

DIMENSÕES DO COLETIVO NA ATIVIDADE DE TRABALHO DOS MOTOBOYS★

<http://dx.doi.org/10.1590/1984-0292/906>

Thiago Drumond Moraes^{I, ★★}, Milton Raimundo Cidreira de Athayde^{II}

^I Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, ES, Brasil

^{II} Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ, Brasil

RESUMO

Políticas públicas brasileiras procuram reduzir a gravidade do quadro de acidentes de trabalho dos motoboys, priorizando dimensões individuais da pilotagem. Seus resultados são limitados por não contemplarem satisfatoriamente dimensões coletivas do trabalho e seus efeitos na profissão. Ademais, há carência de pesquisas neste campo. Para colaborar neste movimento de compreender↔transformar, objetivou-se verificar como o coletivo profissional vem se desenvolvendo no meio profissional dos motoboys. Orientada pela Ergologia, na pesquisa mobilizou-se vertentes clínicas do trabalho: Psicodinâmica do Trabalho e Clínica da Atividade. Observou-se a existência de coletivo profissional em formação, verificada por meio de saberes práticos, sistemas defensivos, linguagem profissional, valores e regras de ofício, que começam a ser elaborados e partilhados por esses trabalhadores. Porém, verificou-se que individualismo e baixa solidariedade entre pares vêm fragilizando esse coletivo, reduzindo sua capacidade de resposta às condições degradantes de trabalho. Entende-se incontornável seu fortalecimento no caminho do exercício profissional mais seguro.

Palavras-chave: coletivo de trabalho; motoboy; acidentes de trabalho; segurança.

DIMENSIONS OF THE COLLECTIVE ON MOTORCYCLE MESSENGERS' WORK ACTIVITY

ABSTRACT

Brazilian Public Policies seek to reduce the severity of motorcycle messengers work accidents, prioritizing individual dimensions of piloting. Their results are limited by not satisfactorily consider collective dimensions of work and its effects on profession. Moreover, there is lack of research in this field. Cooperating to movement of understand↔transform, was aimed to verify how professional collective has been developing within motorcycle messengers' professional milieu. Guided by Ergology, in the research were mobilized clinical approaches of work:

* Artigo financiado pela FAPES/ES

★★ Endereço para correspondência: Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Ciências Humanas e Naturais, Departamento de Psicologia Social e do Desenvolvimento. Av. Fernando Ferrari, nº 514 – Campus Universitário de Goiabe. 29075910. Vitória, ES, Brasil.

E-mail: t drumond@gmail.com, athayde.milton@gmail.com

Psychodynamic of Work and Clinic of Activity. Was observed the existence of professional collective in formation, verified by practical knowledge, defensive systems, professional languages, values and rules of craft, which began to be produced and shared among workers. However, was found that individualism and low solidarity among peers undermine the work's collective in formation, reducing its ability to respond to degrading working conditions. It is understood inevitable its strengthening to pursue safer professional practice.

Keywords: work collective; motorcycle messenger; work accidents; security.

INTRODUÇÃO

Imprudência, imperícia, abuso, desrespeito às leis de trânsito e irresponsabilidade são qualificativos comuns que marcam conversas informais e reportagens sobre uma nova modalidade de trabalho, cujos protagonistas são denominados, no Brasil, *motoboy*s. Neste campo discursivo, mesmo reconhecendo que os modos de condução desses trabalhadores estejam relacionados a prazos rígidos de entrega, sobrecarga de trabalho ou remuneração por produção, a responsabilização pelo acidente frequentemente recai sobre a vítima, culpabilizando-a.

Nos âmbitos teórico-técnico, nacional e internacional, estudos científicos têm ampliado o escopo de análise das relações trânsito-acidente/colisões para além das dimensões individuais, relacionando-as a uma ampla gama de fatores, além da personalidade, tais como traços culturais de uma população ou desenho das vias (PANICHI; WAGNER, 2006; HOFFMANN, 2005; WORLD HEALTH ORGANIZATION, 2004; MARÍN; QUEIROZ, 2000). Contudo, o modo como os acidentes e a problemática geral de trânsito vem sendo tratado no Brasil ainda se ancora em uma lógica e sistemas individualizantes: o controle do tráfego fundamentado em sistemas de punição individual por meio de multas; sistemas de controle de veículos em trânsito (radares, lombadas eletrônicas, sinalização, etc.); propagandas educativas que visam impactar mais o comportamento dos condutores que problematizar as dimensões culturais em torno desses comportamentos. Trata-se de uma lógica de atuação no campo da prevenção de acidentes – nomeada pela Psicodinâmica do Trabalho por preventivismo (CRU; DEJOURS, 1987; CRU, 1995) – que não tem levado, ao longo do tempo, inclusive no Brasil, a uma redução efetiva do quadro nocivo. Apesar de existirem legislações que procuram ampliar a margem de influência e intervenção para além do escopo individual (por exemplo, propagandas que procuram colaborar para produzir outros valores sociais, como as que reforçam a escolha pelo não consumo de álcool durante a condução de veículos), essas iniciativas parecem ainda não ter obtido desdobramentos em políticas públicas e sociais na mesma escala dos percebidos no caso das dimensões mais individuais do comportamento.

Podemos supor que as políticas públicas de prevenção ao acidente de trânsito calcadas na figura do condutor individualizado (e personificado de formas muitas vezes redutora e desqualificante) se sustentam sobre uma premissa básica: os condutores conduzem seus veículos quase sempre individualmente (ainda

mais frequentemente no caso dos motoboys), exercendo um controle razoável sobre seu modo de condução. Decorreria daí outra premissa menos evidente: a transformação do comportamento dos condutores está atrelada às dimensões cognitivas, também aí individuais, do processo de condução.

Sem negar a importância e relativa base de tais premissas, não se pode deixar de considerar dois aspectos importantes ao analisar tais políticas de redução de acidentes:

- dados do Sistema de Informação de Mortalidade do Ministério da Saúde do Governo Brasileiro (SIM) revelam que o número de mortes envolvendo acidentes de transporte parece não ter diminuído significativamente nos últimos 10 anos (em 2001 foram notificadas 31.026 mortes relacionadas a acidentes de transporte terrestre no SIM; em 2010, foram notificadas 42.046 mortes);
- o comportamento individual relaciona-se a uma ampla gama de fatores sociais, culturais, políticos e econômicos que tornam a ação sobre o indivíduo sempre limitada.

Quanto a este último aspecto, a experiência das políticas públicas e sociais de enfrentamento da epidemia da AIDS (SIDA) já demonstraram os limites dos modelos de intervenção com foco na mudança de comportamento individual para conter o avanço da epidemia (PARKER, 2000). Nesse sentido, afirmamos que, apesar de importantes, as dimensões individuais do comportamento dos condutores – e suas consequências nefastas, como é o caso dos acidentes – são insuficientes para explicar, por si só, um fenômeno tão complexo e as inúmeras problemáticas a ele relacionadas, sendo também fundamental compreender as dimensões coletivas, culturais, sociais e econômico-políticas que o determinam. No caso do trabalho, sabe-se que as dimensões coletivas se tornam ainda mais estratégicas, sobretudo pelas suas relações com a saúde (DEJOURS, 2004) e a segurança no trabalho (FIGUEIREDO; ATHAYDE, 2005; CRU; DEJOURS, 1987).

É sobre este último pressuposto que se pretende definir os objetivos desse artigo: na medida em que as políticas públicas focadas unicamente na mobilização individual dos motoboys para modificação de seus comportamentos de risco podem não ser suficientes para redução dos índices de acidentes, é fundamental compreender outras dimensões. O foco aqui está em alguns dos elementos coletivos, sociais, culturais e econômico-políticos relacionados aos comportamentos desses trabalhadores em sua relação com os processos que garantam e desenvolvam a saúde e a segurança no trabalho. A partir desses elementos, talvez se tenham algumas pistas que permitam ampliar o escopo de intervenção das políticas públicas e sociais sobre o trabalho dos motoboys.

Pode parecer estranho, à primeira vista, que se pense nas atividades de trabalho dos motoboys a partir de dimensões coletivas: afinal, eles passam parte importante do seu tempo laboral sozinhos, em cima de suas motos. Entretanto, considerando pesquisadores que afirmam o coletivo de trabalho como elemento crucial para a produção de saberes e ações que respondam às complexas exigên-

cias de qualquer atividade profissional humana (CRU, 1987a; ATHAYDE, 1996; CLOT, 2006; 2010), percebe-se a necessidade de se verificar e descrever como o coletivo profissional está presente e vem se desenvolvendo no meio profissional dos motoboys. Para demonstrar como se dão as relações entre os modos de condução dos trabalhadores e as dimensões coletivas da profissão, são utilizados os resultados de uma pesquisa realizada com motoboys da cidade de Vitória, estado do Espírito Santo, localizado na região Sudeste do Brasil, durante os anos de 2006 e 2007. Chegou-se mesmo a identificar duas regras de ouro de um coletivo profissional que se supõe estar em construção.

A PESQUISA

A pesquisa¹ se caracterizou como exploratória, uma vez que se tratava de uma primeira aproximação de um grupo profissional até então muito pouco estudado no País. Orientada pela perspectiva ergológica (SCHWARTZ, 2000; SCHWARTZ; DURRIVE, 2010), a pesquisa foi conduzida por meio de várias técnicas diferentes, articuladas, entre si, a partir dessa orientação ético-epistemológica, visando sempre análises coletivas – coanálise – sobre o trabalho dos motoboys. Nesta perspectiva, o conhecimento dos pesquisadores não é considerado *a priori* suficiente (exigência de humildade epistemológica), propiciando que os saberes investidos dos trabalhadores em suas atividades também sejam mobilizados e desenvolvidos na relação dialógica e crítica que então se estabelece. Ou seja, entende-se que tais saberes são cruciais na produção das análises, buscando-se o envolvimento ativo dos protagonistas do trabalho em foco no exercício analítico pretendido.

As diferentes técnicas de pesquisa utilizadas visavam produzir informações iniciais que mobilizassem controvérsias, debates e análises sobre diversos aspectos das atividades de trabalho, no diálogo sinérgico entre os protagonistas do trabalho em foco (estimulando-se sua curiosidade investigativa) e os profissionais de pesquisa. A Ergologia denomina este tipo de conversações “encontros sobre o trabalho” (DURRIVE, 2010). Os diálogos nos encontros foram, em geral, provocados pelos profissionais de pesquisa a partir das informações já produzidas e disponíveis na literatura pertinente e por outras técnicas de pesquisa, como nas visitas destes, em geral semanais, aos diversos pontos de espera de serviço dos motoboys (determinadas praças e becos da região central da cidade). Como toda visita, estas envolviam autorizações e todo um conjunto de regras oriunda da Antropologia e utilizadas em Psicologia (SATO; SOUZA, 2001).

Entre as técnicas de produção de informação utilizadas para provocar a controvérsia, as confrontações e mobilizar os debates nos “encontros sobre o trabalho”, auxiliando a promover reflexões coletivas sobre o trabalho, encontram-se:

- elaboração e aplicação de questionário, que não se pretendeu representativo da população, e que serviu como importante recurso inicial para introduzir o grupo de profissionais de pesquisa em um conjunto de aspectos do trabalho dos motoboys que puderam ser melhor compreendidos e analisados, coletivamente, *a posteriori*. O questionário, visando o questionamento (RAMMINGER;

ATHAYDE; BRITO, no prelo) continha questões diversas sobre elementos e condições de trabalho (jornada, ritmo, remuneração etc.), bem como sobre as características dos trabalhadores (idade, tempo de trabalho, situação conjugal etc.), fornecendo um panorama dessa profissão, naquele momento relativamente desconhecida pelo grupo de pesquisadores;

- encontros sobre o trabalho com a participação de 50 motoboys num fim de semana em local não relacionado ao trabalho;
- conversas-entrevistas, que foram gravadas e transcritas, com os motoboys que se dispuseram a delas participarem, pelo tempo que lhes era possível, nos locais previamente definidos para que elas ocorressem. No total de 23, elas foram realizadas com um ou mais motoboys;
- duas técnicas de pesquisa desenvolvidas pela corrente da Clínica do Trabalho (CLOT, 2006; 2010) – autoconfrontação simples e as instruções ao sócia, envolvendo dois motoboys. Ambas têm como princípio metodológico a confrontação, criado pela Ergonomia da Atividade (GUÉRIN et al., 2001), originalmente francófona. A autoconfrontação simples refere-se à técnica de conversar com o trabalhador durante o momento em que este observa um vídeo feito sobre ele em atividade de trabalho. A técnica das instruções ao sócia foi criada na Itália no mesmo período (ODDONE; RE; BRIANTI, 1981), consiste em propor a um trabalhador que instrua um colega (supostamente um sócia) que o substituiria no dia seguinte, gerando a produção de uma descrição crescentemente pormenorizada de tudo o que é necessário saber para que o sócia seja capaz de substituí-lo sem provocar suspeitas entre pares e hierarquia de que houve tal substituição. Em ambos os casos se trata de métodos indiretos de pesquisa, visando produzir conhecimento sobre as atividades de trabalho.

As discussões apresentadas nesse artigo foram baseadas em informações produzidas ao longo de toda a pesquisa. Para explorar esse conjunto de materiais utilizou-se uma modalidade analítica inspirada tanto na análise hermenêutica proposta em Psicodinâmica do Trabalho (DEJOURS, 2004), quanto na análise dialógica bakhtiniana, como desenvolvida por Clot (2006) e Faïta (2005).

DIMENSÕES COLETIVAS NO TRABALHO

Debates sobre as influências do coletivo nos modos de se trabalhar são antigos e remontam, pelo menos, às experiências de Mayo nas fábricas de Hawthorne (ROBBINS; JUDGE; SOBRAL, 2010) e aos clássicos estudos de Lewin (BARROS, 2009). Entretanto, os efeitos das dimensões coletivas e suas relações com o processo de saúde-doença e segurança se encontram em discussão, propiciando o desenvolvimento de várias abordagens que partilham, entre outros, um viés clínico (BENDASSOLLI; SOBOLL, 2010) no modo de apreender a questão. Na pesquisa,

a maiores influências foram a Psicodinâmica do Trabalho e a Clínica da Atividade, com a orientação geral da Ergologia. Nesta linhagem busca-se articular sinergicamente os saberes-fazer dos trabalhadores patrimonializado em seu ofício e o processo saúde-doença no trabalho (no caso desta pesquisa, os acidentes de trabalho).

O conceito de coletivo de trabalho tem já uma importante tradição, atualizada pela Ergonomia da Atividade e pela Psicodinâmica do Trabalho (ATHAYDE, 1996), desenvolvida pela perspectiva ergológica (SCHWARTZ, 2000). Pode-se também destacar o tipo de concepção apresentada pela Clínica da Atividade (CLOT, 2010) que define coletivo de trabalho como um universo de referência transpessoal, interpessoal e impessoal, desenvolvido e mediado pelos pares ou outros atores mais ou menos presentes no ambiente do trabalho, que auxilia, a cada um e ao grupo como um todo, a enfrentar os imprevistos do trabalho que emergem em cada atividade, em todas as suas dimensões (linguagreira, organizacional, social, instrumental, desenvolvimental, entre outras). Um coletivo de trabalho está sempre relacionado às atividades de trabalho que compõem um ofício ou profissão, ele não é dependente de relações afetivas, embora esteja sempre mediada por afetos; não está vinculado unicamente a relacionamentos interpessoais, formais ou informais, apesar de ser construído por meio desses relacionamentos; é sempre atravessado por sistemas de identificação, partilha de valores e debates de normas, mas nunca se dá casualmente, sendo sempre mobilizado pertinente e estrategicamente, seja para se produzir sistemas de identificação pessoal e profissional, seja para solucionar os entraves, as exigências, as demandas das tarefas e das condições e formas de organização do trabalho, seja para propiciar uma interpretação comum entre as diversas contribuições individuais dos trabalhadores aos limites da organização prescrita do trabalho em uma situação concreta. Apresenta uma dimensão material, representada em produtos, instrumentos, comportamentos, bem como imaterial, representada por formas de pensar, apreender, sentir e se mobilizar em determinadas situações e um sistema de regras de ofício que orienta, delimita, limita, e nomeia as ações e usos de si no espaço, na história, com e entre os outros, consigo mesmo e com o objeto de trabalho. É concomitantemente à ação, memória, valores e linguagem.

Enfim, à diferença de abordar as “relações humanas” ou as “relações interpessoais” no trabalho, com este conceito se destaca o estudo do patrimônio coletivo, sempre em remanejamento, produzido em torno das relações das pessoas com os objetos, com os meios, consigo e com outras pessoas em situações de trabalho, apesar das tentativas de sua padronização e modelização por parte das organizações. Trata-se de uma linha de estudos sobre a capacidade normativa dos humanos ao viver e trabalhar, sobre os sentidos coletivamente produzidos em torno das situações de trabalho, distanciando-se parcialmente do que aponta a tradição de estudos sobre cultura organizacional. Em outras palavras, a produção de um ofício é sempre ação de coletivos de trabalho em sua história, propiciando que seus protagonistas possam construir relações efetivamente humanas em seu trabalho, contendo regras éticas e técnicas que sustentam a prevenção e a promoção de saúde.

Nesta linhagem, a existência, estruturação e consolidação de um coletivo de trabalho requer, entre outros:

- a existência de vários trabalhadores em presença, trabalhando em uma obra em comum, partilhando regras de ofício – não se trata de regulamentos (CRU, 1987a) – e saberes de prudência que sejam socialmente reconhecidos - organizados por sistemas de autorregulação dos ritmos e modos operatórios individuais e do próprio coletivo de trabalho (CRU; DEJOURS, 1987);
- a ocorrência de princípios de gênero da atividade profissional, o que remete a um substrato transpessoal de conhecimentos, valores, discursos e uma memória impessoal que cimenta, organiza e configura o meio do qual o trabalhador irá se apropriar para executar as suas tarefas, permitindo o intercâmbio entre si e os demais companheiros (CLOT, 2006);
- uma determinada linguagem de ofício, partilhada pelos trabalhadores e eliciada em discursos mais ou menos comuns (BOUTET, 1993, 1998);
- psicodinâmica do reconhecimento (DEJOURS, 2002, 2004, 2012), referindo-se ao julgamento – especialmente fecundo aquele empreendido pelos pares – às contribuições de cada trabalhador para resolução e enfrentamento dos problemas emergentes no trabalho concreto, o que evita a fragmentação do coletivo e mantém um sentido de coesão na equipe;
- para que esta psicodinâmica opere é imprescindível a existência de um espaço público interno de discussão, a confiança (com relação ao conhecimento e respeito às regras) e a cooperação entre pares, permitindo que a inteligência astuciosa dê um salto qualitativo em relação a uma sabedoria da prática;
- um determinado período de tempo, bem como certa constância nos contatos transcorridos entre pessoas que permanecem em uma profissão (CLOT, 2006; DEJOURS, 2004);
- viabiliza a proximidade entre os modos de encarar a vida, a proliferação de engajamentos subjetivos e a explicitação de prazeres, sobretudo perante aquilo que Cru (1987b) denomina “arte de viver”.

É a partir desse conjunto de elementos e ingredientes que se buscou dar conta da questão entendida como central: colocar em análise a possível existência de um ofício entre os motoboys, bem como a maneira como os coletivos de trabalho vêm se constituindo e a presença de entraves para desenvolvimento da potência de ação destes coletivos.

UM COLETIVO PROFISSIONAL DE *MOTOBOYS*?

Pôde-se verificar a dimensão coletiva nas atividades de trabalho dos *motoboy*s em algumas condições de exercício de sua profissão (em construção). Um primeiro aspecto a se considerar refere-se aos saberes-fazer produzidos e partilhados entre os colegas, que se considerem como pares. De fato, vários autores já apontaram relações entre a experiência dos *motoboy*s e a constituição de um corpo de saberes que os auxilia na execução das suas tarefas (DINIZ, 2003; VERONESE; 2004). Nesta pesquisa também se verificou a existência de partilha profissional desses saberes, constituídos pelo coletivo a partir das trocas e das observações das atividades, efetuadas entre os que consideramos pares. Alguns desses saberes-fazer instrumentais são fundamentalmente voltados para as dimensões coletivas desse trabalho, tais como a aprendizagem de um agir competente capaz de mobilizar uma rede solidária (outros colegas, secretárias das empresas de *motoboy*s, taxistas, etc.) para execução de tarefas específicas, algo que também foi encontrado entre os *motoboy*s estudados por Diniz (2003). Outros saberes-fazer instrumentais respondem mais a problemas vividos individualmente, que são enfrentados durante o trabalho, tais como as dificuldades no trânsito. Vários *motoboy*s forneciam aos colegas “dicas” quanto aos modos de pilotagem em situações de risco quando, por exemplo, relatavam situações vivenciadas logo após o fato ter ocorrido. Em geral esses relatos ocorriam quando eles se encontravam nos pontos de espera para novos serviços. Inúmeras vezes presenciamos o surgimento de debates coletivos, que entendemos ser uma modalidade espontânea de “encontros sobre o trabalho”, em espaços públicos de discussão (DEJOURS, 2004): a cena em que um *motoboy* conta aos colegas o que lhe havia ocorrido e como se comportara diante da situação, gerando comentários, controvérsias, reflexões, críticas e análises informais em relação ao acontecimento. Verificou-se que eles partilhavam desde simples dicas e macetes, até diretrizes complexas sobre os modos de gestão do tempo e da rota para realização dos serviços a serem prestados. Essas trocas eram cotidianas, podendo-se supor que a aprendizagem sobre o trabalho e as atividades vem se dando continuamente entre os pares, de maneira informal, mas com características estratégicas.

Além dos saberes instrumentais, nessas trocas verificou-se um segundo elemento que sinaliza a existência de um coletivo de trabalho: o debate de normas, a partilha de valores que então circulam e discursos em comum em sua produção linguageira. No tocante aos discursos partilhados, ao menos para um determinado grupo de trabalhadores participantes da pesquisa, a noção do que seja um bom *motoboy* foi bastante corrente entre eles, podendo-se sugerir que os valores que estão subjacentes a essa noção sejam também partilhados. Isso porque, ao se produzir ideais sobre o trabalho, naquilo que tem de comum, é possível compartilhar saberes relacionados, que instrumentalizam os trabalhadores na direção desse “idealizado” de trabalho, e ao qual se atribuem valores que englobam determinados modelos de ser e, de certo modo, a própria vida do *motoboy*.

De modo semelhante, no que tange à patrimonialização coletiva de um sistema linguageiro no grupo de *motoboys*, alguns discursos e termos que lhes são particulares revelaram-se construídos e utilizados de maneira muito generalizada. Termos, ainda que na forma de gírias, como “desembolar”, “desenrolar”, “letra”, “acelerar”, “adrenalina”,² entre outros, bem como um determinado modo de dizer as coisas entre os colegas – muita piada e gozação, por exemplo –, mas também o uso intenso do corpo para explicar as coisas, além da capacidade (ou necessidade) de utilização de uma linguagem muito instrumental. Enfim, tudo aponta para indícios da existência de uma linguagem de ofício sendo engendrada (ingrediente fundamental de um coletivo de trabalho) entre os motoboys. E não é por acaso que em torno desses termos se permite reconhecer um bom motoboy aos olhos dos colegas: aquele que sabe “desembolar” o serviço, se portando adequadamente durante a “correria” da atividade, “acelerando” o suficientemente para “dar a canetada” de modo a ninguém reclamar da situação, mas garantindo que as trocas das “letras” sejam feitas honestamente de modo a ninguém sair em desvantagem, entre outros exemplos.

A partilha do que em *Psicodinâmica do Trabalho* (DEJOURS, 1992, 2012) se conceitua por sistema defensivo de tipo ideológico diante das situações de risco, calcado nos valores da virilidade, é outro indício importante das dimensões coletivas no trabalho dos motoboys. Para além de sua característica enquanto ideologia defensiva, entende-se que ela avança para uma potência estratégica, razão pela qual foi definida como “estratégia do olhar adiante”, pois envolve muito mais que uma boa atenção no trânsito à sua volta. De fato, a qualidade da segurança por meio dessa estratégia depende, principalmente, da capacidade do motociclista antecipar (estratégia de regulação revelada pela *Ergonomia da Atividade*) as posições do trânsito em seu redor, tentando identificar, por meio dessa antecipação, em que localização ou qual o caminho deve ser o mais seguro para o motoboy utilizar ou ficar. Para antecipar o “comportamento” do trânsito à sua volta, esses trabalhadores utilizam todos os sinais identificáveis possíveis. Não é incomum ouvir-se motoboys dizendo que conseguem ver, pelo retrovisor dos carros, para onde o motorista do carro à frente está olhando e se, pelo tipo de olhar, o motorista vai entrar ou não em seu caminho. Mesmo quando questionados sobre a velocidade desse comportamento, que por ser rápido demais pode permitir avaliações incorretas, os motoboys insistem na viabilidade do uso dessa estratégia que, segundo eles, se desenvolve pela força do hábito, permitindo-lhes utilizá-la com segurança.

É impressionante que essas percepções ocorrem de maneira veloz e, aparentemente, com relativa eficácia. Porém, essa estratégia se sustenta na ideia do trabalhador sobre sua capacidade de previsão, ressaltando-se suas formas de ser (sobretudo a coragem, malgrado frequentemente encaminhada com as marcas de uma defesa ideológica de tipo viril). Dada pelas próprias capacidades de pilotagem, essa estratégia preconiza que os eventuais acidentes não se referem à ineficiência da estratégia, mas à responsabilidade (culpabilização) dos outros motoristas que, por questões de caráter (como os motoristas de ônibus e taxi) ou inabilidade (mulheres etc.), não respeitariam as “leis”, assim como ao fluxo

“natural” do trânsito. Aliás, de acordo com esse ponto de vista, todos deveriam respeitar a lei, como não atravessar as vias sem dar a seta, para que os motoboys pudessem lançar mão de sua estratégia defensiva e desrespeitar as leis (cruzando em meio ao corredor de veículos, por exemplo) com “segurança”.

Clot (2006; 2010), dialogando criticamente com a Psicodinâmica do Trabalho (DEJOURS, 1992), entende que é justamente a falta ou a fragilidade de uma determinada dimensão genérica da profissão que provoca a emergência de defesas coletivas, sobretudo as de caráter ideológico, tal qual a que parece existir entre os motoboys. Em outras palavras, como os motoboys estão sujeitos a riscos que ultrapassam enormemente as condições que têm para evitá-los totalmente por meios unicamente próprios, não se pode deixar de supor a existência de sistemas coletivos de defesa que convivem, até um determinado limite, com saberes de prudência, que são parte dos saberes desenvolvidos pelos operários e que fornecem meios, estrategicamente vinculados às situações concretas de trabalho, para prevenir os trabalhadores de desdobramentos perniciosos da atividade (CRU; DEJOURS, 1987). Verificou-se que vários motoboys, no lugar de basearem sua segurança na “estratégia do olhar adiante”, lançavam mão de outra modalidade que se pode supor um pouco mais eficaz: “se fazer enxergar”, algo que parece mais remeter a saberes de prudência operando entre motoboys. Os que fazem uso dessa estratégia, apesar de minoritários, parecem reconhecer a vulnerabilidade da profissão e procuram, a todo custo, fazer-se enxergar para outros motoristas, tentando que sua segurança seja também garantida pela percepção e ação dos outros condutores que conseguem então contemplar o comportamento dos motoboys em suas decisões de pilotagem. Seja como for, tanto por meio de sistemas defensivos de tipo ideológico (perigosos, pois obscurece a fonte do perigo), como o “olhar adiante”, quanto por meio de defesa de potencial mais estratégico, como o “se fazer enxergar”, ambos revelam indícios que sugerem a existência de coletivos de trabalho em exercício.

Além disso, a existência de um discurso partilhado e sustentado sobre uma lógica ideologicamente defensiva de tipo viril reforça a ideia de que existe, mal ou bem, um esforço coletivo profissional em direção à defesa do próprio coletivo da profissão. E mesmo que se considere que o discurso marcado pela virilidade tende a fortalecer os valores do individualismo – geralmente falam daquele que se acidenta como o que “vacilou” –, os trabalhadores tentam, a todo custo, proteger essa cultura da idealização de coragem e ousadia como algo importante e que se deve manter. Assim, quando um motoboy diz que conseguiu fazer tal ou qual peripécia no trânsito, ou que resolvera tal ou qual serviço em tanto tempo, parece que ele está tentando dizer que, por suas condições – e com base nos macetes que o grupo bem sabe quais são – ele foi capaz de executar suas tarefas, de prestar o serviço, vencendo os inúmeros contratemplos que tem de enfrentar. Tudo isso sinaliza o movimento de manutenção do discurso da virilidade pelo grupo profissional, embora tal discurso não tenha se apresentado de forma generalizada.

Verificou-se, aparentemente entre os de mais idade e com mais tempo de profissão, que eles se dedicam mais à valorização de um discurso de eficiência e de defesa do profissionalismo da categoria, enquanto os mais novos e novatos parecem valorizar mais sua autoeficácia e virilidade. De qualquer modo, esse embate

não é tão contraditório assim. O que se viu foi que aqueles que incorporam um ou outro discurso convivem e trabalham de maneira relativamente amistosa entre si, talvez diferente do que indicam Neto, Mutaf e Avlasevicius (2006). Pode-se supor, inclusive, que essa diferença de apropriação discursiva, que é reforçada pelo estilo com que cada um conduz sua moto, supõe um coletivo em uma rica e potente via de sua produção. Esse ponto leva a outro fator importante para o coletivo: a continuidade de parte do contingente de trabalhadores na profissão. Se é inegável a alta rotatividade (OLIVEIRA, 2003; SILVA, 2006; VERONESE, 2004), nessa pesquisa verificou-se que parte dos trabalhadores investigados (cerca de 40%) têm pelo menos quatro anos de profissão, enquanto alguns (em torno de 10%) já estão na profissão há mais de 10 anos. Ou seja, um tempo suficiente para partilhas de experiências que auxiliam na conformação de um coletivo profissional e coletivos de trabalho.

Outro aspecto que parece importante para a compreensão da maneira como o coletivo de motoboys vem se apresentando diz respeito à existência ou não de regras de ofício, conforme sugere Cru (1987a). Na pesquisa foi possível identificar duas regras de ofício que parecem delimitar a atuação dos profissionais. A primeira diz respeito à maneira como devem gerir as transgressões neste trabalho. Para agilizar o serviço, alguns motoboys lançam mão de “pequenas” (nem sempre tão pequenas) transgressões, tais como subir nas calçadas com as motos ligadas, entrar na contramão etc. A transgressão é fruto de uma organização do trabalho em que o trabalhador é lançado em um paradoxo crucial: ter agilidade sem aumentar a velocidade! Por um lado exige-se deles que se utilizem dos meios disponíveis – sobretudo a perícia na pilotagem – para garantir um mínimo de remuneração, em um contexto de prazos exíguos e sobrecarga de trabalho para atender aos clientes. Por outro lado, são repreendidos pelas transgressões que cometem. Assim colocado, tem-se um paradoxo quase insolúvel. Até porque a transgressão faz parte do cotidiano, ao ponto de não ser possível mesmo pensar o trabalho sem uma dose de comportamentos transgressores. Na verdade, cabe ao profissional saber como e quando transgredir. Contudo, coletivamente se chega a estabelecer que o trabalhador que tem domínio da profissão deve observar alguns limites para garantir que todos possam se utilizar das transgressões, quando e se necessário. Eis a primeira regra. Esse limite (não explícito), ampara-se na existência de um bom-senso que o trabalhador deve apreender e dominar, por meio da observação direta ou negação, ao repreender colegas (ou observando tais repreensões) na prática. Essa regra torna-se uma referência que permite ao coletivo estruturar as margens do que é tolerável para a realização de transgressões no curso das atividades.

A segunda regra diz respeito à maneira como o trabalhador se posiciona no trânsito. Semelhante ao que Cru (1987b) identifica na construção civil entre os talhadores de pedra como a “regra da livre passagem”, pode-se supor que entre os motoboys uma regra desse tipo também está em exercício. Em duas situações pôde-se observar como a mesma parece funcionar: a primeira situação dizia respeito à maneira como se organiza o fluxo entre os motoboys dentro dos corredores de automóveis, no trânsito urbano. Numa filmagens (realizada para uso na técnica da autoconfrontação), um dos motoboys, ao ouvir a buzina de outro que lhe parecera estar com mais pressa, dera-lhe passagem. Na discussão sobre essa ocor-

rência, o trabalhador ressaltou a diretriz de se abrir espaço para a “acelerada” do colega, que está com pressa. Para tanto, ou o motoboy sai da frente (se não estiver tão apertado assim), ou acelera (se ele também estiver com alguma urgência para resolver). Outros motoboys disseram que essa diretriz, que à maneira de Cru aqui também se denomina por “regra da livre passagem”, pode se transformar em uma espécie de jogo que alguns chegam a praticar: quando alguém pede passagem, buzinando para sair da frente, instala-se uma disputa para ver quem consegue ir mais rápido. Esse mecanismo de aceleração, que se dá em torno da disputa entre os trabalhadores e que certamente se sustenta na defesa viril – uma espécie de disputa para ver “quem pode mais” – talvez possa ser útil também como um instrumento para regular (aliviar ou extravasar um pouco) as tensões adquiridas ao longo da jornada de trabalho. Mesmo que algum trabalhador chegasse a dizer que “ficava louco quando alguém passava na minha frente”, essa prática parece tornar o trabalho mais tolerável e prazeroso (pois se encontra aí um colorido lúdico), mesmo que com isso se incremente o risco de acidentes.

Outro exemplo que reforça a ideia da regra da livre passagem diz respeito ao momento em que o mesmo motoboy da filmagem quis estacionar ao lado de outras, em um local específico para motos. Após uma série de tentativas infrutíferas para estacionar no local devido, o motoboy acaba se manifestando, durante a filmagem e durante a entrevista, contrário à atitude dos outros motoqueiros, que estacionaram suas motos de modo que o impediam de parar no local permitido para motos. Ele argumenta que aquelas motos não eram de motoboys, pois o tipo de veículo não era comum entre os profissionais, e nenhuma possuía baú, além do que, segundo ele, os motoboys respeitariam o limite dos colegas, guardando sempre o espaço para que mais motos pudessem aproveitar os poucos estacionamentos específicos na cidade. Por outro lado, ele afirma que se um motoboy não o faz como deve, ocupando uma vaga desnecessariamente, é possível que outro motoboy faça alguma coisa em sua moto para retardar esse motoboy desatento, como que dando um aviso “para o cara acordar para a vida” e deixar de ser desatento: “você não estava com pressa? Agora você vai perder mais tempo aí”. Essas “repreensões” são feitas, geralmente, sem envolver prejuízo financeiro (como quebrar a seta), mas ocasionando perda de tempo. São menos punições que “toques” que um dá no outro desavisado: “duvido que da próxima vez ele ocupará duas vagas, no lugar de uma”, dizia.

Chegamos, enfim, à ideia de que o coletivo de trabalho exerce um papel fundamental nos processos de trabalho, saúde e subjetivação, no caso dos motoboys. Entre outras coisas, Cru (1987b) assinala um importante papel que o coletivo de trabalho exerce na produção de uma “arte de viver”. Durante as pesquisas, verificou-se que para tornar-se esse tipo de profissional, é preciso aprender a gostar do que essa profissão oferece, além de dirigir motocicletas. Eis aqui um ponto-chave. Parece que a formação envolve muito mais que a mera aprendizagem dos complexos saberes sociotécnicos já patrimonializados pelo coletivo profissional em construção. Além das regras, discursos, valores, o que parece ainda mais importante do ponto de vista psicológico é que, com o tempo, enquanto profissional, cada um vai aprendendo e apreendendo uma “arte de ser” motoboy, e até mesmo uma “arte de

viver”. Uma das pistas possíveis é de que, se o ingresso na profissão inicialmente prescinde de um grande investimento subjetivo e no suporte coletivo em torno do trabalho, a permanência nela está diretamente relacionada à apropriação dessa arte de ser motoboy como legítima e possível para melhor viver. Por meio dessa assimilação, o trabalhador vai se engajando nas atividades características da profissão. Mais que isso: engaja-se em um coletivo que o autoriza enquanto par e o auxilia a “andar” sua vida (CANGUILHEM, 2011), ao menos dentro de uma determinada normalidade partilhada por aquele grupo. Aliás, a ideia de “arte de viver”, que se pode compreender como uma forma de ser, um modo de subjetivação, refere-se ao esforço que um trabalhador empreende, esteticamente, para tornar um determinado serviço como uma produção que tem uma veia de “arte”, ou, em outras palavras, que tenha estilo, seja bem feita, “bonita” aos seus olhos e/ou aos dos colegas, aproveitando a teorização de Dejours (2002, 2004) acerca do papel que o “juízo de beleza” exerce na psicodinâmica do reconhecimento.

Em suma, foram verificados inúmeros indícios que apontam para a existência de um coletivo de motoboys auxiliando na organização das atividades de trabalho desses profissionais: regras de ofício, uma linguagem profissional, sistemas defensivos coletivos, partilhas de saberes instrumentais e de valores em comum, um grupo de trabalhadores que permanece na profissão por algum tempo e, finalmente, partilhas de modos de viver como motoboy. Esses elementos sugerem, também, a constituição de um gênero profissional que reforça a existência de um coletivo de trabalho em ampla formação e desenvolvimento, já que se dá através de um tempo comum e por meio de memórias coletivas sobre o fazer no trabalho.

Entretanto, na investigação verificou-se que este coletivo profissional se revela ainda bastante frágil. E enfrenta um conjunto de ameaças que, por ainda não conseguir fazer frente à quantidade de riscos de acidentes (principalmente porque não se desenvolveu ao ponto de lograr êxito, tanto nas reivindicações por condições de trabalho mais seguras, quanto na produção de estratégias eficazes na defesa de todos). Talvez se compreenda assim, parcialmente, porque ainda é tão alto o índice de acidentes. Por essa razão é necessário deter-se nessas questões, sobretudo procurando compreender tanto a potência de ação desse coletivo quanto seus limites, os elementos que apontam para seu enfraquecimento e as causas e efeitos desse fenômeno, sobretudo diante de condição de intensa precarização e degradação do trabalho.

ENTRAVES PARA O COLETIVO

Em primeiro lugar, configuram-se diversos tipos de coletivo de motoboys. Existem inúmeras empresas que contratam apenas um motoboy e, nesta medida, eles passam muito mais tempo nas ruas do que os de empresas que possuem efetivos maiores. Assim, é bastante provável que os trabalhadores daquelas empresas tenham uma oportunidade consideravelmente menor de partilhar regras, saberes, valores e discursos, de uma maneira sistemática, com os outros pares. Embora, como se viu, isso não impeça totalmente a partilha de saberes comuns entre esses profissionais, a despeito do tempo que passam isolados de seus pares.

Outro fator que parece colocar em cheque a pertinência ou a potência do coletivo entre os motoboys é a falta de confiança no respeito às regras em construção. Sua presença exerce um papel muito importante na dinâmica do coletivo, sobretudo na constituição de uma “rede solidária” que, para Diniz (2003), é um dos meios fundamentais para que motoboys consigam realizar suas tarefas. Sempre que necessário, o motoboy desenvolve seu agir em competência acionando uma rede de outros trabalhadores pertinente ao problema a resolver: solicitar a um colega a entrega de um documento que estava sob sua responsabilidade ou solicitar ajuda de taxista para encontrar determinado endereço. De acordo com Dejours (2002), a confiança – no respeito às regras – é um dos principais elementos para a construção de um ambiente propício onde o coletivo possa emergir e se desenvolver, inclusive quanto ao reconhecimento de seu papel incontornável em relação à saúde mental. Verificou-se que, no caso dos motoboys, a dimensão coletiva parece estar sendo ameaçada por falta de confiança, tornando mais difícil a generalização de algumas práticas de transgressão, sobretudo aquelas que envolvem recursos financeiros. A (falta de) confiança é denunciada pelos motoboys – seja quando apontam a inexistência de um sentimento de solidariedade sobretudo quando se trata de situações que envolvem dinheiro – seja quando afirmam uma forte individualização nos modos de se proceder nas atividades. Alguns deles chegaram mesmo a duvidar da existência da tão propalada “solidariedade” entre pares diante de acidentes envolvendo motoboys.

Dejours (1992) chama a atenção para a resistência que os trabalhadores de um ofício têm com relação ao individualismo no meio de trabalho e aponta como o “cada um por si” é combatido, às vezes com muita radicalidade, por vezes excluindo os recalitrantes do coletivo, até mesmo colaborando para sua demissão (voluntária ou não). Porém, neste caso verificou-se que o individualismo parece ser mais forte do que se poderia esperar em um trabalho profissional. Tanto do ponto de vista da ideologia da virilidade (que reforça parcialmente o valor da forma indivíduo), quanto do ponto de vista da realização muito individualizada das atividades, além do fato de que parte do grupo profissional não tem a oportunidade de encontrar seus pares de maneira sistemática, tudo isso compõe um cenário em que as ações individuais acabam tomando rumo individualizante e ganhando mais força do que suporta um coletivo em que se partilha a mesma ética – eixo de sustentação da confiança. Aliás, é exatamente essa dimensão ética que propicia a confiança que alguém tem no agir de um par. Nesse sentido, se a partir de Cru (1987b) pode-se afirmar que o ingresso em um coletivo de trabalho permite certa margem de singularidade, na medida em que alguém faça parte de um coletivo, suas características individuais se tornam mais toleradas pelo grupo, ao mesmo tempo em que pressupõe partilhar regras de ofício e valores, uma mesma ética profissional. O problema é que, no caso dos motoboys, tem se desenvolvido menos individualidade e mais individualismo. Cada um está mais preocupado em garantir sua própria sobrevivência imediata que defender e manter a profissão capaz de se perpetuar “apesar de si”.

O individualismo parece estar envolvido, também, nas dificuldades de mobilização do grupo profissional em direção a uma luta por melhores condições coletivas de trabalho. No decorrer do período em que a pesquisa de campo transcorreu, aconteceram na cidade manifestações de motoboys que tiveram como palavra de ordem a transformação de algumas de suas condições de trabalho. Porém, essas manifestações se tornaram mais expressivas somente quando atingiram a cada trabalhador individual – no caso do aumento de um imposto local sobre o uso de motocicletas para o trabalho. Na questão do número elevado de acidentes entre motoboys, como não acontecem todos ao mesmo tempo e nem com todos profissionais, parece que a tolerância (ou impotência?) produzida pelo individualismo não colabora para romper sua inércia, já que o acidente que ocorre com um motoboy qualquer não tem se revelado como problema do outro profissional.

O individualismo parece estar também relacionado à facilidade com que se entra na profissão. Aqueles de mais idade e experientes criticam os mais novos e novatos talvez exatamente porque, como se trata de uma profissão de acesso mais facilitado (em comparação com outras que exigem maiores pré-requisitos), os efeitos do coletivo vão sendo minimizados pela quantidade de novos integrantes que já entram realizando atividades e serviços a despeito do que se produz e se partilha entre os pares. Essa crença de que se pode realizar o serviço profissional independente de conhecimentos prévios acaba tornando as atividades dos motoboys mais recheadas de valores pessoais e individualismo, sem o tempo necessário para que os novatos se apropriem das dinâmicas e do gênero profissional. Em suma, o ingresso continuado de novatos na profissão, sem passar por qualquer tipo de seleção, treinamento ou “iniciação”,³ impõe limites para a construção de uma dimensão coletiva que requer tempo, patrimônio e tradição.

Verificou-se, ainda, que a dimensão coletiva de trabalho parece estar criando muito mais referências para as técnicas de execução das tarefas que propriamente sistemas de proteção para os modos de pilotagem, o que pode limitar a potência do coletivo profissional na prevenção e redução do número de acidentes de trânsito. Verificou-se também que seus espaços coletivos (informais e espontâneos) de análise sobre o trabalho parecem ser mais voltados para as tarefas de trabalho que para os estilos de conduzir. É como se não importasse muito como cada piloto dirige: isso é um “problema dele”. Nesse momento do trânsito, o “cada um por si” tão criticado por eles talvez acabe por se manifestar mais como um “ter que me virar para garantir minha sobrevivência”. Dessa forma, é exatamente no momento em que talvez mais se precisasse de um suporte coletivo de defesa da saúde e segurança, é então que o coletivo se vê impotente diante das especificidades de um trânsito pernicioso e facilitador de respostas individualistas. Apesar disso, fica lançada a hipótese, a ser verificada em pesquisas futuras, de que, não fosse o coletivo de trabalho em engendramento, talvez a quantidade de acidentes fosse ainda maior.

No processo de pilotagem, os limites do coletivo encontram uma barreira de difícil sobreposição, talvez em parte porque aí os individualismos se manifestam com mais vigor. Aliás, a própria “arte de viver” dos motoboys parece estar relacionada com certo prazer que o trabalhador tem de pilotar no seu próprio estilo. É como se, em cima da moto, quem mandasse (neste caso, mais uma questão

de poder que de potência) fosse o próprio motoboy: cada um piloto como quer. Por outro lado, não se pode deixar de aventar a hipótese de que o individualismo, neste momento, é reforçado em função dos valores de virilidade e na crença exacerbada que cada trabalhador tem sobre sua capacidade de antecipação, como foi tratado anteriormente. No trânsito, o coletivo não protege o trabalhador. No máximo, o resgata quando cai no asfalto.

Relacionado ao fato de a atividade de pilotagem ser realizada quase sempre só, a enorme diferença entre os serviços prestados, bem como a distância física em que se encontram os diversos grupos de trabalhadores espalhados na cidade parecem auxiliar no afrouxamento dos laços coletivos. Essa distância dos coletivos entre si pode indicar a reduzida presença de espaços públicos de deliberação (DEJOURS, 2002) mais consistentes. Assim, mesmo se a alta rotatividade de trabalhadores, sobretudo em busca de melhores condições de trabalho, permite certa permeabilidade entre os grupos, auxiliando a tecitura de uma rede genérica – um coletivo de rede, conforme conceitua Athayde (1996) em sua tipologia – que dá coesão e consolida como possível (e até desejável) a vida de uma arte de viver, a inexistência de espaços mais sistemáticos (seminários para trabalhadores, formações, etc.) em direção a esse fim, pode ser outro aspecto importante a dificultar o coletivo de trabalhadores se potencializar. A existência de uma estrutura formal de formação exigida para que alguém inicie sua carreira como motoboy pode contribuir na construção de uma profissão unificada em exercício, tornando mais materializável a existência da produção de um gênero profissional que os auxilie na realização de suas atividades.

Constatou-se, ainda, que a convivência com os acidentes parece mais tolerável e naturalizado do que a princípio se poderia desejar. Muitos motoboys já sofreram acidentes de trabalho na profissão ou conhecem outros que se acidentaram gravemente ou mesmo vieram a falecer durante o trabalho. Mesmo assim, é factível pensar que o coletivo de trabalho procura não se abalar exacerbadamente com essas duras experiências (sinalizando, talvez, para a ação de um pesado sistema defensivo). Ao colocar em debate um caso de acidente fatal envolvendo um carteiro motorizado, vários motoboys afirmaram que ele certamente tinha “vacilado”, por causa de razões “a” ou “b”. A trágica morte, mesmo que amplamente noticiada à época, no município, não mobilizara o coletivo profissional para lutas por melhores condições de trabalho. As defesas de tipo ideológico parecem de tal forma solidificadas que, mesmo quando algum trabalhador desiste da profissão por causa de acidentes ou coisas semelhantes, o coletivo parece não relutar, tal qual Figueiredo e Athayde (2005) identificaram no estudo com mergulhadores no *offshore*. Não é difícil imaginar o porquê: são tantos os acidentes, tantos os problemas que se enfrenta na profissão que a própria desistência parece natural e claramente justificável aos olhos dos profissionais. A ideia de alguém capaz de superar tudo isso, por suas próprias habilidades, é profundamente condizente com essa exacerbção do individualismo. O coletivo de trabalho e o gênero profissional encontram nesse movimento outro impedimento importante.

O FUTURO DA PROFISSÃO E OS PROCESSOS DE SUBJETIVAÇÃO

Verificou-se a existência de dimensões do coletivo de trabalho sendo produzido entre os motoboys, seja por meio de uma língua e regras de ofício (CRU, 1987a; 1987b), saberes instrumentais, sistemas coletivos de defesa, normas e valores partilhados pelos membros do grupo profissional. Entretanto, verificou-se também indícios de sua fragilidade, inclusive não se revelando como capaz de se mobilizar por melhores condições de trabalho. Durante um dos “encontros sobre trabalho”, realizado fora do horário de trabalho, deparou-se com um grande desconhecimento sobre os modos de se organizar coletivamente nesse movimento, embora o interesse numa qualificação da representação coletiva fosse quase consenso. Contudo, os discursos não chegaram a ultrapassar o tom de ressentimentos e denúncias, carentes de força propositiva, o que é típico efeito de sistemas defensivos ideológicos. Como visto antes, a mobilização coletiva por melhores condições de trabalho só aumentou quando cada um dos trabalhadores se sentiu prejudicado por motivações bem concretas, pessoais e imediatas: a remuneração (lógica que é hegemônica nos mundos do trabalho). Os riscos de acidentes, as dificuldades das próprias estruturas, públicas e privadas, de assistência à saúde e as histórias dos profissionais acidentados se constituem como uma sombra discursiva que influi em percepções coletivas que reforçam os sistemas coletivos de defesa marcados pela virilidade e “adrenalina”. Como resultado, muda-se o trabalhador, que se prepara para as situações de risco, mas não se modifica o trabalho em questão.

Assim, de um lado, há um coletivo de trabalho que permite a emergência de saberes de prudência e regras de ofício (CRU; DEJOURS, 1987) e que investe na formação de um ofício. De outro, os motoboys não conseguiram, até o momento, criar marcos de reconhecimento do próprio coletivo em prol deles mesmos, a identidade no sentido da Psicodinâmica (MOLINIER, 2006), já que essa dimensão coletiva não consegue constituir identidades fortes em torno das regras e dos valores de sua própria carreira, ao mesmo tempo em que o individualismo não dá passagem à tradição. Ora, processos de subjetivação que se operam em um determinado meio profissional pressupõem que o trabalhador incorpore como parte de sua “pele” os sentidos coletivos partilhados pela dimensão genérica das atividades profissionais. Assim, os processos de subjetivação aparentam existir, mas de modo incipiente.

O trabalhador aprende a “gostar do trabalho”, bem como a resolver, “na pele”, algumas dimensões menos tangíveis de sua profissão. Além disso, consegue partilhar vivências comuns com os demais colegas de trabalho, tais como a da virilidade, de se “sentir o máximo”, o discurso e a sensação da “adrenalina”, compartilhando uma espécie de doutrina da proteção, o uso do discurso da direção defensiva e os modos de pilotar com destreza e agilidade, antecipando e “deixando ver”. Porém, esses materiais não estão bem distribuídos no conjunto de trabalhadores e nem entre todos os tipos de serviços de motofrete. Entre os serviços que propiciam o encontro mais cotidiano com os pares, esses sentimentos são fortalecidos e intensificados. Contudo, vimos que parte dos motoboys está espalhada em um sem fim de empresas que não se agrupam. Nessas, é aparente a influência de outros valores e princípios provenientes da empresa à qual prestam

serviços, tais como empresas de autopeças, pequenas pizzarias ou lojas de entrega de gás ou água. Aqui a profissão ou é um “bico”, um “quebra-galho”, ou uma escada para um degrau superior dentro da própria empresa. Parte destas características está presente em outras modalidades de trabalho, mas elas encontram aqui especificidades que se buscou sinalizar.

O gênero da profissão esbarra nessas dificuldades e a prática de trabalho não se tem convertido em profissão ou ofício, como poderia. É possível reiterar que se verifica entre os motoboys a vivência de prazer em suas atividades de trabalho. Há reconhecimento, sobretudo um reconhecimento defensivo e autossuficiente de autossuperação, autodomínio, autocontrole. Algo que se processa de forma muito individualizada e reforça a dinâmica da virilidade e das demais defesas coletivas de tipo ideológico. Mas o orgulho de ser motoboy revela-se também como uma forma de reconhecer-se como trabalhador, mesmo não experimentando receber da sociedade o tipo de valorização que acreditam merecer, o que pode estar contribuindo para incrementar compensatoriamente o movimento de autovalorização.

A emergência de coletivos de trabalho e de um gênero profissional que se cristalice em torno de um ofício irá requerer o exercício dos motoboys para demonstrar sua própria capacidade de ser coletivo. Nos primeiros embates políticos que os motoboys de Vitória- ES vêm enfrentando, percebe-se que os resultados ainda são muito inconstantes. Mas o reconhecimento de que existe uma potência construtiva em busca dessa atividade é um fenômeno que não se pode deixar de valorizar. A falta de um saber profissional consolidado tende a reduzir o valor financeiro desta forma de serviço e seu respeito social, colaborando para sua precariedade, facilitando assim o ingresso não regulamentado e não devidamente preparado de trabalhadores na profissão, além de tornar mais socialmente tolerável a quantidade de acidentes e de mortes ocasionadas pelos motoboys. Além disso, a redução da idade do grupo tende a fortalecer alguns sentimentos típicos da adolescência, tais como a percepção de indestrutibilidade e a virilidade, deixando de lado um conjunto de valores que poderiam se transformar em efetivos sistemas de proteção, tais como o profissionalismo. Finalmente, a falta de um coletivo profissional à altura das enormes dificuldades vividas não facilita a descoberta de seus interesses.

Essa pesquisa revelou um movimento legítimo neste horizonte, mesmo que ainda tímido. Em uma conversa com um grupo de motoboys que trabalhava com documentos em uma praça no centro da capital, discutia-se sobre as coisas que eles mais conversavam no cotidiano. A resposta foi: “moto, trabalho, mulher e política”. Política? Como era período eleitoral, buscou-se explorar em que medida se tratava de algo limitado à contenda eleitoral episódica. Surpreendeu o fato de que pareciam gostar muito de ouvir histórias sobre política em geral. A fonte dessa história era, para eles, o vendedor ambulante que fornecia lanches para eles, todos os dias. No relato deles, essa pessoa, um pouco mais velha, revelava muito conhecimento sobre o período da ditadura militar, sobre a política local e nacional. Mesmo sabendo que não se trata de algo generalizável, registra-se que na investigação revelou-se um grupo que, carente de história, debruçava-se na história que estava disponível, em uma aparente vontade de compreender o presente, alimentando-se na história passada. Essa dimensão da história que con-

segue localizar a pessoa em uma rede que lhe significa, parecia importante para esses motoboys. Será que a própria profissão não lhes poderia viabilizar uma tecelagem de significado histórico? Essa resposta, somente os próprios trabalhadores poderão construir. A vontade parecia estar ali.

NOTAS

¹ Pesquisa financiada pela Agência de financiamento Fapes/ES.

² Mais do que explicar aqui o que cada um desses termos se refere, o que se pretende é registrar as relações entre os saberes, os valores e os discursos partilhados. De qualquer modo, as frases citadas no fim deste parágrafo sugerem que o bom motoboy é aquele que consegue dar seguimento às urgências, as mais complexas (desembolar), garantindo sua segurança, mesmo em ritmo acelerado (correria), aproveitando para ampliar seus ganhos financeiros, mesmo que de modo relativamente transgressor (canetada), tomando o cuidado de não prejudicar os colegas nas trocas informais de serviços com valores distintos (letras). Para compreender o que cada um dos termos mais acima significa, ver Moraes (2008).

³ Movimento coletivo que visa introduzir o trabalhador, mesmo que de maneira tácita, nas dinâmicas coletivas da atividade, em toda a sua complexidade: as pessoas que dela fazem parte, os grupos existentes, as várias possibilidades de posicionamento em jogo na profissão, entre outros.

REFERÊNCIAS

ATHAYDE, M. *Gestão de coletivos de trabalho e modernidade*. Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1996.

BARROS, R. B. *Grupo: a afirmação de um simulacro*. Porto Alegre: Sulina / UFRGS, 2009.

BENDASSOLLI, P. F.; SOBOLL, L. (Org.). Introdução às clínicas do trabalho: aportes teóricos, pressupostos e aplicações. In: _____. *Clínicas do trabalho: novas perspectivas para a compreensão do trabalho na atualidade*. São Paulo: Atlas, 2010. p. 3-21.

BOUTET, J. Activité de langage et activité de travail. *Education Permanente*. [S.l.], v. 116, n. 3, p. 109-117, 1993.

BOUTET, J. Quand le travail rationalise le langage. In: KERGOAT, J. et al. (Org.). *Le monde du travail*. Paris: La Découverte, 1998. p. 153-164.

CANGUILHEM, G. *O normal e o patológico*. 11. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011.

CLOT, Y. *A função psicológica do trabalho*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2006.

CLOT, Y. *Trabalho e poder de agir*. Belo Horizonte: Frabrefactum, 2010.

CRU, D. Collectifs et travail de métier, sur la notion de collectif de travail. In: DEJOURS, C. (Org.). *Plaisir et souffrance dans le travail*. Paris: AOCIP, 1987a. p. 43-49.

CRU, D. Les règles du métier. In: DEJOURS, C. (Org.). *Plaisir et souffrance dans le travail*. Paris: AOCIP, 1987b. p. 29-50.

CRU, D. *Règles de métier, langue de métier*: dimension symbolique au travail et démarche participative de prévention. Le cas du bâtiment et des travaux publics. Paris: École Pratique des Hautes Études, 1995.

CRU, D.; DEJOURS, C. Saberes de prudência nas profissões da construção civil: nova contribuição da Psicologia do Trabalho à análise da prevenção de acidentes na construção civil. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, [S.l.], v. 15, n. 59, p. 30-34, 1987.

DEJOURS, C. *A loucura do trabalho*: estudos de psicopatologia do trabalho. São Paulo: Cortez – Oboré, 1992.

DEJOURS, C. *O fator humano*. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

DEJOURS, C. Addendum: da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho. In: LANCMAN, S.; SZNELWAR, L. I. (Org.). *Christophe Dejours*: da psicopatologia à psicodinâmica do trabalho. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2004. p. 47-104.

DEJOURS, C. *Trabalho vivo*. Brasília: Paralelo 15, 2012. v. 1 e 2.

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

DURRIVE, L. Pistas para o ergoformador animar os encontros sobre o trabalho. In: SCHWARTZ, Y.; DURRIVE, L. (Org.). *Trabalho e ergologia*: conversas sobre a atividade humana. 2. ed. rev. e ampl. Niterói: EDUFF, 2010. p. 309-318.

FAÏTA, D. *Análise dialógica da atividade profissional*. Rio de Janeiro: Imprinta Express, 2005.

FIGUEIREDO, M. G.; ATHAYDE, M. Organização do trabalho, subjetividade e confiabilidade na atividade de mergulho profundo. *Produção*, [S.l.], v. 15, n. 2, p. 172-183, 2005.

GUÉRIN, F. et al. *Compreender o trabalho para transformá-lo*: a prática da ergonomia. São Paulo: Edgar Blucher, 2001.

HOFFMANN, M. H. Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos *Psicologia: Pesquisa & Trânsito*, [S.l.], v. 1, n. 1, p. 17-24, 2005.

MARÍN, L.; QUEIROZ, M. S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. *Cadernos de Saúde Pública*, [S.l.], v. 16, n. 1, p. 7-21, 2000.

MOLINIER, P. *Les enjeux psychiques du travail*. Paris: Payot, 2006.

MORAES, T. D. *Coletivo de trabalho e atividade dos motoboys: gênero profissional, saberes operatórios e riscos da atividade de trabalho*. 2008. Tese (Doutorado) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

NETO, A.; MUTAF, J.; AVLASEVICIUS, S. Pelo espelho retrovisor: motoboys em trânsito. *NAU-Núcleo de Antropologia Urbana da USP*, 2006. Disponível em: <<http://www.n-a-u.org/motoboys1.html>>. Acesso em: 28 mar. 2012.

ODDONE, I.; RE, A.; BRIANTI, G. *Redécouvrir l'expérience ouvrière*. Paris: Eds. Sociales, 1981.

OLIVEIRA, G. C. *Trabalho, vitimização e criminalização no cotidiano de motoboys de Salvador*. 2003. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2003.

PANICHI, R. M. D.; WAGNER, A. Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil. *Revista Interamericana de Psicologia*, [S.l.], v. 40, n. 2, p. 159-166, 2006.

PARKER, R. *Na contramão da AIDS: sexualidade, intervenção, política*. São Paulo: Ed. 34, 2000.

RAMMINGER, T.; ATHAYDE, M.; BRITO, J. Ampliando o diálogo entre trabalhadores e profissionais de pesquisa: metodologias para o campo da Saúde do Trabalhador. *Ciência e Saúde Coletiva*. No prelo.

ROBBINS, S. P.; JUDGE, T. A.; SOBRAL, F. *Comportamento organizacional*. 14. ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2010.

SATO, L.; SOUZA, P. R. Contribuindo para desvelar a complexidade do cotidiano através da pesquisa etnográfica em psicologia. *Psicologia USP*, [S.l.], v. 12, n. 2, p. 29-47, 2001.

SILVA, D. W. *Atuação profissional de motoboys e fatores associados à ocorrência de acidentes de trânsito em Londrina*. 2006. Dissertação (Mestrado) - Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2006.

SCHWARTZ, Y. A comunidade científica ampliada e o regime de produção de saberes. *Trabalho & Educação*, [S.l.], v. 7, p. 38-47, 2000.

SCHWARTZ, Y.; DURRIVE, L. (Org.). *Trabalho e ergologia: conversas sobre a atividade humana*. 2. ed. rev. e ampl. Niterói: EDUFF, 2010.

VERONESE, A. M. *Moto-boys de Porto Alegre: convivendo com os riscos de acidentes*. 2004. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2004.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. *World report on traffic injury prevention*. Genebra: OMS, 2004.

Recebido em: 25 de junho de 2012

Aceito em: 29 de agosto de 2013