

A educação e informalidade: a escolaridade dos mototaxistas como fator decisivo para a sua condição de trabalho

Dener Jesus Freitas de Melo²⁵

RESUMO

O mototaxismo é uma atividade informal que surgiu no país após a crise financeira da década de 1990 para absorver a mão de obra desempregada. Por ser baseado em veículo de baixo custo operacional e diante da precariedade do transporte público urbano, o mototáxi tornou-se um importante meio de locomoção nos centros urbanos. Entretanto, a atividade ainda não foi regulamentada em muitos municípios. Neste sentido, este trabalho tem por objetivo principal analisar a escolaridade dos mototaxistas para verificar se ela influencia na entrada e permanência destes trabalhadores na atividade informal.

Palavras chave: Mototáxi. Informalidade. Educação.

ABSTRACT

The motorcycle taxi is a informal activity which emerged in the country after the financial crisis of the 1990s to absorb unemployed labor. Because it is based on vehicle operating cost and on the precariousness of urban public transport, the motorcycle taxi has become an important means of transport in urban centers. However, the activity has not yet been regulated in many municipalities. Thus, this paper aims at analyzing the educational level of moto-taxi drivers to see if it influences the entry and residence of these workers in informal activity.

Keywords: Motorcycle taxi. Informality. Education.

INTRODUÇÃO

²⁵ Dener Jesus Freitas de Melo é aluno bolsista CAPES do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal de Uberlândia (PPGCS/UFU). E-mail: denerdemelo@yahoo.com.br.

As últimas décadas do século XX foram marcadas por intensas transformações no mundo do trabalho. As sucessivas crises econômicas fizeram com que o emprego formal retraísse enquanto a informalidade crescia consideravelmente (CACCIAMALI, 1983). Embora a partir da primeira década do século XXI a economia passou a se manter estável e as taxas de informalidade diminuíram²⁶, os reflexos das crises econômicas do final do século XX e o aumento vertiginoso do trabalho informal na década de 1990 continuaram a ser sentidos no Brasil.

Sendo assim, a informalidade é um tema de estudo que permanece atual, exatamente por ser um fenômeno que continua bastante presente nas sociedades contemporâneas. Além disso, trata-se de uma temática de difícil caracterização e análise, repleto de debates e embates, que desde os primeiros estudos desafia pesquisadores das mais diversas áreas do conhecimento a elucidar os seus problemas e reflexos.

Neste sentido, este artigo busca analisar a relação entre trabalho informal e educação. Quando Sabóia e Sabóia (2004) analisam os dados gerais do setor informal brasileiro a partir do censo demográfico realizado no Brasil no ano de 2000²⁷, eles citam rapidamente por meio de dados estatísticos a relação entre educação e informalidade, defendendo o argumento de que quanto maior a escolaridade, menor a possibilidade de ingressar e permanecer no setor informal da economia:

26 Ver dados do IPEA (2010): Na própria apresentação do estudo os autores destacam que, em 2009: “i) as taxas de desemprego e de informalidade alcançaram no mês de outubro os valores mais baixos dos últimos anos (6,1% e 36,6%, respectivamente), tal como havia acontecido em setembro; e ii) de maneira similar, a média dos rendimentos reais registrou em outubro o valor mais alto da série, também como havia ocorrido em setembro”. (IPEA; Ministério do Trabalho e do Emprego, 2010)

27 João Sabóia e Ana Lucia Sabóia justificam a utilização dos dados do censo demográfico da seguinte forma: “O Censo Demográfico de 2000 apresenta uma ampla cobertura da população brasileira no mercado de trabalho. Diferentemente das demais pesquisas do IBGE, como a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) e a Pesquisa Mensal de Emprego (PME), ambas amostrais, o Censo Demográfico cobre o universo da população, apresentando informações para todo o território nacional, inclusive ao nível municipal. Sua utilização permite uma tentativa de caracterização do setor informal no Brasil, identificando as desigualdades territoriais e os diferenciais entre os segmentos formal e informal da economia. Permite ainda referenciar espacialmente os indicadores de inserção no mercado de trabalho.” (SABÓIA; SABÓIA, 2004, p. 3)

Um outro resultado esperado e confirmado pelos dados é a maior participação das pessoas de menor nível de escolaridade no setor informal. Entre aqueles com menos de um ano de estudo, 77,5% estão no informal 1. Para os que completaram o primeiro grau (8^a série), a participação cai para 43,1%. Quando consideradas as pessoas com 12 anos ou mais de estudo (universitários), apenas 18% estão no informal 1. Para o informal 3, os percentuais são, respectivamente, 81,4%, 50,9% e 31,2%.²⁸ (SABÓIA; SABÓIA, 2004, p. 15-16)

Sendo assim, este trabalho tem por objetivo principal testar os dados apresentados por Sabóia e Sabóia (2004) que indicam que quanto menor a escolaridade, mais próximos estão os trabalhadores do mercado de trabalho informal. Para verificar tal argumento, será analisada uma categoria de trabalhadores informais que tem crescido demasiadamente em número e importância nos últimos anos: os mototaxistas.

Neste sentido, a pergunta que orientará a pesquisa é a seguinte: a escolaridade dos mototaxistas é um fator decisivo para a entrada e permanência destes trabalhadores no setor informal do mercado de trabalho? A hipótese inicial de trabalho corrobora com o texto de Sabóia e Sabóia (2004) que afirma que os trabalhadores com menor escolaridade estão, de modo geral, alocados em atividades informais, ou seja, a hipótese aqui amparada defende a ideia que a pouca escolaridade dos mototaxistas é sim um fator decisivo para sua entrada e permanência no setor informal da economia.

Para tentar resolver este problema e verificar a hipótese de trabalho, será realizada revisão bibliográfica acerca do surgimento do mototaxismo, do mototáxi como atividade informal e dos trabalhos que contém dados sobre a escolaridade dos mototaxistas nas mais diversas localidades brasileiras. Além disso, também serão utilizados dados colhidos em campo entre os meses de outubro de 2011 e

28 Sabóia e Sabóia (2004) debatem sobre a falta de consenso na definição do conceito de informalidade, afirmando que um dos principais critérios utilizados para a distinção entre trabalho formal e informal é a assinatura da carteira de trabalho. Para ampliar as análises, nos últimos o IBGE tem desagregado esta definição, classificando a população de acordo com a posição ocupada no mercado de trabalho, destacando a assinatura da carteira de trabalho e a contribuição previdenciária. Dessa maneira, o setor informal 1 inclui os trabalhadores que não têm carteira de trabalho assinada e não contribuem com a previdência; o setor informal 3 corresponde aos trabalhadores por conta própria, ou seja, não tem carteira de trabalho assinada, mas que contribui com a previdência.

maio de 2012 para redação de monografia de conclusão de curso, defendida no Instituto de Ciências Sociais da Universidade Federal de Uberlândia no mês de julho de 2012²⁹.

O MOTOTAXISMO: CONDIÇÕES DE SURGIMENTO

Antes de qualquer outra coisa, torna-se importante conhecer os aspectos que propiciaram o surgimento do mototáxi como meio de transporte público nos centros urbanos brasileiros.

Conforme dito anteriormente, as transformações econômicas verificadas em âmbito mundial nas últimas décadas do século XX repercutiram drasticamente no mundo do trabalho, provocando elevação das taxas de desemprego, declínio do assalariamento e flexibilização da legislação de trabalho, que subtraíram os direitos trabalhistas e a proteção salarial do trabalhador. No entanto, estas transformações não afetaram igualmente todos os segmentos de trabalhadores e grupos sociais. Os grupos desfavorecidos nos direitos sociais sofreram mais com as transformações econômicas impostas pelas crises econômicas do final do século XX. Diante disso, grande contingente de trabalhadores se viu obrigado a buscar novas opções de trabalho, a fim de garantir sua sobrevivência e de sua família. E o setor informal foi o setor econômico que mais abrigou estes trabalhadores desempregados (CACCIAMALI, 1983).

Entretanto, apenas o desemprego não justifica o surgimento de uma modalidade de transporte, pois estes trabalhadores desempregados poderiam procurar se alocar em inúmeras outras atividades informais já existentes. Então, diante do desemprego, quais são os fatores que propiciaram o surgimento do mototaxismo? Podem ser enumerados mais dois fatores, são eles: a precariedade do transporte público coletivo urbano e o baixo custo de compra e manutenção da motocicleta.

29 MELO, Dener Jesus Freitas de. "Moto-Táxi Rodoviária": Um estudo sobre o cotidiano dos mototaxistas. 159 p. Monografia de Conclusão de Curso em Licenciatura e Bacharelado em Ciências Sociais. Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 27 de jun, 2012.

O uso de motocicletas como meio transporte remunerado, o mototaxismo, é um fenômeno relativamente recente no Brasil, aparecendo, sem muita precisão, nos últimos vinte ou trinta anos. Entretanto, o seu surgimento remonta justamente o período em que o processo acelerado de urbanização e o desenvolvimento urbano sem planejamento começavam a acarretar problemas estruturais para os centros urbanos brasileiros, principalmente para o sistema de transporte. O crescimento desordenado das cidades fez com que o trânsito fosse se configurando de forma cada vez mais desorganizada, acarretando problemas bastante significativos para a mobilidade urbana, especialmente para o transporte público coletivo. Entretanto, onde a maioria das pessoas via um verdadeiro caos urbano, alguns trabalhadores desempregados viram uma nova maneira de ganhar o seu sustento e o sustento da sua família: utilizar as motocicletas, um meio de transporte mais rápido e prático³⁰, para realizar o transporte de pessoas dentro dos centros urbanos. Lorenzetti (2003) resume bem este novo cenário:

O crescimento desordenado de muitos centros urbanos brasileiros, ocorrido nas últimas décadas, trouxe, entre outras consequências, o caos no trânsito, em geral marcado por enormes congestionamentos. Essa situação, por sua vez, tem aumentado o uso de motocicletas nos centros urbanos, tanto para o serviço de entrega de encomendas e pequenas cargas, como para serviço de transporte de passageiros. (LORENZETTI, 2003, p. 2)

Diante deste quadro, alguns estudos apontam o surgimento do mototaxismo como alternativa à ausência ou precariedade do transporte público, principalmente o transporte público coletivo urbano (BARRETO, 2010; BRASILEIRO, 2005; COELHO, 1997; FAHEL, 2008; FONSECA, 2006; GOMES; DUQUE, 2009; LORENZETTI, 2003; NASCIMENTO, 2011; VIOLATO; WAISMAN, 2005; SILVA, 2007).

30 De acordo com os motociclistas o principal diferencial da motocicleta é que ela pode circular por pequenos espaços, enquanto veículos maiores (como carros e ônibus) precisam de mais espaço para manobrar. Esta característica peculiar permite que as motocicletas não fiquem presas em engarrafamentos, pois os seus tripulantes podem passar por entre os carros parados e assim, vencer o trânsito pesado. Vale destacar que esta atitude é repudiada pelos órgãos de transito, devido ao enorme perigo que represente à integridade física do motociclista e seu passageiro.

Outro fator responsável pelo advento do mototáxi como nova modalidade de transporte foi a popularização da motocicleta no Brasil. Fahel (2007) levanta dados para demonstrar que a motocicleta passou a se constituir como um meio de transporte socialmente importante para a população brasileira, principalmente para a classe trabalhadora. De acordo com o autor esta popularização se deu, por entre outros fatores, a questão econômica, isto é, ao seu baixo custo de aquisição e manutenção³¹. Após constatar esse fato, Fahel termina o seu raciocínio da seguinte forma:

Num desenvolvimento lógico de ideias, não é difícil afirmar que a facilidade de aquisição da motocicleta, o baixo de custo de manutenção e a economia com combustível, aliado a fatores como desemprego, falta de profissionalização do trabalhador brasileiro e, ainda, as conhecidas deficiências do transporte coletivo, criaram um ambiente propício para o desenvolvimento de um serviço alternativo de transporte: o mototáxi. (FAHEL, 2007, p. 2)

Ou seja, em seu trabalho, ao destacar aspectos como o desemprego, a precariedade do transporte público coletivo e o baixo custo de manutenção da motocicleta, Fahel (2007) resume de forma precisa os fatores que propiciaram o surgimento do mototáxi como meio de transporte público nos centros urbanos do Brasil.

MOTOTAXISMO: UMA ATIVIDADE INFORMAL

Como este trabalho tem por objetivo verificar os dados apresentados por Sabóia e Sabóia (2004) que demonstram que trabalhadores com menor escolaridade estão mais propícios ao setor informal do mercado de trabalho, e como foi selecionado o mototáxi como atividade informal a ser analisada para a verificação de tal argumentação, torna-se extremamente importante e necessário discutir o mototaxismo como uma atividade informal antes de analisar se a

31 Se comparada com outros meios de transportes, como o automóvel, por exemplo, as motocicletas populares apresentam valores de mercado menores em relação aos carros populares. Além disso, o seu custo de manutenção (mão de obra em caso de defeitos, e a quilometragem rodada por litro de combustível) também representam vantagens em relação aos automóveis.

escolaridade dos mototaxistas influenciou na entrada e permanência destes trabalhadores na atividade em questão.

A rápida ampliação do mototaxismo em todas as regiões do território nacional fez com que este serviço se consolidasse de maneira desordenada e desacompanhada de regulamentação. Entretanto, apesar do mototáxi ter surgido como trabalho clandestino, o aumento da prestação deste serviço fez com que o poder público se preocupasse em reconhecer a atividade como categoria profissional formalizada³².

Desde então, a regulamentação do mototaxismo tem sido frequentemente alvo de polêmicas e críticas por todo o país. Enquanto os argumentos favoráveis gravitam em torno da ideia de transporte de baixo custo e sempre acessível, da realocação de desempregados no mercado de trabalho, dentre outros, os argumentos desfavoráveis recaem sobre a insegurança do transporte em motocicletas, como a falta de higiene (principalmente pelo compartilhamento de capacete) e, também, pelo alto índice emissão de poluentes³³.

Em torno deste debate alguns municípios tentaram proibir a regulamentação do mototaxismo, enquanto outros, aproveitando algumas brechas do Código de Trânsito Brasileiro (CTB)³⁴, editaram leis regulamentando o serviço de transporte de pessoas e pequenas cargas por meio de motocicletas.

32 (LORENZETTI, 2003, p. 3); (OLIVEIRA JÚNIOR; ORRICO FILHO *apud* SILVA, 2007, p. 108)

33 De acordo com o Conama (Conselho Nacional do Meio ambiente), a moto polui entre 6 e 7 vezes mais que um carro de passeio e 3 vezes mais que um ônibus em números absolutos. Ainda em números absolutos, por quilômetro percorrido, as motos emitem 2,3 gramas de monóxido de carbono contra 0,34 gramas dos carros. A situação é agravada pelo fato de muitas motos com baixa cilindrada não terem catalisadores, que reduziriam parte dos materiais poluidores. Mas o cálculo de poluição deve levar em conta não apenas os números absolutos, mas a proporção por passageiro. Aí é criado um abismo entre motos e ônibus, pelo fato de os ônibus, com um mesmo motor e ocupando proporcionalmente um espaço menor, transportar muito mais pessoas que carros e motocicletas. De acordo com dados da Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP), com base nos números do Conama, as motos poluem, proporcionalmente por passageiro, 16,1 vezes mais que um ônibus e 9,6 vezes acima dos carros de passeio. (Disponível em: <http://blogpontodeonibus.wordpress.com/2012/03/20/impactos-do-crescimento-da-frota-de-motos/>; Acesso em: 17 de abril, 2012).

34 Considerando que, ao contrário do antigo Código, o texto do CTB menciona apenas 'veículos de aluguel', alguns Municípios têm aproveitado esta brecha para, no exercício de sua competência relativa à organização e prestação dos serviços públicos de interesse local, nos

Entretanto, as legislações municipais e estaduais do serviço de mototáxi nunca se deram de maneira satisfatória, devido a uma série de fatores, dentre os quais podemos destacar: 1) por não conseguir atender a todos os mototaxistas da cidade, provocando indignação daqueles que não eram atendidos com as permissões para atuar legalmente na atividade³⁵; 2) por acontecer de maneira unilateral, isto é, atendendo apenas aos interesses dos grandes empreendedores da cidade e provocando mais exploração aos mototaxistas por parte das empresas que recebiam o direito de atuar no mercado de transporte por meio de motocicletas³⁶; 3) por não apresentar devida fiscalização e punição às transgressões das regras impostas pela regulamentação³⁷.

Então, para finalizar a polêmica jurídica instaurada sobre a legislação do mototaxismo no território brasileiro e para suprimir as desigualdades e explorações nesta atividade, no dia 8 de Julho do ano de 2009 o Senado Federal aprovou um projeto de lei que regulamenta o trabalho dos mototaxistas profissionais. O projeto prevê que os candidatos a mototaxistas deverão ter idade mínima de 21 anos, mínimo de dois anos portando habilitação na categoria “A” e capacitação em curso de especialização com 30 horas, realizado em autoescolas credenciadas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), entidade que também ficará encarregada de definir as punições para os profissionais que descumprirem a nova lei³⁸. O então presidente Luís Inácio “Lula” da Silva sancionou a Lei N° 12.009³⁹ e três semanas depois, no dia 29 de Julho do ano de 2009, e a

termos do art. 30, inciso V, da Constituição Federal, regulamentar o serviço de transporte individual de passageiros por motocicletas, chamado mototáxi”. (LORENZETTI, 2003, p. 4)

35 Como é o caso de Macapá-AP, em que há uma grande disputa entre os “amarelinhos”, mototaxistas legalizados, e “clandestinos”, mototaxistas ilegais. Ver: Sousa *et al.* (2008).

36 Como em Sobral-BA, em que a prefeitura concedeu apenas às empresas a licença para trabalhar no ramo de transporte por motocicleta. Estas empresas licenciadas, por sua vez, vendiam aos mototaxistas as cotas que tinham para trabalhar na cidade, gerando exploração para com estes trabalhadores. Ver: Gomes e Duque (2009).

37 Como em Lins-SP, em que mototaxistas legalizados e ilegais trabalham da mesma forma, sem qualquer tipo de fiscalização. Ver: Violato e Waisman (2005).

38 Disponível em: <http://noticias.uol.com.br/ultnot/agencia/2009/07/08/ult4469u43460.jhtm>; Acesso em: 24 de abril, 2012.

39 Art. 1º Esta Lei regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, “motoboy”, com o uso de motocicleta, dispõe sobre regras de segurança dos serviços de

publicação no Diário Oficial da União (DOU) aconteceu no dia 30 de Julho de 2009⁴⁰.

Somado a isso, a partir do entendimento do Artigo 24 do Código de Trânsito Brasileiro⁴¹, a incumbência de regulamentação sobre trânsito e transportes foi transferida da União para os municípios, pois estes conhecem melhor as demandas locais e podem criar legislações que atendem especificamente as necessidades e anseios da população.

Assim, a União determinou os requisitos básicos para a regulamentação do serviço de transporte por meio de motocicletas, mas ficaria a cargo dos municípios programar esta regularização da forma que melhor atenda aos interesses da localidade e de seus cidadãos. Nas palavras de Silva (2007):

[...] o DENATRAN repassa a responsabilidade da implantação do serviço de mototáxi aos municípios que regulamentaram a atividade, pois, mesmo com a regulamentação, os problemas de ordem técnica permanecem, mas a responsabilidade do uso do mototáxi recai sobre as autoridades e órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito. (OLIVEIRA JÚNIOR; ORRICO FILHO, 2001 *apud* SILVA, 2007, p. 108)

No entanto, a regulamentação do serviço de mototáxi ainda não saiu do papel em muitas cidades brasileiras em que o serviço é oferecido, embora

transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete –, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

Art. 2º Para o exercício das atividades previstas no art. 1º, é necessário:

I – ter completado 21 (vinte e um) anos; II – possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria; III – ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran; IV – estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retroreflektivos, nos termos da regulamentação do Contran. (Disponível em: www.planalto.gov.br; Acesso em 08 de maio, 2012)

40 Disponível em: <http://www.redeuniao.com.br/blogdauniao/?p=3040>. Acesso em: 24 de abril, 2012.

41 Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições; II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas; III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário; V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito; (BRASIL, 2008)

atualmente tenha se iniciado um processo nacional de regulamentação da atividade⁴².

A falta de regulamentação do mototaxismo nos municípios brasileiros em parte pode ser explicada por algumas razões, tais como: 1) pela pouca adesão dos mototaxistas aos sindicatos⁴³ que tornam-se representações inexpressivas que não conseguem se articular de forma a reivindicar a regularização de suas atividades; 2) pelo fato do serviço de mototáxi ser bem estruturado em grande parte das cidades em que é desenvolvido por meio de regras tácitas criadas no exercício cotidiano da profissão⁴⁴; 3) por indefinições jurídicas, tais como a indecisão do órgão que receberia impostos, o órgão que ofereceria atenção a passageiros lesados durante as viagens e quem arcaria com as responsabilidades no caso de acidentes. Assim, essas imprecisões, mais a falta de interesse de uns e de articulação política da maioria dos mototaxistas, mantêm as condições que impedem a regulamentação do transporte por mototáxi em vários municípios brasileiros.

Dessa maneira, sabendo que o mototaxismo é uma atividade informal, a taxa de escolaridade dos mototaxistas pode ser utilizada para verificar os dados oferecidos por Sabóia e Sabóia (2004) que evidenciam que os trabalhadores do setor informal da economia são aqueles com menor escolaridade.

A ESCOLARIDADE DOS MOTOTAXISTAS

Conforme dito anteriormente, apesar das taxas de informalidade terem caído nos últimos anos, o trabalho informal ainda ocupa lugar de destaque na economia brasileira, exatamente por ser o principal *lócus* que reúne a mão de obra desempregada. E, diante das circunstâncias que também já foram citadas

42 Uma das várias notícias veiculadas na internet sobre a nova lei de regulamentação do mototáxi no Brasil: <http://94fm.com.br/noticias/politica/nova-lei-para-moto-taxi-e-moto-frete-ja-esta-em-vigor/>. Acesso em: 25 de abril, 2013.

43 Segundo Silva (2007, p. 118-119), apenas 13% dos mototaxistas überlandenses estão vinculados a algum sindicato.

44 Para conhecer estas regras tácitas ver: Melo (2012).

(desemprego, precariedade do transporte público e baixo custo de aquisição e manutenção), o mototáxi tem se configurado como uma das principais atividades informais dos centros urbanos brasileiros. Sendo assim, torna-se extremamente importante conhecer o perfil do trabalhador que exerce esta atividade. Como buscamos investigar a relação entre a mão de obra informal e a educação, este trabalho dará uma ênfase especial no estudo da escolaridade destes trabalhadores. Para isso, utilizaremos dados relativos a escolaridades dos mototaxistas de diversas regiões brasileiras apresentados em estudos científicos, a fim de realizar uma discussão comparativa acerca destes dados e verificar a tese de Sabóia e Sabóia (2004) de que quanto menor a escolaridade, mais próximos os trabalhadores estão do mercado de trabalho informal.

É preciso destacar desde já que em algumas das cidades abaixo em que aparecerão os dados sobre a escolaridade dos mototaxistas o serviço de mototáxi é regulamentado. Entretanto, mesmo nestas cidades há trabalhadores ilegais exercendo a atividade de transporte de pessoas e pequenas cargas por meio de motocicletas. Inclusive quando realizado o levantamento quantitativo do perfil dos mototaxistas nas cidades em que a atividade é regularizada, os dados colhidos pelos pesquisadores contemplam não apenas os trabalhadores regulares, mas também os informais. Além disso, é preciso destacar também que a regulamentação da atividade não implica o fim da precarização deste tipo de trabalho, pois mesmo os trabalhadores regulares passam por inúmeras dificuldades no exercício de sua profissão, tornando importante também analisar a escolaridade destes trabalhadores.

Quando Violato e Waisman (2005) colheram dados sobre a escolaridade dos mototaxistas em Lins-SP eles verificaram a que 2% dos mototaxistas possuem até 4^a série; a grande maioria (52%) cursou até a 8^a série; 39% têm o 2º grau completo; 5% superior incompleto; e apenas 2% superior completo.

Um cenário bastante parecido foi verificado por Barreto (2010) quando estudou o mototaxismo no município de Irecê-BA:

Quanto à escolaridade dos mototaxistas atuantes na cidade de Irecê, pôde-se constatar que do universo pesquisado [...] metade tem apenas o ensino fundamental. E trinta por cento diz ter concluído o ensino médio e outro dez por cento disse ter feito um ou mais semestre de curso universitário. (BARRETO, 2010, p. 6)

De acordo com o pesquisador, a pouca escolaridade dos mototaxistas ireceenses está relacionada com a idade destes trabalhadores, pois, conforme os relatos colhidos, muitos dos mototaxistas entrevistados, quando jovens, tiveram que abandonar os estudos para trabalhar e ajudar e/ou garantir o sustento de suas famílias. Um reflexo imediato deste fenômeno observado pelo autor é que os mototaxistas de Irecê estão excluídos do mercado formal de trabalho em virtude da pouca escolaridade que possuem, por isso foram obrigados a recorrer ao mototaxismo para garantir a sua sobrevivência e dos seus dependentes.

A escolaridade baixa é característica tão destacada entre os mototaxistas ireceenses, que muitos deles “que têm filhos em idade escolar fazem escolhas e sacrifícios visando para o futuro dos filhos uma educação de qualidade que possa oferecer a estes uma profissão adequada” (BARRETO, 2010, p. 8). Ou seja, para estes trabalhadores a sua condição de trabalhadores informais obrigados a exercer uma profissão extremamente precarizada é reflexo da pouca escolaridade que tiveram na juventude, por isso eles tratam a educação dos seus filhos como prioridade fundamental, para que eles tenham um preparo adequado e possam exercer futuramente uma profissão formal e digna. Prova disso é que 83% dos mototaxistas de Irecê têm filhos em idade escolar e 67% destes filhos que estão em idade escolar estão matriculados em escola particular, enquanto que os outros 33% estão matriculados em escola pública – isto é, 100% dos filhos de mototaxistas ireceenses em idade escolar estão matriculados na escola.

Sobre a escolaridade dos mototaxistas ituiutabanos, Almeida e Ferreira (2009, p. 83) observaram que 15,4% apresentavam Ensino Fundamental incompleto e 55,8% tinham Ensino Fundamental completo, enquanto 3,8% apresentavam Ensino Médio incompleto e 25% haviam concluído o Ensino Médio. Nenhum dos mototaxistas entrevistados havia começado ou terminado curso superior.

Pode ser verificada a escolaridade dos mototaxistas überlandenses observando os dados estatísticos trabalhados por Silva (2007). Nos dados extraídos pela geógrafa da pesquisa do SETTRAN realizada em 2001, foi possível observar que 10% dos mototaxistas de Uberlândia tinham parado de estudar antes de concluir o Ensino Fundamental, enquanto que a metade (50%) deles possuía Ensino Médio incompleto e 40% havia concluído o Ensino Médio. Na pesquisa realizada pelo SETTRAN em 2005, observou-se o aumento do número de mototaxistas que passaram pelo Ensino Fundamental, pois 75% deles passaram por este nível de escolaridade (46,9% completaram o Ensino Fundamental e 28,1 não conseguiram completá-lo). Em 2005 foi possível observar um decréscimo significativo no número de mototaxistas überlandenses que passaram pelo Ensino Médio, pois apenas 9,4% iniciaram o Ensino Médio e 12,5% conseguiram concluí-lo. Os dados do SETTRAN de 2001, não continham dados sobre mototaxistas cursando Ensino Superior, ou seja, nenhum deles estava matriculado ou cursando nível superior de ensino, mas em 2005 3,1% destes trabalhadores se matricularam em algum curso de terceiro grau. Por fim, os dados coletados pela própria Rejane Maria da Silva em 2006 revelaram “que 57% dos mototaxistas cursaram o Ensino fundamental, sendo 31% incompletos [e 26% completos]” (SILVA, 2007, p. 117). Os outros 43% desses trabalhadores cursaram o Ensino Médio, embora 14% deles não tenham chegado ao seu fim, isto é, apenas 29% completaram o Ensino Médio. Nenhum dos mototaxistas pesquisados em 2006 cursou ou estava cursando o Ensino Superior.

Além dos dados apresentados por Rejane Maria da Silva, também é possível utilizar outros dados acerca da escolaridade dos mototaxistas überlandenses colhidos em campo para a redação da monografia de conclusão de curso intitulada “Moto-Táxi Rodoviária: Um estudo sobre o cotidiano dos mototaxistas”⁴⁵. Para esta pesquisa foram entrevistados três centrais de mototáxi da cidade de Uberlândia, são eles: 1) Moto-Táxi Rodoviária: é uma sociedade por

45 MELO, Dener Jesus Freitas de. “Moto-Táxi Rodoviária”: Um estudo sobre o cotidiano dos mototaxistas”. 159 p. Monografia de Conclusão de Curso em Licenciatura e Bacharelado em Ciências Sociais. Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 27 de jun, 2012.

quotas, composta por 42 quotistas, localizada nas proximidades do Terminal Rodoviário Presidente Castelo Branco que realiza o transporte de passageiros em pequenas cargas há mais de 15 anos na cidade; 2) Pontual Moto-Táxi: uma central de mototáxi particular que possui três pontos espalhados pela cidade, sendo um deles na Avenida Rondon Pacheco e outro perto do Center Shopping, dois setores bastante movimentados da cidade; 3) Moto-táxi Crystal: uma central de mototáxi particular localizada na Avenida João Naves de Ávila, nas proximidades da Universidade Federal de Uberlândia, outro ponto bastante movimentado. O Moto-Táxi Rodoviária era a central em foco no estudo em questão, sendo que o Pontual Moto-Táxi e o Moto-táxi Crystal serviram como grupos controle, isto é, como centrais interessantes a serem estudadas a fim de fazer comparações e evitar generalizações descabidas.

Quando indagados a respeito da sua escolaridade, as respostas dos mototaxistas vinculados aos grupos controle (Pontual Moto-Táxi e Moto-táxi Crystal) foram diversas. Durante as pesquisas de campo havia desde mototaxistas que afirmaram ter nível fundamental incompleto, até mototaxistas que cursavam nível superior. No grupo foco trabalho, isto é, no Moto-Táxi Rodoviária, a escolaridade dos mototaxistas pareceu variar menos, muito embora tenha se nivelado para baixo, pois a maioria dos quotistas disseram ter apenas Ensino Fundamental. Por outro lado, a faixa etária dos mototaxistas do Moto-Táxi Rodoviária é superior à faixa etária dos mototaxistas dos grupos controles, e essa diferença de idade é fator determinante para a maior escolaridade destes últimos, uma vez que nos dias atuais os jovens têm mais consciência da importância da educação para a sua formação como cidadãos críticos e, principalmente, como futuros profissionais. Entretanto, acerca deste assunto, uma diferença foi verificada em relação ao estudo realizado em Uberlândia-MG e a pesquisa realizada por Barreto entre os mototaxistas ireceenses: no discurso dos mototaxistas überlandenses, o estudo ou a falta dele não apareceu como fator determinante para a sua condição de vida, diferentemente do verificado entre os mototaxistas de Irecê-BA relatados no estudo de Barreto (2010).

Em suma, embora a maior parte dos mototaxistas überlandenses não tenha “terminado” os estudos, isto é, não tenha concluído a escola secundária (Ensino Médio completo), todos são alfabetizados, pois para ter habilitação em motocicletas no Brasil é necessário fazer prova escrita além da prova prática. É preciso destacar que apresentar habilitação na categoria “A” é um dos requisitos básicos exigidos para exercer a profissão de mototaxista. Algumas centrais, como Pontual Moto-Táxi e o Moto-Táxi Crystal, não criam vínculos com motociclistas não habilitados nesta categoria, assim como ter habilitação é um dos pré-requisitos para aqueles que pretendem se candidatar a compra de uma quota da sociedade Moto-Táxi Rodoviária.

Após verificar todos estes dados fica evidente que a escolaridade dos mototaxistas não é muito alta. De maneira geral, estes profissionais apresentam Ensino Fundamental completo, sendo que raras exceções começaram a cursar o Ensino Superior. Ou seja, analisando os dados estatísticos colhidos por pesquisadores que estudaram o mototaxismo em várias cidades brasileiras, direcionando atenção à escolaridade dos mototaxistas, torna-se possível verificar compatibilidade entre estes dados e a tese de Sabóia e Sabóia (2004).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho procurou demonstrar que a crise do final do século XX ocasionou transformações profundas no mundo do trabalho, deixando muitos trabalhadores desempregados. A crise econômica fez com que as empresas diminuíssem seus quadros de funcionários com o intuito de cortar gastos. Assim, foram dispensados os trabalhadores menos qualificados, pois a competitividade do mercado fez com que as empresas optassem pela mão de obra qualificada, para melhorar seus produtos, baixar o valor das suas mercadorias e “vencer” a concorrência. Dessa maneira, além da escolaridade formal, o mercado de trabalho também exigia que os trabalhadores tivessem outras qualidades, como autonomia, liderança, iniciativa, flexibilidade, etc. (KUENZER, 2006). Por isso, é possível

afirmar que a mão de obra desempregada pela crise econômica atingiu a situação de desemprego exatamente pela baixa escolaridade.

Conforme dito anteriormente, esta mão de obra desempregada se viu obrigada a exercer atividades informais para garantir as condições necessárias à vida. Isso gerou outra característica estrutural notável do mercado de trabalho brasileiro, a rotatividade dos trabalhadores menos qualificados, que circulam de forma intermitente por diversos setores de ocupação.

Neste contexto, o desemprego somado com a precariedade do transporte público urbano e a popularização da motocicleta fizeram com que o mototáxi surgisse e passasse a se configurar como uma das principais atividades dos centros urbanos. Mas o surgimento e ampliação do mototaxismo não foram acompanhados de sua regulamentação, fazendo com que esta atividade permaneça informal até os dias de hoje em muitas localidades.

Então, pode ser dito que o mototáxi é uma atividade informal que abrigou a mão de obra desempregada e desqualificada, ou seja, com a crise financeira, os trabalhadores menos qualificados foram demitidos e passaram a circular por diversos setores ocupacionais da economia informal, dentre eles o mototáxi, para garantir o seu sustento e da sua família.

Após analisar os dados sobre a escolaridade dos mototaxistas tornou-se possível chegar à conclusão que, de fato, estes trabalhadores não possuem escolaridade alta. Fazendo a leitura da bibliografia especializada no tema e realizando observações de campo, pode-se inferir que o ofício de mototáxi atrai trabalhadores cuja escolaridade, em geral, não ultrapassa o Ensino Médio, sendo provável que a opção pela ocupação de mototaxista se dá entre os que tiveram dificuldade para se reinserir no mercado de trabalho quando há exigência de escolaridade mínima e/ou qualificações além da escolaridade convencional.

Desta maneira, a hipótese inicial de trabalho de que a pouca escolaridade dos mototaxistas é um fator decisivo para sua entrada e permanência no setor informal da economia foi comprovada através da revisão bibliográfica especializada no tema e da pesquisa de campo. Consequentemente, os dados

apresentados por Sabóia e Sabóia (2004, p. 15-16) que demonstram que quanto menor o nível de escolaridade dos trabalhadores maiores são as chances de se ocuparem em atividades informais também foi comprovada.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Emerson Gervásio de; FERREIRA, William Rodrigues. A entrevista enquanto dialogo assimétrico na geografia dos transportes: Uma reflexão sobre o mototaxismo em Ituiutaba. In: RAMIRES, Julio Cesar; PESSOA, Vera Lúcia Salazar (Org.). **Geografia e pesquisa qualitativa**, Uberlandia: Assis, 2009. p.75-90.

BARRETO, Roberto Pereira. Moto táxi: Subemprego e degradação do homem. In: **III Seminário Políticas Sociais e Cidadania**, Salvador, 24 nov a 26 nov, 2010.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro, **Código de Trânsito Brasileiro**: instituído pela Lei nº 9.503, de 23 nov, 1997, 3^a edição, Brasília: DENATRAN, 2008.

_____. CONSTITUIÇÃO (1998), **CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL**. BRASÍLIA, DT: SENADO, 1988.

BRASILEIRO, L. A. Um estudo de caso do transporte por moto-táxi. In: Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, Goiânia, 8 ago a 11 ago, 2005. In: **Anais 15º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito**. São Paulo: ANTP, Associação Nacional de Transportes Públicos, 2005.

CACCIAMALI, Maria Cristina. **Setor informal urbano e formas de participação na produção**, São Paulo: Editora IPE, 1983.

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

FAHEL, Márcio José Cordeiro. Serviço de mototáxi: postura do Ministério Público. In: **Jus Navigandi**, Teresina, ano 12, n. 1528, set, 2007. Disponível em: <http://jus.com.br/revista/texto/10386>. Acesso em: 24.04.12.

FONSECA, Natasha Ramos Reis da. Sobre duas rodas: o mototáxi como uma invenção de mercado. **Democracia Viva**, Rio de Janeiro, n. 31, p. 03-09, abr/jun, 2006.

GOMES, Antônio Nilson; DUQUE, Adauto Neto Fonseca. Mototáxi: Uma alternativa no transporte urbano de Sobral? **Revista Homem, Espaço e Tempo**, Sobral, p. 124-140, mar, 2009.

IPEA; Ministério do Trabalho e do Emprego. **Mercado de Trabalho: conjuntura e análise**. Volume 45, ano 15, nov, 2010.

KUENZER, Acácia Zeneida. A educação profissional: a dimensão subordinada das políticas de inclusão. **Educação e Sociedade**, vol.27, nº 96, 2006.

LORENZETTI, Maria Silva Barros. A Regulação do Serviço de Mototáxi: Nota técnica. **Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados**, 2003.

MELO, Dener Jesus Freitas de. **“Moto-Táxi Rodoviária”**: Um estudo sobre o cotidiano dos moto-taxistas”. 159 p. Monografia de Conclusão de Curso em Licenciatura e Bacharelado em Ciências Sociais. Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 27 de jun, 2012.

NASCIMENTO, Márcio Silveira. Dimensão Sócio-Espacial do Transporte Informal em Manaus, o Caso do Mototáxi. In: II Conferência do Desenvolvimento. **Anais I Circuito de Desenvolvimento Acadêmico**. Distrito Federal: Ipea, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2011.

SABOIA, JOÃO; SABOIA, ANA LÚCIA. **CARACTERIZAÇÃO DO SETOR INFORMAL A PARTIR DOS DADOS DO CENSO DEMOGRÁFICO DO BRASIL DE 2000**, RIO DE JANEIRO, 2004. DISPONÍVEL EM: <<HTTP://WWW.REDCELSOFURTADO.EDU.MX/ARCHIVOSPDF/SABOIA2.PDF>>; ACESSO EM: 28.05.12.

SILVA, Rejane Maria. **Acidentes de trânsito com envolvimento de motociclistas**: Uberlândia – 2002 a 2004. 154 p. Dissertação de Mestrado em Geografia e Gestão de Território. Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 15 de fev, 2007.

VIOLATO, Rafaela Ribeiro; WAISMAN, Jaime. O moto-táxi como modo de transporte urbano de passageiros. In: Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, Goiânia, 8 ago a 11 ago, 2005. **Anais 15º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito**. Goiânia: ANTP, Associação Nacional de Transportes Públicos, 2005.