles oferecem para a sociedade é o mesmo que um mototaxista permissionário, não necessitando haver uma regulamentação para os clandestinos:

Do mesmo jeito que ele roda, eu rodo. Olhe, minha filha, pra mim o que vale é o respeito com o passageiro, não precisa ser cadastrado pra ter isso, o que o mototáxi tem que fazer é levar o passageiro para onde ele quer ir. Eu respeito muito meus passageiros, sou bem calado, só falei porque a senhora começou a falar comigo. Eu mesmo tô bem assim. (GERALDO, mototaxista clandestino do Ponto Bairro Malvinas)

Mesmo com a pretensão dos órgãos públicos de regulamentar todos os mototaxistas da cidade, é interessante observar que, para este mototaxista, o cadastramento não é interessante. O processo de regulamentação exige uma padronização das motocicletas, e as despesas ficam por conta do mototaxista, “A pessoa gasta uma grana pra ficar padronizado” (GERALDO, mototaxista clandestino do Ponto Bairro Malvinas).

Estas questões relacionadas à padronização das motocicletas, como: pintura padronizada e mudança para *placas vermelhas* que são utilizadas em automóveis de aluguel, também foram abordadas pelos mototaxistas de Sobral/CE analisados por Coelho (1997). Mas, neste caso, essas exigências partiram dos próprios mototaxistas e dos donos de empresas, como forma de organizar o sistema: um anseio que se assemelha às falas dos mototaxistas permissionários de Campina Grande. Para Coelho (1997), essas exigências estão ligadas às necessidades impostas pelo sistema, embora muitos não percebam que elas se relacionam com o surgimento de uma “modalidade de empreendimento”, que é o mototáxi. Para Modesto Siebra Coelho:

O Mototáxi não deve ser visto como um empreendimento comercial qualquer. A operacionalização de um meio de transporte como este, com complexas repercussões sobre o ambiente urbano, sem dúvida, tem implicações de ordem econômica importantes, mas é preciso atentar para o fato de que tem também repercussões sociais e urbanísticas relevantes. (COELHO, 1997, pp.49-50)

Ainda em relação à questão dos coletes, outro exemplo em que a utilização dos mesmos surge como uma identidade coletiva é o caso dos mototaxistas da Rocinha (FONSECA, 2005). Neste caso, a utilização dos coletes está atrelada a formas de exibir propagandas relacionadas a lojas comerciais do local, o que reforça e reafirma o seu pertencimento a Rocinha:

No caso dos mototáxis essa identidade se constrói, em primeiro lugar, pelos laços de pertencimento à favela. O serviço — e o grupo de agentes que trabalha nos pontos — se apresenta como mototáxi da Rocinha. Ao contrário das vans que ali fazem ponto e que estampam em suas laterais o nome do bairro de São Conrado — ou seja, que mascaram ou omitem sua ligação com a favela —, os mototáxis afirmam sua identidade com a favela, exibindo, na frente de seus coletes, nome dos pontos e, nas costas, propaganda de estabelecimentos comerciais da favela. A essa identidade coletiva e genérica — mototáxis da Rocinha — vão se sobrepor identidades particulares, associadas às diversas territorialidades da favela: mototáxis da Dionéia, da rua 1, da rua 2. Mas o que importa frisar é que a identidade do mototáxi está fortemente imbricada à sua identidade de membro da Rocinha. (FONSECA, 2005, pp. 97-98)

Assim como em Campina Grande/PB, a realidade dos jovens mototaxistas da Rocinha está marcada pela falta de oportunidades na inserção no mercado de trabalho. Para superar essa barreira, eles então buscaram no mototáxi sua “invenção de mercado” (FONSECA, 2005): a forma de se inserirem no mercado de trabalho. A partir desta, outra identidade é assumida por esses mototaxistas:

[...] a do mototáxi como trabalhador, pela qual o jovem se opõe ao vadio ou bandido. À medida que ganha respeito e reconhecimento junto à comunidade, afasta-se ele do estigma da marginalidade e se inscreve numa zona de coesão, por sua inscrição em uma atividade vista como arriscada, porém socialmente útil. (FONSECA, 2005, p.98)

Percebe-se, portanto, a diversidade de opiniões entre a categoria, e a maneira como cada um procura assumir sua identidade de mototaxista. No caso de Campina Grande, por exemplo, essas identidades podem estar atreladas à empresa em que o mototaxista presta serviço, à clandestinidade, ou ao fato de estar “dentro das regras” estabelecidas pela STTP-CG. Cada um traça seus caminhos a partir de suas possibilidades, desejos e assumem diversas identidades dentro do sistema de mototáxi.

Gilberto Velho (2003), ao trabalhar com sociedades que ele denomina de “complexas”, enfatiza que os indivíduos estão “ligados” a diversos papéis, ou seja: “os indivíduos vivem múltiplos papéis, em funções dos diferentes planos em que se movem [...]” (VELHO, 2003, p.26). Atrelando esta conclusão à nossa pesquisa, observa-se que, nas trajetórias desses mototaxistas, eles assumem identidades ligadas a uma forma de se

autoafirmarem, como uma maneira de reconhecimento da categoria. Cada um apresenta diferentes *projetos* e reafirma uma identidade entrando na categoria de mototáxi por ser a “única” oportunidade que surgiu (como foi narrado várias vezes), considerando o trabalho de mototaxista como forma de complementar a renda, ou ainda como forma de demonstrar sua liberdade. Gilberto Velho também destaca que a noção de *projeto* está relacionada a “uma dimensão mais racional e consciente, com as circunstâncias expressas no *campo de possibilidades*” (VELHO, 2003, p.08); e ratifica que “O *projeto* e a *memória* associam-se e articulam-se ao dar *significado* à vida e às ações dos indivíduos, em outros termos, à própria *identidade*” (VELHO, 2003, p.101). Assim, os mototaxistas “demonstram” seus *projetos* (de ver no mototáxi uma possibilidade de melhor emprego, por exemplo) a partir de seus *campos de possibilidades*.

3.3 “Vem comer a óia aqui”: “pedaços” e territórios

As categorias “*pedaço*”, “*mancha*”, “*circuito*” e “*trajeto*”, trabalhadas por Magnani (2007), são operacionais para refletirmos também sobre o cotidiano dos mototaxistas. A maneira como eles estão distribuídos pela Cidade e como realizam suas atividades reflete nos significados dessas categorias. Dentro do universo da pesquisa, considero o Centro da Cidade uma *mancha*, uma vez que, no Centro, podem-se encontrar diversas atividades relacionadas ao comércio na Cidade. *Manchas* são “áreas contíguas do espaço urbano dotadas de equipamentos que marcam seus limites e viabilizam — cada qual com sua especificidade, competindo ou complementando — uma atividade prática predominante” (MAGNANI, 2007, p.20). Dentro desta *mancha*, são encontrados diversos tipos de mototaxistas: clandestinos, permissionários, aqueles que prestam serviço para empresa Central-Motos, mas cada “tipo” ocupando o seu *pedaço*.

A maneira inicial como os mototaxistas permissionários foram distribuídos pela STTP-CG nas ruas da Cidade proporcionava uma flexibilidade com relação aos locais onde eles poderiam parar suas motocicletas à procura de passageiros. Assim, onde houvesse um Ponto de Apoio, qualquer mototaxista permissionário poderia parar. A STTP-CG distribuiu esses Pontos de Apoio a partir dos locais ocupados pelos mototaxistas, que, antes de passarem pelo processo de cadastramento, alocavam suas motocicletas em locais estratégicos, à procura de possíveis passageiros:

Antes de ser cadastrado, a gente já rodava aqui, tinha um ponto aqui, aí a gente tinha uma jaqueta toda padronizada. A gente mesmo que colocou o ponto aqui, a gente viu o ponto liberado aí colocou e ficou. Era umas cinco, seis motos que rodava. (LÚCIO, mototaxista da Praça XXX)

Algumas vezes esse sistema deixava os próprios mototaxistas insatisfeitos, já que poderiam perder seus possíveis passageiros para outros mototaxistas que não faziam parte daquele *pedaço*.

Muitas vezes a gente vai fazer a corrida, e um mototaxista de outro ponto passa por aqui e encontra o nosso ponto vazio, aí vai e para a moto e nem fica esperando a vez. Acaba pegando os passageiros da gente, aí a gente fica em desvantagem, né? (MARCELO, mototaxista da Praça XXX)

Assim, a presença de um mototáxi de outro Ponto de Apoio (nesse caso com a mudança para Praça, esta situação não ocorre mais) parado no Ponto que não era o seu de

origem desencadeava uma situação que eles denominavam de “vem comer a óia aqui”³¹, ou seja, o mototaxista para no Ponto à procura de corridas. Essa situação ocorria quando, em seus *trajetos*³², os mototaxistas percebiam que o número de mototaxistas era pequeno naquele Ponto de Apoio — às vezes porque todos estavam realizando “corridas” — ou quando havia espaço livre.

Nos relatos dos mototaxistas que ficam alojados na Praça escolhida para a realização desta pesquisa, essa ação acabava prejudicando-os, já que eles reclamavam da pouca movimentação de passageiros, só havendo um aumento no número de corridas quando é dia do pagamento de salário dos aposentados e dos servidores da Prefeitura. Nas datas comemorativas, como Dia das Mães, Dia dos Namorados, Natal, que proporcionam um aumento de pessoas circulando nas lojas do Centro da Cidade, de acordo com os mototaxistas, pouco é o aumento dos passageiros para eles, especificamente nos últimos três anos: “O movimento baixou demais pra gente. O povo não quer gastar mais, não” (JOÃO, mototaxista da Praça XXX).

Com a implantação das Praças, o que consiste na distribuição de um número fixo de mototaxistas alocados naquele lugar específico, a ação de vir “comer a óia” foi impossibilitada, o que, para alguns mototaxistas da Praça XXX, foi uma ação positiva:

No caso da Praça, eu acho bom, eu acho importante, porque sendo Praça só pode parar aquele motoqueiro que for cadastrado naquela Praça, não pode vir outro, e em termos de até confusão, de outras coisas aqui, que às vezes o motoqueiro quando era rotativo passa aqui no ponto, como o ponto é rotativo, não tem nenhuma moto, aí ele vem e para pra pegar corrida. Na hora que tem muita moto, ele não quer parar, porque vai ter que esperar, então, sendo Praça, ele não pode parar, só pode parar aquele que roda na Praça. Quando começou a questão da Praça, aí eu coloquei uma prancheta aqui pra a gente colocar o nome na ordem de chegada, pra não tá aqui perguntando como era antigamente: quem é o último? Quem é o penúltimo? Quem tá na vez? Aí a gente olhando na prancheta ali tem a facilidade de saber quem tá na vez, de quem você vai ser depois. Mais organização, né? (AUGUSTO, mototaxista da Praça XXX)

Inconscientemente, esses mototaxistas transmitem um sentimento de pertença àquele local específico, onde passam a maioria das horas de seu dia. Mesmo havendo

³¹ Essa expressão deriva de “vem comer a bóia aqui”, acusação que é dirigida aos que se apresentam para “ganhar o pão” no território que não lhe é devido. A boia é o alimento derivado do trabalho e é identificado com a sopa e seus ingredientes que boiam.

³² Para Magnani, *trajetos* consistem em “[...] fluxos recorrentes no espaço mais abrangente da cidade e no interior das *manchas* urbanas” (MAGNANI, 2007, p.20).

inicialmente a possibilidade de uma movimentação entre os locais em que eles ficam alojados (como foi notado no início desta pesquisa, com a utilização de Pontos de Apoio) e considerando que essa flexibilidade é vista como um ponto positivo para a realização do seu trabalho (já que o mototaxista podia migrar para um Ponto onde a movimentação estivesse maior em um determinado horário do dia), o sentimento de pertença, o “sentir-se à vontade” sempre estava atrelado ao seu Ponto específico:

Tem gente que gosta de ficar indo pra outros Pontos aí. Eu não gosto, não. Meu ponto é aqui, eu me sinto melhor aqui. Evita até confusão. (AUGUSTO, mototaxista da Praça XXX)

Eu acho importante ter esse Ponto aqui. Porque é meu lugar de trabalho, eu fico na responsabilidade de todo dia vir pra cá, né? É como se aqui fosse o meu escritório. (PEDRO, mototaxista da Praça XXX).

Esse sentimento de pertença também foi encontrado nos mototaxistas pesquisados por Fonseca (2005). Alocados em Pontos, da mesma maneira que os mototaxistas de Campina Grande, anteriormente eles se situavam em Ruas que davam acesso à Rocinha, onde existia uma maior movimentação de pessoas e próximo a lojas comerciais. Inicialmente, esses Pontos surgiram “com a necessidade de ‘subir’ a Rocinha” (FONSECA, 2005, p.65), mas, dentro da Rocinha, surgiram Pontos com o intuito de levar passageiros que necessitavam sair, ou seja, “descer”. Nesses casos, o sentimento de pertença dos mototaxistas está atrelado aos Pontos a que cada um fazia parte, havendo também uma relação com os moradores do local. Aqueles que se encontravam dentro da Rocinha eram nomeados de diversas formas, que caracterizavam os daquela localidade:

Aqueles localizados nas vias principais apresentam nomenclaturas em inglês, incorporando o fenômeno da globalização. Um bom exemplo é o Ponto Speed Motos, situado na Entrada da Gávea [...] Já os pontos situados nas sub- áreas adotam os nomes dessas localidades, buscando nesta estratégia de marketing, criar uma identificação com os moradores locais e, de certa forma, fortalecer seu nicho no mercado. Este é, por exemplo, o caso do Ponto 199, localizado numa das partes altas da favela, cuja entrada se dava pelo número 199 do beco que fazia a ligação com a Rua Marquês de São Vicente. (FONSECA, 2005, p.66)

Nos Pontos encontrados na Rocinha, os mototaxistas estão atrelados a um “dono do ponto”. Essa pessoa “cede” o local onde os mototaxistas se alojam à espera de passageiros. Eles não são considerados patrões, mas exercem a função de negociar com os moradores para a implantação do Ponto de mototáxi, além de receberem as diárias dos mototaxistas. Assim, esses mototaxistas atuam de certa forma como donos do Ponto. Essa realidade assemelha-se à dos mototaxistas que prestam serviço para a CG Moto-Táxi em Campina

Grande, principalmente no que diz respeito a pagar uma diária, o que não ocorre com os permissionários.

Considerando que os passageiros e as “corridas” são o foco da categoria, a forma como os mototaxistas os detêm diferencia de acordo com o *pedaço* que cada um ocupa. Constituindo um local de sociabilidade, as Praças de mototaxistas possuem características próprias, denominadas pelos mototaxistas que fazem parte da mesma. Um exemplo é a forma como conseguem seus passageiros: na Praça XXX, para realizar as “corridas”, a princípio utilizava-se o método que eles denominam de: “o da vez”, dessa forma, constantemente ouvia-se “Quem tá na vez?”. Esse modo de conseguir o passageiro, já abordado no Capítulo 1, caracteriza-se por uma questão de ordem de chegada à Praça. Observando outras Praças de mototáxi, percebi a utilização de pranchetas (algumas colocadas em árvores, outras colocadas em cima dos bancos) que serviam para que os mototaxistas anotassem o número de sua moto assim que chegassem ao local, mantendo também o método “da vez”, mas de maneira que eles ficassem mais objetivamente informados com relação a seu momento por vez. Esse método também foi encontrado nos mototaxistas da Rocinha, mas ali existe uma pessoa específica, que eles denominam de “plaqueiro”, responsável por organizar as corridas, anotando a ordem de chegada de cada mototaxista, além de administrar as corridas feitas a partir do telefone.

Pensando na coletividade, Mayol (1997) elucida: “assim definida, a coletividade é um lugar social que induz um comportamento prático mediante o qual todo usuário se ajusta ao processo geral do reconhecimento, concedendo uma parte de si mesmo à jurisdição do outro” (MAYOL, 1997, p.47). Nas idas a campo, pude perceber que, dentro do grupo, alguns mototaxistas não se falavam, chegando a evitar sentar no banco quando notavam a presença do outro no local, mas, no momento que era preciso avisar sobre a corrida “daquele que não é amigo”, utilizavam um colega como canal: “Agora é a vez do teu primo aí”, prezando de certa forma, pela “tranquilidade” do grupo.

Diante dessas situações, mesmo havendo discórdias e “desunião” alegadas por alguns mototaxistas da Praça XXX, na coletividade, eles reafirmam a importância do respeito com relação à corrida do colega. Apesar das desavenças no grupo, quando o assunto é “a vez de rodar”, de alguma forma, eles se comunicam. Estando “juntos” durante maior parte do dia, o que eles almejam é uma união da categoria, como forma de consolidá-la:

[...] falta um pouco mais de união entre os companheiros, a falta de companheirismo prejudica às vezes o trabalho da gente, mas dá pra ir levando. (PEDRO, mototaxista da Praça XXX)

Eu acho que essa categoria de mototáxi não é unida. Ninguém sabe daqui pra frente, se depois das Praças se vai se unir mais. Na realidade, era pra ser mais unida. A gente vê aí, já teve motoqueiro que matou outro, já teve motoqueiro que se agarrou na tapa, já deu tiro no outro. Aqui já aconteceu isso, motoqueiros que, por conta de uma corrida, de uma piada, rolaram na tapa, que eu já vi uma vez já. (AUGUSTO, mototaxista da Praça XXX)

Ainda na perspectiva dos códigos encontrados entre eles, há as corridas com alguns passageiros fixos. Estes conhecem os mototaxistas de outros ambientes ou por sempre “pegarem corridas” naquele local. Assim, o tempo que os mototaxistas trabalham naquela Praça traz pontos positivos para esse *pedaço*, já que cria relações com passageiros, com os quais inclusive às vezes existe uma identificação por parte dos mototaxistas: “Sempre levo o rapaz do Banco”; “Já, já chega o do INSS, ele deve tá atrasado”. Sabendo dessas particularidades, os mototaxistas procuram respeitar a escolha do passageiro por aquele mototaxista específico, já que existe uma relação de clientela já estabelecida. Entre os desafios encontrados no trabalho dos mototaxistas, está a possibilidade de existir uma relação de aborrecimentos com seus amigos e passageiros; algumas vezes eles apontaram que esse é o “preço” que pagam pela tão citada liberdade e advém também da fadiga que a realização desta atividade proporciona: “Gosto da liberdade, mas, estando juntos aproximadamente oito horas por dia, lidar com gente é difícil, minha filha. Essa vida da gente é uma vida cansada” (JOÃO, mototaxista da Praça XXX).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Buscando compreender as diversas relações existentes na categoria mototáxi e suas trajetórias, enfatizando o seu surgimento e seu sucesso em Campina Grande/PB, pensou-se inicialmente em trabalhar com os diversos “tipos” de mototaxistas encontrados na Cidade, procurando fazer uma relação entre as categorias e a forma como eles lidavam com a questão da clandestinidade dentro desse meio. Contudo, este anseio foi modificado após o meu primeiro contato com o campo: diante da dificuldade que enfrentaríamos em construir uma “relação” com todos os “tipos” de mototaxistas, seria necessário um tempo maior de trabalho de campo, o que, na situação desta pesquisa presente, não seria viável. Por outro lado, destacamos que esta pesquisa não se limitou apenas aos mototaxistas “permissionários”, pois, mesmo não realizando uma etnografia com um grupo específico de mototaxistas clandestinos ou com os da CG Moto-Táxi, foi possível realizar “corridas” com eles, sempre buscando interações e situações de pesquisa.

Inicialmente, foram encontradas diversas reações por parte dos “interlocutores” à presença da “pesquisadora”. Eles não compreendiam o que “uma menina tão novinha” poderia fazer “conversando” com mototaxistas; dessa forma, eu sempre ouvia questionamentos como: “A senhora aqui novamente?”, “A senhora vai querer colocar mototáxi em João Pessoa, é?” Havia também o temor de que minha presença prejudicasse o cotidiano do trabalho, já que passageiros surgiriam durante as conversas e entrevistas. Surgiram, ainda, curiosidades de colegas de pós-graduação: “Como é estudar os mototaxistas?”, “Só você de mulher lá? Eles não dizem nada? Eles deixam você ficar lá?”

Com as idas a campo, as relações foram modificando, de maneira que os mototaxistas passaram a entender e julgar a pesquisa interessante, apreciando o fato de serem objetos de uma pesquisa, já que poderiam falar de seu cotidiano e de suas angústias. A presença da “pesquisadora” passou a ser “normal” no dia a dia deles, que estranhavam minha ausência ou meu “atraso” no dia de trabalho. As relações foram se estreitando a tal ponto que, em algumas idas a campo, os mototaxistas me viam como uma “psicóloga”, que estava ali para ouvir os seus problemas pessoais, dar opiniões e ajudá-los a solucioná-los; ou até como uma “colega”, que podia ir ao bar com eles, “jogar conversa fora” e participar de festas familiares (fui convidada para participar de uma festa de casamento de um colega do mototaxista da Praça XXX). Dessa forma, no primeiro contato com o grupo, minhas impressões confirmaram o que Berreman (1980, p. 125) explanou em relação ao contato do

etnógrafo com seu campo: “Ao chegar ao campo, todo etnógrafo se vê imediatamente confrontado com a sua própria apresentação diante do grupo que pretende aprender a conhecer. Só depois de tê-lo feito, poderá passar a sua confessada tarefa de procurar compreender e interpretar o modo de vida dessas pessoas”.

Tendo encontrado subsídios nos métodos antropológicos, adentramos nas questões do grupo a partir de uma observação prévia, precisando dispor de um “olhar etnográfico” (OLIVEIRA, 1998) e ratificando que “o objeto sobre o qual dirigimos nosso olhar já foi previamente alterado pelo próprio modo de visualizá-lo” (Ibid., p.19) ³³. Percebendo minha “aproximação” com os mototaxistas, já que eles fazem parte de meu cotidiano (uma vez que usufruo de seu trabalho), foi necessário utilizar devidamente este “olhar etnográfico”, alinhando-o às teorias disponíveis.

Como afirmamos anteriormente, a motocicleta caracteriza-se pela possibilidade de exercer várias atividades, sejam elas remuneradas ou apenas para lazer. Ela tem o “poder” de ultrapassar de forma mais rápida, além de passar entre corredores, deslocando-se rapidamente por engarrafamentos. Sendo a motocicleta um veículo estigmatizado no trânsito e sendo o meio de trabalho dos mototaxistas, de certa forma, uma maneira de ver o motociclista sobrecarrega no cotidiano desses trabalhadores. Nas idas a campo buscando compreender a maneira como eles se relacionavam com os outros usuários do trânsito, estava sempre presente nos discursos dos mototaxistas a maneira como motoristas de ônibus e de automóveis não respeitavam a existência da motocicleta no trânsito: “Vez por outra, os ônibus fecham a gente, mesmo a gente no lugar certo” (LÚCIO, mototaxista da Praça XXX). Além do estigma que recai sobre o “objeto” (motocicleta) utilizado para realização do seu trabalho, os mototaxistas também relatam a maneira como alguns usuários generalizam as questões relacionadas a assaltos praticados por “mototaxistas”: “Tem gente que tem medo de mototaxista, pensa que a gente é tudo ladrão, mas tem que ver que tem gente que usa as roupas da gente e faz isso” (LÚCIO, mototaxista da Praça XXX).

Dentro deste cenário, é importante ressaltar que eles também têm consciência da insegurança da motocicleta, que é vista como um transporte “perigoso” já que inexistem

³³ Roberto Cardoso de Oliveira (1998) elucida ainda outras etapas importantes para a feitura do trabalho antropológico. Após a primeira etapa, que é o olhar, é necessário ouvir — já que “[...] o olhar por si só não seria suficiente” (Ibid., p.21) —, fazendo-os de forma disciplinada, não os deixando independentes. A última etapa seria escrever, quando o antropólogo volta ao seu “gabinete”, ou seja, um lugar que não é o seu campo.

proteção maior, além do capacete, e os usuários ficam mais expostos em caso de acidentes — “nosso para-brisa é a nossa testa” —, diferentemente do que acontece com os automóveis. Além de todas essas representações sobre os mototaxistas, a utilização de capacetes coletivos, por exemplo, é outro ponto enfatizado por pessoas contrárias ao transporte, que temem contrair piolhos, por exemplo. Inicialmente, a categoria distribuía toucas para seus passageiros, mas essa prática não perdurou por muito tempo, e hoje alguns usuários utilizam seus próprios capacetes ou fazem uso de toucas próprias.

A atividade do mototáxi, de alguma forma, passou a incomodar alguns trabalhadores do setor de transportes. Em Cratús/CE (primeiro município onde o mototáxi foi implantado como transporte público reconhecido), por exemplo, os taxistas consideravam que os mototaxistas estavam “tirando” seus passageiros e reforçavam os aspectos negativos da atividade: perigoso e anti-higiênico. Em contrapartida, em Campina Grande, mesmo existindo transportes coletivos, a população é insatisfeita com a atuação destes na Cidade. A demora e a escassez dos transportes para algumas localidades do entorno citadino, como Pocinhos e Ligeiro, fazem com que a população utilize os mototaxistas como alternativa para evitar a espera, conciliando rapidez e baixo custo. Para os mototaxistas alojados na Praça XXX, a disputa por passageiros entre eles e taxistas não é presente no cotidiano: para eles, o público que faz uso do mototáxi difere do que utiliza os táxis, não havendo uma “ameaça” às suas corridas.

As idas a campo e a realização da etnografia com um grupo específico comprovaram, em parte, a hipótese que atribuía o sucesso e o surgimento da categoria mototáxi em Campina Grande à facilidade de inserção e como oportunidade de emprego para aqueles com baixo grau de escolaridade. Dos quinze³⁴ mototaxistas instalados na Praça XXX, apenas um concluiu o Ensino Superior, e a maioria não concluiu o que antes era denominado de 1º Grau³⁵. Assim, as justificativas para entrar na categoria estavam fundamentadas no seu baixo grau de escolaridade, atrelado à idade e à facilidade de entrar no “sistema” — já que, antes da regulamentação da categoria, quando surgiu a primeira empresa na Cidade, eles necessitavam apenas ter a motocicleta, uma jaqueta para identificar-se e encontrar um ponto estratégico nas ruas para esperar passageiros.

³⁴ Entre os quinze mototaxistas alojados na Praça XXX, apenas seis ficavam “assiduamente”, o restante realizava outras atividades.

³⁵ Antes, o 1º Grau era considerado até a 8ª série, o que agora é chamada de 9º ano.

Mas, durante a realização da pesquisa, com as justificativas apresentadas pelos mototaxistas para a entrada na categoria, outra hipótese foi surgindo: apontava-se a “liberdade” como algo primordial para a escolha desse trabalho. Esta liberdade, um valor sempre presente em seu discurso, pôde ser encontrada na forma de organização do trabalho, já que eles não possuem patrão e têm uma grande flexibilidade em seus horários de trabalho.

E é porque ele também gosta desse negócio, sabe? De não ter que dar satisfação a patrão, sabe? Ele já trabalhou duas vezes já, mas não se deu certo com esse trabalho, de ter que ficar preso em empresa, nos cantos, não. Sabe? Aí optou por isso aí mesmo. (MARCELO, mototaxista da Praça XXX)

Os mototaxistas também destacam a liberdade proporcionada pela motocicleta em si: “Gosto de sentir o vento na cara, de conhecer pessoas, os bairros da Cidade” (FERNANDO, mototaxista da Praça XXX); e há ainda a liberdade de realizar outras atividades no “horário” do trabalho. Contudo, essa liberdade tão defendida pela categoria dos permissionários é restringida em algumas situações: por exemplo, junto à STTP-CG, que, como vimos, exige a padronização de motocicletas e capacetes, a realização de cursos e a compra da jaqueta.

Todos os mototaxistas da Praça XXX realizavam outras atividades antes de entrarem para a categoria; eram comerciantes, porteiros, “guardadores de motocicletas”, lavadores de carros, entre outros. Alguns consideram o trabalho de mototaxista apenas como uma forma de “complementar a renda”, já que exercem outras atividades, como é o caso de Augusto, que possui seu próprio “negócio” (um churrasquinho em sua casa) e presta serviços para uma empresa de revistas. Marcelo é outro exemplo: ele recebe uma aposentadoria, mas justifica sua permanência no sistema como forma de complementação da renda. Temos ainda Pedro, que, mesmo reformado da Polícia Militar, é mototaxista porque o “trabalho dignifica o homem”.

A via para inserção desses homens neste trabalho foi dada a partir da informalidade (um fenômeno crescente nos centros urbanos), considerando que todos já exerciam a atividade antes do cadastramento da categoria, que ocorreu em Campina Grande no ano de 2001. A questão da informalidade é encontrada nas falas dos permissionários, quando se referem aos clandestinos e aos mototaxistas que prestam serviço na CG Moto-Táxi. Para eles, a concorrência com esses “outros” colegas de profissão informais é desleal, já que eles não passaram por todo o processo de cadastramento e não precisam deixar suas motocicletas dentro dos padrões exigidos pela STTP- CG — o que, de acordo com relatos

dos permissionários, tem valor elevado. Além das questões da padronização, para os permissionários, os clandestinos “pegam” os passageiros que poderiam ser seus. Para eles, a culpa acaba recaindo também sob os usuários, como pode ser notado na fala de Marcelo: “Mas também, isso é culpa dos passageiros que pegam os clandestinos” (Marcelo). Também eu, quando revelei ter realizado uma “corrida” com mototaxista clandestino, recebi uma reprimenda: “Mototaxista clandestino é perigoso, faça isso mais não.” (LÚCIO, mototaxista da Praça XXX).

Correspondendo aos padrões exigidos, é perceptível a ânsia dos permissionários por uma fiscalização maior por parte da STTP-CG. Reivindicam a abertura de outras licitações, para que os mototaxistas clandestinos se ajustem aos padrões, mas, nas falas dos permissionários, mesmo havendo uma licitação, a maioria dos clandestinos não demonstraria interesse em concorrer, pelo custo ser alto. Ainda pôde ser percebido nas falas de alguns deles que a necessidade de se comprovar a “ficha limpa” não permitiria que os clandestinos se cadastrassem; assim, percebe-se que os permissionários investem-se de uma caracterização que assevera que apenas eles são aptos a prestar esse serviço para a comunidade, o que comprova a estigmatização entre as categorias. Existe uma ambiguidade nos relatos dos permissionários: inicialmente, alegavam não apresentar resistência aos clandestinos (afinal, antes do processo de cadastramento, todos eram clandestinos), mas, nas entrelinhas das relações, quando a questão são os passageiros, os discursos se modificam e revelam outros interesses.

Entre os pontos positivos enfatizados pelos mototaxistas na execução do seu trabalho, está a remuneração, já que “todo dia a gente pega em dinheiro” (RAFAEL, mototaxista da Praça XXX). A questão da remuneração é algo particular, pois existem aqueles que chegam mais cedo ao local de trabalho e outros que ficam até mais tarde — há ainda aqueles que, quando eram alojados em Pontos de Apoio, com a flexibilidade de locais, saíam de seus Pontos de origem à procura de outro local com uma movimentação maior de passageiros.

Os pontos negativos — acidentes, as duras condições de trabalho (exposição ao sol ou à chuva e à poluição do ar), o estresse do trânsito, passageiros que não respeitam a categoria — são apontados por eles para justificar a procura por outro trabalho: “Já estou cansado, minha filha, muito tempo nesse rojão aqui, essa vida é cansada demais” (JOÃO, mototaxista da Praça XXX). Ponderando as falas dos mototaxistas percebemos que, mesmo com a ânsia de deixar este trabalho, os pontos positivos sempre retornam, e suas

experiências e trajetórias de trabalho são vistas de forma positiva, ainda que a precariedade nas condições de trabalho exista.

O sucesso da categoria difere de acordo com as necessidades do local, podendo ser pela impossibilidade de transportes no espaço — como é o caso da Rocinha, no Rio de Janeiro, onde apenas motocicletas conseguem passar entre as vielas, atrelando-se à “criatividade de jovens pobres” de inserirem-se “nos circuitos de produção e consumo” (FONSECA, 2005, p.94) —, pela inexistência de transporte coletivo — como foi o caso de Crateús/CE (COELHO, 1997) — ou decorrente da carência de transporte urbano, associada à carência de empregos — como é o caso dos Municípios de Castanhal/PA e Tefé/AM (SALIM FILHO, 2007). Destarte, é importante ressaltar que cada contexto tem suas características e dinâmicas que justificam a inserção e o sucesso da categoria.

Procurando demonstrar um pouco do cotidiano de um grupo de mototaxistas permissionários numa cidade de grande porte da Paraíba, como é Campina Grande, e percebendo em suas falas o que eles entendem pelo seu trabalho, seu cotidiano e as diversas relações com todos os atores citadinos à sua volta, esta etnografia se apresenta como uma primeira contribuição para entender o universo desses atores sociais tão importantes no trânsito e na mobilidade em várias cidades brasileiras.

REFERÊNCIAS

ABREU, Artur José Dias de. “*Mototáxi [Manuscrito]: proposta de parâmetros e normas gerais para concessão do serviço – estudo de caso no município de Betim – MG*”, 2012. Dissertação (Mestrado- UFMG- Curso de Mestrado em Geotecnia e Transportes).

AMORAS, Fernando Castro. *Regulamentação e informalidade do serviço de mototáxi*. Disponível em: <http://jus.com.br/revista/texto/20529/regulamentacao-e-informalidade-do-servico-de-mototaxi>. Acesso em: 04 de março de 2013.

AGIER, Michel. *Antropologia da cidade: lugares, situações, movimentos*. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2011.

AUGÉ, Marc. “*A urbanização o mundo*”. In: Por uma antropologia da mobilidade. EDUFAL: UNESP, 2010.

_____. “*Não Lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade*” São Paulo: Papirus, 1994,

BERNARDO, Teresinha. *Memória em branco e negro: olhares sobre São Paulo*. São Paulo: EDUC: Editora UNESP, 1998.

BERRAMAN, Gerald. “*Etnografia e controle de impressões em uma aldeia do Himalaia*”; In: Zaluar, Alba (Org.) *Desvendando máscaras sociais*, Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1975.

BOURDIEU, Pierre; CHAMBOREDON, Jean-Claude e PASSERON, Jean-Claude. *O Ofício de Sociólogo: Metodologia da pesquisa na sociologia*. 5ª ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2004.

CARDOSO, Ruth. “*As aventuras de antropólogos em campo ou como escapar das armadilhas do método*” (org). In: *A aventura antropológica: teoria e pesquisa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1986.

CABRAL, João de Pina. 2003 “*Semelhança e verossimilhança: horizontes da narrativa etnográfica*”. In: *Mana. Estudos de Antropologia Social*, 9 (1)

CLIFFORD, J. “*Sobre a Autoridade Etnográfica*” e “*Sobre a Alegoria Etnográfica*”. In: *A experiência Etnográfica. Antropologia e literatura no século XX*. Rio de Janeiro, UFRJ. 1998[1983].

COELHO, Modesto Siebra. *A nova onda no transporte urbano: mototáxi*. Fortaleza. Edições UVA, 1997.

COMAROFF, Jean e John. “*Etnografia e imaginação histórica*”. In: *Revista Proa*, 2 (1). 2010.

DE CERTEAU, Michel “*Práticas de espaço*” in: *A invenção do cotidiano I*, Rio de Janeiro:19. Ed. Editora Vozes, 1996. [169-217]

ELIAS, Nobert,. “*Os estabelecidos e os outsiders: sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade.*” Rio de Janeiro: Ed Zahar. 2000

FOOTE- WHYTE, William, W. *Sociedade de esquina*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar. 2005. [283-362]

FONSECA, Natasha Ramos Reis da, “*Sobre duas rodas: o mototáxi como uma invenção do cotidiano*”. Rio de Janeiro, 2005. Dissertação (Mestrado- Escola Nacional de Ciências Estatísticas.)

GEERTZ, Clifford. *Uma descrição densa: por uma teoria interpretativa da cultura*. In: A interpretação das culturas. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1978.

GOMES, Antônio Nilson; DUQUE. Adauto Neto Fonseca. *Moto táxi: uma alternativa no transporte urbano de Sobral?* Revista Homem, Espaço e Tempo março de 2009, ISSN 1982-3800.

HANNERZ, Uff. “*Fluxos, Fronteiras, Híbridos: Palavras- chave da Antropologia Transnacional*”. In: Mana. Estudos de Antropologia Social, 3 (1), 1997.

HENRIQUE, Ruth. *Solidão Social: a tribo urbana dos motocicletas*. Niterói. Primyl, 2000.

LUNA, Jucelino Pereira. *O trabalho reconfigurado e a nova condição do trabalho informal e precário: a saga dos trabalhadores de moto-táxi em Campina Grande*. Campina Grande/PB, UFCG, Unidade Acadêmica de Ciências Sociais. 213 pg. Tese de Doutorado em Ciências Sociais.

MAGNANI, Jose Guilherme. *De Perto e de Dentro: Notas para uma Etnografia Urbana*. NAU: Núcleo de Antropologia Urbana da USP. Disponível em <http://www.n-a-u.org.depertoededentro..html>. Capturado em 13/08/2010.

_____. *Jovens na metrópole: etnografias de circuitos de lazer, encontro e sociabilidade*. 1. ed. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 2007.

MAYOL, Pierre. “*Morar*”, in: A invenção do cotidiano II, Rio de Janeiro: Ed Vozes, 1996. [37-69]

NETO, Stiel Augusto; MUTAF, João; AVLASEVICIUS, Silvia. *Pelo espelho retrovisor: Motoboys em trânsito*. Disponível em: <http://www.n-a-u.org/motoboys1.html>, Acesso em: 11 de junho de 2013.

OLIVEIRA, Danilo Sérgio Cavalcanti. *Análise dos impactos provocados pela operacionalização do serviço mototáxi do sistema de transportes urbanos: o caso de Campina Grande – PB*. João Pessoa, 2005. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana- UFPB/ CT/PPGEU)

OLIVEIRA. Roberto Cardoso de. *O trabalho do antropólogo: olhar, ouvir, escrever*. In: O Trabalho do Antropólogo. Ed Unesp, 1998.

PARK, Ezra. “*A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano*” In: O Fenômeno Urbano, Rio de Janeiro: Ed Zahar, 1973. [26-67].

POLLACK, Michel. 1992. Memória e identidade social. Estudos históricos, 5 (10): 200-212

SALIM FILHO, Massoud Tufi. “*Demandas e Políticas Públicas de Transporte Urbano*”. Belém, 2007. Dissertação de Mestrado (Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido. 223p. UFPA/NAEA)

SANTOS, Eliezer Muniz dos (org). *Coletivo canal motoboy. O nascimento de uma categoria*. Editora Aeroplano, 2010.

TIMÓTEO, Anny Glayni Veiga. *Organização da (des)ordem urbana: um estudo do trânsito em Campina Grande*- PB. UFCG, 2011.

VELHO, Gilberto; KUSCHNER, Karina. *Pesquisas Urbanas: desafios do trabalho antropológico*. Rio de Janeiro. Editora Zahar, 2003

_____, Gilberto. *Antropologia e Metamorfose: Antropologia das sociedades complexas*. Rio de Janeiro. Jorge Zahar, Ed 3. 2003

_____, Gilberto. *Um antropólogo na cidade: ensaios de antropologia urbana*. Rio de Janeiro. Jorge Zahar, 2013.

WIRTH, Louis. “*O urbanismo como modo de vida*”. In: *O fenômeno urbano*, Rio de Janeiro: Ed Zahar, 1973.

Sites na internet

Blog Tribos Urbanas. *Tribo dos motoqueiros*. Disponível em:

<http://tribourbanas.blogspot.com.br/2008/04/tribo-dos-motoqueiros.html>, Acesso em: 11 de maio de 2013.

Mototáxi em Campina Grande Cobra tarifa unificada de R\$ 5,00. Disponível em:

<http://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/2013/04/mototaxi-em-campina-grande-cobra-tarifa-unificada-de-r-5.html>. Acesso em: 01 de abril de 2013.

STTP realiza mapeamento para iniciar projeto de implantação de praças para mototaxistas em CG. Disponível em:

<http://www.pbagora.com.br/conteudo.php?id=20130219054448>. Acesso em: junho de 2013

Dia de Vitória: Prefeito sanciona nosso projeto criando as Praças para Mototaxistas.

Disponível em: http://www.olimpiooliveira.com/geral/2009-layout.php?subaction=showfull&id=1346981808&archive=&start_from=&ucat=2&.

Acesso em: maio de 2013

LEI Nº 12.009, DE 29 DE JULHO DE 2009. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/112009.htm. Acesso em: abril de 2013.

Resolução CONTRAN nº 356, de 2 de agosto de 2010. Disponível em:

<http://jornal.jurid.com.br/materias/legislacao-resolucoes/resolucao-n-356-2-agosto-2010>.

Acesso em: abril de 2013.

IBGE Cidades. Disponível em:

<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=250400&search=paraiba|campina-grande>. Acesso em: Fevereiro de 2014.

STTP convoca mototaxistas para aquisição de novo colete. Disponível em:

<http://campinagrandepb.com.br/sttp-convoca-mototaxistas-para-aquisicao-de-novo-colete/> Acesso em: Dezembro de 2013.

STTP alerta mototaxista para o prazo final de aquisição de colete. Disponível em:

<http://campinagrandepb.com.br/sttp-alerta-mototaxista-para-o-prazo-final-de-aquisicao-de-novo-colete/>. Acesso em Janeiro de 2014.

Prazo para recadastramento de mototaxistas de Campina Grande termina próxima quinta-feira (27). Disponível em: <http://www.paraibatotal.com.br/noticias/2014/02/25/67034-prazo-para-recadastramento-de-mototaxistas-de-campina-grande-termina-proxima-quinta-feira-27> Acesso em: Março de 2014.

Mototaxista é assassinado ao reagir a assalto em Campina Grande. Disponível em:

<http://paraibaonline.com.br/noticia/879874-mototaxista-e-assassinado-ao-reagir-a-assalto-em-campina-grande.html> Acesso em: Abril de 2013.

Acidentes com motos aumentam mais de 45% em CG. Disponível em:

<http://www.pbagora.com.br/conteudo.php?id=20130527225651&cat=policial&keys=acidentes-motos-aumentam-mais-cg-trauma-ja-registrou-mil-atendimentos> Acesso em junho de 2013.

Número de mortes em acidente com moto sobe 263,5% em 10 anos. Disponível em:

<http://g1.globo.com/carros/motos/noticia/2013/06/numero-de-mortes-em-acidente-com-moto-sobe-2635-em-10-anos.html> Acesso em: junho de 2013

PB - Sindicato cobra blitz para retirar 3 mil mototaxistas das ruas de CG. Disponível em: http://abetran.org.br/index.php?option=com_content&task=view&id=473&Itemid=143. Acesso em março de 2014.

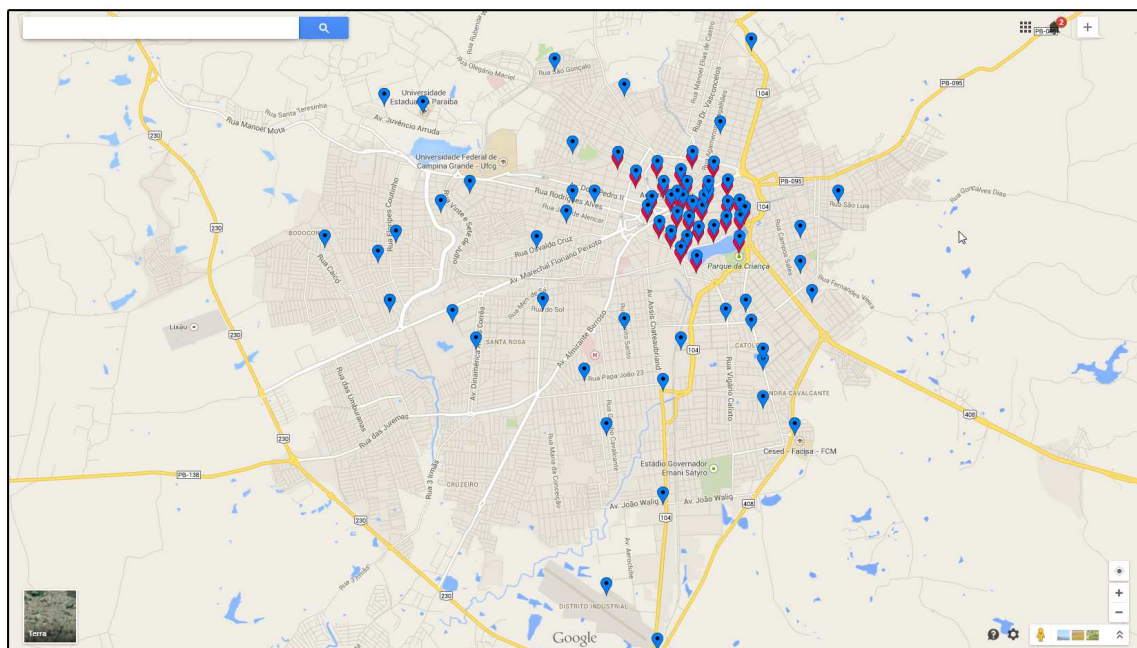
APÊNDICES

Apêndice A

Roteiro De Entrevistas:

1. Quanto tempo o senhor é mototaxista?
2. Qual a atividade que o senhor realizava antes de ser mototaxista?
3. Quais os pontos positivos e negativos que o senhor acha em ser mototaxista?
4. Como são as relações entre os mototaxistas? Os cadastrados, clandestinos?
5. Como são as relações entre o senhor e os passageiros?
6. Como o senhor organiza seu horário de trabalho?
7. O que o senhor acha que vai mudar com a transformação de ponto de apoio para praça?

Apêndice B: Mapa dos Pontos de Apoio e Praças dos mototaxistas

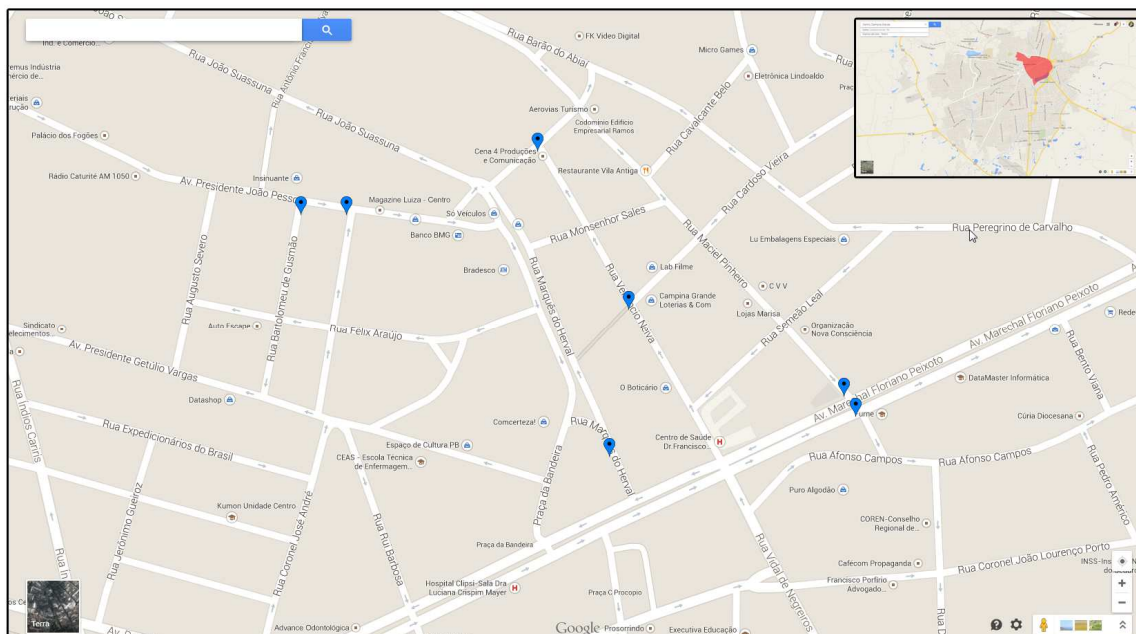


Fonte: Google maps

Azul: Pontos de Apoio

Vermelho: Praças dos mototaxistas

Apêndice C: Mapa com os Pontos de Apoio encontrados no “miolo” do Centro



Fonte: Google maps

ANEXOS

Anexo A
Declaração de cadastro do mototaxista



Estado da Paraíba
Prefeitura Municipal de Campina Grande
Superintendência de Trânsito e Transportes públicos



DECLARAÇÃO

Declaramos que o Mototaxista,
Nº 0170, CPF 31216041464-68, encontra-se cadastrado em
nossa Superintendência e atende as exigências regulamentares para adquirir
o “Colete de Alta Visibilidade”, conforme portaria
nº184/2013/ASSEJUR/STTP/CG/PB.

**OBS.: O atual colete deverá ser devolvido quando do recebimento do
novo padrão.**

Araci Brasil
Araci Brasil Leite de Arruda Câmara
(Gerente de Transportes)

Anexo B
Resolução CONTRAN nº 356/2010

RESOLUÇÃO Nº 356, DE 02 DE AGOSTO DE 2010

Estabelece requisitos mínimos de segurança para transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta, e dá outras providências.

O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, no uso da competência que lhe confere o artigo 12, inciso I, da lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro e nos termos do disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito,

Considerando a necessidade de fixar requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros e de cargas em motocicleta e motoneta, na categoria aluguel, para preservar a segurança do trânsito, dos condutores e dos passageiros desses veículos;

Considerando a necessidade de regulamentar a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009;

Considerando a necessidade de estabelecer requisitos mínimos de segurança para o transporte não remunerado de carga; e

Considerando o que consta do processo nº 80000.022300/2009-25,

RESOLVE:

CAPÍTULO I

Das disposições gerais

Art. 1º Os veículos tipo motocicleta ou motoneta, quando autorizados pelo poder concedente para transporte remunerado de cargas (motofrete) e de passageiros (mototáxi), deverão ser registrados pelo Órgão Executivo de Trânsito do Estado e do Distrito Federal na categoria de aluguel, atendendo ao disposto no artigo 135 do CTB e legislação complementar.

Art. 2º Para efeito do registro de que trata o artigo anterior, os veículos deverão ter:

I - dispositivo de proteção para pernas e motor em caso de tombamento do veículo, fixado em sua estrutura, conforme Anexo IV, obedecidas as especificações do fabricante do veículo no tocante à instalação;

II - dispositivo aparador de linha, fixado no *guidon* do veículo, conforme Anexo IV; e 2

III - dispositivo de fixação permanente ou removível, devendo, em qualquer hipótese, ser alterado o registro do veículo para a espécie passageiro ou carga, conforme o caso, vedado o uso do mesmo veículo para ambas as atividades.

Art. 3º Os pontos de fixação para instalação dos equipamentos, bem como a capacidade máxima admissível de carga, por modelo de veículo serão comunicados ao DENATRAN, pelos fabricantes, na ocasião da obtenção do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito (CAT), para os novos modelos, e mediante complementação de informações do registro marca/modelo/versão, para a frota em circulação.

§ 1º As informações do *caput* serão disponibilizadas no manual do proprietário ou boletim técnico distribuído nas revendas dos veículos e nos sítios eletrônicos dos fabricantes, em texto de fácil compreensão e sempre que possível auxiliado por ilustrações.

§ 2º As informações do parágrafo anterior serão disponibilizadas no prazo de 60 (sessenta) dias a contar da publicação desta Resolução para os veículos lançados no mercado nos últimos 5 (cinco) anos, e em 180 (cento e oitenta) dias passarão a constar do manual do proprietário, para os veículos novos nacionais ou importados.

§ 3º A capacidade máxima de tração deverá constar no Certificado de Registro (CRV) e no Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV).

Art. 4º Os veículos de que trata o art. 1º deverão submeter-se à inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.

Art. 5º Para o exercício das atividades previstas nesta Resolução, o condutor deverá:

I - ter, no mínimo, vinte e um anos de idade;

II - possuir habilitação na categoria “A”, por pelo menos dois anos, na forma do artigo 147 do CTB;

III - ser aprovado em curso especializado, na forma regulamentada pelo CONTRAN; e

IV - estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos do Anexo III desta Resolução.

Parágrafo único. Para o exercício da atividade de mototáxi o condutor deverá atender aos requisitos previstos no Art. 329 do CTB.

Art. 6º Na condução dos veículos de transporte remunerado de que trata esta

Resolução, o condutor e o passageiro deverão utilizar capacete motociclístico, com viseira ou óculos de proteção, nos termos da Resolução 203, de 29 de setembro de 2006, dotado de dispositivos retrorrefletivos, conforme Anexo II desta Resolução. 3

CAPÍTULO II

Do transporte de passageiros (mototáxi)

Art. 7º Além dos equipamentos obrigatórios para motocicletas e motonetas e dos previstos no art. 2º desta Resolução, serão exigidas para os veículos destinados aos serviços de mototáxi alças metálicas, traseira e lateral, destinadas a apoio do passageiro.

Capítulo III

Do transporte de cargas (motofrete)

Art. 8º As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias - motofrete - somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão executivo de trânsito do Estado e do Distrito Federal.

Art. 9º Os dispositivos de transporte de cargas em motocicleta e motoneta poderão ser do tipo fechado (baú) ou aberto (grelha), alforjes, bolsas ou caixas laterais, desde que atendidas as dimensões máximas fixadas nesta Resolução e as especificações do fabricante do veículo no tocante à instalação e ao peso máximo admissível.

§ 1º Os alforjes, as bolsas ou caixas laterais devem atender aos seguintes limites máximos externos:

I - largura: não poderá exceder as dimensões máximas dos veículos, medida entre a extremidade do *guidon* ou alavancas de freio à embreagem, a que for maior, conforme especificação do fabricante do veículo;

II - comprimento: não poderá exceder a extremidade traseira do veículo; e

III - altura: não superior à altura do assento em seu limite superior.

§ 2º O equipamento fechado (baú) deve atender aos seguintes limites máximos externos:

I - largura: 60 (sessenta) cm, desde que não exceda a distância entre as extremidades internas dos espelhos retrovisores;

II - comprimento: não poderá exceder a extremidade traseira do veículo; e

III - altura: não poderá exceder a 70 (setenta) cm de sua base central, medida a partir do assento do veículo.

§ 3º O equipamento aberto (grelha) deve atender aos seguintes limites máximos externos:

I - largura: 60 (sessenta) cm, desde que não exceda a distância entre as extremidades internas dos espelhos retrovisores;

II - comprimento: não poderá exceder a extremidade traseira do veículo; e

III - altura: a carga acomodada no dispositivo não poderá exceder a 40 (quarenta) cm de sua base central, medida a partir do assento do veículo.

§ 4º No caso do equipamento tipo aberto (grelha), as dimensões da carga a ser transportada não podem extrapolar a largura e comprimento da grelha.

§ 5º Nos casos de montagem combinada dos dois tipos de equipamento, a caixa fechada (baú) não pode exceder as dimensões de largura e comprimento da grelha, admitida a altura do conjunto em até 70 cm da base do assento do veículo.

§ 6º Os dispositivos de transporte, assim como as cargas, não poderão comprometer a eficiência dos espelhos retrovisores.

Art. 10. As caixas especialmente projetadas para a acomodação de capacetes não estão sujeitas às prescrições desta Resolução, podendo exceder a extremidade traseira do veículo em até 15 cm.

Art.11. O equipamento do tipo fechado (baú) deve conter faixas retrorrefletivas conforme especificação no Anexo I desta Resolução, de maneira a favorecer a visualização do veículo durante sua utilização diurna e noturna.

Art. 12. É proibido o transporte de combustíveis inflamáveis ou tóxicos, e de galões nos veículos de que trata a Lei 12.009 de 29 de julho de 2009, com exceção de botijões de gás com capacidade máxima de 13 kg e de galões contendo água mineral, com capacidade máxima de 20 litros, desde que com auxílio de *sidecar*.

Art. 13. O transporte de carga em *sidecar* ou semirreboques deverá obedecer aos limites estabelecidos pelos fabricantes ou importadores dos veículos homologados pelo DENATRAN, não podendo a altura da carga exceder o limite superior o assento da motocicleta e mais de 40 (quarenta) cm.

Parágrafo único. É vedado o uso simultâneo de *sidecar* e semirreboque.

Art. 14. Aplicam-se as disposições deste capítulo ao transporte de carga não Remunerado, com exceção do art. 8º.

Capítulo IV

Das disposições finais

Art. 15. O descumprimento das prescrições desta Resolução, sem prejuízo da responsabilidade solidária de outros intervenientes nos contratos de prestação de serviços instituída pelos artigos 6º e 7º da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, e das sanções impostas pelo Poder Concedente em regulamentação própria, sujeitará o infrator às penalidades e medidas administrativas previstas nos seguintes artigos do Código de Trânsito Brasileiro, conforme o caso:

art. 230, V, IX, X e XII; art. 231, IV, V, VIII, X; art. 232; e art. 244, I, II, VIII e IX.

Art. 16. Os Municípios que regulamentarem a prestação de serviços de mototáxi ou motofrete deverão fazê-lo em legislação própria, atendendo, no mínimo, ao disposto nesta Resolução, podendo estabelecer normas complementares, conforme as peculiaridades locais, garantindo condições técnicas e requisitos de segurança, higiene e conforto dos usuários dos serviços, na forma do disposto no art. 107 do CTB.

Art. 17. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos no prazo de trezentos e sessenta e cinco dias contados da data de sua publicação, quando ficará revogada a Resolução CONTRAN nº 219, de 11 de janeiro de 2007.

Alfredo Peres da Silva

Presidente

Rui César da Silveira Barbosa

Ministério da Defesa

Rone Evaldo Barbosa

Ministério dos Transportes
Esmeraldo Malheiros Santos
Ministério da Educação
Luiz Otavio Maciel Miranda
Ministério da Saúde
Rudolf de Noronha

Ministério do Meio Ambiente

Anexo C

Edital: Concorrência Pública nº 001/2001 STTP/ PMCG



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
SUPERINTENDENCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 001/2001 STTP / PMCG
SERVIÇO DE TRANSPORTES INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS-MOTOTAXI

1.- PREÂMBULO:

A Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos- STTP, do Município de Campina Grande, através da Comissão Especial de Licitação instituída através da Portaria nº001/2001, de 02 de janeiro de 2001, torna público para o conhecimento de quem possa interessar, resguardada pelas disposições da Lei Federal Nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; da Lei Federal Nº 8.666, de 21 de junho de 1993 e suas alterações; da Lei Municipal Nº 3.786, de 07 de dezembro de 1999 e do Decreto Municipal Nº 2.827, de 25 de abril de 2000 e normas aplicáveis, assim como todas as condições estabelecidas neste instrumento convocatório, que nos dias 05, 06 e 07 de março de 2001, das oito às dezessete horas, reunir-se-á, para recebimento das propostas, referentes a licitação, na modalidade Concorrência, do tipo melhor oferta, para exploração do Serviço de Transporte Individual Remunerado de Passageiros - MOTOTAXI, neste Município.

2.-OBJETO:

Constitui-se objeto da presente licitação a seleção de pessoas físicas para exploração, mediante permissão da STTP, do Serviço de Transporte Individual Remunerado de Passageiros - MOTOTAXI, neste Município, de acordo com as seguintes condições:

3.- DA PERMISSÃO:

Constitui-se como título precário de delegação de Serviço Público, cuja outorga efetiva-se mediante assinatura do contrato de adesão.

3.1- A permissão será concedida por quatro anos, prorrogáveis por igual período, a critério da STTP.

3.2- Constituirá encargo do permissionário o pagamento à STTP de uma taxa anual no valor de 10 (dez) UFCG.

3.3- De acordo com a Lei Municipal Nº3.870, de 28 de dezembro de 2000 em seu art. 1º, serão delegadas pela STTP, no máximo 727 permissões.



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
 SUPERINTENDENCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS
 COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

3.3.1- Será concedido uma única autorização pelo poder público, para cada interessado em operar no Serviço de Transportes Individual Remunerado de Passageiros- MOTOTAXI.

3.3.2- Para cada permissão haverá o cadastramento de apenas um único veículo.

4.- CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO:

Os interessados em concorrer à permissão para prestação do Serviço de Transporte Individual Remunerado de Passageiros- MOTOTAXI, deverão atender os seguintes condições:

4.1 - Pessoas físicas portadoras de Carteira Nacional de Habilitação com capacitação para conduzir motocicleta, que não esteja suspensa por força de infrações ao Código Brasileiro de Trânsito.

4.2 - Apresentar uma única proposta concorrendo para uma única vaga, sob pena de desclassificação.

4.3.- Não poderão concorrer nesta licitação:

I - Empresas, associações, cooperativas, consórcios e assemelhados;

II - Pessoas consideradas inidôneas e/ou impedidas de contratar com a administração pública.

III - Pessoas que mantenham qualquer tipo de vínculo empregatício.

5.- DOS PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS AO EDITAL:

5.1- Os pedidos de esclarecimentos poderão ser formulados até 10 (dez) dias corridos antes da data limite para entrega dos envelopes, para que, se julgados pertinentes, sejam respondidos até 05 (cinco) dias corridos antes da mesma data. Deverão ser encaminhados, por escrito e devidamente assinados pelo interessado, à Rua Cazuzu Barreto, 113, Estação Velha, Campina Grande - PB, podendo ainda ser enviado por fax, para o número (083) 341-1278.

5.2- A STTP responderá às consultas de esclarecimentos que, a seu critério, considerar pertinente, não tendo o interessado direito a qualquer reclamação.



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
 SUPERINTENDENCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS
 COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

5.3- As respostas aos esclarecimentos entendidos como pertinentes serão no quadro de aviso da Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos e em jornal de grande circulação.

6.- DA ENTREGA E APRESENTAÇÃO DAS PROPOSTAS

As propostas deverão ser entregues no Centro Profissionalizante Antônio Carvalho de Souza, II andar, Rua Sebastião Donato, em frente ao Parque do Povo, nos dias 05,06 e 07 de março de 2001, das oito às dezessete horas, em dois envelopes distintos, o de número 1 contendo a documentação de habilitação e o de número 2, a proposta.

6.1- Os documentos de habilitação deverão ser apresentados em uma única via, em cópia legível e autenticada, acondicionado em um envelope tamanho "ofício", opaco, lacrado, contendo no seu anverso o seguinte endereçamento, sob pena de não serem recebidos:

À COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 001/2001 STTP / PMCG
SELEÇÃO DE OPERADORES DO SERVIÇO DE MOTOTAXI.
 ENVELOPE Nº01- DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO
 NOME COMPLETO DO LICITANTE: _____
 ENDEREÇO COMPLETO DO LICITANTE: _____

6.2 - Os documentos da proposta deverão ser apresentados em uma única via, em cópia legível e autenticada, acondicionado em um envelope tamanho "ofício", opaco, lacrado, contendo no seu anverso o seguinte endereçamento, sob pena de não serem recebidos:

À COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 001/2001 STTP / PMCG
SELEÇÃO DE OPERADORES DO SERVIÇO DE MOTOTAXI.
 ENVELOPE Nº02 - PROPOSTA
 NOME COMPLETO DO LICITANTE: _____
 ENDEREÇO COMPLETO DO LICITANTE: _____



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
SUPERINTENDENCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

7.0- DOS DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO

7.1- Serão considerados habilitados a passar para fase subseqüente do certame os proponentes que apresentarem os seguintes documentos:

- I- Carta Proposta preenchida de acordo com o modelo contido no Anexo II do presente Edital, assinada pelo proponente.
- II- Cópia autenticada da Carteira de Identidade;
- III- Cópia autenticada do Cartão de CPF.
- IV- Cópia autenticada do Título de Eleitor.
- V- Cópia autenticada da Carteira Nacional de Habilitação que comprove capacitação para conduzir motocicleta.
- VI- Cópia autenticada de um comprovante de residência (contrato de locação, conta de luz, água ou telefone ou correspondência).
- VII- Documentação que comprove a propriedade, em nome do licitante, de veículo que atenda as condições para cadastramento como permissionário do Serviço de Mototaxi, estabelecidas no presente instrumento bem como na Lei nº 3768 e Decreto nº 2827, já citados no Preâmbulo deste Edital; ou declaração formal de que disponibilizará veículo que atenda as mesmas condições, dentro do prazo máximo de sessenta dias, a contar da data limite para apresentação das propostas, preenchida de acordo com o modelo contido no Anexo III do presente Edital. O veículo retro mencionado não pode ter vida útil superior a trinta e cinco meses.
- VIII- Certidão Negativa de Débitos Municipais.
- IX- Prova de Regularidade junto ao INSS
- X- Comprovante de aquisição do edital

8.- DOS DOCUMENTOS DA PROPOSTA

Na proposta deverá constar os seguintes documentos, em processo de fotocópia autenticada, sob pena de desclassificação:

8.1 - Carteira Nacional de Habilitação, com capacitação para conduzir motocicleta, que indique claramente a data da primeira habilitação do licitante.

8.2 - Comprovação do grau de escolaridade. A não apresentação deste documento não ensejará a desclassificação do proponente, porém, para efeito do julgamento da proposta, será considerado como sem escolaridade ou Primeiro Grau incompleto.

8.3 - Declaração expedida a menos de quarenta e cinco dias pelo DETRAN, atestando se o proponente possui pontos no Registro Nacional de Habilitação, e em caso positivo, quantos pontos, oriundos de infrações ao Código de Trânsito Brasileiro, no período de um ano antes da data de emissão.



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
SUPERINTENDENCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

8.4 - Documentação que comprove propriedade, em nome de licitante, de veículo que atenda as condições para cadastramento como permissionário do Serviço de Mototaxi, indicando de maneira clara a data do primeiro licenciamento e a cilindrada; ou declaração formal de que disponibilizará veículo que atenda as mesmas condições, dentro do prazo máximo de sessenta dias, a contar da data limite para apresentação das propostas, preenchida de acordo com o modelo contido no Anexo III do presente Edital.

9.- DO PROCEDIMENTO

9.1 - Os envelopes nº 01 - Habilitação e nº 02 - Oferta deverão ser entregues à Comissão Especial de Licitação na data, horário e local acima especificados no item 6 do presente Edital.

9.1.1 - Depois das 17 h do dia 07 de março de 2001, nenhum envelope contendo documento ou proposta será recebido pela Comissão, devendo, neste caso, ser o fato consignado na respectiva ata.

9.2 - Durante os três dias marcados para recebimento dos envelopes de nº 1 Habilitação e de nº 2 - Proposta, a Comissão Especial de Licitação. Inicialmente os envelopes de nº 1 - habilitação e 2 - Proposta, serão rubricados por pelo menos quatro membros da Comissão e dois membros do Conselho de Trânsito e de Transportes Públicos de Campina Grande, de modo a assegurar a sua inviolabilidade. Posteriormente ao recebimento das propostas toda a documentação neles contida será examinada e rubricada pelos membros da C.E.L., bem como uma Comissão de representantes a serem indicados pelos Conselho de Transportes e de Trânsito de Campina Grande e pelo Ministério Público. Todas as manifestações ou impugnações que por ventura existam, proferidas pelos representantes deverão ser consignados na ata da reunião de julgamento das propostas.

9.3 - Quando da entrega dos envelopes de propostas pelos licitantes, será emitido pela Comissão Especial de Licitação o respectivo recebido, com o número do protocolo, que posteriormente poderá ser utilizado pelo licitante quando da interposição de qualquer recurso perante a Ex.ma Superintendente da STTP, por intermédio do Presidente da C.E.L.

9.4- Após o período de recebimento das propostas pela C.E.L. será divulgado pela imprensa o dia de abertura e julgamento dos envelope de nº 1- de habilitação. Após a publicação do resultado do julgamento da fase de habilitação, será aberto um prazo de cinco dias úteis, para que seja facultado aos licitantes o direito de interpor recursos administrativos contra as decisões da C.E.L., na forma estabelecida no item 12. do presente Edital.

9.5 - Transcorrido este prazo, caso não haja recursos, ou após o julgamento daqueles por ventura interpostos, será marcada uma data para realização da reunião para abertura



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
 SUPERINTENDENCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS
 COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

e julgamento dos documentos contidos nos envelopes de nº 2 – Proposta, dos licitantes considerados habilitados e devolução dos envelopes daqueles que não foram habilitados a passar para segunda fase do processo.

9.6 – Na reunião para abertura dos envelopes de nº 2 – Proposta, inicialmente a Comissão submeterá os envelopes a exame dos Representantes da Conselho de Trânsito e Transportes de modo a atestar que os mesmos não foram violados. Em seguida serão abertos os envelopes de nº 2 - Proposta. Toda a documentação neles contida será examinada e rubricada pelos membros da C.E.L, bem como uma Comissão dos Membros do Conselho de Transportes e de Trânsito de Campina Grande e Ministério Público. Todas as manifestações ou impugnações que por ventura existam, proferidas pelos representantes, deverão ser consignados na ata da reunião para abertura dos envelopes de nº 2 - Proposta e julgamento final do certame. O resultado do julgamento desta final será divulgado no Diário Oficial.

9.7 - Na ocorrência de adiamento dos trabalhos, em qualquer fase do processo, o reinício dar-se-á com o mesmo procedimento indicado no item anterior.

10.0 – DOS CRITÉRIOS PARA JULGAMENTO DAS PROPOSTAS

10.1 – Para julgamento das propostas serão utilizados os seguintes critérios: tempo de habilitação como condutor de motocicleta, grau de escolaridade, pontuação no Registro Nacional de Habilitação, tempo de uso e potência da motocicleta a ser vinculada a execução do futuro contrato de permissão entre o licitante vencedor e a STTP.

10.2 – Conforme o tempo de habilitação como condutor de motocicleta comprovado pelo proponente, será atribuída uma pontuação de acordo com a tabela abaixo, em um máximo de vinte pontos para o quesito, desprezando-se os dias que extrapolem os meses completos.

DESCRIÇÃO	PONTUAÇÃO
0 a 11 meses	0
12 a 23 meses	2
24 a 35 meses	4
36 a 47 meses	6
48 a 59 meses	8
60 a 71 meses	10
72 a 83 meses	12
84 a 95 meses	14
96 a 107 meses	16
108 a 132 meses	18
Acima de 132 meses	20



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
SUPERINTENDENCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

10.3 – Conforme o grau de escolaridade comprovado pelo proponente será atribuída uma pontuação, de acordo com a tabela abaixo, em um máximo de vinte pontos para o quesito.

DESCRIÇÃO	PONTUAÇÃO
Sem escolaridade ou 1.º grau incompleto	02
1º Grau Completo ou 2.º grau incompleto	06
2º Grau Completo ou 3.º grau incompleto	12
3º Grau completo	20

10.4 – Conforme o número de pontos registrados, nos últimos doze meses, em nome do Proponente, no Cadastro Nacional de Habilitação, oriundos de infrações ao Código Brasileiro de Trânsito, será atribuída uma pontuação de acordo com a tabela abaixo, em um máximo de vinte pontos para o quesito.

DESCRIÇÃO	PONTUAÇÃO
19 PONTOS	0
18 PONTOS	2
17 PONTOS	3
16 PONTOS	4
15 PONTOS	5
14 PONTOS	6
13 PONTOS	7
12 PONTOS	8
11 PONTOS	9
10 PONTOS	10
09 PONTOS	11
08 PONTOS	12
07 PONTOS	13
06 PONTOS	14
05 PONTOS	15
04 PONTOS	16
03 PONTOS	18
00 PONTOS	20

10.5 – Conforme o tempo de uso do veículo vinculado pelo proponente para execução do contrato de permissão de serviço público, será atribuída uma pontuação de acordo com a tabela abaixo, em um máximo de dez pontos para o quesito:

DESCRIÇÃO	PONTUAÇÃO
24 a 35 meses de uso	02
12 a 23 meses de uso	06
Zero Quilometro a 11 meses de uso	10



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
 SUPERINTENDENCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES PUBLICOS
 COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

10.6 - Conforme a potência do veículo vinculado pelo proponente para execução do contrato de permissão de serviço público, será atribuída uma pontuação de acordo com a tabela abaixo, em um máximo de dez pontos no quesito.

DESCRIÇÃO	PONTUAÇÃO
100 cc	05
125 cc	10

10.7 - A pontuação máxima possível de ser obtida por um licitante é de 80 (oitenta).

11.- DA CLASSIFICAÇÃO DOS PROPONENTES

11.1 - De acordo com os critérios estabelecidos no item anterior os licitantes serão classificados por ordem decrescente de pontuação. Em caso de empate será feito um sorteio em sessão pública a ser realizada na presença de todos os interessados, convocados mediante publicação no Diário Oficial.

11.2 - A divulgação do resultado do certame se dará pela publicação da pontuação de todos os licitantes por ordem de classificação, no Diário Oficial, após o que será aberto um prazo de cinco dias úteis.

11.3 - Após este prazo caso não haja recursos administrativos contra decisões da C.E.L. ou após o julgamento dos mesmos, a STTP convocará os 727 licitantes melhor colocados para no prazo de 30 dias procederem ao cadastro pessoal e do veículo na STTP.

12.0 DOS RECURSOS ADMINISTRATIVOS

12.1 - Dos atos praticados pela Administração caberão os seguintes recursos, dentro do prazo de 5 (cinco) dias úteis a contar da intimação do ato, nos casos de:

- a) Habilitação ou inhabilitação do licitante;
- b) julgamento das propostas;
- c) anulação ou revogação da licitação;
- d) rescisão do contrato ou instrumento equivalente, a que se refere o art. 79, inciso I Lei nº 8.666/93 e alterações.
- e) aplicação das penas de advertência, suspensão temporária ou de multa.

12.2 - Representação, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, da intimação da decisão relacionada com o objeto da licitação ou do contrato, de que não caiba recurso hierárquico.



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
SUPERINTENDENCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

12.3 - A intimação dos atos referidos no sub item 12.1, alíneas a, b, c e d, excluídos os relativos à advertência e multa de mora, será feita mediante publicação na imprensa oficial.

12.4 - O recurso previsto nas alíneas "a" e "b" do sub item 12.1, terá efeito suspensivo, podendo a autoridade competente, motivadamente e presentes razões de interesse público, atribuir eficácia suspensiva aos demais recursos.

12.5 - Interposto o recurso será comunicado os demais licitantes que poderão impugná-lo prazo de 5 (cinco) dias úteis.

12.7 - Os recursos deverão ser manifestados por escrito, protocolados, devendo ser aposto o número do protocolo entregue pela C.E.L., e dirigidos ao Ex.ma. Superintendente da STTP, por intermédio do Presidente da Comissão Especial de Licitação, o qual poderá reconsiderar sua decisão, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, ou, nesses mesmo prazo, fazê-lo subir, devidamente informado, à autoridade superior, devendo, neste caso, a decisão ser proferida dentro do prazo de 5 (cinco) dias úteis, contados do recebimento de recurso, sob pena de responsabilidade.

12.8 - Decairá do direito de impugnar perante à Administração, os termos desta licitação, aquele que aceitando-o sem objeção, venha apontar, depois do julgamento, falhas ou irregularidades, que o viciariam, hipótese em que tal comunicação não terá efeito de recurso.

13.-DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

13.1- Os licitantes classificados se submeterão a fase de cadastramento pessoal e do veículo na STTP, no período de 30 (trinta) dias após a divulgação do resultado desta licitação, sob pena de ficar impossibilitado de prestar o serviço para o Sistema de Transporte Individual Remunerado de Passageiros- MOTOTAXI.

13.2- Alcançado o número de 727 de licitantes classificados nesta licitação; aberto o prazo para cadastro e caso não compareçam alguns licitantes, ou ainda, caso alguns não atendam as condições para proceder ao cadastro pessoal e do respectivo veículo junto STTP, durante o prazo estabelecido anteriormente, serão convocados, no mesmo número de vagas abertas, o(s) classificados(s) imediatamente anterior(es), na lista de remanescente. Tal procedimento será observado com o chamamento de quantos licitantes remanescentes necessários ao preenchimento das vagas ofertadas pela Administração Pública.

13.4- Passado a fase de cadastro pessoal e do veículo do licitante classificado e remanescentes não será convocado nenhum licitante.



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
SUPERINTENDENCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

13.5- Para os licitantes remanescentes convocados neste segundo momento, será aberto o prazo de 30 (trinta) dias, para proceder o cadastro na STTP.

13.6- Na fase de cadastro e vistoria veicular observar-se-á o disposto no respectivo Regulamento do Serviço de Transportes Individual Remunerado de Passageiros –MOTOTAXI.

14.- DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

14.1- Não será admitida a inclusão de veículo, nem pedido de substituição de veículo, após a entrega dos envelopes de habilitação.

14.2- Após o julgamento dos envelopes apresentados pelos licitantes; os que forem classificados poderão antes da realização do registro cadastral pessoal e do veículo na STTP, alterar o veículo incluso neste período licitatório, devendo tal mudança se dar por veículo com vida útil menor da apresentada e em melhores condições técnicas.

14.3- Os licitantes que deixarem de atender às convocações previstas neste Edital, no prazo determinado, perderá o direito à permissão.

14.4- A apólice de seguro de acidentes pessoais, exigido na Lei Municipal N. 3.768/99, deverá permanecer vigente durante toda o período de delegação da permissão, sob pena de ensejar a rescisão do referido contrato de permissão.

14.5- A STTP poderá devido ao grande número de documentação para ser analisada pela STTP, continuar a análise dos documentos de habilitação no dia imediatamente posterior a abertura e divulgação dos respectivos resultados.

14.6- Independentemente de declaração expressa, a apresentação da documentação de habilitação implicará na aceitação plena e total das condições e exigências deste Edital, na veracidade e autenticidade das informações constantes nos documentos apresentados, e ainda, a inexistência de fato impeditivo à participação do licitante, ficando este ciente de que deverá declará-lo durante o certame.

14.7- Na contagem dos prazos estabelecidos neste Edital, excluir-se-á o dia do início e incluir-se-á o do vencimento, e considerar-se-ão os dias consecutivos, exceto quando for explicitamente disposto em contrário.

14.8- A Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos de Campina Grande reserva-se ao direito de, a qualquer tempo e a seu exclusivo critério, desistir revogar, adiar ou mesmo anular, total ou parcialmente, esta licitação, sem que isso represente direito dos interessados a qualquer pedido de indenização.



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
SUPERINTENDENCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

14.9- Os participantes são responsáveis pela fidelidade e legitimidade das informações e dos documentos apresentados em qualquer fase ou época do processo.

14.10- O foro será o de Campina Grande - Pb, com exclusão de qualquer outro.

Campina Grande, ____ de ____ de 2001

Paulo Gustavo Loureiro marinho
Presidente da CEL



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
SUPERINTENDENCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

ANEXO I MINUTA DO CONTRATO



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
 SUPERINTENDENCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS
 COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

**TERMO DE PERMISSÃO A TÍTULO ONEROSO
 PARA EXPLORAÇÃO DE SERVIÇO DE
 TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE
 PASSAGEIROS – MOTOTÁXI, QUE ENTRE SI
 CELEBRAM, A SUPERINTENDÊNCIA DE
 TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS – STTP E
 O SR. _____, NA FORMA ABAIXO:**

A SUPERINTENDÊNCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS - STTP, com sede na Rua _____, nesta cidade, neste ato representado por sua titular, a Sra. **VALÉRIA BARROS**, doravante denominada **STTP**, considerando a competência inerente ao cargo que ocupa bem como as disposições da **Lei Municipal 3.768** de 07 de Dezembro de 1999 e o **Decreto Municipal 2.827** de 25 de Abril de 2000, e ainda em consonância com o Processo Licitatório nº. XXX/2000, celebra pelo presente instrumento, *Permissão para Exploração de Serviço de Transporte Individual Remunerado de Passageiros – MOTOTÁXI*, com o Sr. _____, ora designado **PERMISSIONÁRIO**, nos termos das cláusulas e condições a seguir:

CLÁUSULA PRIMEIRA – Do Objeto

Constitui objeto do presente Termo a *Permissão a Título Oneroso para Exploração de Serviço de Transporte Individual Remunerado de Passageiros – MOTOTÁXI*, em conformidade com o disposto na Lei Municipal 3.768 de 07 de Dezembro de 1999 e o Decreto Municipal 2.827 de 25 de Abril de 2000.

CLÁUSULA SEGUNDA – Da Contraprestação Anual

O **Permissionário** pagará, como contraprestação pela Permissão aqui concedida, taxa anual a **STTP**, no valor de 10 (dez) UFCG.

O **Permissionário** inadimplente com a **STTP** sofrerá as penalidades previstas no Decreto Municipal 2.827/2000, sendo-lhe garantido o devido processo legal prévio.



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
SUPERINTENDENCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

CLÁUSULA TERCEIRA – Do Prazo da Permissão

A presente Permissão terá vigência pelo prazo de **04 (quatro) anos**, sendo prorrogável por igual período, a critério exclusivo da **STTP**, podendo o **Permissionário**, a qualquer tempo, requerer o cancelamento de sua Permissão, devendo para tanto fazê-lo diretamente a **STTP**, exigindo-se a quitação de seus débitos junto àquela entidade.

CLÁUSULA QUARTA – Da Vedação de Transferência da Permissão

É terminantemente vedada a transferência da Permissão aqui concedida, sendo nula de pleno direito quando efetivada, não podendo o adquirente operar o serviço e sujeitando-se o cedente às penalidades cabíveis.

CLÁUSULA QUINTA – Dos Direitos e Deveres da STTP

Caberá a **STTP** licenciar, gerenciar, fiscalizar, controlar a operacionalidade, regulamentar o Sistema de Transporte Individual Remunerado de Passageiros – MOTOTÁXI, respeitadas as legislações municipal, estadual e federal em matéria de trânsito, precipuamente a Lei 9.503/99 – Código de Trânsito Brasileiro e a Lei Municipal 3.768/99.

CLÁUSULA SEXTA – Das Responsabilidades do Permissionário.

O **Permissionário**, no exercício de sua atividade, terá as seguintes responsabilidades:

- I- portar consigo, quando no exercício de sua atividade, sua carteira de identificação emitida pela **STTP**, o selo de vistoria de seu veículo;
 - II- usar luva de couro vazada nos dedos, e usar capacete de segurança, obedecendo a padronização estabelecida pela **STTP**, e transportar capacete para fornecimento ao passageiro;
 - III- conduzir, no mínimo, 10 (dez) tocas descartáveis para fornecer aos passageiros;
 - IV- conduzir apenas um passageiro em sua motocicleta;
 - V- não operar com transporte de encomendas carregando baús de qualquer material ou outro dispositivo similar;
- não conduzir, em nenhuma hipótese, crianças de até 12(doze) anos;



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
 SUPERINTENDENCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS
 COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

- I- não conduzir, em nenhuma hipótese, passageiro em estado de embriaguez, ou que de qualquer forma possa, com seu comportamento, por em risco a sua segurança pessoal ou a do condutor;
- II- não conduzir, em nenhuma hipótese, pessoa portadora de deficiência incompatível com o transporte;
- III- submeter seu veículo à vistoria, a ser realizada anualmente e mediante pagamento de taxa de 03 (três) UFCG.

CLÁUSULA SÉTIMA – Das Especificações do Veículo do Permissionário

O veículo do **Permissionário**, sujeito à prévia vistoria pela STTP e padronização indicada por esta entidade, deverá atender às seguintes especificações:

- IV- potência mínima de 100cc (cem cilindradas) e máxima de 125cc (cento e vinte cinco cilindradas);
- V- vida útil de 03 (três) anos no momento da licitação;
- VI- possuir mata cachorro dianteiro e traseiro como acessório de proteção para passageiro e condutor;
- VII- possuir bagageiro cromado com elástico para amarração de pequenas encomendas, malas, sacolas, com as dimensões a serem indicadas pela STTP;
- VIII- material isolante no cano de escape lateral, com o fito de evitar queimaduras ao passageiro.

CLÁUSULA OITAVA – Das Infrações

No tocante às infrações cometidas pelo **Permissionário**, será em tudo observado o Decreto Municipal 2.827/2000, que prevê infrações e suas penalidades, sem prejuízo da eventual responsabilidade penal do **Permissionário**.

CLÁUSULA NONA – Da Responsabilidade Civil do Permissionário

O **Permissionário** é inteira e exclusivamente responsável por qualquer dano que vier a causar ao passageiro, a terceiros ou ao Município permitente, exigindo-se, para tanto, seguros de responsabilidade para condutor e passageiro, a serem normatizados pela STTP.



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
SUPERINTENDENCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

ANEXO II
Modelo de carta proposta



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
SUPERINTENDENCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

Ilmo Sr. Presidente da Comissão Especial de Licitação

licitante), residente e domiciliado à rua _____ (Nome completo do

completo do Licitante), venho apresentar os documentos de habilitação e proposta referentes a
Concorrência nº 001/2001 STTP / PMCG, que tem como objeto a seleção de pessoas físicas para
exploração, mediante permissão da STPP, do Serviço de Transporte Individual Remunerado de
Passageiros – MOTOTAXI. Outrossim, declaro ter tomado conhecimento de todas as condições
estabelecidas no Edital e que a validade da proposta é de sessenta dias.

Campina Grande, ____ de _____ de 2001

(Assinatura do Proponente)



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
SUPERINTENDENCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

ANEXO III
Modelo de declaração de disponibilidade do
veículo



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
SUPERINTENDENCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

DECLARAÇÃO

Declaro para fins participação no certame licitatório Concorrência nº 001/2001 STTP / PMCG, que tem como objeto a seleção de pessoas físicas para exploração, mediante permissão da STTP, do Serviço de Transporte Individual Remunerado de Passageiros – MOTOTAXI, que caso venha ser declarado licitante vencedor, colocarei para execução do contrato de permissão de serviço público, uma motocicleta, marca _____, cilindrada igual a _____ cc, ano de fabricação _____, contando portando com _____ meses de uso. Declaro ainda que este veículo atenderá todas as condições estabelecidas no Edital, bem como aquelas contidas na Lei Municipal Nº 3.786, de 07 de dezembro de 1999 e do Decreto Municipal Nº 2.827, de 25 de abril de 2000 e demais normas aplicáveis.

Campina Grande, _____ de _____ de 2001.

(Assinatura do Proponente)

Anexo D

Projeto de lei nº 150/99



ESTADO DA PARAÍBA
CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
(CASA DE FÉLIX ARAÚJO)

PROJETO de Lei nº 150/99 Mensagem 055/99
Em 05 de Novembre de 19 99
Autor Poder Executivo

EMENTA: Institui e disciplina o sistema de transporte individual por motocicleta, MOTOTAXI, no âmbito do Município de Campina Grande e dá outras providências.

DISTRIBUIÇÃO

A Comissão JUSTIÇA E REDAÇÃO

para dar parecer:

S. S. Câmara Municipal 10 de 12 de 19 99

Presidente

Secretário

Aprovado em sessão de 23 de 11
de 19 99 em 1ª votação.

S. S. Câmara Municipal

Presidente

Secretário

Aprovado em sessão de 25 de 11
de 19 99 em 2ª votação.

S. S. Câmara Municipal

Presidente

Secretário

REDAÇÃO FINAL

Aprovado em sessão de _____ de _____
de 19 _____

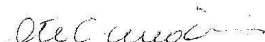
RECEBIDO NA SECRETARIA
EM, 17.11.99
AS 10.00HRS.
SECRETARIO

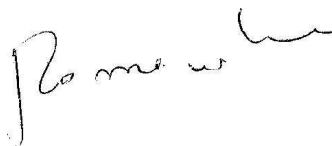
EMENTA Nº /99 AO PROJETO DE LEI Nº 150 DE ORIGEM O55 DO PODER EXECUTIVO.

SUBSTITUIR A REDAÇÃO DO ARTIGO 9º PELA SEGUINTE REDAÇÃO

“O número de mototáxi será fixado na proporção de 1 (um) para cada 500 (quinhentos) habitantes.”

Sala das Sessões da Câmara Municipal de Campina Grande, Casa de Félix Araújo, Em 17 de Novembro de 1999.


Cozete Barbosa
Vereadora



REJEITADO POR MAIORIA
Em de de 1999
PRESIDENTE
1º SECRETÁRIO



ESTADO DA PARAÍBA
Câmara Municipal de Campina Grande
(Casa de Félix Araújo)

COMISSÃO DE JUSTIÇA E REDAÇÃO
PROJETO DE LEI nº 150/99 - Mensagem 055/99
AUTORIA: Poder Executivo

PARECER

RELATÓRIO

A proposta legislativa sob nº. 150/99, de autoria do Poder Executivo, que institui o transporte individual por motocicleta, MOTOTAXI, no âmbito do Município de Campina Grande e dá outras providências, vem a Comissão de Justiça e Redação que tem a incumbência de apresentar parecer acerca de sua regularidade formal e material do projeto em tela.

É o relatório.

VOTO DO RELATOR

A legalidade da lei há que se constituir na primordial cautela do legislador, assim, para sua elaboração há que se atender em primeiro plano à competência do Município para legislar acerca da matéria em discussão. O presente projeto visa a implantação do sistema de transporte individual por motocicleta – MOTOTAXI – neste município de Campina Grande.

A competência do município para legislar acerca deste tema é deferida pela Constituição Federal / 88, e ainda, pela Lei Federal nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, conquanto disciplinada pelos Arts. 53 e 70, V e VII da Lei Orgânica do Município de Campina Grande – PB.

A Constituição Federal discrimina as bases de competência dos municípios, dentre as quais insere-se a prerrogativa de organizar e prestar diretamente ou sob regime de concessão ou permissão os serviços públicos de interesse local, assim, dada esta realidade, que lhe foi deferida pela Carta Maior compete ao município através de seu Poder

RECEBIDO NA SECRETARIA
EM, 17.11.99
AS 10.00HRS.
SECRETARIO

EMENTA Nº /99 AO PROJETO DE LEI Nº 150 DE ORIGEM O55 DO PODER EXECUTIVO.

SUBSTITUIR A REDAÇÃO DO ARTIGO 9º PELA SEGUINTE REDAÇÃO

“O número de mototáxi será fixado na proporção de 1 (um) para cada 500 (quinhentos) habitantes.”

Sala das Sessões da Câmara Municipal de Campina Grande, Casa de Félix Araújo, Em 17 de Novembro de 1999.

Cozete Barbosa
Cozete Barbosa
Vereadora

Pom...

REJEITADO POR MAIORIA
Em de de 19...
PRESIDENTE
1º SECRETÁRIO

Executivo criar e dispor acerca deste transporte individual de passageiros por motocicletas aqui denominado sistema MOTOTÁXI.

A autonomia política do município compreende o poder de legislar em matérias de sua alçada, incluindo-se aquelas de sua competência exclusiva elencadas no Art. 60 da CF, cabendo-lhe ainda aquelas enumeradas pelo Art. 23 da CF ditas doutrinariamente competência comum, juntamente com a União e os Estados, é o caso em tela, vez que a competência do município para legislar acerca do tema em foco está delineada por lei complementar federal "tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem estar em âmbito nacional" – Art. 23, Parágrafo Único.

O fim social visado pelo projeto em tela colima como um vetor para o desenvolvimento e fomento social pelo que na sua forma e conteúdo, técnica legislativa, inclusive, a propositura é estreme de qualquer vício ou irregularidade que denote obstáculo à sua tramitação e aprovação.

Ante o exposto, opina esta relatoria pela tramitação e aprovação do requerido em todo seu conteúdo.

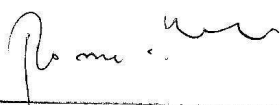
É o parecer do Relator.

PARECER DA COMISSÃO

Pelo exposto, conclui-se tratar-se de matéria sem qualquer controvérsia de ordem jurídica, assim, pelas razões expostas pela *douta* relatoria, conjugamos de seu voto em toda sua extensão, pelo que somos pelo seu deferimento e aprovação.

É o parecer da Comissão.

S.S. das Comissões Permanentes "Dep. Petrônio Figueiredo" em 10 de Novembro de 1.999.







ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
SECRETARIA DE GOVERNO E COORDENAÇÃO POLÍTICA

MENSAGEM Nº 055

DE 28 DE OUTUBRO DE 1999

Senhor Presidente, Senhoras e Senhoras
Vereadores,

Para apreciação de Vossas Excelências, o Projeto de Lei 055, de 07 de outubro de 1999, que institui e disciplina, por normas gerais, o sistema de transporte individual de passageiros por motocicletas, mototáxi, no âmbito do Município de Campina Grande-PB.

O projeto de lei em exame, em plena consonância com os princípios constitucionais, visa, primordialmente, atender ao interesse público da coletividade campinense.



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
SECRETARIA DE GOVERNO E COORDENAÇÃO POLÍTICA

Como se sabe, o sistema de mototáxi hoje constitui uma realidade inegável. Tanto é verdade que várias cidades brasileiras, que antes não permitiam a exploração desse serviço, promoveram a regulamentação, como é o caso dos municípios de Fortaleza-CE, Sobral-CE, dentre outros.

Em nosso Município a regulamentação dos serviços apresenta-se como o meio capaz de controlar a situação, possibilitando uma concorrência justa e organizada, com regras preestabelecidas que venham, também, garantir a segurança dos usuários e o adequado ordenamento do trânsito com a instituição de seguros obrigatórios e especiais e da fiscalização rigorosa por parte da Superintendência de Trânsito e Transportes local que, se encarregará, ainda, de arrecadar o tributo incidente sobre a exploração do serviço. Evita-se, com isso, a clandestinidade na exploração dos serviços, gera-se empregos para os motoqueiros, uma vez que só pessoas físicas podem explorar o serviço

Q



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
SECRETARIA DE GOVERNO E COORDENAÇÃO POLÍTICA

de mototáxi e fomenta-se o comércio de motos, oficinas mecânicas e lojas de autopeças.

Tratando-se de matéria de iniciativa deferida ao Chefe do Poder Executivo e visando, acima de tudo, tutelar os interesses da sociedade campinense, com apoio nos arts. 53 e 70, V e VII, da Lei Orgânica do Municipal, tomo a iniciativa desta lei.

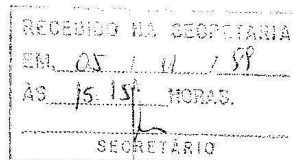
Diante do quadro fático e jurídico apresentado, para que o Poder Público local não fique em desarmonia com a praxe social, mas, pelo contrário, seja dela um vetor de desenvolvimento, conto com a aceitação, unânime ou majoritária, deste projeto de lei, cuja tramitação solicito em regime de urgência.


CÁSSIO CUNHA LIMA

Prefeito



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
SECRETARIA DE GOVERNO E COORDENAÇÃO POLÍTICA



PROJETO DE LEI Nº ~~035~~, 150

00611 02 055

DE 28 DE OUTUBRO DE 1999.

INSTITUI E DISCIPLINA O SISTEMA
DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE
PASSAGEIROS POR MOTOCICLETAS,
MOTOTÁXI, NO ÂMBITO DO
MUNICÍPIO DE CAMPINA GRANDE. E
DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

Art. 1º- Esta Lei institui e disciplina, por normas gerais, o sistema de transporte individual de passageiros por motocicletas, mototáxi, no Município de Campina Grande.

Art. 2º- Compete ao Município de Campina Grande, por sua Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos, STTP, licenciar, gerenciar, fiscalizar, operacionalizar e regulamentar, supletivamente, o sistema de transporte individual de passageiros em veículo automotor tipo motocicleta, respeitadas às legislações federal, estadual e municipal, em matéria de trânsito e transporte, dentro da competência que lhe foi deferida pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 3º- Incumbe à Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos, STTP, a prestação do serviço de transporte individual de passageiros por veículo automotor tipo motocicleta, ~~diretamente ou mediante delegação~~ a pessoas físicas, sob o regime de permissão.

Art. 4º- O serviço de transporte individual de passageiros por motocicletas, mototáxi, será ~~prestado por motoristas autônomos, mediante~~ prévio processo licitatório, em conformidade com a Lei nº 8.666/93 e legislação aplicável à matéria.

Art. 5º- Considera-se serviço de mototáxi aquele executado através de motocicleta, por motoristas profissionais autônomos, mediante permissão, delegada pela STTP.

Art. 6º - Para efeito desta Lei, considera-se condutor o motorista devidamente cadastrado no registro de mototaxista da STTP.

Q



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
SECRETARIA DE GOVERNO E COORDENAÇÃO POLÍTICA

§ 1º - É vedado ao condutor de veículo de mototáxi possuir vínculo empregatício.

§ 2º - O condutor que trabalha no serviço de transporte individual de passageiros por veículo automotor tipo motocicleta, mototáxi, será obrigatoriamente treinado para este fim.

§ 3º - O condutor deverá estar munido de 2 (dois) capacetes com viseira, toca ~~de cartão~~, luvas e outros equipamentos exigidos pelo Regulamento desta Lei.

§ 4º - O permissionário só poderá conduzir individualmente um passageiro na motocicleta, vedada a condução de crianças de até 12 (doze) anos de idade.

Art. 7º - O veículo tipo motocicleta será licenciado pelo Departamento Nacional de Trânsito - DETRAN, para este fim, como motocicleta de aluguel e terá placa vermelha.

§ 1º - A motocicleta terá potência mínima de 100cc (cem cilindradas) e máxima de 125cc (cento e vinte e cinco cilindradas).

§ 2º - As especificações do veículo quanto à cor, à padronização, aos equipamentos obrigatórios, bem como à documentação do cadastramento serão estabelecidas no Regulamento desta Lei ou em normas expedidas pela STTP.

§ 3º - O veículo usado na prestação do serviço de mototáxi terá, no momento da realização do processo licitatório, vida útil de, no máximo, 3 (três) anos, contados a partir do ano de fabricação constante no Documento de Utilização de Transporte - DUT.

Art. 8º - O serviço regular de mototáxi, executado de forma contínua e permanente, será prestado em locais previamente estabelecidos pela STTP.

Art. 9º - O número de mototáxi será fixado na proporção de 1 (um) para cada 800 (oitocentos) habitantes.



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
SECRETARIA DE GOVERNO E COORDENAÇÃO POLÍTICA

Parágrafo único - Para efeito da contagem proporcional a que se refere este artigo, serão tomados por base os índices de aumento populacional estimados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Art. 10 - É vedada a transferência, a ~~qualquer título, da permissão~~ delegada para a prestação do serviço de mototáxi, no Município de Campina Grande.

§ 1º - O permissionário que, expirado ou não o prazo da delegação, não desejar continuar prestando este serviço, deverá devolvê-la imediatamente a STTP.

§ 2º - Caso não proceda a baixa no termo e havendo cessão, a qualquer título, o adquirente não poderá operar o serviço, sendo a transferência da permissão nula de pleno direito, sujeitando-se o cedente as penalidades cabíveis.

Art. 11 - O prestador do serviço de mototáxi deverá exercê-lo nos pontos de estacionamento pré-fixados pela STTP, nos retornos das viagens ou através do sistema de disk-moto.

§ 1º - O condutor da motocicleta poderá apanhar o usuário fora dos pontos de estacionamento, quando solicitado pelo passageiro.

§ 2º - A STTP definirá o número de vagas, de condutores e os respectivos horários de execução do serviço nos pontos de estacionamento.

§ 3º - Considera-se ponto de estacionamento o local fixado pela STTP, onde o mototaxista ficará estacionado e exercerá sua atividade.

Art. 12 - O permissionário só prestará o serviço através do disk-moto, se dotado de aparelho devidamente instalado por empresa de rádio comunicação credenciada na STTP, devidamente licenciada para este fim, mediante prévio processo licitatório.

~~Art. 13 - O prazo da permissão para a prestação do serviço de~~
mototáxi, fixada na conveniência do interesse público, seguirá as diretrizes da lei de licitação e será estabelecido no respectivo edital.



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
SECRETARIA DE GOVERNO E COORDENAÇÃO POLÍTICA

Art. 14 - O permissionário cumprirá as legislações federal, estadual e municipal, e, em especial, as normas do Código de Trânsito Brasileiro, as Resoluções do CONTRAN, o Regulamento desta Lei e demais determinações normativas expedidas pela STTP, sujeitando-se, em caso de infração, as penalidades aplicáveis.

Art. 15 - O permissionário é, integral e exclusivamente, responsável por qualquer dano, eventualmente, causado ao usuário, a terceiros ou ao Município permitente, exigindo-se, para o adimplemento desta obrigação, seguro a ser estabelecido no Regulamento desta Lei.

Art. 16 - As infrações capituladas para o prestador do serviço mototáxi, classificadas em grupos, obedecerão os seguintes parâmetros e os estabelecidos no respectivo Regulamento, considerando-se para:

I - as infrações de natureza gravíssima, será cobrada multa no valor de 9 (nove) UFCG;

II - as infrações de natureza grave, será cobrada multa no valor de 6 (seis) UFCG.

III - as infrações de natureza leve, será cobrada multa no valor de 3 (três) UFCG.

Art. 17 - O condutor que explorar o serviço de mototáxi, em desacordo, total ou parcial, com as prescrições legais, está sujeito à apreensão da motocicleta pela STTP, sem prejuízo das outras penalidades incidentes.

Art. 18 - Toda permissão concedida pelo Poder Público impõe o pagamento de uma taxa pela delegação outorgada, sem prejuízo da cobrança dos tributos incidentes sobre a prestação do serviço.

Parágrafo único - A STTP cobrará, anualmente, taxa no valor de 10 (dez) UFCG dos prestadores do serviço de mototáxi.

Art. 19 - A entidade gestora realizará fiscalização permanente nos veículos utilizados na prestação do serviço mototáxi.

§ 1º - Será realizada vistoria veicular antes de ser deferido o termo de permissão e o respectivo alvará de licença.



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
SECRETARIA DE GOVERNO E COORDENAÇÃO POLÍTICA

§ 2º - O veículo estará submetido à vistoria anual, realizadas pela STTP.

§ 3º - Será cobrado, por vistoria realizada, taxa no valor de 3 (três) UFCC.

§ 4º - A STTP, quando julgar necessário, realizará vistoria nos veículos pertencentes aos sistema de mototáxi, fora dos períodos acima estabelecidos.

Art. 20 - As tarifas dos serviços de mototáxi serão estabelecidas pela STTP, ouvido o Conselho Municipal de Transportes Públicos - COMUTP, e fixadas por Decreto do Chefe do Poder Executivo Municipal.

Parágrafo único - As planilhas de custo serão submetidas a estudo, para verificação da viabilidade de eventual atualização tarifária, tendo em vista o equilíbrio econômico-financeiro, sempre que a STTP julgar necessário, mediante consulta do COMUTP.

Art. 21 - A normatização do serviço mototáxi, pertencente ao sistema de transporte individual de passageiros, será complementada pelo Regulamento desta Lei e por outras normas expedidas pela STTP, tudo, em conformidade com os princípios e determinações do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 22 - O Regulamento será expedido em 90 (noventa) dias após a publicação desta Lei.

Art. 23 - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 24 - Revogam-se as disposições em contrário.


CASSIO CUNHA LIMA
Prefeito de Campina Grande