

MOTOTÁXI: UMA ALTERNATIVA NO TRANSPORTE URBANO DE SOBRAL?

Antônio Nilson Gomes¹
Adauto Neto Fonseca Duque²

Resumo:

Este artigo é resultado de discussão apresentada em forma de monografia defendida em fevereiro de 2009 no Curso de História da Universidade Estadual Vale do Acaraú – UVA, sobre os mototaxistas de Sobral. O objetivo é compreender a maneira como se formou essa nova classe de trabalhadores, o cotidiano e as transformações ocorridas na cidade de Sobral com o advento do sistema mototáxi, além de chamar atenção da historiografia local para importância de temas diversos. Analiso também a relação dos mototaxistas com as empresas autorizadas a atuar no sistema, abordando as reivindicações que resultaram na fundação do sindicato, no fim das empresas e na autonomia dos mototaxistas. A metodologia utilizada foi entrevista gravada com mototaxista e usuários do sistema.

Palavras-chave: Mototáxi, Sobral, História.

INTRODUÇÃO

O primeiro sistema de transporte alternativo utilizando motocicletas como veículo para transportar pessoas surgiu na década de 1990, em Crateús, cidade localizada na região Norte do Ceará. O mototáxi, como ficou conhecido, ganhou fama e espaço, e em pouco tempo várias cidades do Ceará adotaram esse sistema como alternativa no transporte urbano. Cidades de outros estados também aderiram ao sistema mototáxi, atualmente cerca de 47% dos municípios brasileiros contam com esse serviço. No Nordeste, esse número pode chegar a 78%.³ Esses números nos colocam diante da dimensão social criada pelo sistema mototáxi. Para o historiador, se o ouro não são as fontes, mas o que elas podem dizer, então ai estar uma mina a ser explorada recheada de experiências e leituras da realidade de cada população servida pelo sistema mototáxi de transporte urbano.

No entanto, se Crateús foi a cidade onde nasceu o sistema, mas foi Sobral a primeira cidade a regulamentar a nível municipal a profissão mototáxi. Além disso, o sistema desenvolvido em Sobral foi modelo para várias cidades do Nordeste e de outras

¹ Graduado em História na Universidade Estadual Vale do Acaraú – UVA.

² Professor Colaborador na Universidade Estadual Vale do Acaraú – UVA.

³ paulo-vidigall.blogspot.com/2008/02/regulamentao-do-servio-de-moto-txi.html - 111k -, acessado em 22/01/2009.

regiões do Brasil. Atualmente há 634 mototaxistas atuando no transporte urbano de Sobral⁴, e ainda assim constitui um tema estranho à historiografia local.

A escolha dos mototaxistas para tema dessa pesquisa surgiu por acaso. Enquanto caminhava no centro da cidade de Sobral ainda sem um tema definido para o trabalho monográfico me deparei com um aglomerado de pessoas no meio de uma rua. Ao me aproximar percebi que se tratava de um acidente envolvendo um automóvel e mototaxista. Parei ao lado por alguns segundos e foi o suficiente para encontrar o tema de minha pesquisa. Num espaço de tempo que não durou mais de minutos, sem exagero, chegaram cerca de dez ou mais mototaxista no local do acidente num ato de solidariedade e identidade com o colega acidentado.

Segui meu caminho, mas me questionando sobre a forma como dentro de uma mesma sociedade as pessoas se dividem em classes e se relacionam entre si. Seria esse, num primeiro momento, o motivo de pesquisar sobre os mototaxistas de Sobral. Somente depois de me lançar em campo na busca por documentos entendi que meu trabalho poderia representar não apenas uma versão da história dos mototaxistas de Sobral, mas poderia também ser um chamado à historiografia local para a importância de temas excluídos das páginas da história da cidade de Sobral.

O sistema mototáxi de transporte urbano em Sobral constitui um tema importante para a história local e regional, tendo em vista o fato de ter sido modelo para o sistema implantado em outros estados. Desse modo, este trabalho propõe uma análise de uma década de funcionamento do sistema mototáxi em Sobral que vai do surgimento, início de 1996, a 2006. Nesse período ocorreram as principais transformações na cidade em função da nova onda no transporte urbano: Mototáxi.

Com o advento do sistema mototáxi, a cidade ganha uma nova configuração urbana. A quantidade de motos nas ruas aumenta significativamente, a vida social das pessoas também passa por mudanças. A população que antes do sistema mototáxi se locomovia a pé ou de bicicleta, pois andar de táxi em 1996 constituía um luxo em função do custo da corrida, passa a contar com sistema de transporte barato e eficiente. Por apenas um real era possível cruzar a cidade de um lado para o outro.

⁴ João Batista, mototaxista, casado, 54 anos. Sobral, novembro de 2008.

Além disso, andar de moto em Sobral na década de 1990 não era apenas uma necessidade de locomoção, mas também uma forma de aparecer, de diversão que o sistema mototáxi de transporte urbano ampliou. No entanto, com a afirmação do mototáxi como transporte urbano, surgiu uma nova classe de trabalhadores atuando numa profissão de risco e sem garantias trabalhistas.

O sistema mototáxi em Sobral se estruturou inicialmente sob a atuação de empresas autorizadas pela prefeitura a explorar o sistema de transporte urbano. Os mototaxistas eram vinculados às empresas apenas por sua força de trabalho; sem vínculo empregatício esses trabalhadores não tinham garantias trabalhistas como FGTS, INSS, décimo terceiro salário nem férias remuneradas. A falta desses benefícios e o desinteresse das empresas em legalizar a atividade fizeram com que mototaxistas iniciassem uma série de reivindicações por melhores condições de trabalho para a categoria, o que terminou com a fundação de um sindicato e o fim das empresas. São essas questões que esse trabalho se propõe analisar e chamar a atenção da historiografia local para a importância de temas que estão às margens da história sobralense.

A idéia de levar temas novos para a análise histórica se fortalecia a cada dificuldade encontrada na busca por bibliografia. Ao sentir a ausência de um referencial bibliográfico que desse conta da pesquisa, não me restou outra alternativa senão recorrer às fontes. As fontes escritas, apesar de existirem, estavam protegidas por uma fortaleza de burocracia à prova de qualquer pesquisador. Refiro-me às vezes que recorri à secretaria de transporte urbano de Sobral e não fui atendido. Assim, me voltei para a fonte oral a qual constitui a base dessa pesquisa. A metodologia utilizada foi entrevista gravada com mototaxista e usuário do sistema.

1. OS MOTOTAXISTAS DE SOBRAL.

O sistema de transporte urbano denominado mototáxi surgiu em meados da década de noventa, mais precisamente no final 1995, na cidade cearense de Crateús, fronteira com o estado do Piauí. Essa modalidade de transporte coletivo também veio suprir as carências do segmento de transporte alternativo da cidade de Sobral ainda nos meados da década de 1990. Siebra Coelho, no livro que escreveu sobre o surgimento do sistema mototáxi de

transporte urbano e seu alastramento rápido por várias cidades do Ceará, do Nordeste e do Brasil, intitulado: A nova onda no transporte urbano⁵, afirma que a idéia de transformar uma moto em um meio de transporte coletivo partiu de um ex-bancário de Crateús, Antônio Edílson Mourão. Em Sobral, no primeiro momento, o mototáxi foi identificado como o profissional que utiliza uma moto para transportar pessoas de um lugar para outro e cobrava uma taxa de R\$ 1,00 por cada corrida.

A novidade –mototáxi – no transporte urbano alternativo ganhou nome e espaço rapidamente, e em pouco tempo muitas cidades do Ceará, a exemplo de Itapipoca, Fortaleza, Sobral aceitaram a presença e continuamente utilizam o serviço desses motoqueiros. Em outras cidades do Nordeste, como em Cabedelo, na Paraíba, por exemplo, e outros lugares no Brasil aderiram ao novo sistema de transporte urbano alternativo. Desse modo, o mototaxista passa a figurar como elemento necessário no contexto urbano das cidades. “Como explicar a alta demanda do sistema mototáxi? Qual será sua longevidade? Qual será a vida útil das empresas recém-criadas? Em que bases ou estudos foram elas implantadas?”⁶

Para responder essas perguntas, alguns aspectos deverão ser levados em conta. O advento da “empresa” mototáxi em Sobral invariavelmente não deixa de ser um evento social. Desde o começo dos tempos, o ser humano sempre busca maneiras diferentes de atender a suas necessidades básicas e posteriormente aperfeiçoando o meio às suas características. Nesse sentido, para a sustentação da “empresa” mototáxi, algumas razões podem ser apontadas.

Uma dessas razões para o rápido avanço do sistema mototáxi, pensado como um meio gerador de emprego e renda, e a absorção pela população dos serviços oferecidos por essa nova modalidade de transporte alternativo, está relacionada ao baixo custo, a praticidade e eficiência desses serviços. Numa moto não importa onde o passageiro possa morar, a moto vai onde ele estiver, seja zona urbana ou rural.

Esses fatores somados à novidade que representou a moto para aquela atividade naquele momento geraram as condições necessárias para a criação do espaço e para a

⁵ COELHO, Modesto Siebra. A nova onda no transporte urbano: mototáxi / Modesto Siebra Coelho. - Gráfica e Editora LCR: Sobral, CE: Edições UVA, 1997 (Coleção novos tempos: 2)

⁶ Idem.

rápida propagação de uma nova modalidade que transformou o sistema de transporte e alterou em muito a configuração urbana da cidade de Sobral.

Com o advento da “empresa” mototáxi a dinâmica da própria cidade cria uma paisagem diferenciada. Para todo lado que se olha, para cada esquina, cada ponta de rua se avista um motoqueiro que se destaca dentre os demais condutores de moto pela a cor de sua bata com tarja amarela sempre a procura de mais um passageiro.

2. MOTOTÁXI: TRANSFORMAÇÕES NAS PAISAGENS E NOS PADRÕES SOCIAIS.

O trânsito da cidade de Sobral sofreu significativas transformações com a implantação do sistema mototáxi, mas isso não apenas pela quantidade de motos circulando nas ruas, mas também pela forma como esses veículos são conduzidos. Velocidade, a rapidez com que um mototaxista vai de um lugar a outro e a quantidade de vezes que um mesmo mototaxista vai ao mesmo lugar. A intensidade da presença de motos e o trânsito constante desses veículos nos dão uma noção da efervescência na qual se transformaram as ruas da cidade de Sobral nos primeiros meses de implantação do sistema mototáxi.

No início, a considerar pela época em que surgiu essa nova modalidade de transporte alternativo, final de 1995, a moto representava uma grande novidade, e andar montado numa moto naquele momento representou não apenas necessidade de locomoção, mas também uma forma de sentir prazer, de aventura, de aparecer nas ruas e usufruir de um sistema que parecia para o momento moderno.

Segundo relatos do Sr. João Batista, mototaxista veterano, que atua na profissão desde os primeiros dias do surgimento dessa nova modalidade de transporte, “... Cinco seis anos atrás, digamos assim, você parava no sinal em Sobral e não via três motos...”⁷, Ou seja, essa informação nos dá uma idéia da representação que tinha uma moto em 1996 para a população de Sobral, especialmente para os jovens. Eu mesmo vivenciei momentos aqui em Sobral em que uma moto representou não apenas um meio de transporte, mas um meio de relacionamento com os jovens da minha época. Se tivesse uma moto isso implicava em

⁷ João Batista, mototaxista, casado, 54 anos. Sobral, novembro de 2008.

garotas e amigos para sair à noite, ir a uma festa ou mesmo um simples passeio pelas ruas da cidade.

Dessa forma, podemos entender que a moto representou uma transformação no comportamento do sobralense, como nos informa Siebra Coelho, em entrevista colhida de uma usuária nas ruas de Sobral: “para nós mulheres, depois da calça de jeans, o mototáxi foi a coisa mais importante que aconteceu”⁸. A leitura que podemos fazer de informações como essa é que o sistema mototáxi estar além de um simples meio de transporte preferido pela população por suas vantagens de rapidez e preço, mas foi também uma forma prazerosa e excitante de suprir as necessidades do dia a dia em termos de locomoção, como meio de transporte que além de útil foi também muito agradável.

Nesse contexto de novidade e prazer, de estética e necessidade de locomoção, se deu a mais nova sensação no sistema de transporte alternativo de Sobral: o mototáxi. Mas essa nova modalidade de transporte coletivo, como qualquer evento social, não deixa de ter seus desdobramentos, suas nuances que revelam um espaço de luta, de competição, de habilidade e responsabilidade do profissional que atua nesse segmento do trabalho que se dá perante um processo em que cada instante de atuação como mototaxista é parte de um emaranhado de experiências vividas por ele.

3. MOTOTÁXI: COTIDIANO.

Figuram como complexas as questões que envolvem a atividade do mototaxista, tendo em vista que leva em conta desde o acesso a uma nova modalidade de transporte alternativo da cidade ao tipo desse transporte. Em se tratando de um transporte coletivo, um setor que enfrenta problemas cada vez mais delicados nas grandes cidades do Brasil, a moto utilizada como meio de transporte alternativo em Sobral, num primeiro momento pode, e representa uma solução para as questões de deslocamento da população no meio urbano.

Seja para o trabalho, seja para escola, seja para a igreja, seja para a universidade, não importa, o mototáxi é um meio de transporte acessível para pessoas de todos os níveis sociais, ou seja, é um meio de transporte que apesar de conduzir apenas um passageiro de

⁸ COELHO, Modesto Siebra. A nova onda no transporte urbano: mototáxi / Modesto Siebra Coelho. - Gráfica e Editora LCR: Sobral, CE: Edições UVA, 1997 (Coleção novos tempos: 2)

cada vez, está em todos os lugares e setores da sociedade. Como nos informa o Sr. João Batista, mototaxista: “... com certeza, porque noventa por cento, pode se dizer assim, das pessoas que pegam mototáxi são [pessoas] mulher com crianças, que não tem como está andando em ônibus, não tem como pagar um táxi, pessoas idosas também usam muito”.⁹

Vemos, portanto, que muitos pontos convergem para que o sistema mototáxi tenha vindo para melhorar o transporte urbano de Sobral. O fácil acesso, o custo, a rapidez que oferece uma moto no deslocamento de um ponto para outro da cidade são os principais fatores apontados para justificar a aceitação do sistema mototáxi.

Desse modo, o profissional mototaxista fica famoso entre a comunidade a que serve. As muitas idas e vindas aos mesmos lugares, o contato com as mesmas pessoas estabelece vínculos de amizade e convivência. Há caso de mototaxista que firma contrato semanal ou mensal com um cliente e prestam o serviço de forma fixa. No entanto, há uma parcela de mototaxista, embora pequena, que se excede tanto m velocidade quanto no comportamento com passageiros.

(...) Há mototaxista que são detestados porque se excedem em comportamentos poucos gentis. De alguns depoimentos colhidos na rua, junto a usuárias, em Fortaleza e Sobral, podemos verificar que alguns deles são “detestados”, “porque são metidos a galã”, porque assediam as jovens com frases do tipo “oi gata, deixa que eu te levo”, porque são “conquistadores baratos” e até porque “não cuidam da higiene”. Nos bairros, “esses tipos” passam a serem evitados. “Preferimos esperar que apareça outro motoqueiro”, afirmam mocinhas assustadas.¹⁰

O serviço de mototáxi prestado à população de Sobral está além do simples fato de transportar pessoas, mas constitui também uma forma de relacionamento que apresenta dois lados a serem analisados cuidadosamente. Primeiro os benefícios advindo do sistema mototáxi para a população: custo, acessibilidade, rapidez etc.; segundo os cuidados a serem tomados. Com a rápida aceitação dessa nova modalidade de transporte urbano, se faz necessário pensar no quesito segurança tanto do passageiro quanto do próprio condutor da motocicleta. A facilidade de entrar nesse mercado de trabalho é muito grande. Não há exigência de cursos ou treinamento relacionado às características da profissão mototaxista;

⁹ João Batista, mototáxi, casado, 54 anos. Sobral, novembro de 2008.

¹⁰ COELHO, Modesto Siebra. Op. Cit., p. 30.

para que este se insira no mercado, basta apenas possuir ou arrendar uma moto e o emprego está garantido¹¹.

Nas ruas, os mototaxistas disputam com os automóveis o espaço para trafegar. No trânsito, as motos são rápidas e excitantes, os condutores afoitos nas ultrapassagens, portanto, habilidade e responsabilidade devem sempre andar junto ao mototaxista. A julgar por informações colhidos junto ao Sr. João Batista, mototaxista veterano, em Sobral os motoristas não respeitam os motociclistas e estes nada podem fazer além de manobras arriscadas para se defender.

“... a gente é muito ameaçado por motorista principalmente da alta sociedade da cidade de Sobral porque são muito empolgados, muito ignorantes, pense numa ignorância aqui em Sobral, partindo da alta sociedade, é o mais agressivo, mais imbecil que existe. O cara chega joga o carro pra cima de ti, ele avança a preferencial e tu não pode dá uma busina senão ele joga o carro pra cima de ti, ele se acha dono da cidade de Sobral toda, em todos os pontos, principalmente partindo pra alta sociedade; e quanto mais rico o cara, aqui na cidade, mais ele é agressivo no transito, é muito perigoso, é muito perigoso nesse sentido”¹².

Esse depoimento do Sr. João Batista nos dá uma noção de como funciona o dia a dia do mototaxista nas ruas de Sobral. A competitividade estabelecida entre moto e automóvel pelo espaço de circulação nas vias urbanas, meio em que o mototaxista exerce sua profissão, coloca-os constantemente exposto aos riscos de acidentes.

Percebe-se, portanto uma desarmonia no trânsito de Sobral entre condutores de motos e os motoristas. A disputa pelo espaço nas vias urbana da cidade é constante e desnecessária, visto que o fluxo de veículos circulando nas ruas não gera engarrafamento nem mesmo nos chamados horário de pico, que ocorre entre as dezessete e dezenove horas.

A convivência nas ruas dos mototaxistas com os automóveis, nesse sentido, cria um novo ambiente de luta, de competição dos mototaxistas tanto com os motoristas comuns quanto com os taxistas. Ressalta-se, no entanto que no caso do último, taxista, os conflitos foram menos e se deram mais no início de implantação do sistema mototáxi de transporte alternativo.

¹¹ Atualmente é necessário ter uma vaga para trabalhar como mototaxista. Esta pode ser obtida através de uma negociação de compra e venda entre os próprios mototaxistas, o valor de uma vaga se aproxima de R\$ 20.000,00.

¹² João Batista de Caxias, mototaxista, casado, 54 anos. Sobral, novembro de 2008.

O conflito entre mototaxista e os taxistas pode ser entendido como uma forma de resistência ao novo, pois para os taxistas a implantação do sistema mototáxi representou um concorrente difícil de ser superado, tendo em vista as facilidades no que diz respeito às condições em que o serviço de mototáxi era oferecido: barato, fácil e rápido e a facilidade em encontrar um mototaxista nas ruas. Mas o avanço do sistema mototáxi de transporte urbano foi tão forte que os taxistas limitaram-se a protestos sem muita ação diante da potencialidade e da aceitação da população ao novo sistema de transporte urbano.

4. A DIMENSÃO SOCIAL DA PROFISSÃO MOTOTÁXI

Contudo, essa nova modalidade de transporte urbano traz em si uma ambigüidade evidente: como falar de uma alternativa para o transporte coletivo quando se tem em mãos o mais individual dos transportes: a moto? Seria essa realmente a solução para o problema de escassez de veículos devidamente adequados, que envolve o sistema de transporte urbano de Sobral? Ou seria esta uma reação à falta de uma alternativa? Seria sim a reação à falta de alternativa, mas não apenas de transporte urbano, mas também de fonte de renda. Mas esta não a problemática deste artigo.

O avanço do sistema mototáxi na cidade de Sobral é tão evidente que toma outra dimensão. Além do simples fato de ser um meio de ganhar dinheiro, é um fato sócio-cultural nascido num meio onde a aproximação entre a população e o sistema mototáxi se deu de forma muito forte. A moto enquanto meio de transporte faz parte da cultura do sobralense.

No início de implantação do sistema mototáxi de transporte alternativo, como já foi dito, o uso da moto representou uma questão de estética, em que os usuários de motocicletas as tinham mais como laser, muito embora também houvesse a necessidade de locomoção. Mas é com a implantação do sistema mototáxi que a moto vai se popularizar e ganhar uma nova dimensão social até então não existente na cidade de Sobral.

A partir de então cresce o número de motos nas ruas, surgem novas formas de aquisição de motos, aumenta o crédito para os mototaxistas, a economia da cidade de Sobral tem um significativo avanço em função de uma nova forma de circulação de dinheiro. Enquanto o mototaxista arrecada do passageiro ele gasta no posto de gasolina,

gasta na oficina de manutenção das motos, e as oficinas por sua vez vendem mais, contratam mais e mais gente adentra ao mercado de trabalho em função do advento da “empresa” mototáxi.

A principal revendedora de moto Honda da região norte do Ceará, chega a aproximar-se das revenderas de Fortaleza em número de motos vendida no início de implantação do sistema mototáxi; cerca de 300 unidades mensal.¹³ Além do laser a moto utilizada como meio de transporte alternativo também representa uma fonte de renda para o mototaxista. Portanto, antes de pensar em utilizar uma moto para servir a população, o mototaxista pensa primeiro em si, pois é dessa atividade que ele vai tirar o sustento dele e da família.

A rotina do mototaxista se dá em todos os horários, seja noite, seja dia; para alguns trabalhar à noite oferece um pouco mais de conforto levando-se em conta as características climáticas da cidade de Sobral.¹⁴ A alta temperatura é prejudicial à saúde do mototaxista, como ressalta Sr. João Batista “Rapaz é cansativo, é muito ofensiva a quentura do sol...”¹⁵ Por outro lado, ao escolher a noite para trabalhar, o mototaxista aponta para uma questão problemática das cidades, que diz respeito a segurança, pois à noite o risco de assalto é maior, e o mototaxista não dispõe de nem um tipo de proteção por parte dos órgãos públicos. Seu João faz essas observações e lembra que se quiser ter algum tipo de segurança, o mototaxista tem que pagar um seguro de vida ou uma previdência privada.

5. DAS EMPRESAS À CRIAÇÃO DO SINDICATO DOS MOTOTAXISTAS.

O sistema mototáxi de transporte urbano foi instalado em Sobral através de empresas. Uma lei aprovada na câmara municipal de Sobral deu direito de concessão aos empreendedores para atuar no segmento de transporte urbano utilizando motocicletas como meio de transporte coletivo.

Em agosto de 1996 foi aprovado o Projeto de Lei N.º 110/96, encaminhado pelos vereadores Clodoveu Arruda, do Partido dos Trabalhadores e Luciano Linhares do Partido Socialista Brasileiro, que dispunha sobre o regulamento dos serviços de Mototáxi e moto-

¹³ COELHO, Modesto Siebra. Op. Cit., p. 12.

¹⁴ Sobral apresenta uma média de temperatura das mais altas do Brasil.

¹⁵ João Batista, mototaxista, casado, 54 anos. Sobral, novembro de 2008.

entrega no Município de Sobral. Em 3 de setembro de 1996 o Projeto de Lei foi sancionado faltando apenas a regulamentação. De acordo com o Projeto de Lei “os serviços de mototáxi seriam administradas, concessão e autorização de exploração, pelo Departamento Municipal de Transportes Públicos – DMTP, sendo assessorado pelo Conselho Municipal de Transportes Urbanos – COMTUR, e sob contrato entre a prefeitura de Sobral e a concessionária de serviços autorizada”. (In Projeto de Lei N.º 110/96 – Câmara Municipal de Sobral – Autores: Clodoveu Arruda – PT e Luciano Linhares – PSB; P. 6.).¹⁶

A concessionária de serviços autorizada seria o que chamamos de empresa neste trabalho, sendo, contudo, ressalvado as características desse tipo de empreendimento. A primeira empresa a explorar o sistema mototáxi de transporte urbano em Sobral foi instalada por Sávio Ponte, empresário, dono da maior concessionária de moto honda da região Norte do Ceará: Motovel.

No entanto, todos os mototaxistas entrevistados são unânimes em afirmar que essas empresas não apresentavam estrutura interna operacional adequada para atuarem como empregador. Segundo eles, para atuar como empresário no setor de mototáxi, os empreendedores dispunham apenas de uma pequena sala, uma mesa simples, um telefone, uma garrafa térmica com água e outra com café.

Os mototaxistas, eram vinculados à empresa apenas por sua força de trabalho. Os vínculos empregatícios que implicariam em encargos sociais a serem pagos pelas empresas aos mototaxistas não existiam porque não havia carteira de trabalho assinada. A lucratividade das empresas crescia tão rápido quanto a aceitação do novo sistema de transporte urbano. Pois essas empresas não tinham despesas com encargos trabalhistas, e nem com funcionários, bastando apenas uma telefonista para que uma empresa colocasse dez ou mais mototaxistas nas ruas.

Em alguns casos, nem moto as empresas eram precisavam ter, pois os mototaxistas possuía suas próprias motos tendo apenas que agregá-las às empresas mediante pagamento de uma taxa diária de R\$ 5,00, ou seja, era preciso pagar para ter o direito de trabalhar.¹⁷ Vale ressaltar que nesse período, ainda em 1996, uma corrida de

¹⁶ COELHO, Modesto Siebra. Op. Cit.

¹⁷ Benedito Raimundo Lira Cavalcante, Mototaxista, casado, 48 anos, Sobral, Janeiro de 2009.

mototáxi custava R\$ 1,00, o que significa que o mototaxista teria que fazer cinco corridas diárias para a empresa, e somente depois começaria a trabalhar para si.

A lucratividade prometida pelo novo segmento econômico de Sobral, mototáxi, despertou o interesse rapidamente de muitos pequenos empreendedores que com um baixo investimento, sem burocracia e praticamente sem custos se aventuraram como empresários no ramo de mototáxi. A facilidade de montar uma empresa desse tipo somado à rápida aceitação do sistema pela população sobralense, fez com que muitas empresas fossem instaladas num curto espaço de tempo. De modo que nos primeiros oito meses de 1996 já se encontravam em operação na cidade de Sobral cerca de 26 empresas atuando do no setor de mototáxi.

O número de empresas criadas apenas no primeiro ano de implantação do sistema mototáxi parece demasiado, mas é o reflexo da força que essa nova modalidade de empreendimento representou na economia sobralense trazendo novas oportunidades de ganhos. Entretanto, a forma como essas empresas se comportavam na busca desesperada de aumentar seus lucros tomou proporções intoleráveis, chegando ao ponto em que os donos de empresas agrediam os mototaxistas no meio das ruas, em pleno horário de trabalho. As agressões, tanto moral quanto física, iam desde o ato de tomar a bata do mototaxista em pleno exercício do trabalho até espancá-lo com socos e ponta pés, quando o mototaxista atrasava o pagamento de uma diária. É o que relata o mototaxista Lira, reivindicador e fundador do sindicato dos mototaxistas de Sobral. “Eu trabalhava numa delas chamada motovel [...] depois passei pra uma empresa chamada Mototáxi Tomais; e essa empresa, a exemplo de outras, tomava os coletes no meio da rua, dava pancada em nós. Era uma agressão física, porque às vezes o cara atrasava uma diária...”¹⁸ Diante dessa situação, os mototaxistas se organizaram para lutar por melhores condições de trabalho para a categoria.

6. A RESISTÊNCIA E O MOVIMENTO DE BASE.

A principal reivindicação dos mototaxistas era tirar as vagas das empresas e dá diretamente ao mototaxista o direito à vaga. Com este propósito, os mototaxistas de Sobral

¹⁸ Benedito Raimundo Lira Cavalcante, Mototaxista, casado, 48 anos, Sobral, Janeiro de 2009.

se organizaram, sob a liderança do mototaxista Lira, e criaram um sindicato para se fortalecerem na luta pela libertação dos mototaxistas das empresas.

A luta pela independência dos mototaxistas, ou seja, acabar com as empresas e dá a vaga diretamente ao mototaxista continuou. O sindicato, mediante assembleia, convocava reunião com o prefeito Cid Gomes, na época, para discutir as reivindicações da categoria dos mototaxistas, mas não era atendido. De acordo com as informações colhidas em entrevista com o ex - mototaxista e ex-presidente do sindicato dos mototaxistas de Sobral, Lira, durou mais de um ano a luta do sindicato por reunião com o poder público para que as questões e os projetos de interesse da categoria fossem analisados pela prefeitura.

Sem resposta por parte da prefeitura, o sindicato, sob a liderança do Lira, organizou o que ele chamou de “movimento de base”, ou seja, colocar os mototaxistas nas ruas e partir para o corpo a corpo. Com faixas e em movimento os mototaxistas saíram às ruas de Sobral e seguiram para a prefeitura onde protestavam contra a exploração das empresas e contra o descaso do poder público em relação à categoria. Nessa manifestação, pediam independência para os mototaxistas. Lira, líder do movimento, foi preso e levado à delegacia, onde permaneceu detido por mais de duas horas; ao ser liberado, Lira os companheiros voltaram ao pátio da prefeitura apoiados pela população, momento em que o prefeito Cid Gomes os recebeu.

Desse modo, após aproximadamente três anos de implantação do sistema de mototáxi em Sobral, a Lei que autorizava as concessionárias a explorar o sistema mototáxi de transporte urbano foi mudada na Câmara sob pressão do sindicato, e as empresas deixaram de existir, cerca de 374 vagas foram tiradas das empresas e dadas aos mototaxistas que passaram a trabalhar livre, sendo vinculados apenas ao sindicato e a prefeitura. Organizados sob o sindicato que teve como presidente por dois mandatos Benedito Raimundo Lira Cavalcante¹⁹, os mototaxistas de Sobral conseguiram melhorias para a categoria, uma das mais importantes conquistas foi a aquisição de uma ambulância comprada com recursos do sindicato pago à prefeitura para atender aos mototaxistas em caso de acidente ou doença.

Além do financiamento conseguido na Caixa Econômica Federal para a aquisição de motos novas os mototaxistas também conseguiram mais dois financiamentos, um pelo

¹⁹ Lira entregou a liderança do sindicato aos colegas porque não tinha renda para manter a si e a família.

Bradesco e outro pelo FAT, (Fundo de Amparo ao Trabalhador). A frota de motos foi renovada e cada mototaxista passou a ser dono da própria vaga, que foi a cada ano se valorizando. Atualmente, se alguém desejar entrar para esse mercado de trabalho em Sobral, deverá se dispor de R\$ 20.000,00 e mais uma moto, além de esperar que algum mototaxista resolva vender sua vaga.²⁰

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao escrever sobre um tema desconhecido da historiografia local me sinto contente e ao mesmo tempo triste. Contente por ter descoberto a importância de ampliar a escrita da história para além de personagens ilustres, para além dos muros que cercam uma sociedade divinizada, por levar a escrita da história onde estão os sujeitos de fato, e não apenas de direito. Pois acredito que onde houver vestígios de seres humanos haverá também histórias a serem escritas. Triste por ter descoberto a ausência na historiografia local de sujeitos que compõem a outra face da sociedade, sujeitos que montam um tijolo sobre o outro, que limpam as casas confortáveis dos patrões, de sujeitos que se vestem de amarelo todos os dias pela manhã e começam a ganhar cada dia de sua vida limpando as ruas, recolhendo restos apodrecidos.

Essas reflexões, num primeiro momento podem nos levar a perguntar sobre o lugar social dessas pessoas, onde elas estão? Em que canto da sociedade se refugiam? Podem também, num sentido mais estrito aos acadêmicos indagar sobre as micro-histórias, onde elas estão que não dão conta desses sujeitos? No entanto, não são essas as perguntas que desejo fazer com este trabalho; mas sim onde estamos nós acadêmicos que não damos conta desses temas, que não damos conta dessas micro-histórias? Não são os temas, não os sujeitos que devem vir até nós, mas sim nós é que devemos ir até eles. Também não acredito que haja um resgate historiográfico a ser feito; há, contudo, histórias a serem escritas, e o nosso trabalho como historiadores é encontrar esses sujeitos em seus espaços e tempos históricos e agradecê-los por serem o nosso campo de trabalho, e em troca entregar a eles seu devido lugar na história.

²⁰ Benedito Raimundo Lira Cavalcante, Mototaxista, casado, 48 anos, Sobral, Janeiro de 2009.

Assim como o vento nos bate o rosto sempre que erguemos as nossas cabeças, os temas recheados de experiências humanas também enchem nossa visão sempre que nos dispomos a olhar um pouco mais além. Vivi essa experiência ao trombar com o tema da minha pesquisa no meio da rua por onde passava num simples ato de rotina.

O principal incentivo que o aluno graduando pode encontrar para seguir adiante com uma pesquisa é fazer dessa pesquisa um desafio para ele e uma contribuição importante para o tema na historiografia. Foi com esse sentimento que empreendi empenho e esforço para concluir esse trabalho sobre os mototaxistas de Sobral.

A principal lição de todo o trabalho que tive para realizar essa pesquisa foi aprender que não há experiência humana sem registros. Aprendemos desde muito cedo que mesmo os mais “primitivos” seres humanos encontraram de alguma forma o jeito de deixar registradas suas experiências vividas. Com que propósito? Não sabemos, mas podemos entender que é da natureza humana experimentar e registrar. “Pensar a produção do conhecimento histórico [...] capaz de apreender essas experiências vividas é fazer retornar homens e mulheres [...] como pessoas que vivem situações e relações sociais determinadas, com necessidades e interesses e com antagonismos” (Vieira, Peixoto, Khoury, 1991, p. 17,18). Assim, justificar a ausência de sujeitos na historiografia pela falta ou invalidade de fontes é retroceder décadas, voltar a um passado em que a historiografia humana era produzida de cima para baixo, direcionada a uma minoria interessada em imortalizar os grandes feitos, num tempo linear e cronologicamente dividida em períodos marcados por fatos históricos.

Ao entrevistar os mototaxistas, um deles me apresentou uma fonte muito importante para minha pesquisa, informações registradas onde eu jamais imaginava encontrar. Enquanto gravávamos a conversa, Lira, o entrevistado, mandou que seu filho trouxesse uma fotografia dele a título de divulgação pública, pois havia sido candidato a vereador nas últimas eleições para prefeito no município de Sobral²¹. No verso da fotografia estavam listadas várias conquistas do sindicato quando ele era o presidente. Naquele momento vi claramente duas correntes de intenções confrontando-se naquela fotografia.

²¹ Lira não chegou a ser eleito vereador.

Primeiro as pretensões políticas dele em publicar e divulgar ao eleitorado seus feitos durante os dois mandatos como presidente do sindicato dos mototaxistas de Sobral; e depois as minhas em tomar aquelas informações como fonte e fortalecer meus argumentos na construção da pesquisa. Desse modo, observando cada detalhe, cada gesto e até mesmo a intensidade da voz do entrevistado, percebi que aquelas informações eram capazes de apontar cominhos, pontos de vista diferentes que me ajudaram a tecer uma rede de conhecimento acerca dos sujeitos pesquisados.

Aprendi também que havia um segundo objeto interagindo constantemente em todo o percurso da pesquisa, modificando, alterando, definindo e decidindo; e somente no final do trabalho, ao examinar a roupagem do texto construído, eu pude encontrar esse segundo sujeito refletido em cada página, que era eu mesmo. Mas para que eu pudesse me encontrar nesse trabalho se fez necessário uma reflexão sobre o meu lugar social, de onde eu parti para essa pesquisa e quais as minha intenções? Somente após refletir sobre essas questões o pesquisador pode entender que ele também é sujeito histórico, e que mesmo sem perceber ele interfere e está inserido do começo ao fim no processo de construção do conhecimento histórico.

Portanto, foi preciso aprender a relacionar o meu ponto de vista com o da fonte sem deixar que um se tornasse evidente em detrimento do outro, pois o resultado dessa relação foi compreender que a conclusão da pesquisa não foi escrever a última frase, mas aprender a escrevê-la. Assim como o objetivo desse trabalho não é contar a história dos mototaxistas de Sobral, mas chamar atenção da historiografia local para temas diversos como este, também não será meu propósito que concorde com o que escrevi, pois é a não aceitação a responsável pela transformação na historiografia.

Na perspectiva de produzir trabalhos acadêmicos voltados para temas desconhecidos da historiografia local, os mototaxistas de Sobral se apresentam como um tema bastante complexo, tendo em vista a quantidade de municípios brasileiros atendidos pelo sistema mototáxi, a maneira como se estruturou a empresa mototáxi em Sobral e as transformações pelas quais passou ao longo de uma década. Apesar de se tratar de transporte público, o sistema mototáxi não foi um projeto desenvolvido para melhorar a vida das pessoas, mas um meio empresarial de gerar lucros. Não obstante os conflitos, a luta por

melhores condições de trabalho e as tensões que se seguiram envolvendo os trabalhadores mototaxistas, os donos de empresa de mototáxi e as autoridades municipais.

Por isso, a importância do tema para a historiografia, pois estamos lidando com uma classe de trabalhadores que apesar de fundar um sindicato e de desvincularem-se das empresas que os explorava, ainda continuam trabalhando sem garantias trabalhistas. São estes sujeitos históricos, a quem a historiografia local tem feito vista grossa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

COELHO, Modesto Siebra. **A nova onda no transporte urbano: mototáxi** / Modesto Siebra Coelho. - Gráficas e Editoras LCR: Sobral, CE: Edições UVA, 1997 (Coleção novos tempos).

CERTEAU, Michel de, 1925-1986. **A invenção do cotidiano**. Tradução de Ephraim F. Alves e Lúcia Endlich Orth. – Petrópolis, RJ : Vozes, 1996.

FREDERICO, Celso. **A Vanguarda Operária**. São Paulo: Simbulos S.A. Indústrias Gráficas, 1979.

VASCONCELOS, Regina Ilka Vieira, in. *Essentia*, Sobral –CE (1): 81 – 84, Novembro/Febrero – 1998/1999.

PORTELLI, Alexandro, In. *Projeto História*, (14), fev. 1997.

_____, Tentando Aprender um Pouquinho. Algumas reflexões Sobre Ética na História Oral. In. *Proj. História*, São Paulo, (15), p. 13 – 33, abr. 1997.

_____. In: *Projeto História*, São Paulo, (22), jun. 2001.

VIEIRA, Maria do Pilar; PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha; KHOURY, Yara Maria Aun. *A pesquisa em história*. São Paulo: Ática, (Série Princípios). 1991.