



**JULIA FRASCARELLI LUCCA**

# **O Motoboy de São Paulo:**

Uma análise discursiva

**The Motorcycle courier of São Paulo:**

A discursive analysis

CAMPINAS  
2012



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS  
Instituto de Estudos da Linguagem

# **O Motoboy de São Paulo:**

Uma análise discursiva

Orientadora: Profa. Dra. Monica Graciela Zoppi Fontana

# **The Motorcycle courier of São Paulo:**

A discursive analysis

Dissertação apresentada ao Instituto de Estudos da Linguagem, da Universidade Estadual de Campinas, para obtenção do título de Mestra em Linguística.

Dissertation submitted to the Institute of Language Studies of the State University of Campinas for the master's degree in Linguistics.

CAMPINAS  
2012

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA POR  
TERESINHA DE JESUS JACINTHO – CRB 8/6879 - BIBLIOTECA DO INSTITUTO DE  
ESTUDOS DA LINGUAGEM - UNICAMP

L962m

Lucca, Julia Frascarelli, 1985-  
O motoboy de São Paulo : uma análise discursiva /  
Julia Frascarelli Lucca. -- Campinas, SP : [s.n.], 2012.

Orientador : Monica Graciela Zoppi Fontana.  
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de  
Campinas, Instituto de Estudos da Linguagem.

1. Análise do discurso. 2. Motoboy – São Paulo (SP) -  
História. 3. Vida urbana. 4. Planejamento urbano. 5.  
Trânsito urbano. I. Zoppi Fontana, Monica, 1961-. II.  
Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Estudos  
da Linguagem. III. Título.

Informações para Biblioteca Digital

**Título em inglês:** The motorcycle courier of São Paulo: a discursive analysis.

**Palavras-chave em inglês:**

Discourse analysis

Motorcycle courier

Urban life

Urban planning

Traffic

**Área de concentração:** Linguística.

**Titulação:** Mestra em Linguística.

**Banca examinadora:**

Monica Graciela Zoppi Fontana [Orientador]

Maria Virgínia Borges Amaral

Marcos Aurélio Barbai

**Data da defesa:** 30-08-2012.

**Programa de Pós-Graduação:** Linguística.



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS

Instituto de Estudos da Linguagem

A Comissão Julgadora dos trabalhos de Defesa de Dissertação de Mestrado, em sessão pública realizada em 30 de agosto de 2012, considerou a candidata *Julia Frascarelli Lucca* aprovada.

BANCA EXAMINADORA:

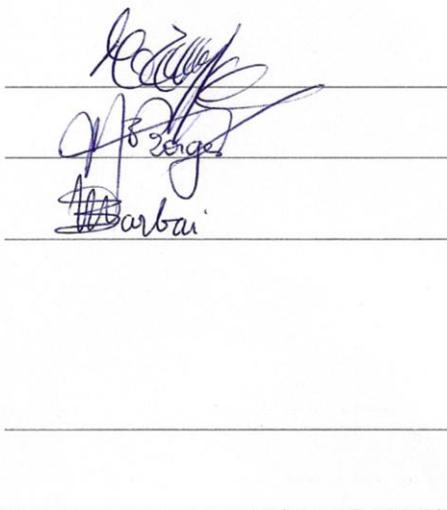
Monica Graciela Zoppi-Fontana

Maria Virginia Borges Amaral

Marcos Aurelio Barbai

Cristiane Pereira Dias

Lauro José Siqueira Baldini

Handwritten signatures of the examiners on horizontal lines. The first three lines have signatures corresponding to Monica Graciela Zoppi-Fontana, Maria Virginia Borges Amaral, and Marcos Aurelio Barbai. The last two lines are empty.

IEL/UNICAMP  
2012

## AGRADECIMENTOS

Ao CNPq, pelo financiamento desta pesquisa.

À Profa. Dra. Mónica Graciela Zoppi-Fontana pela companhia nesse percurso cheio de encantamentos, mas também com alguns obstáculos. Companhia essa que se fez ora nos textos densos e intensos, ora nas conversas que iluminaram meu caminho.

À Profa. Dra. Maria Virgínia Borges Amaral pelas conversas, pelo conhecimento e trabalho inspiradores, pelas valiosas sugestões nas bancas de qualificação e defesa e pela disposição de estar presente nesses momentos, apesar da distância.

Ao Prof. Dr. Marcos Aurélio Barbai pelas sugestões instigadoras e desafiantes nas bancas de qualificação e defesa e pela prontidão em participar desse processo.

Aos professores do IEL, pela seriedade com que atuam não só em pesquisas, mas também na formação de alunos de graduação e pós-graduação. Aprendi muito nesses últimos anos.

Aos funcionários da Pós-Graduação do IEL, pela atenção, esclarecimentos e presteza.

Aos amigos e colegas que fiz em Campinas e na UNICAMP, pelas conversas, ensinamentos e trocas.

Aos amigos de Itatiba, Jaú, Araraquara, Lille e São Paulo pelos momentos que me fazem ter saudade e pela certeza de que ainda temos muito o quê compartilhar.

Aos meus pais, Mara e Carlos, minha irmã, Laura, meus sogros, Elvira e Henrique e meus tios e padrinhos, Iolanda e Armando, pelo carinho,

compreensão e incentivo. E minhas desculpas pelas tantas vezes em que gostaríamos de ter estado juntos, mas não pudemos.

A Viviane, Poliana, Juliana e Nicole que contribuíram para que as entrevistas fossem realizadas e a Daniela pela revisão cuidadosa do *abstract*.

Aos Motoboys, que pararam de trabalhar para participar das entrevistas dessa pesquisa.

E, em especial, a meu companheiro, Fernando, por estar sempre ao meu lado, com toda a força que a palavra *sempre* tem.

*“A leitura do real deve ser uma leitura engajada. O discurso marxista sobre a prática parte de uma abstração prévia dessa mesma prática. Voltar à prática depois de um longo rodeio pela prática teórica permite evitar a cegueira e a esterilidade da evidência. Não há evidência. A evidência é sempre o deslumbramento da banalidade. Ela não explica nada. É preciso, diz Engels, estabelecer a evidência. Isso toma tempo, isso demanda um longo desvio: aquele mesmo da abstração. Hegel já o tinha dito admiravelmente: separar-se do imediato para retornar a ele. De uma outra maneira. Da evidência à evidência, é esse tempo da pesquisa que aprofunda as relações. Marx dizia dos economistas vulgares que eles se sentiam à vontade na aparência, no fenômeno, e que, desse modo, as relações lhes pareciam evidentes ‘tanto mais evidentes quanto suas ligações internas permaneciam mais dissimuladas’. É assim que tudo está e não está na prática. É preciso saber lê-la, senão, a prática é muda, ela parece neutra mesmo quando produz estragos.”*

Nicole-Edith Trévenin

## RESUMO

A partir do dispositivo teórico da Análise do Discurso francesa de Michel Pêcheux e dos estudos discursivos realizados sobre o urbano, essa pesquisa tem como objetivo geral compreender o funcionamento dos discursos que significam o Motoboy na circulação urbana. Nas pesquisas que tomam a cidade atravessada pelo simbólico, questionou-se sobre como os sujeitos interpretam a cidade e como eles mesmos se interpretam na cidade. Procurando centrar-se nessas questões, delimitou-se, para essa pesquisa, análises de discursos em que o Motoboy se significa e é significado no espaço das vias de trânsito, na cidade e em sua relação com os demais sujeitos urbanos. Para isso, o *corpus* em questão é constituído de sequências discursivas de entrevistas realizadas com Motoboys e Empresários de Agências de transporte na cidade de São Paulo em 2011, textos da mídia, textos de ordem jurídica, falas de especialistas, falas de outros sujeitos urbanos de São Paulo e imagens. A pesquisa segue a metodologia proposta pela AD e partindo da compreensão das condições de produção dos discursos e da *Formação ideológica capitalista* foi possível identificar a *Formação discursiva da organização urbana* e as posições-sujeito *urbanista* e *legalista* nos discursos sobre/do Motoboy de São Paulo. Foi possível também perceber que esses discursos da *FD da organização urbana* reificam o Motoboy, o segregam e produzem imagens negativas de Motoboy. A partir dos discursos do Motoboy, verificou-se que esses ora negam as imagens negativas que circulam na FD da organização urbana, ora as reproduzem, mas, de modo geral, se distanciam delas e significam sua profissão em sentidos de transitoriedade. Mesmo com seu real sendo constantemente sobreposto pelo urbano, é possível pensar resistência na cidade. Pode-se citar, portanto, alguns indícios/vestigios para compreender esses pontos de resistência.

**Palavras-chave:** Análise do discurso; Motoboy; Urbanidade; Organização urbana; Trânsito.

## **ABSTRACT**

From the theoretical device of the French Discourse Analysis of Michel Pêcheux and the discourse studies about urban, this research aims to understand the discursive functioning of the speeches that signify the Motorcycle courier in urban traffic. In the researches that take the city crossed by the symbolic, it was questioned how the subjects understand the city and how they are understood themselves in the city. By focusing on these questions, it was delimited in this research discourses analyses in which the Motorcycle courier means himself and is meant in the traffic routes in the city and in his relationship with other urban subjects. In order to achieve that, the content of the paper consists of discursive sequences of interviews with couriers and transport agencies Businessmen in the city of São Paulo in 2011, media texts, legal texts, speech specialists, speech from other urban subjects from São Paulo and images. The research follows the methodology proposed by AD. Based on the understanding of the conditions of discourse production and capitalist ideological formation was possible to identify the discursive formation of the urban organization and the positions of the urban subject as well as legalistic discourses about/of Motorcycle courier of São Paulo. It was possible to observe that these discourses of FD urban organization reify the Motorcycle courier, cause social segregation and produce negative images of Motorcycle courier. From the discourses of Motorcycle courier, it was realized that sometimes Motorcycle courier denies the negative images that are spread in the FD of urban organization, but, in general, he moves away from those images and signify his profession in a transience sense. Even with his reality being constantly overridden by the urban, it is possible to consider the resistance found in the city. It can be shown; therefore, some evidence/traces to understand these points of resistance.

**Key words:** Discourse analysis; Motorcycle courier; Urbanity; Urban Organization; Traffic.

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	1
I O MOTOBOY DE SÃO PAULO E SEU CONTEXTO SÓCIO-HISTÓRICO .....	11
1.1 A cidade de São Paulo e sua circulação .....	11
1.2 A reconfiguração do mundo do trabalho .....	13
1.3 Compressão tempo/espço .....	21
1.4 Outros fatores que permeiam o Motoboy na cidade .....	23
II O OLHAR TEÓRICO .....	27
2.1 Análise do discurso como fundamentação teórica .....	27
2.2 A cidade do ponto de vista discursivo .....	32
III O DISCURSO SOBRE O MOTOBOY.....	37
3.1 Como o Motoboy é significado na cidade pela <i>posição-sujeito urbanista</i> .....	38
3.2 Como o Motoboy é significado pela <i>posição-sujeito legalista</i> .....	53
3.3 <i>Formação ideológica</i> capitalista e quadro geral .....	64
3.4 O caso do personagem humorístico: Jackson Five.....	66
IV O DISCURSO DO MOTOBOY.....	71
4.1 “Eu não sou esse <i>Motoboy</i> ” .....	72
4.1.1 Contra-identificação com imagens de Jackson Five .....	82
4.2 A moto como continuação do corpo do Motoboy .....	84
CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	99
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	103

## INTRODUÇÃO

O espaço urbano, aqui compreendido como “espaço material concreto funcionando como sítio de significação que requer gestos de interpretação particulares. Um espaço simbólico trabalhado na/pela história, um espaço de sujeitos e de significantes” (ORLANDI, 2004, p. 32), é marcado pelo complexo sistema de relações humanas que se modificam constantemente e, ainda, pela heterogeneidade de sujeitos. A partir do recorte da circulação urbana, esta pesquisa de mestrado considera a cidade em sua dinamicidade e busca compreender os sentidos que significam os sujeitos em meio ao trânsito urbano. Para isso, tem como objeto o discurso do/sobre Motoboy da cidade de São Paulo.

No que diz respeito à organização, controle e direcionamento da cidade, a Administração Pública dispõe do Planejamento Urbano, “atividade coordenada pelo Estado com o objetivo de interferir no processo de crescimento da cidade” (VASCONCELLOS, 1999, p. 39). Mais especificamente em relação à circulação urbana, é o setor de Planejamento de Transportes que deve garantir o tráfego de pessoas e mercadorias de forma segura e econômica; além disso, “é um processo dinâmico, no sentido de que precisa responder a mudanças no tempo com relação ao uso do solo, às condições econômicas e aos padrões de viagem” (PIGNATARO, 1973 *apud* VASCONCELLOS, 1999. p. 39).

Uma das questões que concerne tanto à Engenharia de Tráfego quanto aos Planejamentos Urbano e de Transportes é o conflito físico causado pela disputa por espaço na circulação urbana. Por mais que o trânsito das grandes cidades, como a cidade de São Paulo, represente o caos urbano e seja um dos problemas de difícil solução, existe um trabalho de Planejamento Urbano buscando soluções e tentando amenizar os conflitos sociais. Nesse sentido, Orlandi (2004, p. 15) salienta, em suas pesquisas sobre a urbanidade, que “o aparente espontaneísmo com que se apresenta a instabilidade, a divergência, os

conflitos não significa que não hajam ações sendo tomadas na direção de dar uma forma ao urbano”.

No que tange especificamente à circulação dentro do espaço urbano, há um presente e crescente fenômeno que preocupa a Administração Pública, a mídia e a população em geral devido ao alto número de acidentes de trânsito, ao custo financeiro desses para o Estado, ao “incômodo” dos motoristas no trânsito, dentre outros motivos: os Motoboys.

Embora a problemática envolvendo os Motoboys já fosse bastante visível, ela atrai mais atenção principalmente depois da estreia em 2003 do documentário “Motoboys: vida loca”, dirigido por Caito Ortiz. Este documentário teve uma expressiva repercussão e um dos dados apresentados que mais circularam pela mídia na época foi o de que a cada dia morreriam dois Motoboys na cidade de São Paulo. Ainda que esse dado colhido antes de 2003 não esteja atualizado, é fato que o número de Motoboys cresceu de forma expressiva e que diariamente são noticiados acidentes envolvendo Motoboys.

Um dos fatores que impulsiona o crescimento do número de Motoboys nas cidades é a velocidade com que os motociclistas conseguem circular no trânsito. Como demonstra o documentário “Motoboys: vida loca” (2007), “uma motocicleta leva 8 minutos para atravessar os 2,8 km da Avenida Paulista na hora do *rush*. Um carro gasta em média 30 minutos, mesmo tempo de uma pessoa caminhando”.

Recentemente, a Lei Federal nº. 12.009, aprovada em 8 e sancionada em 29 de julho de 2009, regulamenta a profissão de Motoboy e Moto-táxi no Brasil. A regulamentação destas profissões, pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº. 203 de 2001, demonstra a forma que o Estado encontrou para lidar com aquilo que era ilícito, numa tentativa de organizar o espaço urbano. Por enquanto, os dados existentes sobre os Motoboys são estimativas extraoficiais. Segundo o Jornal da Globo, de 8 de julho de 2009, estima-se cerca de 2,5 milhões de Motoboys e Moto-taxistas rodando atualmente no país.

Assunto recorrente em jornais, revistas e noticiários, os “Motoboys” estão, normalmente, relacionados aos acidentes e à violência no trânsito. Os sentidos produzidos pela mídia circulam e constituem o discurso disponível sobre o Motoboy. Dessa forma, os discursos do/sobre Motoboy no espaço urbano permitem interessante e instigante análise na área da Linguagem, mais precisamente, na Análise do Discurso.

Na literatura acadêmica, o Motoboy tem sido objeto de investigação em diversas áreas do conhecimento. Inicialmente, observamos uma maior concentração de estudos na área de Saúde e Engenharia, como as dissertações de Diniz (2003), Engenharia de Produção da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), e de Silva (2006), Saúde Coletiva da Universidade Estadual de Londrina (UEL). Há também artigos, dissertações e teses nas áreas de Medicina, Enfermagem e Psicologia.

Nas Ciências Humanas, o primeiro estudo de ampla circulação foi a pesquisa antropológica do Núcleo de Antropologia Urbana (NAU) da Universidade de São Paulo (USP), de autoria de Neto, Mufat e Avlasevicius (2006), intitulada “Pelo espelho retrovisor: motoboys em trânsito”.

Em 2010, duas dissertações foram defendidas na Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP). Um delas na área de Ciências Sociais, de Ito (2010), intitulada “Cidade dos Motoboys: apropriação de espaços na metrópole paulistana” e a outra na área de Língua Portuguesa, mais precisamente na perspectiva teórica da Análise da Conversação, de Silva (2010), intitulada “‘Estilo motoboy’: um estudo da caracterização do profissional motofretista por meio da linguagem”.

Atualmente, está em desenvolvimento a tese de Godoi, “Sob duas rodas, traçando itinerários. Um estudo sobre a experiência de ‘motoboys’ em Campinas/SP”, pelo Programa de Pós-graduação em Sociologia da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP).

Assim, entendemos que nossa pesquisa de mestrado se destaca em relação aos estudos citados por não tomar como objeto a circulação urbana em si

ou a condição de trabalho do Motoboy, mas sim os discursos que significam esses sujeitos na história da cidade, ou seja, para esta análise discursiva, o que importa não é o Motoboy visto empiricamente, mas enquanto posição discursiva produzida.

Utilizaremos, portanto, como referencial teórico-metodológico, a Análise do Discurso (AD)<sup>1</sup>, disciplina fundada por Michel Pêcheux na França. A AD se caracteriza como disciplina de entremeio da Linguística e das Ciências Sociais. Entremeio, pois não busca a interdisciplinaridade, ou seja, a simples junção de conceitos de ambos os domínios do saber. A disciplina tem como base a crítica à dicotomia saussuriana que elege a Língua como objeto de estudo da Linguística, ignorando assim a história, e a crítica às Ciências Sociais que tomam a linguagem como algo transparente, normalmente, recorrendo a análises de conteúdo.

Este estudo buscará compreender o funcionamento dos discursos sobre/do Motoboy da cidade de São Paulo considerando as *formações ideológicas* presentes nos mesmos. Neste sentido, tendo como base os princípios teóricos da AD e, especificamente, os estudos discursivos da urbanidade, busca-se a compreensão das *formações imaginárias* que produzem sentido na cidade.

Nosso objetivo é, assim, compreender o funcionamento da linguagem na significação do sujeito Motoboy da cidade de São Paulo, trazendo à tona sentidos silenciados e as contradições nas falas desorganizadas (ORLANDI, 2004).

Com isso, temos as seguintes questões norteadoras:

- ✓ Como o Motoboy se significa e é significado em sua relação com a cidade de São Paulo? E em sua relação com a profissão?
- ✓ Que sentidos são produzidos quando o Motoboy é significado enquanto sujeito transgressor na circulação urbana?
- ✓ Que imagens de Motoboy estão em jogo nos discursos do/sobre Motoboy?

---

<sup>1</sup> Para uma explanação sobre os pressupostos teóricos da AD e sobre os conceitos utilizados nessa pesquisa conferir o Capítulo II “O olhar teórico”.

Para responder a essas perguntas, foram selecionados materiais diversos, como textos jurídicos, entrevistas, textos midiáticos, imagens, vídeo, falas de especialistas e *sites* da *internet*. A construção do *corpus*, por ser um processo dinâmico (ZOPPI-FONTANA, 2005), foi finalizada somente com o encerramento da análise.

As entrevistas foram realizadas em fevereiro de 2011 com Motoboys que trabalham na cidade de São Paulo. As questões que nortearam as entrevistas com os Motoboys foram: O que você acha de São Paulo? O que pensa sobre o trânsito? E sobre o Motoboy? Qual é a sua relação com os outros Motoboys? E com os outros motoristas? Conhece casos de Motoboys sendo processados juridicamente ou que estejam processando? Tem medo de alguma coisa? Conhece o Jackson Five, personagem do Marco Luque? O que você acha sobre o personagem? Você se identifica com ele? O que você acha sobre a legislação em relação à profissão de Motoboy?

Apesar de terem respondido as questões acima, em nenhum momento os entrevistados foram direcionados a responder exatamente ao que a pergunta dizia. Pelo contrário, o intuito da entrevista era deixa-los à vontade para falar livremente sobre sua profissão e sobre seu cotidiano. Também foi realizada entrevista com um proprietário de empresa que agencia Motoboys. As perguntas feitas ao empresário foram semelhantes às feitas aos Motoboys, com exceção daquelas que eram direcionadas estritamente ao Motoboy. De todo modo, as análises desse trabalho se pautarão, sobretudo, nas entrevistas realizadas com os Motoboys<sup>2</sup>.

Apresento, no quadro abaixo, um resumo do material:

<b>Discurso sobre o Motoboy</b>	
	Revista Veja: “Loucos pelo perigo” (GRANATO, 1999).

---

<sup>2</sup> Pretende-se, em outro momento, realizar uma análise também sobre os discursos dos empresários.

<b>Mídia</b>	Folha de São Paulo: “A cada 3 dias, morrem 2 motociclistas em SP” – 2000.
	Folha de São Paulo: “Só 7% dos motoboys estão regularizados em São Paulo” – 2001.
	Folha de São Paulo: “Projeto aguarda sanção de Marta para iniciar cadastro de motoboys” – 2003.
	Jornal Estado de São Paulo: “Endereço de prepotências” (MARTINS, 2008).
	Crítica sobre o filme “Os 12 trabalhos” na Revista de Cinema “Contracampo” – 2006.
	Imagem do R7 Notícias: Figura 1 e 2 – Marginal Pinheiros em São Paulo, 2011.
	Comentário de Colunista – <i>Site sobre Motos</i> (CRUZ, 2012).
	Imagem do Jornal da Tarde: Figura 6 – Mercado de motos em alta e corredores saturados, realidade na Capital, 2007.
	Página de <i>site</i> da internet: Figura 7 – Asas Transportes Rápidos.
	Vídeo: Jackson Five – Programa do Jô – 2007.
<b>Fala de outros sujeitos urbanos</b>	<i>Blog</i> : Figura 3 – Postagem “Motoboys: as regras tácitas”, 2011.
	<i>Site</i> : Notícias Automotivas – Motoboy: Brasil é o país que tem maior quantidade no mundo (2009).
	Comentário dos leitores 1, 2, 3, 4, 5 e 6 (MOTOBOY, 2009).
	Comentário dos leitores 5, 6, 7 (WERNECK, 2008).
<b>Fala de Autoridades</b>	Entrevista no documentário “Motoboys: vida loca” com psicanalista Jacob Goldberg – 2003.
	Apresentação do Livro <i>Hermes, o motoboy</i> de Brenman, escrita por Gilberto Dimenstein – 2006.
	Artigo do Engenheiro Diniz, 2008.
<b>Governamental</b>	Notícia publicada no <i>site</i> do Governo do Estado de São Paulo (SÃO PAULO, 2012).
<b>Legislação</b>	Legislação Federal. Lei nº. 12.009 de 2009.

<b>Entrevistas com Empresários</b>	Legislação Municipal de São Paulo. Decreto nº. 38.563 de 1999.
	Projeto de Lei – Figura 10 – Projeto Motofaixa em Recife, PE, de 2012.
	Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997.
	Empresário – 2011.
<b>Discurso do Motoboy</b>	
<b>Entrevistas</b>	Motoboy 1 – 2011.
	Motoboy 2 – 2011.
	Motoboy 3 – 2011.
<b>Rede Social</b>	Figura 8 – Desenho “O híbrido: sujeito e coisa”, 2012.
	Figura 9 – Fotografia “Motofaixa – São Paulo”, 2012.
	Figura 11 – Fotografia da Motofaixa com ciclista, 2012.
	Figura 12 – Legenda e Comentários sobre Motofaixa, 2012.

Tabela 1 - Descrição do *corpus* para análise.

Fonte: a autora.

Para a constituição do *corpus*, a pesquisa segue a metodologia da AD (FUCHS; PÊCHEUX, 2010; ORLANDI, 2007b). Dessa forma, a análise é composta de três etapas, sendo que se parte do texto, ou seja, da *superfície linguística* com o intuito de chegar aos processos discursivos ou *formações ideológicas*.

Primeiramente, deve-se desnaturalizar a relação palavra-coisa, compreendendo as condições de produção do discurso e construindo um *objeto discursivo* a partir da superfície linguística, isto é, dos textos do *corpus* recortados de acordo com as questões de análise, considerando que os “discursos” concretos em questão são afetados pelos esquecimentos enunciativo, chamado de

esquecimento número 1, e ideológico, chamado de esquecimento número 2. Assim, do “discurso” concreto, passaremos ao “objeto teórico” a partir de uma análise linguística que visará anular a ilusão nº. 2 (PÊCHEUX; FUCHS, 2010).

Particularmente, “a análise das famílias parafrásticas que se estabelecem entre as formulações permite delimitar, a partir (entre outros) dos processos de designação, as posições de sujeito que configuram os enunciados” (ZOPPI-FONTANA, 2003, p. 250). Por esse motivo, para análise, são utilizados processos linguísticos como a paráfrase, a sinonímia, a substituição, a relação do dizer e não-dizer, entre outros. Para as relações de paráfrases, usamos *família parafrástica* como “matriz de sentido” e, segundo Pêcheux e Fuchs (2010, p. 167), “a partir da relação no interior desta família que se constitui o efeito de sentido, assim como a relação a um referente que implique este efeito”.

A segunda etapa da análise consiste na passagem dos discursos para as *formações discursivas* (FD) ao relacioná-las com a *formação ideológica* (FI) que as rege. Cabe a este momento de análise a busca pelas regularidades formais nos enunciados.

E, finalmente, a compreensão dos processos discursivos e das *formações ideológicas* relacionadas a eles permitirá a explicitação dos processos de significação dos textos analisados e o acesso ao processo discursivo que “é obtido por uma dessintagmatização que incide na zona de ilusão-esquecimento nº 1” (PÊCHEUX; FUCHS, 2010, p. 181), de ordem enunciativa.

Como instrumento de entrada no *corpus*, partimos da compreensão das *formações imaginárias* produzidas em determinadas *condições de produção* dos discursos sobre o Motoboy em São Paulo, pois, como veremos mais adiante, são essas imagens que constituem as posições desses sujeitos no espaço urbano.

Além disso, consideramos na análise o processo de *designação* (GUIMARÃES, 1995) enquanto relação de referência instável, produzida pelo cruzamento de diferentes *posições sujeitos* (ZOPPI-FONTANA, 2003) para compreender as designações que circundam o objeto dessa pesquisa, como, por exemplo, a designação “o Motoboy transgressor na circulação urbana”.

Sobre a organização estrutural da dissertação, o texto está dividido em quatro capítulos. O primeiro deles, “O Motoboy de São Paulo e seu contexto sócio-histórico”, procura trazer alguns fatores que moldam o contexto no qual o Motoboy surge e no qual ele está inserido atualmente. Elegemos para isso refletir sobre questões relacionadas à circulação no trânsito, à compressão tempo/espaço da forma como é vivida na contemporaneidade e à nova configuração do mundo do trabalho. Entendemos ser importante essa contextualização sócio-histórica, pois entendemos que

A interpretação é sempre regida por condições de produção específicas que, no entanto, aparecem como universais e eternas. É a ideologia que produz o efeito de evidência, e da unidade, sustentando sobre o já dito os sentidos institucionalizados, admitidos como “naturais” (ORLANDI, 2007a, p. 37).

Dessa forma, ao compreender as condições de produção nas quais os discursos do/sobre Motoboy estão inseridos, podemos “desnaturalizar” certos sentidos produzidos e reproduzidos pelo *senso comum*.

No segundo capítulo, “O olhar teórico”, visamos apresentar a fundamentação teórica desta pesquisa e os principais conceitos envolvidos nas análises. A partir do olhar da Análise do Discurso, pretende-se contribuir para os estudos acerca do Motoboy ao desfazer certas naturalizações em relação aos discursos que pregam a urgência, o consumo e a necessidade de categorias profissionais em condições precárias.

Já nos Capítulos III e IV, respectivamente, “O discurso sobre o Motoboy” e “O discurso do Motoboy”, temos as análises propriamente ditas. No primeiro deles, há discursos variados (como jurídicos, midiáticos, etc.) para compreender a construção do senso comum em discursos que significam o Motoboy. Primeiramente, buscou-se compreender como funcionam os discursos que significam o Motoboy enquanto sujeito transgressor de uma organização de trânsito e, em seguida, verificar como o discurso da ordem jurídica funciona na constituição de sentidos sobre o Motoboy. Para finalizar o Capítulo III, veremos como um personagem cômico reproduz as imagens negativas de Motoboy.

No segundo capítulo de análise, foram utilizados principalmente os discursos do Motoboy retirados das entrevistas realizadas para essa pesquisa. No entanto, discursos sobre o Motoboy também constituíram o *corpus* deste capítulo. O Capítulo IV está dividido em funcionamentos identificados, a saber, “Eu não sou esse *Motoboy*” e “A moto como continuação do corpo do Motoboy”.

Finalmente, nas Considerações finais, traremos os resultados da pesquisa e procuraremos apontar novas possibilidades de análise e questões que merecem investigação mais profunda.

# I O MOTOBOY DE SÃO PAULO E SEU CONTEXTO SÓCIO-HISTÓRICO

## 1.1 A cidade de São Paulo e sua circulação

Conforme o geógrafo Milton Santos (1996), era comum estudar regiões e considerá-las isoladas do mundo, autônomas, com aspectos particulares. “Mas o mundo mudou e as transformações estão cada vez mais intensas e velozes” (SANTOS, 1996, p. 46), de tal forma que não é possível estudar a região sem pensar no funcionamento da economia mundial. Ao passo que “não basta compreender teoricamente o que se passa no mundo, temos que ter nossa atenção também voltada para as diferentes geografizações das variáveis inerentes à nova maneira de produzir” (*Idem*). A partir de uma visão extensa, é, portanto, interessante pensar a cidade de São Paulo como Santos a problematizou, um lugar com grande inserção da ciência e tecnologia que se torna especializado, com cada vez mais números, intensidade e qualidade de fluxos (de pessoas, mercadorias e informações) que chegam e saem dessa área.

Ao considerar as particularidades de São Paulo em relação ao transporte, por exemplo, Santos (1990) verificou que a cidade se desenvolveu ao mesmo tempo em que o automóvel particular começou a ser adotado como meio de transporte principal. Por mais que a demanda por transporte público, sobretudo de ônibus crescesse 75% entre os anos de 1968 e 1974, durante “milagre econômico”<sup>3</sup>, o número deles aumentou apenas 12% no mesmo período. Dessa forma, o aumento do transporte individual se dá acompanhado à degradação da qualidade do transporte público (SANTOS, 1990, p. 81).

---

<sup>3</sup> Em suma, pode-se dizer que o período conhecido como “milagre econômico” é caracterizado pelo processo de industrialização, pelas altas taxas de crescimento econômico e pela concentração de renda.

Sobre esse período do “milagre econômico”, Prado Junior (2006, p.355) discute esse falso desenvolvimento e nos mostra um lado perverso da urbanização ao afirmar que

[...] posto de lado esse congestionamento urbano, com os leves retoques de modernismo de fachada que acrescentou aqui e acolá à paisagem brasileira, não se assinala efetivamente no decurso da fase que presenciamos nestes últimos anos (e já lá vai mais de uma dezena deles) nenhum sinal significativo de mudança essencial e fundamental das arcaicas estruturas herdadas de nosso passado colonial.

Nesse período, temos, por um lado, uma política de incentivo ao transporte particular individual em São Paulo e uma alta concentração de renda e, pelo outro, o desenvolvimento do transporte público não acompanhou o crescimento da cidade. O que temos hoje em São Paulo, como consequência dessa política, é uma realidade de ruas e avenidas congestionadas, com a grande maioria das vias planejadas apenas para o automóvel e um número excessivo de carros em circulação competindo com ônibus, taxis e motos<sup>4</sup>. O metrô e as frotas de ônibus, ou seja, o transporte público cresce em velocidade inferior ao que seria desejável para uma cidade com a população de São Paulo, cerca de 11.253.503 habitantes em 2010<sup>5</sup>.

Desde a análise feita por Santos (1990), a maior eficiência de mobilidade em tempo nesta cidade já era obtida pela motocicleta em relação ao automóvel, o que evidencia a ineficiência do automóvel para circulação urbana e, como São Paulo se consolida enquanto uma cidade com forte concentração no setor de serviços, sua principal atividade econômica, e expressiva participação no setor de comércio, buscará constantemente pela eficiência e rapidez na circulação e no consumo de mercadorias e, encontrará na motocicleta, mais exatamente no Motoboy, a melhor e talvez única forma de atender a essa demanda.

---

<sup>4</sup> Atualmente, pode-se também acrescentar as bicicletas (ZOPPI-FONTANA, 2011).

<sup>5</sup> Conforme a “Sinopse do Censo Demográfico de 2010” do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Disponível em: <[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/tabelas\\_pdf/Brasil\\_tab\\_1\\_6.pdf](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/tabelas_pdf/Brasil_tab_1_6.pdf)>. Acesso em: 15 ago. 2011.

## 1.2 A reconfiguração do mundo do trabalho

Os primeiros Motoboys passam a existir na década de 1980 (OLIVEIRA, 2003), período conhecido como “a Década Perdida”, devido à profunda crise pela qual o país passava e pelas tentativas inúteis dos governos em reverter a situação e retomar o crescimento econômico. Especificamente sobre o “trabalho”, é importante frisar que as décadas de 1970 e 1980, denominadas por Hobsbawm (1995, p. 402) de “Décadas de Crise”, tiveram como consequência da industrialização, a substituição da “capacidade humana pela capacidade das máquinas, o trabalho humano por forças mecânicas, jogando com isso pessoas para fora dos empregos”. Assim, houve um significativo aumento da taxa de desemprego motivado pela redução de postos no setor de indústria. E, por mais que crescessem expressivamente, os setores de comércio e de serviços não foram capazes de absorver os postos perdidos no setor industrial.

Para Antunes (1995, p. 183), depois de meados dos anos 1970, o mundo do trabalho vivenciou talvez o que seria a situação mais crítica desde o advento do capitalismo e as respostas a essa crise foram através do neoliberalismo e da reestruturação produtiva que ocasionaram mutações no interior do mundo do trabalho quando

[...] intensificaram-se transformações no próprio processo produtivo, por meio do avanço tecnológico, da constituição das formas de acumulação flexível, do downsizing, dos modelos alternativos ao binômio taylorismo/fordismo, onde se destaca, para o capital, especialmente o "toyotismo" ou o modelo japonês.

O “toyotismo”, modelo de organização e gestão de trabalho das fábricas da Toyota no Japão se expande para o Ocidente capitalista e entre suas características, podemos citar o *Just in time* que tem como princípio *o melhor aproveitamento possível do tempo de produção* (ANTUNES, 1995). E como consequência dessas transformações no mundo do trabalho, com incluem o *Just*

*in time*, temos, além de outras tendências, a “*subproletarização* do trabalho, presente nas formas de trabalho precário, parcial, temporário, subcontratado, ‘terceirizado’, vinculados à ‘economia informal’, entre tantas modalidades existentes” (ANTUNES, 1995, p. 44, itálico do autor).

Podemos ver essa *subproletarização* do trabalho vinculada à “economia informal”, no caso do Motoboy entrevistado,

P<sup>6</sup>: E você trabalha numa empresa que te indica pra esses trabalhos?

M: Não, eu não tenho nem registro.

P: Você é autônomo?

M: É, **sou autônomo mesmo.**

P: E você ganha por entrega ou por dia?

M: Por entrega e por hora.

P: Como que é isso?

M: Por exemplo, um serviço, eu vou fazer um serviço, eu cobro pelo serviço ou então eu cobro por hora. Tem empresa que precisa de que eu faça muitas entregas em banco. Isso depende de muito tempo, fila. Então, não tem como eu cobrar por um serviço.

P: Aí, você cobra por hora?

M: Eu cobro por hora nesse caso.

P: Você que faz o acordo com a empresa?

M: **Aí eu faço acordo com a empresa.**

P: Aí você ganha assim. Não tem um fixo? Nunca teve um fixo?

M: Não, **não tenho fixo não** (grifos meus).

O caso deste Motoboy representa a informalidade no trabalho, aspecto que é muito comum nessa nova configuração do trabalho. Ao mesmo tempo, existem Motoboys que trabalharam em agências de transportes sob o regime CLT (Consolidação das Leis do Trabalho), mas que também ganham por entrega, como vemos no relato desse outro Motoboy:

P: E aqui você é autônomo, ganha um fixo mais entrega, ganha por entrega [...]?

M: Ganha por entrega.

P: É autônomo?

M: É autônomo. Você tem um registro em carteira, você está trabalhando formalmente, tal, tal, tal. Contratado CLT, **só que você só ganha pelas suas entregas.** Pelo menos aqui.

P: Você não ganha um piso?

---

<sup>6</sup> Será utilizada a marcação “P” para “Pesquisadora” e “M” para “Motoboy”.

M: Não, **não tem piso**. Porque o que a gente ganha é maior do que o piso. Entendeu?

[...]

M: [...] **o salário quem faz é você**. Entendeu? Muita gente trabalha por contrato. Contrato é um valor fixo, **então você não precisa ficar correndo**, entendeu? (grifos meus).

Nessa situação, o empregador cumpre suas obrigações trabalhistas e o Motoboy ganha pela quantidade de entregas realizadas (produção). Através de sua fala, fica claro que nesse tipo de vínculo, ao contrário daquele que trabalha “por contrato”, é preciso ter uma boa produção, já que recebe como valor fixo apenas um salário mínimo, atualmente R\$ 622,00. Temos, também, a ilusão do Motoboy de que é o sujeito quem faz seu salário em “o salário quem faz é você”, como se o salário dependesse unicamente do trabalhador e não houvesse outras mediações entre trabalho e remuneração.

Conforme verificamos, há diversas formas de se exercer essa profissão. Nas três entrevistas que realizamos, constatamos três condições distintas de emprego. O relato a seguir é um exemplo daqueles que recebem um valor fixo por mês, independente da quantidade de entregas realizadas, por isso ele “não precisa correr”, pode ir “no seu limite”:

M: [...] eu não trabalho, vamos supor, por produção, tem que correr, tem que não sei o quê. **Eu recebo o meu todo mês tanto, fazendo o meu serviço, então eu ando tranquilo na rua**. Mas eu já trabalhei já como [...] trabalho esporádico.

P: E o que é melhor?

M: **Se você for perguntar pra dez, acho que oito vai ser o contrário**. Eu prefiro trabalhar como eu trabalho. **Eu sei quanto eu vou receber por mês. Tá ali. Mesmo se eu trabalhar mais ou menos, eu vou receber isso, meu salário, pronto**.

P: Você prefere assim?

M: Eu prefiro assim, mais por isso também, né? **Trabalhar tranquilo. Eu não preciso correr**. Pode tá o telefone tocando, “Ah, pelo amor de Deus, tenho que tá lá urgente, põe na frente”. Eu falo: “Tá bom, pode ficar tranquilo”. Mas, eu, eu vou na minha, **vou no meu limite**.

P: Mas você acha que a maioria não prefere assim?

M: Não, por questão da produção, né?

P: Porque ganha mais?

M: Que nem agora tão fazendo, tão **adotando mais por ponto, que fala né, antes era por hora, né?** Então tinha que ficar enrolando pra ganhar um pouco a mais. Agora não, agora é um serviço fechado<sup>7</sup>. Pra fazer um serviço daqui até a Paulista não importa se vai levar 10 minutos, 15 minutos. Vai receber tanto, então ele vai, eles vão fazer rápido, quanto mais rápido fizerem, mais serviço eles pegam. **Dá pra ganhar um pouco a mais** (grifos meus).

É interessante notar que, quando diz que “Eu recebo o meu todo mês”, o Motoboy revela a ilusão criada pelo capitalismo de que o trabalhador recebe o justo pro seu trabalho, quando na realidade recebe apenas parte do lucro que deu ao capitalista. O discurso do capitalismo simula evidências de pagamentos justos pelo objeto de troca, nesse caso a força de trabalho. Ao definir sua forma de trabalho, o Motoboy nos mostra a imagem que faz do trabalho por Ordem de Serviço (OS), ou seja, por entrega, como aquele em que é preciso correr, ultrapassar os limites, mas em que não há garantias do salário. Há, portanto, uma imagem negativa dessa forma de trabalho. Entretanto, em sua fala, percebemos o pressuposto de que a maioria dos Motoboys prefere trabalhar por rendimento, “se você for perguntar pra dez, acho que oito vai ser o contrário”, pois há um motivo suficientemente positivo, uma vez que “dá pra ganhar um pouco a mais”. Mesmo assim, o Motoboy se sente bem sucedido por não ter que correr, por ter seu salário fixo todo mês. O fato de não ter que ultrapassar seus limites parece dar conforto ao sujeito que sabe que não recebe o merecido por seu trabalho. É uma forma de compensação. Seria como se dissesse “eu sou explorado por não ganhar o que produzo, mas, **pelo menos**, não tenho que correr”.

Outro enunciado interessante para análise é quando o Motoboy diz que “tão adotando mais por ponto, que fala né, antes era por hora”. As duas formas de produção, por hora e por ponto, são pautadas na quantidade de produção por mês. Mas, podemos notar que “por ponto” nos remete ao sentido de reconhecimento. Ter muitos pontos dá a ilusão ao trabalhador de que ele é reconhecido e recompensado por seu trabalho, por seu mérito. É uma metáfora do

---

<sup>7</sup> Trata-se da Ordem de Serviço, conhecida pela sigla OS.

esporte, do jogo em que o jogador, no caso o trabalhador, é premiado ou marca ponto quando é veloz, eficiente e atinge uma meta. Pode-se notar aí uma estratégia do capitalismo de iludir o trabalhador, de mascarar a verdadeira relação estabelecida entre o “agenciador” e o Motoboy, o que funciona como um “fetiche ideológico”.

Sabemos, no entanto, que a relação trabalhista desse Motoboy é a da minoria. Além disso, ele mesmo relatou que, quando começou a trabalhar em 2005, os Motoboys não eram registrados:

M: Eu tô há seis anos mais ou menos na rua.

[...]

P.: Nunca foi sem registro?

M: Não, **na época quando eu comecei acho que nem tinha registro na carteira, acho que ninguém tinha.** (grifos meu)

Destaca-se a precariedade do trabalho também em relação à manutenção do veículo utilizado nas entregas, conforme o relato abaixo:

P: E a manutenção é sua?

M: **A manutenção sempre, sempre é do Motoboy, sempre.** A maioria dos casos. Acho que 95%. Acho que poucas empresas dão um suporte pra poder arrumar a moto. A única coisa que os Motoboys conseguem é quando têm um contrato com uma empresa, que nem é o meu caso, **nem contrato eu tenho**, mas a única coisa que eles conseguem é parcelar a peça que eles compram. Porque a empresa que eles trabalham tem um convênio com a autopeças.

P: Aí, parcela, mas vocês que pagam?

M: É, justamente. E parcela no cartão [...]. **Aí a empresa dá uma autorização pra que ele vá na oficina**, aí ele vai na oficina, troca as peças e a autopeças manda pra empresa a conta, aí o Motoboy parcela, entendeu? **Desconta no final do mês** [...]. É por aí. (grifos meus)

Vemos, portanto, nessa forma de trabalho, que o ônus resultante do serviço é, normalmente, somente do Motoboy. Sendo assim, o motoboy reproduz a lógica da relação de trabalho na sociedade capitalista em que o trabalhador é responsável pela reprodução de sua própria força de trabalho. O empresário paga pelo trabalho do Motoboy que é, na verdade, o objeto da produção; o meio pelo

qual o Motoboy produz precisa estar em condições de trabalho. Essa é uma das expressões da exploração do trabalho pelo capital (MARX, 1985). Além disso, esse discurso do crédito autorizado que percebemos no trecho em que o Motoboy relata o parcelamento e o desconto do valor gasto com a manutenção da moto pela empresa no salário, constitui-se como mais uma estratégia de dependência do trabalhador, de controle da força de trabalho, pois esse deverá trabalhar até “quitar sua dívida” com o empregador e deverá trabalhar além do habitualmente necessário já que uma parte do salário será destinada ao empregador.

No mundo do trabalho, identificamos, portanto, um processo radical de reestruturação produtiva representada pelos novos contratos e regimes de trabalho mais flexíveis como forma de aumentar a competição e produtividade econômica num contexto de enfraquecimento do poder sindical e do significativo número de desempregados decorrente das inovações tecnológicas, automotivas e informacionais, configurando-se de tal modo “uma aparente redução do emprego regular em favor do crescente uso do trabalho em tempo parcial, temporário ou subcontratado” (HARVEY, 2010, p. 143).

Para demonstrar a estrutura do mercado de trabalho contemporâneo, Harvey (2010, p. 144) descreve a periferia dessa estrutura em Grupo central, ou seja, empregados assalariados com benefícios trabalhistas e sociais, com características adaptáveis, flexíveis e geograficamente móveis, Subcontratação de funções de alto nível de gerência, isto é, subcontratação/terceirização de projetos, propaganda e administração financeira, e Periferia que, por sua vez, é dividida em dois subgrupos, a saber, Primeiro Grupo Periférico, de trabalhadores com baixa qualificação e que são, portanto, facilmente substituíveis, alta taxa de rotatividade no mercado de trabalho, representando a flexibilidade numérica e o Segundo Grupo Periférico, que “inclui empregados em tempo parcial, empregados casuais, pessoal com contrato por tempo determinado, temporários, subcontratação e treinados com subsídio público, tendo ainda menos seguranças de emprego do que o primeiro grupo periférico”.

A subcontratação ou o trabalho temporário tem se intensificado num ritmo cada vez maior em oposição ao trabalho formal. “A atual tendência dos mercados de trabalho é reduzir o número de trabalhadores ‘centrais’ e empregar cada vez mais uma força de trabalho que entra facilmente e é demitida sem custos quando as coisas ficam ruins” (HARVEY, 2010, p. 144). Podemos dizer que a profissão do Motoboy está localizada no Grupo Periférico, principalmente no Primeiro Grupo Periférico.

Vemos, por exemplo, sobre essa questão da baixa qualificação, a fala do Motoboy que, por causa da intensidade de seu trabalho, tem dificuldade para se qualificar. Ele cursa graduação numa faculdade particular, mas trancou seu curso algumas vezes.

M: Então, eu faço faculdade de Radiologia, eu gosto da área de Saúde, né? É [...] falta mais um ano e meio. Mas, trabalhar na área eu ainda não consigo.

P: Nem estágio?

M: Estágio é difícil e se eu encontrar não vou conseguir fazer o estágio, trabalhar e ainda fazer a faculdade [...] não sei. Qualquer coisa menos nessa área [...].

P: Então você consegue trabalhar e estudar?

M: Trabalhar e estudar eu consigo. **Esse ano eu me prejudiquei um pouco porque assim, a gente não tem horário pra sair.** É difícil mesmo [...] eu já arrumei muita briga aí. A gente não consegue sair no horário. Aí, às vezes, saía daqui oito horas da noite, aí já não tinha mais pique pra sair. Aí, nem ia. Ia pra casa. Isso atrapalha pra caramba [...] mas dá, dá pra fazer sim.

P: Que bom, né?

M: **E é por isso também que eu tô querendo achar um emprego como eu sempre trabalhei. Cinco horas, seis horas, vou embora.**

P: Mas, você tem bastante colega que faz faculdade?

M: Conheço, mas não tanto [...].

P: Porque é difícil pagar, né?

M: **Eu já parei duas vezes e já voltei.**

P: A mesma faculdade?

M: É, o mesmo curso. **Esse ano eu tava pensando em parar de novo, mas eu vou fazer de tudo para não parar.**

P: Mas, você falou que tá no último ano, né?

M: É, falta um ano e meio [...] (grifos meus).

Nesses trechos, vemos a heterogeneidade, a fragmentação e a complexidade da classe trabalhadora e, segundo Antunes (1995, p.185), nesse contexto de acumulação flexível, há um desafio para a “classe-que-vive-do-trabalho” que é o de

[...] soldar os laços de pertencimento de classe existentes entre os diversos segmentos que compreendem o mundo do trabalho, procurando articular desde aqueles segmentos que exercem um papel central no processo de criação de valores de troca, até aqueles segmentos que estão mais à margem do processo produtivo, mas que, pelas condições primeiras em que se encontram, se constituem em contingentes sociais potencialmente rebeldes diante do capital e suas formas de (des)socialização.

Entretanto, como pensar em “pertencimento de classe” se o que vemos é que a desvalorização do trabalho exercido pelo Motoboy é refletida não somente na atitude do empregador ou da empresa que contrata seus serviços, mas também na própria fala do Motoboy que procura, constantemente, dizer que esse serviço é provisório? Vejamos esse funcionamento nos trechos que selecionamos das três entrevistas realizadas:

M: No começo, foi por falta de opção, mas como eu entrei e vi que dava uma renda boa, aí eu continuei ficando até agora, relaxei um pouco [...] mas, agora eu já coloquei na minha cabeça que eu vou sair e eu vou sair.

M: Ninguém quer seguir a vida como Motoboy. Todo mundo pensa em sair.

M: Falo que eu tô nessa fase só por passagem, realmente, porque pelo o que aconteceu, é só uma passagem mesmo, mas esse ano eu saio fora.

Neste sentido, verifica-se que o aumento de Motoboys nas ruas representa esta nova configuração do mundo do trabalho, pois, este profissional apresenta senão todas, muitas das características citadas por Harvey (2010) e Antunes (1995) como a heterogeneidade das relações de trabalho, a complexidade, a informalidade, o sistema *just in time*, a precarização, a

dependência do empregador por meio de parcelamento de dívidas, a baixa qualificação, a facilidade de substituição, a alta taxa de rotatividade, entre outros.

### 1.3 Compressão tempo/espço

*Alguma coisa se perde com a tecnologia do tempo mundial e do imediato, e alguma coisa se polui: trata-se da distância. A distância é uma substância do mundo. A natureza é também a sua grandeza natural.*

Paul Virilio (1998, p. 134)

Em meio ao conflito por espaço e a tentativa de ultrapassar os obstáculos para chegar o mais rápido possível no destino desejado, os Motoboys vêm representando alternativa de circulação no trânsito caótico da cidade de São Paulo, pois conseguem desviar e “costurar” os outros veículos tornando sua viagem muito mais rápida.

O Motoboy e o serviço de *delivery* surgem em meio à exigência dos consumidores da sociedade contemporânea e à facilidade de comunicação entre cliente e fornecedor através da *internet* e dos telefones. Além disso, há a sensação de que as entregas devem ser realizadas com urgência, como nos relata o Motoboy:

M: A empresa não tem o que fazer, tem que cobrar da gente, então, esse pessoal que pede serviço assim, a maioria, a maioria, mais da metade é urgente. É urgente.

Percebemos, através de sua fala, que o Motoboy também naturaliza o fato de a empresa estar sempre cobrando urgência nas entregas. Desse modo, o Motoboy, ou seja, o profissional que realiza a entrega através da motocicleta, é o resultado dessa naturalização da exigência para que os pedidos sejam atendidos de forma quase que imediata.

Conforme salienta Harvey (2010, p. 257),

A aceleração do tempo de giro na produção envolve acelerações paralelas na troca e no consumo. Sistemas aperfeiçoados de comunicação e de fluxo de informações, associados com racionalizações nas técnicas de distribuição (empacotamento, controle de estoques, containerização, retorno do mercado etc.), possibilitam a circulação de mercadorias no mercado a uma velocidade maior.

Em relação ao consumo, temos o que Harvey (2010, p. 258) chama de “mobilização da moda em mercados de massa”, acelerando o ritmo do consumo em geral e a “passagem do consumo de bens para o consumo de serviços”. No sistema capitalista tal como o que vivenciamos, o consumo é o que define a saúde do sistema. Se o consumo cai, o sistema adoece e entra em crise. Assim, o Motoboy é instrumento dessa corrida pelo consumo e seu grande desafio é contribuir para a intensificação da velocidade de circulação de mercadorias em um espaço cada vez mais congestionado no trânsito, ocupado por outros veículos que, em sua maioria, estão transportando a mão-de-obra da cidade. O mesmo processo discursivo que naturaliza a urgência das entregas pode ser apreendido na fala do empresário que agencia os Motoboys:

E: Se é uma audiência judicial, os documentos têm que estar lá na hora. Então, rápido, tem que ir rápido, é urgente. Pra aprovar um orçamento ou pra aprovar um contrato [...] Então, os clientes é que têm a urgência do documento ou qualquer coisa do tipo chegar a tempo.

Com os avanços tecnológicos das telecomunicações e dos transportes temos, portanto, uma modificação sensível na forma das trocas e do consumo nas duas últimas décadas.

O aumento crescente do número de motocicletas nas cidades de grande e médio porte representa o sintoma dessa demanda pelo consumo nessa nova ordem do mercado. Por ser veloz e por poder andar entre os carros<sup>8</sup>, a

---

<sup>8</sup> É interessante lembrar que o ex-presidente da República Federativa do Brasil, Fernando Henrique Cardoso, vetou, durante seu primeiro governo (1995-1998), o artigo 56 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que proibia a circulação de motocicletas entre os carros. “Art. 56 – É proibida ao condutor de motocicletas, motonetas e ciclomotores a passagem entre veículos de filas

motocicleta se estabelece enquanto atrativa e alternativa, muitas vezes, a única, para a circulação nas cidades.

## 1.4 Outros fatores que permeiam o Motoboy na cidade

Julgamos que esses três fatores, (1) a política de incentivo ao automóvel individual e particular, (2) as novas experiências relacionadas ao tempo e ao consumo e (3) a reconfiguração do mundo do trabalho, foram importantes para o surgimento dessa nova categoria profissional e para a sua própria sustentação e legitimação.

Há, no entanto, outros fatores bem sintetizados por Moraes (2008, p. 117) como, por exemplo, o

[...] aumento da possibilidade de aquisição de motocicletas. Com a “estabilização econômica”, no início da década de 1990, há redução das dificuldades para aquisição de bens duráveis. O custo da motocicleta, bastante reduzido em comparação com o alto custo de um automóvel, se torna opção preferida de milhões de pessoas ansiosas por terem autonomia, agilidade e conforto. E a redução da dificuldade de crédito permite a compra do veículo em longo prazo e por meio de parcelas reduzidas.

A possibilidade de parcelar o valor total facilita a aquisição da motocicleta e o Motoboy já considera que pagará as futuras parcelas com os ganhos que terá com as entregas, ainda a serem realizadas, o que o deixa refém de seu trabalho e de seu rendimento. Ao que parece, esse processo de comprar a motocicleta, tirar a habilitação de motorista e encontrar um emprego como Motoboy é muito rápido simples, como se verifica na fala do Motoboy:

M: Os mais jovens eu acho que é por falta de opção. Tira aí, 18 anos, 19 anos, tira carta, compra moto, sabe que vai **arrumar**

---

adjacentes ou entre a calçada e veículos de fila adjacente a ela” (BRASIL, 1997).

**emprego em qualquer lugar.** Aí vai e começa a trabalhar (grifos meus).

Nessa fala, podemos perceber como efeito de subjetivação, a ilusão da liberdade do trabalhador autônomo. Ele trabalha mais, mas trabalha feliz porque está livre: “Eu sou mais feliz porque sou dono do meu trabalho”. Essa ilusão de liberdade é outra maneira de interpelação do sujeito na exploração capitalista.

No trecho seguinte, quando relata a dificuldade de encontrar outra atividade profissional, vemos o paradoxo da ilusão de liberdade e de escravidão, de dependência no Motoboy:

M: [...] se perguntar “quer mudar?”, fala que não, tem muitos, muitos desse.

P: Acostuma também, né?

M: É. E que fala também que **“eu não sei fazer outra coisa, vou sair daqui, vou fazer o quê? Não sei fazer outra coisa”**. Pessoal mais velho, né? (grifos meus).

Outro fator citado por Moraes (2008) que parece relevante para o crescimento do número de Motoboys é a “intensificação do ritmo produtivo” dos demais trabalhadores. Um dos serviços comuns prestados pelo Motoboy na cidade de São Paulo é a entrega de refeições em horário de almoço nos escritórios. A intensificação do trabalho

[...] torna as pessoas mais indisponíveis a sair das suas casas e/ou trabalho para atravessar distâncias atrás de algum produto ou serviço. Os motoboys resolvem parte de nossos problemas a preços menos caros, de maneira ágil e prestativa. A comodidade dos anos 80 foi dando lugar à real necessidade de liberação de cada um de nós para outras atividades consideradas “mais importantes”. (MORAES, 2008, p. 118)

Assim, neste primeiro capítulo, procuramos apresentar alguns fatores que impulsionaram e ainda impulsionam a profissão do Motoboy em cidades como São Paulo, como a demanda pela velocidade, a ilusão de liberdade e de autonomia da força de trabalho na maioria dos casos, a ilusão do salário e de recompensa, entre outros.

Não é objetivo aqui justificar a presença dos Motoboys e, muito menos, a urgência com que são exigidas suas entregas, mas simplesmente explicitar as condições de produção sócio-históricas dos discursos do/ sobre Motoboy.

No capítulo subsequente, será exposta a teoria que molda o olhar desta pesquisa em relação ao Motoboy e sua relação com a cidade.



## II O OLHAR TEÓRICO

### 2.1 Análise do discurso como fundamentação teórica

A fim de abordar os aspectos linguísticos e, mais precisamente, os discursos e sentidos que envolvem o sujeito Motoboy na cidade de São Paulo, esta pesquisa se inscreve no domínio da Análise do Discurso (AD), disciplina fundada pelo filósofo francês Michel Pêcheux no final dos anos 1960 e elaborada no Brasil a partir de uma tradição de reflexão própria (ORLANDI, 2012), no entremeio entre as Ciências Sociais e a Linguística, ao reivindicar a dimensão sócio-histórica e a materialidade da linguagem para as análises do real.

A constituição dessa disciplina tem como base teórico-epistemológica as releituras de Marx por Althusser, de Freud por Lacan e de Saussure e tendo como objeto o discurso, compreende-se que a relação história/sujeito/língua é fundamental para que não se caia na “evidência de sentido”, como o fazem os Cientistas Sociais em geral. Considera-se, portanto, que não há transparência de sentido ou de significação. Ao mesmo tempo, as bases do materialismo histórico trazem o conceito de *ideologia* e de *assujeitamento*, os quais foram importantes para a ruptura com uma perspectiva de sujeito racional, consciente e possuidor de controle de sua língua e pensamento, como a perspectiva comunicacional de Jakobson, por exemplo. A partir da teoria da AD, então,

O sujeito não é mais entendido como origem e fonte do dizer, em absoluto controle estratégico e intencional do sentido de seus enunciados; pelo contrário, assume-se a determinação ideológica do sujeito por formações discursivas [...]. (ZOPPI-FONTANA, 1997, p. 35).

É, no entanto, importante destacar que o conceito de ideologia na AD se distancia da concepção de “falseamento da realidade” elaborada por Marx na

“Ideologia Alemã”. Na AD parte-se da noção de ideologia tal como proposta por Althusser, enquanto prática que se materializa no discurso através da linguagem, sendo uma “relação necessária entre a linguagem e o mundo”, relação esta que simula, mas não oculta (ORLANDI, 2007a, p. 31). Isto significa afirmar que no discurso a ideologia naturaliza os sentidos e produz a evidência para o sujeito. E é por essa “evidência” que o sujeito acredita ser a fonte de seu dizer e esse processo é inconsciente, sendo denominado por Pêcheux (2009) como “esquecimento número um”.

Outro processo estruturante do discurso é o “esquecimento número dois” de ordem enunciativa, quando o sujeito “seleciona”, dentre um conjunto de enunciados, as palavras e enunciados que enunciará. Esse “esquecimento” dá ao sujeito a sensação de “liberdade”, pois há a crença em uma relação direta entre pensamento e língua. Ressalta-se, no entanto, que esse “conjunto de enunciados” constitui uma *formação discursiva*. Isto é, os sentidos são produtos históricos que não existem em si mesmos, uma palavra não tem um sentido próprio. Ao pensar, portanto, no *caráter material do sentido*, a AD parte do princípio de que os discursos têm em si uma produção de sentidos sendo determinados entre a materialidade e a historicidade, “espaço” em que diferentes posições ideológicas estão atuando. Assim, em uma *formação ideológica* dada a partir de suas condições histórico-sociais, a *formação discursiva* determina o “*que pode e deve ser dito*”. As posições sustentadas pelos sujeitos, em uma *formação ideológica*, determinarão então, o sentido produzido pelas palavras e expressões ou, como define Pêcheux (2009, p.146, itálico do autor),

É a ideologia que, através do ‘hábito’ e do ‘uso’, está designando, ao mesmo tempo, *o que é e o que deve ser*, e isso, às vezes, por meio de desvios linguisticamente marcados entre a constatação e a norma e que funcionam como um dispositivo de ‘retomada do jogo’. É a ideologia que fornece as evidências pelas quais ‘todo mundo sabe’ o que é um soldado, um operário, um patrão, uma fábrica, uma greve etc., evidências que fazem com que uma palavra ou um enunciado ‘queiram dizer o que realmente dizem’ e que mascaram, assim, sob a ‘transparência da linguagem’, aquilo

que chamaremos *o caráter material do sentido* das palavras e dos enunciados.

Os sujeitos não têm, portanto, controle da língua e da história, já que são afetados pelo inconsciente e interpelados em sujeitos pelas ideologias. Por isso, analisar o discurso é pensar como o texto significa tendo em vista sua opacidade. E, por essa relação entre ideologia e língua, pensamos que os sentidos não podem ser esgotados completamente nem pela linguagem e nem pela história, portanto, sempre haverá espaço para a deriva, para outros sentidos e discursos. O discurso não pressupõe um fechamento e nem uma homogeneidade, pelo contrário, a língua está constantemente sujeita às falhas e aos equívocos.

Sendo assim, a partir da apreensão das bases do materialismo histórico, esta perspectiva teórica considera o *real da história* e o *real da língua*, sujeitas a falhas e equívocos, uma vez que “todo enunciado é intrinsecamente suscetível de tornar-se outro, diferente de si mesmo, de deslocar discursivamente de seu sentido para derivar para um outro” (PÊCHEUX, 2008, p. 53).

Considerando a materialidade da língua, compreender os discursos é, portanto, procurar saber como funcionam as interpretações dos sujeitos a partir dos sentidos produzidos em suas falas. Para atingir esta compreensão, o analista utiliza-se do dispositivo de interpretação que permite deslocar sua posição de leitor e considerar as *condições de produção* do discurso, ou seja, seu contexto imediato, as circunstâncias da enunciação, o aqui e o agora do dizer, bem como, o seu contexto amplo, o sócio-histórico e ideológico (ORLANDI, 2007a; 2007b).

Pêcheux propõe que se busque a compreensão dos sentidos produzidos levando-se em consideração as *formações ideológicas* presentes no mesmo, para que se evite a afirmação do óbvio. O analista do discurso deve, assim, pensar a linguagem compreendendo seu mecanismo e processo de produção e, para tal, necessita construir um dispositivo teórico analítico de interpretação capaz de

[...] colocar o dito em relação ao não dito, o que o sujeito diz em um lugar com o que é dito em outro lugar, o que é dito de um modo com o que é dito de outro, procurando ouvir, naquilo que o sujeito diz, aquilo que ele não diz mas que constitui igualmente os sentidos de suas palavras. (ORLANDI, 2007b, p. 59)

Para tal, faz-se necessário levar em conta os mecanismos de funcionamento dos discursos, como, por exemplo, o de *relação de sentidos*, noção de que um discurso tem relação com outros discursos ditos, imaginados ou possíveis, dado que não há “começo absoluto nem ponto final para o discurso”; o de *relação de forças* que se dá, pois “o lugar a partir do qual fala o sujeito é constitutivo do que ele diz”; e o de *antecipação*, mecanismo em que o sujeito se coloca no lugar de seu interlocutor e, assim, se antecipa quanto ao sentido produzido por suas palavras regulando sua argumentação (ORLANDI, 2007b, p. 39).

Desse modo, por meio da caracterização das posições dos sujeitos no discurso por esses mecanismos, pode-se afirmar que todo processo discursivo supõe a existência as *formações imaginárias* (PÊCHEUX, 2010), visto que as posições não se dão apenas pelos lugares que os sujeitos ocupam na sociedade, mas pelas imagens que resultam de suas projeções (ORLANDI, 2007b). Como projeções, considera-se a imagem que o sujeito faz de si mesmo, do outro e do objeto do discurso.

Supondo um emissor (A), o receptor (B) e a Imagem (I), pode se dizer que no processo discursivo há o funcionamento das seguintes *formações imaginárias*:

- I<sub>A</sub> (A) que significa a Imagem do lugar de A para o sujeito colocado em A, da qual a questão implícita seria “Quem sou eu para lhe falar assim?”;
- I<sub>A</sub> (B) que significa a Imagem do lugar de B para o sujeito colocado em A, da qual a questão implícita seria “Quem é ele para que eu lhe fale assim?”;
- I<sub>B</sub> (B) que significa a Imagem do lugar de B para o sujeito colocado em B, da qual a questão implícita seria “Quem sou eu para que ele me fale assim?”;

- I<sub>B</sub> (A) que significa a Imagem do lugar de A para o sujeito colocado em B, da qual a questão implícita seria “Quem é ele para que me fale assim?”.

Considerando também o referente (R), ou seja, o *objeto imaginário*, teríamos as seguintes expressões que designam as *formações imaginárias*:

- I<sub>A</sub> (R) que significa “Ponto de vista” de A sobre R, da qual a questão implícita seria “De que lhe falo assim?”;

- I<sub>B</sub> (R) que significa “Ponto de vista” de B sobre R, da qual a questão implícita seria “De que ele me fala assim?”.

São essas imagens produzidas pelo mecanismo imaginário que constituem as diferentes *posições-sujeito*, ou seja, no momento em que o discurso é produzido, ocorre a *tomada de posição*, sendo que esta

[...] não é, de modo algum, concebível como um ‘ato originário’ do falante: ela deve, ao contrário, ser compreendida como o efeito, na forma-sujeito, de determinação do interdiscurso como discurso-transverso, isto é, o efeito da ‘exterioridade’ do real ideológico-discursivo, na medida em que ela ‘se volta sobre si mesma’ para se atravessar (PÊCHEUX, 2009, p. 159-160).

Essa *tomada de posição* pode acontecer em três modalidades, de acordo com Pêcheux (2009). A primeira delas, a Identificação, é a modalidade em que o sujeito reproduz o discurso disponível. Enquanto que a Contra-identificação é um processo de tensão, pois ao questionar os saberes da FD, o sujeito permanece no interior daquela FD. Já a Desidentificação ocorre quando o sujeito migra para outra FD, identificando-se com outro Sujeito.

O sujeito, na impossibilidade de se significar em determinada FD, revela a *falha*, afinal, essa *falha* faz parte do ritual da ideologia e, mesmo quando ela se dá, isso não quer dizer que a ideologia deixe de funcionar (ORLANDI, 2012). Dentro de uma sociedade capitalista dominada pela *FI do Capitalismo* (AMARAL, 2007), ou seja, pela ideologia da classe dominante da época, é possível encontrar indícios de resistência, pois segundo Orlandi (2012, p. 213-214),

Nos processos discursivos há sempre ‘furos’, falhas, incompletudes, apagamentos e isto nos serve de indícios/vestígios

para compreender os pontos de resistência. Os discursos - onde se articulam sistemas significantes e ideologia - não são máquinas discursivas perfeitas.

A partir dessa perspectiva teórica, a presente pesquisa se dedica, portanto, à compreensão da produção dos sentidos a partir desse jogo imaginário e esse jogo ficará mais interessante quando analisarmos os discursos do Motoboy e identificarmos de que forma se dá a tomada de posição desses sujeitos diante das imagens que circulam sobre o Motoboy na sociedade. Para isso, levamos em conta que o discurso se constitui na tensão entre *paráfrase* e *polissemia*, ou seja, entre o estabilizado, o mesmo, o dizível pela memória discursiva; e o deslocamento, o diferente, o equívoco (ORLANDI, 2007a).

## **2.2 A cidade do ponto de vista discursivo**

Sabe-se que uma característica marcante da cidade é a heterogeneidade. Nesse espaço, onde as diferenças causam inúmeros conflitos sociais, a AD procura analisar os sentidos aí produzidos e a forma como esses sentidos são produzidos. As pesquisas e os estudos que se voltam para a urbanidade através do olhar discursivo têm procurado responder a questões como as propostas por Orlandi (2004, p. 21): “como os sujeitos interpretam a cidade, como eles se interpretam na cidade, como a cidade impõe gestos de interpretação, como a interpretação habita a cidade etc.”. Em nossa pesquisa, buscamos nos concentrar nas interpretações que constituem o Motoboy na cidade, como sujeito urbano que ocupa o espaço do trânsito e que nesse espaço desempenha sua profissão.

Inicialmente, é importante considerar como premissa o fato de que a cidade, devido à quantidade de significações e repetições na linguagem, é repleta de *senso-comum*. Os estereótipos, os clichês e os lugares comuns fazem parte do

imaginário social da cidade (ORLANDI, 2004) e constituem os sentidos de cidade e cidadãos.

Como ponto de partida, acreditamos que devido ao senso comum produzido pelo discurso do urbanista “há uma sobreposição do urbano sobre a cidade”, em outras palavras, um silenciamento do real da cidade pelo *discurso do urbano* (ORLANDI, 2004, p. 34). Discurso este que está diretamente relacionado à organização. O *discurso da organização urbana* é definido por Orlandi (2012, p. 199) como aquilo que está ligado

[...] ao imaginário projetado sobre a cidade, tanto pelos seus habitantes como pelos especialistas do espaço, como urbanistas, administradores etc. que, assim, se relacionam com a cidade através desse imaginário, organizando o espaço da cidade, planejando-o, calculando-o de maneira empírica ou abstrata de acordo com seus objetivos. Em geral, ignorando, silenciando as reais necessidades histórico-materiais do espaço enquanto instância real, própria à cidade que está sempre em movimento.

Dessa forma, ao analisarmos os discursos sobre/do Motoboy em São Paulo, verificaremos como funciona esse imaginário da *Organização urbana*, que chamaremos adiante de “*Formação discursiva da organização urbana*”. A partir da compreensão dos sentidos produzidos na cidade e sobre a cidade, poderemos pensar na “dimensão dos processos discursivos que constituem as imagens de cidade e de cidadão/cidadão que orientam as práticas do espaço urbano” (ZOPPI-FONTANA, 1999, p. 53).

Além de compreender as imagens projetadas de cidade e cidadão, através de uma análise discursiva, poderemos também trazer à tona os sentidos do *real da cidade*, que são normalmente silenciados. É este *real da cidade* que pode revelar a desordem, a indistinção, a ambiguidade por meio das *falas desorganizadas*, ou seja,

[...] [Os] lugares onde sentidos faltam, incidência de novos processos de significação que perturbam ao mesmo tempo a ordem do discurso e a organização do social. O conhecimento desses processos contribui para a melhor compreensão do que

tem sido tratado sob o nome genérico de “conflito social”. (ORLANDI, 2004, p. 63)

Para Orlandi (2004), organização e desorganização se acompanham quando se trata de cidade e a desorganização é revelada pelas *falas desorganizadas*, as quais representam os sinais de que os discursos do urbano impedem o real da cidade, pois a governabilidade pressupõe que alguns discursos sejam estabilizados. Entretanto, tendo em vista que a cidade é movimento e dinamicidade de sentidos e sujeitos, é possível, através da AD, trazer a tona os processos que foram silenciados se consideramos os movimentos de transgressão da língua buscando seus pontos de deriva, as transgressões da história evidenciadas em suas contradições no contexto urbano.

A seguir, nos Capítulos III e IV de análise, buscaremos mostrar o funcionamento dos discursos sobre/do Motoboy tendo em vista a produção do *consenso* das políticas públicas urbanas, o qual, apoiado pela opinião pública é visto como maneira ideal de solucionar os conflitos sociais, mas que produz segregação (ORLANDI, 2010). Assim, procuraremos compreender os sentidos que são produzidos nessa tensão entre as políticas públicas urbanas com seu aparelho jurídico-administrativo e o real da cidade, com seus sujeitos e suas demandas.

Consideraremos, portanto, as contradições produzidas nessa tensão, pois sabemos que o Estado produz dois efeitos,

Se, por um lado, o Estado projeta sobre o espaço urbano o esquadramento de uma organização jurídica que individualiza o sujeito como “cidadão”, na abstração jurídica da igualdade de direitos à cidade e deveres em relação ao Estado; por outro lado, as práticas reais do espaço urbano em condições de produção históricas concretas, divide politicamente o direito à cidade, produzindo desigualmente processos de inclusão/exclusão dos sujeitos, dando lugar à naturalização da apropriação, ocupação e uso de determinados territórios e equipamentos urbanos por determinados sujeitos e à segregação de outros sujeitos desses mesmos territórios e equipamentos. (ZOPPI-FONTANA, p. 181, 2011)

Para compreendermos os sentidos dos discursos sobre/do Motoboy na cidade de São Paulo, serão mobilizados, nos capítulos analíticos que seguem, portanto, conceitos da AD como, principalmente, os de: *formações imaginárias*, *formações discursivas* (FD), *formações ideológicas* (FI) e *posição-sujeito*.



### III O DISCURSO SOBRE O MOTOBOY

O espaço urbano é marcado pela complexidade, heterogeneidade de seus sujeitos e, conseqüentemente, complexidade de significações. Em muitas falas da cidade, o Motoboy é designado como “transgressor” e causador de “conflito social”. Tendo em vista que os sujeitos urbanos se representam e se identificam em meio aos discursos da *organização urbana*, os quais representam um imaginário sobre a cidade e, conseqüentemente, silenciam o seu real (ORLANDI, 2004), parece-nos que a compreensão desses sentidos produzidos por esses discursos é de suma importância para que fuçamos do senso-comum e do estabilizado.

Para investigar o funcionamento dos discursos que significam o Motoboy na cidade de São Paulo, foram selecionados, inicialmente, SDs que definiam o Motoboy como “transgressor”. A partir desta designação, emerge a questão: quais outros sentidos estariam constituindo o Motoboy na cidade de São Paulo?

Buscando analisar, portanto, os discursos sobre o Motoboy produzidos na cidade, o *corpus* foi constituído de textos midiáticos, textos jurídicos e comentários de escritores de *blogs* e leitores de jornais e *blogs* em fóruns de discussão.

Na primeira seção “Como o Motoboy é significado na cidade pela *posição-sujeito urbanista*”, procuro mostrar o funcionamento dos discursos produzidos por uma *posição-sujeito urbanista* para compreender como os discursos da *organização urbana* significam a presença do Motoboy no trânsito e na cidade. As perguntas de entrada para essa análise foram: quais sentidos são produzidos quando o Motoboy é designado enquanto *transgressor*? E, sendo assim, o que o Motoboy estaria transgredindo?

Na segunda seção “Como o Motoboy é significado na cidade pela *posição-sujeito legalista*”, procuro reunir discursos de uma *posição-sujeito*

*legalista*, ou seja, discursos em que o enunciador se identifica com a forma-sujeito da FD da *organização urbana* através dos efeitos de sentidos da ordem jurídica.

Posteriormente, trago para a análise uma apresentação do personagem Jackson Five que satiriza o Motoboy paulistano para verificarmos como as *imagens* produzidas pelos discursos da FD da *organização urbana* fazem sentido, ou seja, ressoam na sociedade.

### 3.1 Como o Motoboy é significado na cidade pela *posição-sujeito urbanista*<sup>9</sup>

Ora apontados como heróis por conseguirem atravessar o bloqueio do trânsito, ora acusados de causar mais violência e acidentes no cotidiano da cidade, observa-se comentários de ódio e, concomitantemente, de reconhecimento da importância dos Motoboys na circulação urbana, como se verifica na fala de Jacob Goldberg no documentário “Motoboys: vida loca”. O psicólogo ressalta essa contradição e destaca o sentido de *transgressão* que perpassa o Motoboy paulistano:

**(SD1)** O Motoboy [...] provoca e promove estresse. Então ele é um elemento de irritação para toda população [e ainda] [...] ele é uma figura [...] desprezada, invejada, mas paradoxalmente [...] ele também é invejado, [...] pelo despojamento dele [...] **é um sujeito que permanentemente [...] está vizinho à transgressão.** Essa vizinhança da transgressão causa muita inveja a uma população como a população paulistana que é uma população aburguesada e convencional. [...]. Ele é uma espécie de herói-bandido (MOTOBOYS, 2007, grifos meus).

---

<sup>9</sup> Uma primeira versão desta subseção foi publicada em forma de artigo em Lucca (2010). Nesta dissertação, realizou-se um refinamento com relação às análises anteriores com ampliação do *corpus* discursivo.

Ao se definir “Motoboy” como aquele que “permanentemente está vizinho à transgressão” na ausência de um complemento para essa *transgressão*, temos esse sujeito sendo significado como um quase – potencial – sempre pronto – transgressor.

Mas o Motoboy estaria transgredindo o quê?

Considerando que a cidade de São Paulo teve em seu planejamento uma política de trânsito para veículos automobilísticos, o recorte da foto abaixo representa esse imaginário idealizado pelo planejamento urbano: o espaço de cada faixa das vias de circulação metricamente planejado para a circulação dos carros. Não haveria espaço para o outro.

**(SD2)**



Figura 1 – Recorte imaginário do trânsito de São Paulo

Fonte: Com 157 km, 2011 (recorte meu).

Na tomada da fotografia **(SD3)**, o real da cidade se apresenta e o que vemos é um número excessivo de carros em circulação, competindo com ônibus, caminhões, taxis e motos.

(SD3)



Figura 2 – Marginal Pinheiros em São Paulo

Fonte: Com 157 km, 2011.

O que significa o Motoboy no trânsito? Vejamos como o discurso *sobre o Motoboy* o define em relação à transgressão.

Na (SD4), temos outro enunciado que define o Motoboy como *transgressor*, mas que explicita aquilo que o Motoboy estaria transgredindo. Trata-se do trecho de uma crítica de Mesquita (2006) ao filme “Os 12 trabalhos”<sup>10</sup> na Revista de Cinema Contracampo.

---

<sup>10</sup> Com direção e roteiro de Ricardo Elias, o filme “Os 12 trabalhos” (2006) expõe a história de um recém-saído da Fundação CASA (Centro de Atendimento Socioeducativo ao Adolescente), antiga FEBEM (Fundação Estadual para o Bem Estar do Menor), Héacles, que tenta superar seu passado em busca de um serviço honesto como Motoboy. Para conseguir o emprego, o adolescente tem de realizar doze tarefas cruzando todos os bairros paulistas e as suas armadilhas. É, portanto, uma leitura contemporânea do mito grego de Héacles, agora, no caos urbano da cidade de São Paulo.

**(SD4)** A cidade não para. E são os motoboys que, como transgressores de uma lógica de trânsito, em que um segue o outro linearmente, corrompem a organização (também estética) da cidade.

Em **(SD4)** temos que o Motoboy transgride a *organização da cidade*. O trânsito é imaginado como o local em que os motoristas e seus veículos estariam linearmente dispostos em ruas e avenidas, dentro do espaço reservado entre duas linhas. Transgredir a lógica de um trânsito “em que um segue o outro linearmente”, significa dizer que o Motoboy é um *outro* que não tem seu lugar no trânsito urbano. Derivando o sentido de *organizar para dispor para funcionar*, poderíamos perceber o trânsito sendo significado, neste enunciado, como aquele em que sujeitos e veículos estariam dispostos a funcionar, já que estariam linearmente constituindo o espaço urbano, mas que, devido à presença do Motoboy, deixa de ser organizado e, conseqüentemente, deixa de funcionar. Transgredir a lógica de um trânsito “em que um segue o outro linearmente”, significa dizer que o Motoboy é um *estranho*. Além disso, é interessante notar que o Motoboy não estaria transgredindo apenas uma “lógica” estrutural do trânsito, mas também a “estética” da cidade, ou seja, a beleza física, a harmonia do trânsito. A presença do Motoboy no trânsito é, portanto, significada pela *desarmonia*. É como se o Motoboy não combinasse com o trânsito.

Em um blog criado por um motorista de carro da cidade de São Paulo, vemos como o *discurso sobre* o Motoboy define as regras de comportamento dos Motoboys no trânsito:

## Motoboys: As regras tácitas

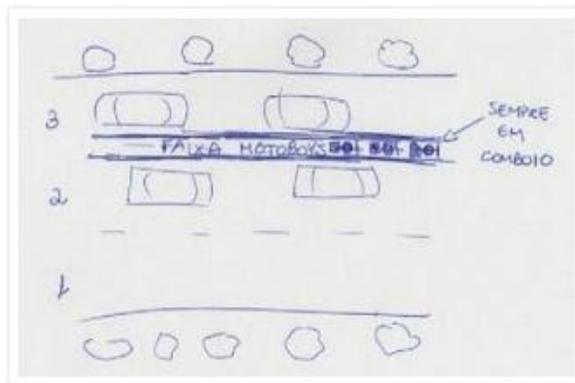


Eu passo todo dia pelas Marginais Tietê e Pinheiros para ir trabalhar. E não pensem que é porque eu quero não, pois se dependesse de mim não chegaria nem perto destes pedacinhos do inferno em São Paulo. E o inferno é mais inferno por causa de nossos amigos motoboys...

Porém, como sou obrigado a passar todos os dias quase 1 hora por dia a 5 km/h neste percurso (5 Km/h porque o trecho sul do rodoanel melhorou bastante o trânsito), percebo algumas regras tácitas que os motoboys criaram para ter mais chances de sobreviver a esta profissão suicida, e que a maioria dos motoristas obedecem para não se envolverem em acidentes.

**1a regra:** A faixa dos motoboys é sempre o último corredor entre as faixas da esquerda. E coitados dos motoristas que fecharem este pequeno espaço de no máximo uns 80 cm

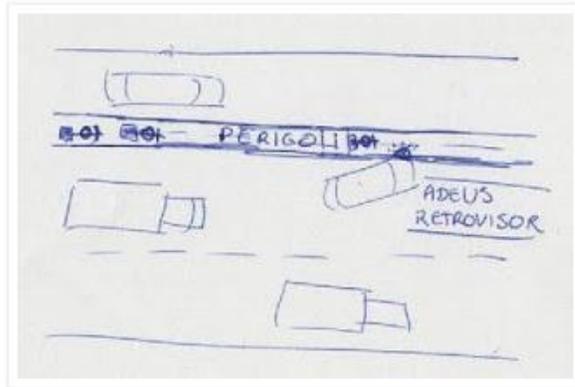
**2a regra:** Os motoboys nas marginais de São Paulo só andam em comboios de no mínimo umas 5 motos. Não sei se por segurança ou para bater nos motoristas desavisados que causarem algum acidente ou obstruírem a passagem deles.



Exemplo da "faixa" dos motoboys num corredor com 3 pistas

**3a regra:** Para os motoboys, os motoristas de carros estão sempre errados, e vice versa.

**4a regra:** Qualquer motorista que durante o horário de pico (que em São Paulo é das 06:00 às 23:30) tentar mudar entre as pistas que compõem o corredor dos motoboys, será sumariamente xingado e terá seu espelho retrovisor chutado e arrancado (os motoboys dizem que eles não quebram os retrovisores, eles só retiram os que não estão sendo utilizados)



Exemplo de manobra suicida na Marginal no horário de pico



Restos mortais de um retrovisor, mais uma vítima dos motoboys na Marginal

O mais impressionante é que os motoboys fazem tudo isto falando ao celular, e os motoristas dos carros assistindo TV digital...

Figura 3 – Postagem “Motoboys: as regras tácitas”.

Fonte: Rey, 2011.

Como podemos observar, o título da postagem “Motoboys: as regras tácitas” já significa a presença do Motoboy no trânsito de São Paulo através de certas regras, pressupondo-se, portanto, alguma forma de organização. A caracterização dessas regras através do adjetivo “tácitas” nos remete ao proibido,

ao silencioso, ao inaceitável socialmente. No enunciado **(SD5)**, vemos que o inaceitável deriva para o indesejável:

**(SD5)** E o inferno é mais inferno por causa dos nossos amigos motoboys... (REY, 2011).

A presença do Motoboy causaria uma piora em algo que já é infernal, confuso, caótico. A presença do Motoboy não é, portanto, bem-vinda, pois ela traria mais desordenamento ao trânsito.

Enquanto a presença do Motoboy é reincidentemente significada, portanto, pelo *indesejável*, as ruas do trânsito são significadas como aquelas que não podem acolher o Motoboy, que não foram planejadas para isso. Na **(SD6)** seguinte, o mesmo enunciador da **(SD4)** significa *trânsito* enquanto algo bem delimitado:

**(SD6)** Como bichos geográficos, alteram os mapas de trânsito, confundindo e conturbando (MESQUITA, 2006).

A presença do Motoboy estaria “confundindo” e “conturbando” o trânsito que seria delimitado, organizado. O Motoboy comparado ao “bicho geográfico”<sup>11</sup> seria o responsável pela alteração dessa organização do trânsito e, como larva infectante que se alastra dia após dia, estaria ameaçando a suposta organização da cidade.

Vemos nas SDs seguintes, presentes na reportagem “Loucos pelo perigo” da Revista Veja (GRANATO, 1999, grifos meus), a repetição desse sentido de Motoboy enquanto algo que se reproduz tal como uma doença e que deve, portanto, ser combatido, controlado, pois estaria agredindo o asfalto, o trânsito, a cidade.

**(SD7)** Considerados a **nova praga do asfalto** por motoristas impacientes, **os motoboys são cada vez mais numerosos.**

---

<sup>11</sup> Conhecida popularmente como “bicho geográfico”, a larva *migrans cutânea* (LMC) é infectante e migra na pele humana formando “mapas” que aumentam dia após dia.

**(SD8)** Eles **se multiplicam** com a mesma velocidade com que cortam o asfalto das principais capitais brasileiras.

**(SD9)** Hoje é difícil encontrar uma atividade que se tenha **proliferado** com tamanha rapidez no país.

As pragas, os vírus são doenças que se proliferam (“se multiplicam”) rapidamente e, por isso, precisam ser contidas para o bem-estar dos organismos vivos. Dessa forma, vemos nesses enunciados o sentido de que o Motoboy seria uma doença/anomia crescente que deveria ser combatida. O Motoboy seria, portanto, uma ameaça ao bem-estar da cidade e de seus habitantes. E cidade é metaforizada como ser vivo, como corpo em funcionamento. Teríamos, portanto, o funcionamento de um fisiologismo da cidade.

Nas sequências anteriores, pode-se identificar um discurso que presume e defende uma organização para o espaço físico do trânsito e, conseqüentemente, da cidade. As ruas, as avenidas deveriam seguir um ordenamento e para alcançar essa organização seria preciso, portanto, combater tudo o que pudesse desorganizá-las.

A partir dessas SDs, vemos como os sujeitos têm dificuldade em lidar uns com os outros em nossa sociedade e como o discurso da organização urbana abafa tudo aquilo que não faz parte do planejamento. Essa característica seria própria da sociedade capitalista que tem como base princípios individualistas. Para Orlandi (2012, p. 223), a questão do outro é sempre conflituosa nas condições em que vivemos.

*Se eu existo, o outro existe, se posso alterá-lo, ele também pode fazer o mesmo no que me concerne, se tenho direitos, ele também tem. Daí o problema: como regular uma sociedade da imanência, como fazer que o outro exista com seus direitos e sua alteridade e o eu próprio. Humilhação e marginalidade existem com meus direitos e minha alteridade? [...] Como a presença do outro é incontornável, o problema, que se põe, é o de como tratar este outro. E o que se pergunta Henriquez (2006) é se ‘eu devo respeitar sua dignidade ou o contrário eliminá-lo de uma maneira ou de outra pela violência, e fazê-lo, pois sucumbir sob o peso da humilhação’.*

A reflexão de Orlandi (2012) e Henriquez (2006) nos permite pensar também a situação do Motoboy na cidade. O motorista de carro, significado pelo *discurso da organização urbana* e impedido de eliminar a presença do Motoboy no trânsito, o agride através da violência verbal (muitas vezes até física) e da humilhação. Na mesma postagem do *blog* acima, temos a *humilhação* desses sujeitos ao significá-los enquanto criminosos, agressores, como podemos observar nas SDs a seguir:

(SD10) Os motoboys nas marginais de São Paulo só andam em comboios de no mínimo umas 5 motos. Não sei se por segurança ou para **bater nos motoristas** desavisados que causarem algum acidente ou obstruírem a passagem deles. (REY, 2011, grifos meus).

(SD11) Qualquer motorista que durante o horário de pico (que em São Paulo é das 06:00 às 23h30) tentar mudar entre as pistas que compõem o corredor dos motoboys, será sumariamente **xingado e terá seu espelho retrovisor chutado e arrancado**. (REY, 2011, grifos meus).

(SD12) Exemplo de manobra **suicida** na Marginal no horário de pico. (REY, 2011, grifos meus).

(SD13) Restos mortais de um retrovisor. Mais uma vítima dos motoboys na Marginal. (REY, 2011).

Nas SDs, temos uma imagem de Motoboy enquanto *agressor*, aquele que “xinga”, “bate”, “chuta” e “arranca retrovisor”. É interessante notar o equívoco nas (SD12) e (SD13). A legenda do desenho “exemplo de manobra suicida” diz de um sujeito que causa sua morte. Entretanto, quando vemos a continuação da narração, o que morre não é o Motoboy, mas o retrovisor. Temos, portanto, o desprezo da vida do Motoboy em detrimento à coisa, ao equipamento do carro.

Retomando o trecho da (SD1) “*O Motoboy [...] provoca e promove estresse. Então ele é um elemento de irritação para toda população [e ainda] [...] ele é uma figura [...] desprezada, invejada*”, podemos notar outra forma de incômodo que o Motoboy estaria causando no trânsito. Nesse trecho, vemos

também uma *conturbação*, não mais relacionada ao espaço físico ou à estética da cidade, mas à saúde mental dos demais cidadãos. O “estresse” e a “irritação” que o Motoboy estaria provocando e promovendo na cidade estariam em oposição à paz e à tranquilidade.

Esse sentido de Motoboy enquanto aquele que perturba a paz, a ordem, a tranquilidade da cidade é recorrente nos discursos *sobre o Motoboy*, principalmente quando o enunciador é motorista de outro veículo no trânsito de São Paulo. Em um *blog* de notícias automotivas, por exemplo, encontramos a repetição desses sentidos nos comentários dos leitores na postagem “Motoboy: Brasil é o país que tem a maior quantidade no mundo” (MOTOBOY, 2009). Na **(SD14)**, por exemplo, as palavras “infernais” e “transtornos” nos remetem à oposição da paz:

**(SD14)** Por isso que o trânsito está **infernais**. Esses indivíduos causam grandes **transtornos** nas avenidas e ruas principais nas metrópoles. São extremamente irresponsáveis, só passam em alta velocidade entre os carros e no meio das vias em sinais vermelhos para tomar o lugar na frente. Pior de tudo é que **mesmo que eles causem o acidente muitos se saem como vítimas e quem leva a pior é sempre o motorista**. (Comentário do leitor 1, grifos meus).

Vemos também nessa SD que o Motoboy é apontado como único causador dos problemas de trânsito das grandes cidades e o motivo seria sua *irresponsabilidade* e sua *má conduta* no trânsito. Nesse enunciado, algumas regras de boa conduta no trânsito são pressupostas, as quais os Motoboys não seguiriam. Para o enunciador, o Motoboy não deveria passar em alta velocidade entre os carros, no meio das vias em sinais vermelhos. Além do que, essa postura se justificaria somente para que o Motoboy *tomasse o lugar na frente*, motivo banalizado por esse discurso.

Em relação aos acidentes envolvendo Motoboys e motoristas de carro, a **(SD14)** traz outro sentido envolvendo o Motoboy no trânsito, o de *desonestidade* ao não assumir a culpa por um acidente que teria causado. Na **(SD15)**, vemos a repetição desse sentido:

(SD15) Quando um sofre um incidente um monte de motoboys se juntam e lançam um **terrorismo** psicológico sobre o motorista **obrigando-o** a assumir muitas vezes um erro que ele, o motoboy, causou. Por isso que eu os apelidei de Hell Horses. (Comentário do leitor 1, grifos meus).

Nesse enunciado (SD15), a falta de ética e de honestidade está permeando a forma como o Motoboy se coloca na cidade. Os termos “terrorismo” e “obrigando-o” nos remetem a sentidos de violência. A “má conduta” é reforçada na (SD16). Motoboys seriam “folgados”, fariam “coisas erradas no trânsito”.

(SD16) Motoboys é muito **folgado** mesmo... Depois de fazer coisas erradas no trânsito ainda quer vir tirar satisfação e derruba um pra ver... Brota uns 15 do chão pra fazer uma pressão mesmo... (Comentário do leitor 2, grifo meu).

Outros sentidos que permeiam os discursos sobre o Motoboy em São Paulo são o do *comportamento inadequado enquanto fator de risco aos demais* e o da *postura inadequada pela falta de educação*. Na (SD16), vemos a imprudência significando a postura do Motoboy e na (SD17), temos a descrição daquilo que representaria um comportamento de risco para sua vida.

(SD17) Tanto que já bati boca com um desses “vida loca” justamente por ver um ônibus à minha frente dando seta pra trocar de faixa e diminuí no corredor. O que o otário que vinha atrás de mim fez? Me ultrapassou (no corredor!!!) e ultrapassou o ônibus pela direita, quase sendo esmagado contra a guia... tudo isso pra emparelhar comigo no próximo farol... (Comentário do leitor 3)

Na (SD17), os Motoboys são denominados como “vida loca”, o que nos remete ao sentido de vida bandida, corrida, agitada que estaria em oposição à vida ordeira, pacata. A atitude do Motoboy “vida loca” que o enunciador descreve não estaria condizente com aquilo que se espera dos motoristas no trânsito. O uso das três exclamações reforça o estranhamento dessa atitude de “ultrapassar no corredor”. O que percebemos nesses enunciados é a repetição do sentido de *má postura, má conduta*. Pode-se dizer que o que está em jogo nesses discursos é o significado de *civilidade*. A educação e as normas de conduta constituem um ideal

de cidadão. E o Motoboy é reiteradamente significado pela não adequação a esse ideal. Na **(SD18)**, o Motoboy é significado pela falta de educação:

**(SD18)** Esses animais não tem educação nenhuma, se acham os donos das ruas. E acham ruim se algum carro atrapalhar a passagem deles. (Comentário do leitor 4).

Vale observar também que “esses animais” designa o Motoboy em sua forma desumanizada enquanto ser desprovido de razão e também enquanto ser incivilizado.

Nas falas de paulistanos é possível encontrar discursos como os que seguem:

**(SD19)** Classe de trabalhadores? O fenômeno dos problemas dos motoboys (não motoqueiros) são decorrente da falta de fiscalização dos órgãos públicos (segurança pública, tráfego, etc...) e principalmente da **atitude predatória e irresponsável dos motoboys**, que insistem em se classificar como trabalhadores, honestos, respeitadores de leis e normas... acho que nem eles acreditam nisso, mas insistem em bradar essa bandeira, que não passa de mentira e cinismo, porque sabem da impunidade que os protegem no dia a dia das ruas. Para mim, não basta restringir vias de circulação, não basta forçá-los a usar capacetes e coletes, não basta multá-los, tem é mesmo que banir essa **corja de bandidos disfarçados de trabalhadores**. De dia fazem essa porcaria de serviço e de noite fazem a "outra" porcaria de serviço que é o assalto a mão armada, furtos, e outras atrocidades que cansamos de ver... Solução? Acabar com a "classe de trabalhadores" existente atualmente e estudarmos outras formas de serviços de entrega. Basta exercitar a criatividade. (Comentário do leitor 5, grifos meus).

**(SD20)** Só para complementar: quem é que ainda acredita no papo de anjinhos indefesos que essa corja canta??? Quem é que ainda não sabe que esses que **chutam nossos carros e arriscam a vida alheia** de dia não são os mesmos que **nos assaltam** de noite??? Vamos fechar as janelas sim! Vamos fazer cara de mal, sim! Vamos mostrar que estamos atentos, sim! Azar de quem se ofendeu com isso... A nossa vida vale mais do que ficar se expondo para essa gentalha, salvos pela impunidade e pela falta de fiscalização... (Comentário do leitor 6, grifos meus).

**(SD21) Os motoboys são verdadeiros "Kamikazes" no transito**, e a maioria dos acidentes que ocorrem são causados por eles mesmos, pois ele não respeitam as leis de transito. As multas para esta categoria de transporte deveria ser 10 vezes mais alta do que para os automóveis. A fiscalização é precária e omissa, e certamente **milhares de motocicletas que circulam nas ruas são roubadas**, e sem os acessórios obrigatórios (pisca-pisca, espelho retrovisor, etc.). (Comentário do leitor 7, grifos meus).

As SDs, **(SD19)**, **(SD20)**, **(SD21)**, são comentários de leitores em uma Notícia do Jornal Estadão.com.br (WERNECK, 2008) e, nesse material, o que chama a atenção é a reiteração de sentidos de violência/risco/destruição que perpassam o Motoboy. Ao mesmo tempo em que ele é significado como alguém que promove tais “problemas” para o restante da população, pois estaria “chutando carros”, “arriscando vidas” e, inclusive, cometendo crimes de assalto, usando motocicletas roubadas, ele também estaria promovendo risco para si. Para nomear o Motoboy, vemos termos que são, normalmente, associados ao crime como “corja de bandido”. O bandido entra no lugar do trabalhador e o trabalho de Motoboy é caracterizado como um “disfarce” para exercer o crime na cidade.

Na **(SD19)**, a divisão feita entre motoqueiros e motoboys em: “O fenômeno dos problemas dos motoboys (não motoqueiros)” é interessante do ponto de vista do funcionamento discursivo, pois a diferenciação entre os dois não se dá pelo meio de transporte e nem por sua circulação no trânsito, mas pela inclusão de um deles, o Motoqueiro, e a segregação do outro, o Motoboy, do conjunto dos cidadãos-cidadinos. Enquanto Motoqueiro estaria dentro da civilidade e, portanto, está incluso no trânsito, Motoboy estaria fora, à margem.

Além disso, o Motoboy é culpabilizado também pelo risco que promoveria a si mesmo através do que seria uma “atitude irresponsável” ao se comportar como “kamikaze”, o motorista suicida, consciente de que vai morrer.

O “nós” também funciona discursivamente nas **(SD19)** e **(SD20)**. No trecho da sequência **(SD19)**, “de noite fazem a ‘outra’ porcária de serviço que é o assalto a mão armada, furtos, e outras atrocidades que *cansamos* de ver...”, o “nós” remete a um coletivo de habitantes da cidade de que o Motoboy não faria

parte. Em **(SD20)**, “chutam nossos carros”, “nos assaltam”, “A nossa vida vale mais do que ficar se expondo para essa gentalha”, o “nós” é delimitado a um coletivo de motoristas da cidade a quem o enunciador se dirige. Àquilo que o enunciador se refere é o outro, que aqui não é um “você”, mas “eles”, os Motoboys, que nesse trecho são identificados como “essa gentalha”, ou seja, seres merecedores de desprezo.

Na mesma sequência **(SD20)**, o “nós” interpela o leitor a uma atitude comum em relação ao Motoboy: “Vamos fechar as janelas sim! Vamos fazer cara de mal, sim! Vamos mostrar que estamos atentos, sim!”. Nesses trechos, o enunciador presume um leitor que é motorista de carro (“nossos carros”), e convida esse leitor a agir com desprezo aos Motoboys. Percebemos o tom de resposta das três frases pelo uso do “sim”. “Vamos fechar as janelas sim” tem como pressuposto de que essa atitude seria condenada pelos Motoboys e até mesmo pelos princípios da civilidade, de educação, respeito ao próximo. Como podemos ver na notícia (WERNECK, 2008), em um contexto de acidente no trânsito, o Motoboy entrevistado diz:

**(SD22)** Eles tratam a gente como lixo. O cara do Corolla nem desceu. Mas mantive a calma. Se resolvo discutir, e os motoboys vão para cima, ia dar confusão.

Como sabemos, após um acidente, os motoristas são obrigados, por lei, a socorrer as vítimas envolvidas. “Nem descer” do carro é uma atitude condenada pelo Motoboy e pela lei.

Esse sujeito urbano é humilhado também quando sua existência é levada à insignificância, em outras palavras, “Sua vida, olhada pela perspectiva do social, não tem sentido para si nem para os outros. Ele pode desaparecer sem deixar traço. Não vale (noção de valor capitalista) mais nada” (ORLANDI, 2012, p. 224). No *blog* de notícias automotivas acima citado (MOTOBOY, 2009), vemos o seguinte comentário confirmando o que Orlandi ressalta.

(SD23) Vou me manter longe de acidentes como tenho feito até hoje. Se eu passar por **mais um** motoboy morto na rua, **estarei me lixando**. É um imprudente a menos na minha frente. (Comentário do leitor 5, grifos meus).

Fica marcante, na (SD23), o desprezo em relação ao Motoboy não só enquanto profissional e motorista, mas também enquanto ser humano. Além disso, o *mais um* em “Se eu passar por mais um motoboy morto na rua”, nos remete à naturalização da morte de uma grande quantidade de Motoboys.

Retomando os sentidos e imagens que vimos nas SDs analisadas, o Motoboy é significado enquanto:

- doença/anomia que deve ser combatida;
- sujeito que distorce a organização da cidade, a linearidade de suas ruas e avenidas, a estética e harmonia da cidade;
- causador de violência, estresse, prejuízos à saúde mental das pessoas, à paz, e à tranquilidade da cidade;
- sujeito que promove risco de vida para si e para os outros;
- sujeito que perverte o planejamento urbano;
- sujeito desprovido de princípios básicos de civilidade, educação, respeito.

A partir da análise discursiva desses enunciados, foi possível identificar os sentidos e imagens produzidos pelo o que identificamos nesse trabalho de **posição-sujeito urbanista** que se identifica com os discursos que significam a cidade pelo imaginário social a partir de generalizações que pressupõem a organização, o planejamento e o controle do espaço urbano.

Nesses discursos aqui analisados, pode-se verificar quão negativas são as imagens que se faz do Motoboy e como esses discursos segregam/criminalizam o Motoboy. Ao mesmo tempo, pode-se apontar a busca constante dessa posição-sujeito *urbanista* pela manutenção da organização da cidade. É o imaginário de controle funcionando na sociedade. O urbanismo, segundo Orlandi (2004, p. 63) “se apresenta como parte do imaginário que ‘interpreta’ o que é o urbano, sobrepondo-se à cidade, de-limitando-a, desenhando

seus sentidos (significando-a), assim como ao social”. Aquilo que não combina com a organização urbana é, portanto, abafado, silenciado ou mesmo segregado, marginalizado.

### **3.2 Como o Motoboy é significado pela *posição-sujeito legalista***

Nessa segunda seção, vamos nos deter um pouco mais nas sequências discursivas que revelam uma posição-sujeito *legalista*. Discurso ainda dentro de uma **FD da organização urbana**, mas que se coloca na ordem do jurídico, do administrativo, da legislação, da moral. Pensaremos, então, nas questões de (ir)regularidade, (i)legalidade e nos demais modos de considerar o funcionamento da lei, como clandestinidade, (i)legitimidade.

Percebemos que há uma repetição de discursos que procuram demonstrar um controle/necessidade de controle do Estado em relação aos Motoboys. Dessa forma, nos discursos que circulam na mídia e mesmo nas falas dos motoristas e moradores de São Paulo, muitos são os números e estimativas que tentam dar forma ao real, como nas reportagens veiculadas pelo jornal “Folha.com”. Vejamos os títulos:

**(SD24)** “A cada 3 dias, morrem 2 motociclistas em SP” (A CADA 3 DIAS, 2000).

**(SD25)** “Só 7% dos motoboys estão regularizados em São Paulo” (IZIDORO, 2001).

Nesses títulos, temos a estimativa das mortes e a porcentagem de Motoboys regularizados em São Paulo. Do ponto de vista discursivo, podemos pensar essas estimativas e percentuais como uma forma de controle do Estado e uma forma de significar a cidade pela quantidade, abafando e silenciado o seu

real. No enunciado seguinte, trecho da reportagem cujo título é a **(SD24)**, vemos esse funcionamento também:

**(SD26)** Dois motociclistas morrem a cada três dias no trânsito da cidade de São Paulo. A CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) registrou 121 vítimas fatais entre janeiro e junho deste ano. A situação é considerada **preocupante** pelo engenheiro de segurança de trânsito da companhia, Max Ernani de Paulo. **“O número de mortes entre motoqueiros é o único que cresce**, enquanto as vítimas fatais em acidente com pedestres e veículos vêm caindo”. (A CADA 3 DIAS, 2000, grifos meus).

A preocupação se dá pelos números. São eles que legitimam a informação e ressaltam o problema. São eles que tentam retratar a realidade do trânsito. Nesses enunciados, vemos o discurso do administrativo sendo reproduzido pela mídia. Na **(SD27)**, veremos como o comentário de um leitor do *blog* de notícias automotivas significa a situação dos Motoboys também a partir números e estimativas:

**(SD27)** Problemas de emprego à parte, a verdade é que desde a chegada dos “Moto-Boys” em todas cidades do Brasil - e com o aumento do número de motos de um modo geral, o trânsito piorou 1000 por cento, [...] as UTIs dos hospitais no Brasil são ocupadas em torno de 40 por cento por motoqueiros, com 99 por cento de culpa “no cartório” (Comentário do leitor 6, MOTOBOY, 2009).

Além dos números e da tentativa de quantificar a realidade, **(SD26)** funciona na culpabilização dos Motoboys pelos acidentes sofridos, assim como foi verificado na primeira seção deste capítulo. Na reportagem “Loucos pelo perigo”, publicado na Revista Veja, temos o reconhecimento do Motoboy enquanto “herói”, como visto anteriormente na fala do psicólogo Goldberg **(SD1)**. Entretanto, o enunciado introduzido pela adversativa “mas” também funciona através da culpabilização do Motoboy pelos acidentes no trânsito:

**(SD28)** Os motoboys facilitam a rotina de muita gente, mas colocam em risco a própria vida e a de milhares de outras pessoas. As estatísticas são assustadoras. Eles são os campeões em acidentes. (GRANATO, 1999)

Por mais que facilite a vida das pessoas, o Motoboy aqui é significado enquanto aquele que também pode tirar a vida de outras pessoas nos acidentes que causa. Após culpá-los pelos acidentes e exposição da sociedade ao arriscar vidas no trânsito, vemos novamente a transgressão funcionando em outros dois enunciados, o primeiro **(SD29)** na fala do jornalista e o segundo **(SD30)** na fala do engenheiro:

**(SD29)** Mais de 100.000 motoboys **desafiam** a morte e as **leis de trânsito** nas grandes cidades. (GRANATO, 1999, grifos meus).

**(SD30)** É como os motoboys serem chamados de “*loucos*” pelos outros motoristas e pedestres que circulam pelas ruas e avenidas das cidades. Não é para menos, pois estes motociclistas parecem, muitas vezes, mais malabaristas do asfalto. Na pesquisa, os motoboys demonstraram ter consciência dos riscos da sua profissão, mas mesmo assim **desobedecem as Leis de Trânsito** (DINIZ, 2008, grifos meus).

Nessas SDs, temos os sentidos de insanidade (“loucos”), inconsequência (“desafiam a morte”) que permeiam o caráter do Motoboy. Como na seção anterior, o Motoboy é novamente significado por sua transgressão de uma “normalidade” imaginária, de um ideal de conduta e como causador de problemas para a cidade. Mas, o que diferencia esses enunciados daqueles anteriores é que em **(SD29)** e **(SD30)** o Motoboy é significado como o transgressor das *leis de trânsito*. O problema, então, não seria o trânsito, que já tem suas leis, mas a postura do Motoboy diante dessas leis. No discurso significado pela ordem jurídica, o Motoboy “desafia”, “desobedece” as leis de trânsito. Assim, o Motoboy é designado pela *marginalidade, criminalidade*. Ele estaria à margem da lei.

Na SD seguinte é a profissão do Motoboy que não teria regras estabelecidas:

**(SD31)** Para virar motoboy **não é preciso ter** curso nem experiência profissional específicos. **Basta** a habilitação para dirigir moto, fornecida pelo Detran. (GRANATO, 1999, grifos meus).

O próprio vir-a-ser Motoboy é colocado de forma simplificadora pelo uso da palavra “basta” e da expressão “não é preciso ter”. Essa simplificação *deslegitima* o desempenho da profissão do Motoboy. Vemos aqui o pressuposto de que para ser um profissional com legitimidade seria preciso ter “curso” e “experiência profissional”.

Ainda em 1999 na cidade de São Paulo é aprovado o Decreto Municipal nº 38.563, que

**(SD32)** Dispõe sobre **os serviços de transporte** de pequenas cargas, mediante a utilização de **motocicletas** ou similares, denominado **MOTO-FRETE**, e dá outras providências. (SÃO PAULO, 1999, grifos meus).

E ao dispor sobre “os serviços de transporte” que se utilizam das “Motocicletas”, ou seja, sobre o “moto-frete”, temos o apagamento do Motoboy enquanto sujeito urbano e de sua prática e, em seu lugar, o veículo ou mesmo o serviço (“frete”). Esse funcionamento se repete ao longo de todo o Decreto, sendo que no seu art. 2º, quando se menciona o “condutor”, este é colocado na posição sintática de agente da passiva, enquanto o sujeito da oração é “as motocicletas ou similares”:

**(SD33)** Art. 2º – As motocicletas ou similares, em serviço no Município de São Paulo, somente poderão ser dirigidas por condutores devidamente inscritos no Cadastro Municipal de Condutores. (SÃO PAULO, 1999).

Nesse caso, é como se o Decreto estivesse legislando sobre as motocicletas e não sobre o profissional. Nas considerações desta legislação, vemos novamente o Motoboy sendo significado enquanto “transporte” e a necessidade de regular, estabelecer regras para organizar o crescimento da profissão que é demandada pela sociedade paulistana:

**(SD34)** CONSIDERANDO, por fim, que o crescimento desse **tipo de transporte**, diante do **interesse público**, **demand a sua normatização**, de modo a **disciplinar** a utilização da via pública, os pontos de estacionamento e a habilitação do condutor, [...]. (SÃO PAULO, 1999, grifos meu).

Nas sequências **(SD32)**, **(SD33)**, **(SD34)** as palavras “motocicletas”, “moto-frete”, “motocicletas ou similares”, “serviço de transporte de pequenas cargas” substituem “Motoboy”. Vemos, nesses discursos jurídicos, que o trabalhador é apagado e em seu lugar temos a coisa. É válido lembrar que Marx (2004, p. 82) destaca que

O trabalho produz maravilhas para os ricos, mas produz privação para o trabalhador. Produz palácios, mas cavernas para o trabalhador. Produz beleza, mas deformação para o trabalhador. Substitui o trabalho humano por máquinas, mas lança uma parte dos trabalhadores de volta a um trabalho bárbaro e faz da outra parte máquinas.

Dessa forma, a lei funciona discursivamente na redução do trabalhador à máquina, ao objeto, no caso ao veículo, ao serviço de frete. A lei silencia o sujeito e enaltece o objeto, assim como o capitalismo e o fetiche da mercadoria.

Com a valorização do mundo das coisas (*Sachenwelt*) aumenta em proporção direta a desvalorização do mundo dos homens (*Menschenwelt*). O trabalho não produz somente mercadorias; ele produz a si mesmo e ao trabalhador como uma mercadoria, e isto na medida em que produz, de fato, mercadorias em geral (MARX, 2004, p. 80).

Marx (2004) reflete sobre uma sociedade em que o processo de produção passa a dominar o homem. O que vemos nessa SDs é que atualmente o discurso da lei vem a confirmar a coisificação do trabalhador. Como veremos na **(SD35)**, esse funcionamento também se dá no discurso do administrativo e circula na mídia,

**(SD35)** “Eles já **deveriam** estar sendo **apreendidos**”, diz Getúlio Hanashiro, secretário dos Transportes na gestão Pitta. (IZIDORO, 2001, grifos meus).

Aqui, o verbo “apreender” significa de duas formas. De um lado, ocorre um deslizamento metonímico da coisa “moto” ao sujeito “Motoboy”, por meio do equívoco no verbo “apreender” que vem a significar o Motoboy como coisa que

pode ser apreendida. Temos, portanto, a explicitação da alienação desse sujeito que perde sua identidade enquanto trabalhador. Por outro lado, observamos também que a ideia de “capturar, prender, aprisionar” aparece aqui como solução para o problema do trânsito. Temos funcionando o imaginário da eficiência do aprisionamento para resolução dos conflitos sociais. Os sentidos de que o Motoboy deve ser combatido, como vimos nas SDs anteriores, é reiterado, além do sentido da *criminalidade*. Nessa **(SD35)** e na **(SD36)** e **(SD37)**, vemos a falha da legislação, a falha da organização urbana,

**(SD36)** Quase dois anos após a regulamentação das atividades dos motoboys em São Paulo, **menos de 7%** da categoria possui licença da prefeitura para atuar na cidade, conforme estabeleceu um decreto do ex-prefeito Celso Pitta (PTN). (IZIDORO, 2001, grifos meus).

**(SD37)** Para Hanashiro, **falta fiscalização** para aumentar a adesão ao cadastramento. “Se apertar, eles acabam aderindo”. (IZIDORO, 2001, grifos meus).

Percebemos, nesses enunciados, que o Estado é significado pela falha nas atuais tentativas de organização do urbano. O jornalista acusa a atual legislação, a fiscalização e a administração municipal de não funcionarem, pois não conseguem controlar, dar conta do real. A urgência pelo controle dessa atividade é marcante nesses discursos. Ao mesmo tempo, o Motoboy é significado nesses enunciados pela *clandestinidade*, pois “Não têm licença”, “Não estão cadastrados” para ocupar o espaço urbano.

Na **(SD38)** temos a reiteração da *clandestinidade* pela falta de regulamentação da profissão, a *culpabilização* do Motoboy pelos acidentes e pela própria morte e a *deslegitimidade* da profissão pela “formação deficiente”. Observamos esse funcionamento quando aquilo que seria a *má conduta* do Motoboy (alta velocidade, direção perigosa e tráfego entre faixas) é associada à falta de regulamentação e à má formação profissional, apontadas todas estas como fatores para o crescimento dos índices de mortes no trânsito.

**(SD38)** Alta velocidade, direção perigosa, tráfego no espaço entre as faixas – mesmo em corredores movimentados – e **falta de uma regulamentação da profissão de motoboy são apontados como fatores que levam ao crescente óbito**. Outro ponto mencionado é a **formação profissional deficiente** dos que trabalham com motos. (A CADA 3 DIAS, 2000, grifos meus).

Nesse enunciado, observamos também o entendimento de que se houvesse regulamentação da profissão haveria decréscimo no número de mortes. Observamos, no enunciado seguinte, além do pressuposto de que a regulamentação da profissão seria a solução para o problema dos acidentes de trânsito, que a legislação em vigor não funciona, reiterando a falha do Estado e sugerindo-se, então, a criação de uma “legislação mais rígida” como solução para estes acidentes.

**(SD39)** Com o intuito de discutir a questão da segurança dos motociclistas e elaborar **soluções para o problema**, a Abram [Associação Brasileira de Motociclistas] lançou ontem, em São Paulo, o “Programa de Redução de Acidentes com Motocicletas”. Entre elas estão [...] **a proposta de uma legislação mais rígida** para o tráfego de motociclistas. (A CADA 3 DIAS, 2000, grifos meus).

Num contexto em que diversas empresas premiavam seus Motoboys pela rapidez nas corridas, incentivando-os a correr mais do que o normal para realizar as entregas, temos a Lei nº. 12.436, de 6 de julho de 2011, que “veda o emprego de práticas que estimulem o aumento de velocidade por motociclistas profissionais”, e que visa, dessa forma, a evitar acidentes causados pelo excesso de velocidade no trânsito (BRASIL, 2011). A respeito dessa Lei nº. 12.436/2011, a **(SD40)** traz o comentário de um colunista num *site* sobre motos.

**(SD40)** Na corrida pela premiação, esses profissionais esqueciam dos riscos que estavam correndo e também das multas que certamente iriam receber em razão da desobediência às leis, por estarem ansiosos para chegar o mais depressa possível nos locais onde as entregas seriam feitas, sem pensar nas consequências adversas que poderiam acontecer.

Mas felizmente a Lei que passou a vigorar em julho de 2011 chegou em boa hora, evitando que continuassem os motoboys perdendo dinheiro com multas, arriscando suas vidas e lotando hospitais, muitos deles com seqüelas graves que os impediriam de continuar trabalhando na mesma atividade. Atividade na qual já se acostumaram e dela gostavam. (CRUZ, 2012).

Percebemos, nessa SD, sentidos de preservação da vida através da lei em questão. A lei viria para proteger, dar segurança ao Motoboy. Além disso, as leis (de trânsito), as quais o Motoboy desobedeceria para ser premiado por seu empregador, também existiriam para dar segurança a ele em sua locomoção. Numa análise discursiva de uma multa de trânsito, Barbai (2011, p. 175), notou que a função da lei é garantir que a locomoção humana seja segura:

Assim, em nome do argumento da segurança (tanto das pessoas, quanto dos condutores de veículos nas vias públicas), por conta da manutenção da ordem pública, o Código de Trânsito resulta na construção material de um conjunto de normas que formam o consenso (uma região homogênea de sentidos partilhada pela sociedade) daquilo que deve significar o trânsito na legislação. Infringir uma regra (ou regras) é ir contra ao que prescreve e normatiza a lei.

Como vimos no discurso jurídico, nas **(SD32)**, **(SD33)** e **(SD34)**, o Cadastro Municipal de Condutores é apontado como solução para regulamentação da atuação do Motoboy na cidade. Mas, é interessante notar que, no discurso da mídia, a justificativa fica em torno da segurança dos demais motoristas do trânsito.

**(SD41)** Com o cadastro o motoboy receberá “condumoto”, com o número do seu registro. Este número será obrigatoriamente estampado no baú da moto. **A identificação permitirá que outros motoristas, que tiverem seus carros danificados, por exemplo, denunciem o infrator** (PROJETO, 2003, grifos meus).

As palavras “denunciem”, “infrator” estão funcionando discursivamente para produzir sentidos de *criminalidade*. Temos que o cadastramento ajudaria na identificação do *infrator, criminoso*. Dessa forma, ao dizer que o cadastramento seria uma forma de segurança para os demais motoristas, estamos apagando a

real função da lei que seria proteger o Motoboy, o condutor. A locomoção do Motoboy é que deveria ser segura. Temos nesse discurso, a distorção de vítima que deveria ser protegida pelo Estado para o criminoso que deveria ser contido pelo Estado.

No âmbito nacional, só teremos a regulamentação da profissão de Motoboy com a promulgação da Lei nº. 12.009, de 29 de julho de 2009. Esta lei foi formulada a partir do Projeto de Lei nº. 203 de 2001 no Senado e, posteriormente, do Projeto de Lei nº. 6.302 de 2002 na Câmara dos Deputados.

**(SD42)** LEI FEDERAL 12.009, DE 29 DE JULHO DE 2009. **Regulamenta** o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “**motoboy**”, com o uso de **motocicleta**, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre **regras de segurança dos serviços de transporte remunerado** de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete –, estabelece **regras gerais para a regulação deste serviço** e dá outras providências. (BRASIL, 2009, grifos meus).

Nesta Lei podemos observar que funcionam os sentidos de Motoboy como sujeito e coisa. Ora temos o trabalhador sendo predicado como “profissionais em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua”, portanto, como sujeito; e ora como coisa “serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – o moto-frete”, portanto, o serviço em si. Além disso, é interessante notar o uso das aspas para se referir a “motoboy” e “mototaxista”, o que nos mostra o funcionamento do discurso jurídico que reconhece um sujeito, até então, desconhecido, *clandestino*.

É importante ressaltar que *clandestinos*, *ilegais* e *marginais* (ou criminosos) não funcionam discursivamente da mesma forma. Zoppi-Fontana (1999, p. 112)<sup>12</sup>, faz essa distinção ao compreender que o ilegal pode se enquadrar no ordenamento econômico/jurídico/administrativo, enquanto o clandestino pode

---

<sup>12</sup> Trata-se da análise que a autora fez dos efeitos do discurso sobre a marginalidade sobre os processos identificação dos camelôs.

[...] vir a ter seu estatuto reconhecido pela legislação, através de regulamentação específica. Em ambos os casos, as práticas desviantes são passíveis de conversão à ordem jurídica e podem, portanto, serem acolhidas pela sociedade e o Estado [...]. Porém, marginais são excluídos da sociedade com o uso da força de repressão do Estado. A possibilidade de conversão e mudança de estatuto não tem espaço reconhecido na sociedade, mas fora dela, no sistema penitenciário.

No caso do Motoboy, o Estado tem, constantemente, empreendido esforços no sentido de regulamentar a profissão e sua atuação no trânsito. Assim, percebemos uma mudança nos últimos anos no que se refere à *clandestinidade*. Entretanto, embora o estatuto da profissão tenha sido reconhecido pela legislação federal em 2009, o sentido de *ilegalidade* permanece, pois as formas de regulamentar a atuação do Motoboy continuam sempre inacabadas, incompletas, como vemos numa notícia recente publicada no *site* do Governo do Estado de São Paulo:

**(SD43)** Sáb, 14/07/12 – 10h51

**Novas regras para motoboys passam a vigorar em 4 de agosto**

Exigências incluem porte do condumoto, obtido mediante curso com duração de 30h. Governo de SP abriu 3 mil vagas gratuitas.

A partir de 4 de agosto, os motoboys de todo o país devem atender às novas exigências para o exercício da atividade, conforme as resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). Os motofretistas que atuam no Estado de São Paulo também precisam se adequar. (SÃO PAULO, 2012, grifos meus).

Assim, a demanda constante por atender às novas leis produz uma imagem do Motoboy como *aquele que está sempre transgredindo* no discurso do *legalista*. Ele estaria constantemente em desacordo com a lei, em falta ou em excesso, pois é da ordem do real da cidade e fura a organização urbana. Como vemos no discurso da mídia/intelectual através do sociólogo e colunista do Jornal do Estado, muitos dos sentidos verificados nesse capítulo ressoam,

**(SD44)** Motoboys e motoqueiros já consideram seu direito trafegar pelas linhas demarcatórias das pistas e não nas próprias pistas, como deveria ser,

provocando acidentes e acidentando-se. Basta um episódio desses para que se forme ameaçadora aglomeração de motoboys, como se estivessem acima da lei e das regras de trânsito. Criou-se, aliás, uma cultura política do motoboy. Recentemente, vimos massiva demonstração de hostilidade à imposição de regras a eles, uma delas a identificação no capacete. Tratou-se de um movimento pelo direito de transgressão. As empresas já os contratam justamente porque contam com a transgressão que tornará mais rápida a entrega de documentos e mercadorias. Pouparam custos inviabilizando a cidade. (MARTINS, 2008)

O que há de “novo” nesse discurso é a denominação da “cultura política do motoboy”. Estaríamos diante de uma “cultura política” própria dos Motoboys que estaria à margem daquilo que seria comum aos demais cidadãos, pois as leis e regras de trânsito adotadas por esses sujeitos estariam transgredindo uma “normalidade”. Nesse discurso, temos a profunda segregação do Motoboy pelo *consenso* do aparelho jurídico-administrativo que homogeneiza os cidadãos. A segregação se dá, pois para o discurso da *organização urbana* “ou os sujeitos estão dentro ou fora do campo da sociabilidade” (ORLANDI, 2010, p. 7).

Retomando as SDs dessa segunda seção, vimos, nos discursos da mídia, nos discursos jurídicos e nas falas dos habitantes sobre os Motoboys, sentidos que demandam a organização, a regulamentação, a regularidade e a legalidade do urbano. Ao mesmo tempo, esses discursos produzem imagens do Motoboy associadas ao oposto daquilo que representa o ideal de cidade. O Motoboy estaria associado a ilegalidade, clandestinidade, criminalidade, marginalidade, deslegitimidade, desregulamentação e, portanto, desorganização. Sabemos que esses sentidos produzem um *sensu comum* em relação ao Motoboy.

Vimos que a mídia, por meio das falas autorizadas procura legitimar o discurso jurídico e o discurso do urbano e, assim, produz e/ou reproduz os sentidos negativos sobre o Motoboy. Segundo Zoppi-Fontana,

No entremeado de discursos que interpretam e significam o espaço urbano, diversos enunciados, organizados como saberes especializados, intervêm de maneira dominante, legitimando certos

gestos de interpretação que se tornam programas de intervenção na cidade, responsáveis não só pela reorganização física e jurídica do espaço urbano, mas, sobretudo, por um determinado *senso comum* em relação à configuração da cidade e à relação que o sujeito estabelece com ela. A mídia intervém nesse processo através da produção e/ou reprodução de imagens da/sobre a cidade, através das quais se constroem as evidências desse *senso comum* (ZOPPI-FONTANA, 1999a, p. 202).

Finalmente, deve-se ressaltar o efeito de Reificação do trabalhador produzido pelo discurso jurídico como vimos no Decreto Municipal e na Lei Federal. Dessa forma, procuramos mostrar como os *discursos da urbanidade* constituem uma *memória discursiva* sobre o Motoboy. Identificamos uma FD da *organização urbana* a partir de duas posições-sujeito, a do *urbanista* e a do *legalista*.

### **3.3 Formação ideológica capitalista e quadro geral**

É fundamental que saibamos que “enquanto declinada pelo urbano, a cidade é já significada a priori, em nosso caso, pelos padrões capitalistas” (ORLANDI, 2012, p. 201). Assim, ambas as posições-sujeito, *urbanista* e *legalista* pertencem a uma mesma *Formação ideológica*, a FI Capitalista, como vemos na **(SD43)**, ainda na crítica de Mesquita **(SD4)** e **(SD6)**, os meios para o capitalismo funcionam como *pré-construído* quando o enunciador retrata a presença do Motoboy na cidade:

**(SD45)** Afinal, são frutos da modernidade, da aceleração, da correria que marca a contemporaneidade (MESQUISA, 2006).

Podemos perceber que a existência do Motoboy e do serviço *delivery* das grandes cidades, tal como São Paulo, é naturalizado. O trabalho do Motoboy, assim como a aceleração e a correria, são significados como inerentes à modernidade.

Há estudos que dizem que o consumo deixou de ser uma simples prática cotidiana e adquiriu o papel de eixo organizador da sociedade contemporânea, pois teria o poder de modelar as formas de vida e de relacionamento dos indivíduos. Esta é a análise, por exemplo, do sociólogo polonês Zygmunt Bauman (2008), cuja tese sugere que o que antes podia se chamar de sociedade de produtores transformou-se em *sociedade de consumidores*. Como sabemos, não há consumo sem produtores e a base do capitalismo é o consumo. Portanto, a partir desse enunciado (**SD45**) e de teorias como a de Bauman, é possível verificar a *FI Capitalista* que estabiliza a necessidade do consumo. Num contexto de sistema *just in time* em que a mercadoria deve ser produzida, circular e ser consumida instantaneamente, os sentidos de velocidade, rapidez, eficiência e urgência do trabalho do Motoboy são instaurados como evidentes e necessários pela *FI Capitalista*.

Nos quadros abaixo, podemos esquematizar a forma como o discurso sobre o Motoboy funciona discursivamente:

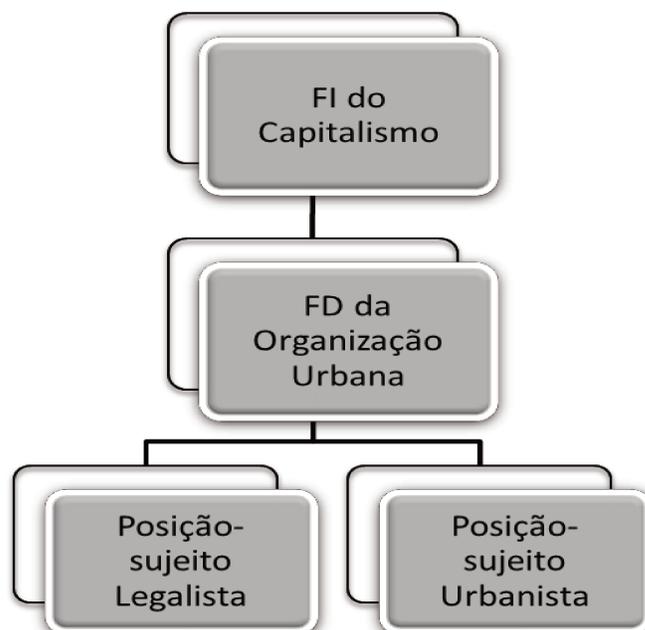


Figura 4 – *Formação ideológica*, Formação discursiva e posições-sujeito

Fonte: A autora.

Como vemos, as posições-sujeito *Legalista* e *Urbanista* fazem parte de uma mesma formação discursiva, a *FD da organização urbana*. E, esses discursos fazem parte da *Formação ideológica do Capitalismo*. Abaixo, podem-se ver algumas das imagens de Motoboy produzidas nos discursos sobre o Motoboy analisados nesse capítulo:

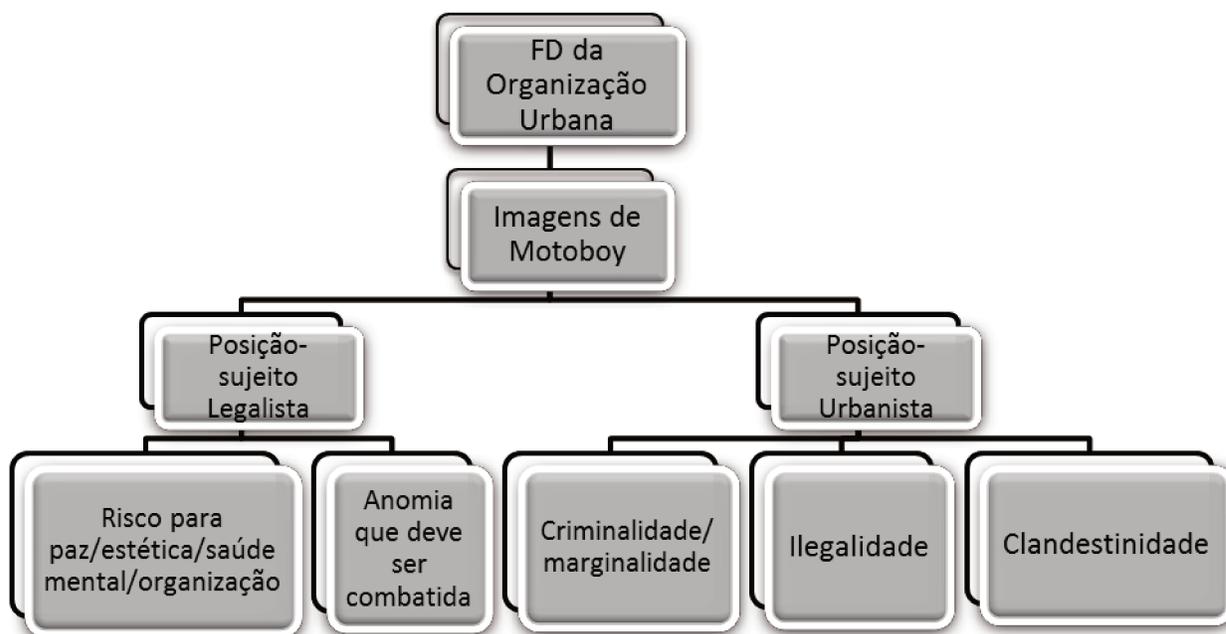


Figura 5 – Imagens a partir das posições-sujeito.

Fonte: A autora.

### 3.4 O caso do personagem humorístico: Jackson Five

Muito conhecido na cidade de São Paulo, o “Jackson Five”<sup>13</sup> é um personagem que satiriza o Motoboy e aparece, inicialmente, na rádio Mix (106.3 FM), sendo interpretado por Marco Luque, ator, humorista, locutor e apresentador.

<sup>13</sup> Cf. o *site* <<http://marcoluque.com.br/2011/04/01/jackson-five-na-area/>>, acesso em 10 set. 2011.

O personagem, no entanto, ganhou projeção nacional a partir de seus shows, campanhas publicitárias e apresentações em programas de televisão. Em 2010, este quadro foi eleito pela Associação Paulista de Críticos de Arte (APCA) o melhor programa de humor de rádio. É interessante notar como o personagem reproduz algumas das imagens que trabalhamos nesse capítulo e como mobiliza os discursos da *FD da organização urbana*.

De modo geral, o personagem é construído através de uma imagem de paulistano com variedade linguística popular com alguns traços linguísticos como a ausência de concordância de plural, como em "nóis prolifera", "nóis quer", "nóis viemo", "(vo)cês queria" e a assimilação de /nd/ em /n/ em palavras como "in(d)o" e "vin(d)o". Há ainda a presença de palavras como "flexionar" no lugar de "refletir". Dessa forma, a imagem que é construída para o personagem é de um Motoboy sem ou com pouco estudo, qualificação. Vejamos a transcrição de uma apresentação do personagem no Programa do Jô (Rede Globo, 2008)<sup>14</sup> na íntegra:

E aí! Tudo bem pessoal? Eu sou o motoboy, né? Como vocês podem ver tal, eh, o meu nome é Jackson Five. Eh, eu vim aí entregar uma coisa aqui no programa do Joe, né? E agora eu queria aproveitar a situação pra lançar um dilema pra vocês... **"o que não se pode detê-los, junte-se a ele"**, entendeu? Não... Isso é em relação a essa megalópoles, né? Tipo São Paulo, Nova Iorque, Mático Pitico, né? Essas cidades grandes, onde tem essa... esse lance dos carros *versus* motos, né? Porque, na real mesmo, você, **vocês queriam se livrar de nós, mas num vão**. Nós viemos pra ficar, maluco. **Nós se prolifera**, entendeu?...**Morre quatorze no dia, mas chega trinta na gangue**... Mas, pra falar a verdade mesmo, na real, nós também queria que vocês não existissem... imagina as ruas sem carros...quem faz o trânsito são os carros, num é nós, **nós costura**. Mas, beleza, quer se livrar de nós mesmo? Deixa nós passar, é só isso que nós quer, é passar... Vai um pouquinho mais pra cá, um pouquinho mais pra lá, ó (ffff)...nós passa. Prometo que nem buzininha eu num dou. **É chato buzininha, né? ... Irrita, é ou num é?** ((resposta afirmativa da plateia)). Imagina em mim. Que vocês ouve uma minha, eu ouço todas as minhas... E aí a gente pega cada um, né? Pega

---

<sup>14</sup> Cf. o site <<http://programadojo.globo.com/videos/t/videos/v/ator-marco-luque-atua-na-terca-insana/1698519/>>, acesso em 10 abr. 2012.

o...eu não generalizar não, mas você pega o tiozinho, né? O tiozinho tá aqui, ele acha, o sonho dele é morar no interior, né? Aí ele acha que já tá lá... Então, ele tá aqui, ó...(fff), pá, né? Vai trocar de marcha... Porra, nessa ele já comeu meia pinça, né? Se eu não buzino, eu me ferro, né? **Aí, vocês reclama que nós quebra retrovisor... Nós não quebra retrovisor. Nós só retira os que num são utilizados.** Ó...vou deixar um dilema... Vou deixar um dilema aí pra vocês flexionarem, né? O que é a cidade vista de cima? De cima do viaduto, também não é lá, lá em cima não. A cidade é uma ferida incrustada na crosta terrestre, um organismo pulsante mesmo. As avenidas são as artérias, as ruas são as veias, com os glóbulos vermelhos indo e vindo, indo e vindo, os faróis, os carros, né? Aí, você pensa: **o que que é o Motoboy? Bactéria, vírus? Não, nós somos lactobacilos vivos!** (transcrição minha, grifos meus).

Como podemos perceber nos grifos, os enunciados “*o que não se pode detê-los, junte-se a ele*”, “*vocês queriam se livrar de nós, mas num vão*”, “*Nós viemos pra ficar*”, “*Nós se prolifera*”, “*Morre quatorze no dia, mas chega trinta na gangue*”, “*o que que é o Motoboy? Bactéria, vírus? Não, nós somos lactobacilos vivos!*” reproduzem a imagem do Motoboy como **doença que se alastra pela cidade sem controle**. Além disso, a palavra “*gangue*” nos remete aos sentidos da **criminalidade**.

Em “*lactobacilos vivos*”, temos, novamente, o fisiologismo na metáfora de cidade enquanto organismo vivo, como se esta fosse uma estrutura em que cada órgão teria uma função e um modo de funcionamento, tudo em interdependência, garantindo o bom funcionamento do todo. Essa é, portanto, uma metáfora organicista e fisiologista de cidade.

O enunciado: “*É chato buzinhinha, né? [...] Irrita, é ou num é?*” reproduz a imagem do Motoboy como aquele que **promove estresse na cidade**.

O enunciado: “*Aí, vocês reclama que nós quebra retrovisor... Nós não quebra retrovisor. Nós só retira os que num são utilizados*” mobiliza os sentidos de Motoboy como aquele que **causa danos aos demais motoristas**.

Sobre a postura do Motoboy no trânsito, vemos que no enunciado “*nós costura*”, está funcionando o sentido de transgressão ao ordenamento do espaço. E “*Deixa nós passar, é só isso que nós quer, é passar... Vai um pouquinho mais*

*pra cá, um pouquinho mais pra lá, ó (ffff)... nós passa*” também remete ao sentido daquele que está fora de lugar, que não pertence à lógica do trânsito.



## IV O DISCURSO DO MOTOBOY

Após analisar os discursos sobre o Motoboy e o *sensu comum* produzido por eles, neste momento investigaremos as falas do Motoboy. Nosso objetivo é, com isso, ir além do discurso do urbano e do imaginário produzido por ele, para compreender o real da cidade. Tendo em vista a *FD da organização urbana* que identificamos no discurso sobre o Motoboy, as posições-sujeito *urbanista* e *legalista* e as imagens produzidas por elas, iremos investigar como o Motoboy se significa. Como ele lida com as imagens que são produzidas sobre ele? Como pensar *resistência* na cidade que tem seu real sendo constantemente sobreposto pelo urbano? Haveria indícios/vestígios para compreender pontos de resistência?

Faremos referências, portanto, aos discursos sobre o Motoboy também nesse capítulo. Algumas Sequências Discursivas presentes no Capítulo III serão comentadas e outros discursos sobre o Motoboy também serão mobilizados nas análises à medida que isto for necessário para o entendimento do funcionamento do discurso do Motoboy.

As Sequências Discursivas do discurso do Motoboy presentes nesse capítulo foram retiradas de entrevistas realizadas com três Motoboys exclusivamente para essa pesquisa e de comentários postados por Motoboys em um perfil de uma rede social da internet.

Primeiramente, considerando a “inevitabilidade da análise sintática das sequências discursivas, fundada sobre o conhecimento de um real próprio à língua” (LÉON; PÊCHEUX, 2011, p. 166), e que a organização sintática “pode nos fazer compreender dos mecanismos de produção de sentidos (linguístico-históricos) que aí estão funcionando em termos de ordem significante” (ORLANDI, 2007a), desde que não ignoremos as condições de produção dos discursos, veremos como uma constante alternância sintática pode configurar o funcionamento discursivo em que o Motoboy demonstra um conflito na relação

imaginária que ele estabelece consigo mesmo, com os outros Motoboys e com a forma que ele espera ser visto na sociedade. Para isso, mobilizaremos o conceito de *formações imaginárias* de Pêcheux (2010).

Na segunda seção, veremos como o *corpo* do Motoboy é significado no espaço urbano, partindo do pressuposto de que o corpo é produzido pela ideologia, no nosso caso, pela ideologia capitalista e que ele não escapa à determinação histórica, nem à interpelação ideológica do sujeito (ORLANDI, 2012).

#### 4.1 “Eu não sou esse *Motoboy*”

Analisando o discurso do Motoboy nas entrevistas realizadas, verificamos que a organização sintática e, mais precisamente nesse caso, a alteração de primeira e segunda pessoa para significar o Motoboy é um importante indício para compreensão da forma como funcionam as imagens de Motoboy nos discursos urbanos/da cidade. Na **(SD1)** abaixo, podemos observar esse funcionamento:

**(SD1)** Eu particularmente assim, **sou um cara muito tranquilo**. Vejo **muitos aí**, é [...] ah, qualquer coisinha buzina, xinga, arranca retrovisor. **Eu nunca** fiz isso. **Pelo menos** quebrar retrovisor de ninguém **eu nunca** fiz (grifos meus).

Inicialmente, através da **(SD1)**, vemos que ao significar o Motoboy na terceira pessoa em “muitos aí”, o Motoboy reproduz a imagem de Motoboy como aquele que promove estresse e desordem no trânsito, como vimos na *FD da organização urbana*. Ao mesmo tempo em que a designação daquele que “qualquer coisinha buzina, xinga, arranca retrovisor” nos remete a uma memória discursiva constituída pelos discursos da *posição-sujeito urbanista*, pois funcionam

através do imaginário do urbano, temos também a *posição-sujeito legalista* que nos remete aos discursos da lei. No Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, os Artigos 41 e 227 legislam sobre a conduta do motorista em relação à buzina. Vejamos como o Artigo 41 legisla sobre o que o motorista pode fazer no trânsito:

**(SD2)** Art. 41. O condutor de veículo só poderá fazer uso de buzina, desde que em toque breve, nas seguintes situações:

I - para fazer as advertências necessárias a fim de evitar acidentes;

II - fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem o propósito de ultrapassá-lo.

A lei restringe a conduta do motorista a algumas condições. Nesse caso, o motorista pode acionar a buzina somente nas condições previstas pela norma da lei. Na área urbana, o uso da buzina é permitido somente para advertir outro motorista se houver risco de acidente. Em casos que contrariem essas normas, o CTB prevê penalização, conforme descrição no Artigo 227:

**(SD3)** Art. 227. Usar buzina:

I - em situação que não a de simples toque breve como advertência ao pedestre ou a condutores de outros veículos;

II - prolongada e sucessivamente **a qualquer pretexto**;

III - entre as vinte e duas e as seis horas;

IV - em locais e horários proibidos pela sinalização;

V - em desacordo com os padrões e frequências estabelecidas pelo CONTRAN:

Infração - leve;

Penalidade – multa (grifos meus).

Ao dizer que “qualquer coisinha buzina”, o Motoboy se coloca numa relação interdiscursiva com o inciso II do Artigo 227 que penaliza o uso da buzina “a qualquer pretexto”. Sendo assim, através de uma enumeração de condutas que o motorista não poderia assumir, o CTB legisla sobre a ordem do trânsito.

O Código de Trânsito Brasileiro, ao regulamentar os modos de locomoção e deslocamento no espaço, legisla em uma realidade fundamental e singular da cidade: a circulação. A circulação é

certamente um problema da cidade, já que ela em sentido amplo pode ser considerada como troca, contato, distribuição e principalmente dispersão. Assim, cuidar do modo como as pessoas e as coisas devem circular, demarca e estabelece o território assim como se fixa e se controla o modo como elas devem mexer, deslocar e circular. (BARBAI, 2011, p.175).

Dessa forma, pode-se perceber pela **(SD1)** que o Motoboy, tendo os efeitos de sentido da *FD da organização urbana* como evidentes, portanto interpelado por esta, se identifica imaginariamente com essa FD, numa superposição entre o sujeito da enunciação e o sujeito universal se representando imaginariamente como o “bom sujeito” (PÊCHEUX, 2009), como aquele que está colado à ordem legal.

Ao passo que, nas orações em primeira pessoa, temos a negação através do “nunca” como em “eu nunca fiz isso” que nos mostra uma Contra-identificação com a *FD da organização urbana*, ou seja, aquilo que Pêcheux (2009, p.199) chama de “luta contra a evidência ideológica, sobre o terreno dessa evidência”. Temos, nesse momento, uma separação e, mais precisamente, um distanciamento “com respeito ao que o ‘sujeito universal’ lhe ‘dá a pensar” (PÊCHEUX, 2009, p.199). Portanto, essa negação e a adjetivação através de “eu sou um cara tranquilo”, numa relação interdiscursiva, nega a imagem daquele que não tem educação no trânsito, que promove violência, estresse que é instaurada como evidente na *FD da organização urbana*. Trata-se, portanto, de uma Contra-identificação com a imagem de Motoboy da *FD da organização urbana*.

O “pelo menos” em “pelo menos quebrar retrovisor de ninguém eu nunca fiz” reforça que o Motoboy se coloca dentro da *FD da organização urbana*, pois esse discurso abre margem para outros sentidos que caracterizam a imagem de Motoboy no interior dessa FD. Uma paráfrase possível seria “Alguma coisa eu fiz, mas não tudo o que se diz”.

Na **(SD4)**, o Motoboy se identifica com a *FD da organização urbana* e com a imagem que se tem de Motoboy.

**(SD4)** Xingar, **eu já xinguei**. Buzinar, **eu já buzinei** que, às vezes, né? **Às vezes, perde o controle** (grifos meus).

Em “às vezes, perde o controle”, verificamos que o sujeito introjeta o discurso legal e se culpa quando não consegue seguir as leis à risca. É interessante observar o efeito imaginário produzido pela *FD da organização urbana*, a partir do efeito da lei, um instrumento de controle das práticas sociais em conflito. Considerando a diferenciação que fazemos entre “organização”, isto é, o resultado do planejamento, da administração para organizar os conflitos sociais e “ordem”, isto é, o real, a dispersão, as contradições históricas; é possível fazer um paralelo com o *texto*, pensado, pela organização, como unidade imaginária para ter coerência, consistência e, portanto, enquanto efeito imaginário da dispersão dos sentidos no interdiscurso. A pontuação, nesse sentido, é instrumento que funciona de modo a dimensionar o espaço de sentidos e colocar limites no texto para organizá-lo (ORLANDI, 2008). A cidade, assim como o texto, é significada como unidade imaginária pela *FD da organização urbana* e a lei existe para administrar as práticas sociais em conflito.

Na **(SD5)** abaixo, percebemos ainda a alternância de terceira pessoa “muitos”, “uns”, “o cara”, e de primeira pessoa “a gente” que, nesse caso, funcionam de formas diferentes:

**(SD5)** (1) É, é que tem **muitos** que não sabem buzinar. (2) Tem **uns** que só querem avisar que tá passando. (3) **A gente** tem que mostrar pro motorista. (4) Só que tem **muitos** que não sabem, já, já segura a buzina; (5) aí **o cara** fica nervoso. Às vezes por besteira né? (6) Às vezes, **o cara** só quer mostrar que tá passando ali. (7) Aí buzina alto ou segura a buzina, passa que nem **louco**, sei lá [...]. (grifos meus).

Notam-se dois funcionamentos diferentes na **(SD5)**. Em (1), (4), (5) e (7) há novamente a identificação com a *FD da organização urbana*. Nesses enunciados, o Motoboy reproduz a imagem de Motoboy como aquele que age de forma irresponsável, ilegal e de forma a promover estresse e violência no trânsito. Consequentemente, mais uma vez, o Motoboy se identifica com o conjunto de

normas e regras de boa convivência que seria compartilhado pela sociedade. Já nos enunciados (2) e (6), observamos que a presença do advérbio de exclusão “só” revela a defesa do ato de buzinar e, ao mesmo tempo, um sentido outro para esse ato, que não somente o de causar conflitos no trânsito, mas apenas advertir a passagem. Desse modo, percebe-se uma *posição-sujeito legalista*, pois esse discurso nos remete ao inciso I do Artigo 41: “advertências necessárias a fim de evitar acidentes”. É interessante notar que na única passagem em que o Motoboy enuncia na primeira pessoa, em (3), ele o faz, trazendo a necessidade de buzinar e não apenas a vontade.

Enquanto isso, percebemos no enunciado de outro Motoboy, um movimento diferente:

**(SD6)** [...] eu vejo muito absurdo no meio do trânsito com relação **aos Motoboys** mesmo. **Da gente**. Tem imprudência da parte dos motoristas de caminhões, de carro, mas a imprudência maior **somos nós** (grifos meus).

Aqui, o discurso do Motoboy se identifica claramente com a imagem produzida pela *FD da organização urbana* e, dessa forma, reproduz o discurso que encontramos na mídia, o de que o *Motoboy é imprudente* e de que *é o maior causador de acidentes*, como verificamos no capítulo anterior<sup>15</sup>.

Na **(SD7)**, verifica-se uma contradição no discurso do Motoboy, pois enquanto há a crítica da generalização e da imagem produzida no interior da *FD da organização urbana* de culpabilização do Motoboy pelos conflitos no trânsito, há também a reprodução dessa generalização:

**(SD7)** Porque **às vezes você culpa uma pessoa e acaba culpando todo mundo**. Ai, “tem o Motoboy que é folgado” [...] que **a maioria é**, “ah tem o Motoboy que é gente fina, que é legal”. [...] Mas, **a imagem que eu acho que o pessoal tem é que é um bando de sem educação, um bando de vândalos**, porque o Motoboy ele tá no corredor, ele quer passar, você não deixou, o cara vai e quebra o seu retrovisor. **Aonde já se viu isso? Eu acho um absurdo, o cúmulo**. Já pensou se esse Motoboy tivesse no carro dele e viesse um outro Motoboy e quebrasse o retrovisor dele? Troca de lugar. [...]

---

<sup>15</sup> Cf., por exemplo, Granato (1999).

eles pensam em fazer a entrega dos dez minutos em nove. Entendeu? **Eles são muito individualistas. Não pensa no próximo.** Não pensa. **Pensa só no seu** (grifos meus).

É possível notar também outros sentidos sendo produzidos pelo discurso do Motoboy em “Eles são muito individualistas. Não pensa no próximo. Não pensa. Pensa só no seu”, como os de *individualismo* e *competição* que são característicos da *FI do Capitalismo* quando pensamos na acumulação do capital na contemporaneidade (HARVEY, 2010; 2005). Além disso, “bando” significa a própria organização dos Motoboys na quantidade, na coletividade, o que nos remete às imagens de trânsito em circulação, como a seguir:

(SD8)



Figura 6 - Mercado de motos em alta e corredores saturados, realidade na Capital.

Fonte: CORREDORES, 2007.

A própria organização, assim, do Motoboy em sua prática urbana se dá na coletividade e não na singularidade. Não há o profissional, mas o “bando”. A palavra “bando” também nos remete a sentidos de criminalidade: “facção”, “quadrilha”.

Ainda em relação à **(SD7)**, é interessante observar o funcionamento das projeções imaginárias no discurso do Motoboy em “a imagem que eu acho que o pessoal tem é que é um bando de sem educação, um bando de vândalos, porque o Motoboy ele tá no corredor, ele quer passar, você não deixou, o cara vai e quebra o seu retrovisor”. Ao trazer a imagem que a sociedade teria do Motoboy, o Motoboy acaba por reproduzir essa imagem quando complementa: “Aonde já se viu isso?”, “eu acho um absurdo, o cúmulo”.

Na **(SD9)**, o discurso do Motoboy nos traz outra imagem de Motoboy que se distancia daquelas produzidas pela *FD da organização urbana*. Percebemos aqui uma imagem permeada de sentidos de solidariedade, coletividade.

**(SD9) Os caras** são muito **unidos**, muito **unidos**, é isso mesmo, quando a moto dá um problema todo mundo para, até carro, quando o carro para, **a gente para pra ajudar**, pra empurrar; o pessoal é **muito bacana**. Por que eles não falam na televisão que eles ajudam todo mundo? [...] Então, o Motoboy é como se fosse um bombeiro. **Eles são bacanas pra caramba** [...] (grifos meus).

Essa imagem se distancia da imagem produzida pela *FD da organização urbana* de Motoboy como causador de conflitos na cidade, pois nos remete a sentidos de solidariedade, apaziguamento, pacificação e heroísmo.

De todo modo, esse outro sentido se dá quando o Motoboy é significado na terceira pessoa. Assim, os enunciados em terceira pessoa definem os Motoboys enquanto “unidos” e “bacanas”. Já, quando há ação, atitude, algo que fazem no dia a dia, o enunciador se inclui e utiliza o “a gente”. Ocorre aqui o equívoco revelado pela sintaxe. Por mais que as atitudes relatadas sejam positivas, “parar para ajudar”, “ser bacana, unido”, há a alternância de primeira e terceira pessoa. Percebemos que, ao generalizar, uma definição do tipo “x é y”, o Motoboy se exclui. Já, ao relatar uma ação cotidiana realizada por ele e pelos demais, o Motoboy se inclui, como em “a gente para pra ajudar, pra empurrar”. Isso nos permite interpretar a dificuldade do Motoboy de se dizer Motoboy. Apesar

das condições de produção do discurso em sentido estrito (ORLANDI, 2007b), ou seja, o contexto imediato de entrevista em que a entrevistadora conhecia a profissão do entrevistado e esse era justamente o motivo pelo qual ele era entrevistado, portanto estava em funcionamento a projeção da imagem:  $I_B(A)$   $I_B(I_A(B))$  “Quem sou eu para que ele me fale assim?”, isto é, a imagem que a entrevistadora tinha do entrevistado para lhe falar, ao enunciar; o Motoboy contradiz essa imagem. Seria uma falha do discurso? Um lapso?

A dificuldade de se identificar enquanto Motoboy é frequente no *corpus* dessa pesquisa, como vemos em enunciados que significam os Motoboys não só em relação a suas práticas cotidianas, mas ao “Ser Motoboy”, seja usando a terceira pessoa para se referir aos Motoboys, seja através de outros sentidos, como o de transitoriedade, tal como ocorre na **(SD10)**:

**(SD10)** Essa molecada é mais nova, eu sempre falo que eu tô nessa fase só por passagem, realmente, porque pelo que aconteceu, é só uma passagem mesmo, mas esse ano eu saio fora.

Uma possível paráfrase para esse trecho seria: “Os Motoboys são jovens, eu não sou jovem, eu não SOU Motoboy, eu ESTOU Motoboy”. As palavras “fase” e “passagem” numa mesma oração significam de maneira momentânea a relação do sujeito com a profissão. É como se o trabalhador não se visse enquanto tal. Além disso, no enunciado seguinte, ao excluir os demais Motoboys de suas relações pessoais, o Motoboy define seus amigos opondo-os aos Motoboys.

**(SD11)** Eu já falei que eu não tenho amigos. Nessa profissão, eu não tenho. Os caras que eu conheço que têm moto são os caras que moram em condomínio [...], pai de família, gente bem de vida que **não precisa disso** (grifos meus).

Percebemos, desse modo, os sentidos negativos que significam os Motoboys. Os Motoboys são significados como o inverso dos “caras que eu conheço que têm moto”, eles não seriam, portanto, “pais de família” e nem

profissionais bem sucedidos. É interessante notar o peso negativo do trecho “não precisa disso”. “Isso”, ou seja, o trabalho do Motoboy é colocado como algo indesejável.

Novamente, nos enunciados seguintes, percebemos que o Motoboy, quando fala sobre si mesmo, utilizando a primeira pessoa, se contra-identifica com a profissão de Motoboy,

(SD12) Por que quê eu entrei nessa área? Eu, José<sup>16</sup>? Para conhecer São Paulo porque o meu foco é **táxi**. Entendeu? Eu entrei nessa área para conhecer São Paulo, porque a Copa de 2014 tá aí. Então, eu penso no **topo da pirâmide**. Entendeu? É uma forma de ganhar dinheiro? Ganha bem? Ganha (grifos meus).

Há, aqui, novamente, o sentido de efemeridade com que o Motoboy lida com sua profissão, a qual representaria apenas um “trampolim” para alcançar um objetivo maior, como o trabalho de taxista. É interessante notar, também, a ilusão do sujeito de estar “no topo da pirâmide”, a pirâmide da ascensão social, uma ilusão da *FI do Capitalismo*, que faz crer aos sujeitos que o sucesso depende de seu esforço individual, de sua visão de negócio, diriam alguns atualmente, de saber ser empreendedor.

Assim, no interior de uma *FI do Capitalismo*, o trabalhador é impossibilitado de desejar estar no que seria a “base da pirâmide”, pois este lugar seria desprezado. A própria ambição é colocada no discurso do Motoboy positivamente. Desejar ser Motoboy seria, portanto, impossível.

Na (SD13), vemos que, na impossibilidade de se identificar com a profissão de Motoboy, o Motoboy se identifica com aquilo que estaria acima:

(SD13) Mas, eu, o que eu me identifico, que eu sempre desde criança sempre me identifiquei foi com **aeronave** (grifos meus).

---

<sup>16</sup> “José” é apenas uma marcação textual para substituir nome do entrevistado para preservar sua identidade.

**(SD14)** [...] fez 4 meses, vai fazer 5 meses. Não é uma coisa que eu quero pra mim. Não é. É uma coisa [...] ninguém quer. Não é uma coisa que: 'ah é profissão, que legal, vamo aí trabalhar de motoboy' (grifos meus).

Vemos a identificação com outra profissão, esta considerada de maior prestígio e, ao mesmo tempo, em **(SD14)** o menosprezo da profissão do Motoboy na generalização “é uma coisa que ninguém quer”. É interessante verificar nessa **(SD13)** também a metáfora da aeronave. O Motoboy não escapa à circulação. Os meios de transporte são colocados pelo trabalhador do trânsito em uma escala hierárquica. Teríamos a Motocicleta, veículo relativamente pequeno, com apenas duas rodas e com capacidade para, no máximo, duas pessoas, que estaria na base da pirâmide e seria, portanto, desprestigiada; em seguida, o táxi, veículo com capacidade para até cinco pessoas, com quatro rodas e que estaria no meio da pirâmide; e, por fim, a aeronave que circula sob as ruas, as avenidas, sob a cidade, com capacidade para dezenas e centenas de pessoas e se posicionaria no topo da pirâmide.

Percebe-se que os sentidos da *FI do Capitalismo* e da *FD da organização urbana* estão presentes no discurso do Motoboy, sobretudo quando são desencadeados os jogos de projeções das imagens que circulam sobre o Motoboy. No contexto imediato da entrevista estão funcionando as imagens que significam o lugar do Motoboy, intervindo assim nas imagens que desse lugar são produzidas sobre si mesmo, sobre os demais Motoboys e sobre a própria entrevistadora e as inferências projetadas pelas antecipações dessas imagens, como, por exemplo, no discurso em que o Motoboy não se consegue se significar enquanto Motoboy, pois antecipa as imagens que a entrevistadora teria de Motoboy enquanto transgressores de uma organização urbana.

#### 4.1.1 *Contra-identificação com imagens de Jackson Five*

Considerando as imagens de Motoboy no discurso do personagem Jackson Five que identificamos no Capítulo III, neste momento verificaremos de que forma o Motoboy se relaciona com essas imagens. Temos, a seguir, portanto, SDs do discurso do Motoboy retiradas das entrevistas. Quando questionados sobre sua identificação com o personagem Jackson Five em apresentações desse na televisão e na rádio, mas principalmente na apresentação no Programa do Jô (Soares)<sup>17</sup>, vemos que os discursos do Motoboy apresentam certa regularidade.

**(SD15)** Eu acho bacana. Pelo menos a entrevista que ele fez, né? Naquele dia, ele foi bastante **realista** mesmo, mais pelas brincadeiras que ele fez. Mas ele mostrou a real mesmo (grifo meu).

**(SD16)** É mesmo aquilo. É aquilo. Ele se inspirou no que é **real** (grifo meu).

**(SD17)** Aquele que fala bem malandrão mesmo? Nossa, isso é terrível, isso influencia na abordagem [policia].

Notamos que na **(SD15)** e na **(SD16)**, o Motoboy se refere ao personagem utilizando a palavra “real”. Nesse momento, pode-se perceber, portanto, que o Motoboy identifica as imagens daquele que *promove estresse na cidade, causa danos aos demais motoristas, de doença que se alastra pela cidade sem controle*, como pré-construídos. Entretanto, o que chama a atenção é que, ao serem questionados sobre se se identificariam com Jackson Five<sup>18</sup>, as respostas são negativas.

**(SD18)** [Pausa]. Eu não. Mas, eu como, né? Profissão, como minha profissão, sim.

**(SD19)** Não.

---

<sup>17</sup> Cf. página 55.

<sup>18</sup> Questão da entrevistadora para todos os entrevistados foi: “Você se identifica com ele? Com aquele personagem?”.

(SD20) Ah, não. Esse que eu já vi, não. De jeito nenhum.

Uma possível paráfrase para esses enunciados seria: “O personagem retrata a realidade. Mas, eu não faço parte dessa realidade”. Embora essas imagens produzidas na *FD da organização urbana* façam sentido para o Motoboy, esse discurso nos revela que, como consequência do efeito segregante, o Motoboy não consegue se reconhecer nessas imagens. Sendo assim, a imagem que o Motoboy faz dele mesmo não corresponde à imagem que ele faz dos demais Motoboys e à imagem que os outros fazem dele.

Dessa forma, o personagem Jackson Five retrataria uma realidade com a qual o Motoboy não se identifica.

(SD21) P<sup>19</sup>: Então como você fala que é real?

M: É real, do, do, do Motoboy **cachorro louco** mesmo. Eu sou Motoboy, mas é como eu digo pra você, eu não sou cachorro louco. Que é o nome que coloca nesse pessoal que vive correndo contra o tempo. Eu me enquadro, eu me enquadro num personagem seguinte, **eu sou um portador de uma empresa**. Se você vem pedir para a minha empresa e pegou eu, a minha consciência é que aquele documento que você tá precisando tem valor, entendeu? Eu tenho a responsabilidade sobre aquilo. Seja documento, seja o que for, um presente... Eu me enquadro no portador, **eu sou portador de uma empresa de transporte** e tudo mais. Eu não sou cachorro louco, eu.

P: Mas os motoboys que você vê por aí são?

M: São. São porque, porque o salário quem faz é você (grifos meus).

Na (SD21), há uma forma de nomear o Motoboy que correspondem às imagens criadas pela *FD da organização urbana*: Cachorro-louco. Distanciando-se disso, quando se define enquanto trabalhador, o Motoboy utiliza outro termo que não Cachorro-louco e nem Motoboy, mas “portador de uma empresa de transporte”. Para compreender o funcionamento discursivo da utilização deste termo em oposição a Motoboy, podemos pensar na distinção entre “Identidade” profissional e “Identificação” a uma empresa enquanto inscrição do sujeito no

---

<sup>19</sup> Também nos capítulos analíticos, utilizamos a marcação “P” para “Pesquisadora” e “M” para “Motoboy” nas SDs em que há necessidade de demarcar a quem pertence determinado turno.

universo do trabalho (REVUZ, 1993). A “identidade” é designada como um “conjunto de representações e de comportamentos característicos de um grupo profissional, a identificação sendo somente o processo pelo qual o sujeito adere a – se reconhece em – esses traços característicos”<sup>20</sup> (REVUZ, 1993, p. 60).

Pode-se pensar, portanto, que a profissão “Motoboy” seria a tal ponto vaga em sua própria definição e tão associada às imagens negativas, como a de “Cachorro-louco”, que o sujeito prefira se significar como “portador de uma empresa de transporte”, em que ele descreve sua atividade “portar” e seu o local de trabalho “empresa de transporte”. O Motoboy se significa por sua atividade propriamente dita e não por sua profissão e, desse modo, há, novamente, um processo de reificação, pois “ser portador” coloca essas atribuições de forma externa ao sujeito, portanto, são provisórias e não constitutivas do sujeito. O não-dito “Ser Motoboy” estaria na ordem do sujeito constitutivo e assim reconhecido na identificação.

Esse funcionamento é semelhante à diferenciação feita entre “deficiente mental” e “portador de necessidades especiais”, pois dá o sentido de provisoriedade. Se o sujeito não é deficiente, mas porta necessidade especiais, ele pode vir a deixar de portar. Da mesma forma, o Motoboy distancia-se das propriedades negativas que a FD dominante considera como constitutivas dessa profissão e assim, como vimos acima, não se É motoboy, se ESTÁ motoboy.

## 4.2 A moto como continuação do corpo do Motoboy

Iniciando esse percurso analítico pela (**SD22**), pode-se perceber que o sujeito se confunde com a moto.

---

<sup>20</sup> Tradução livre do Original em Francês: “ensemble de représentations et de comportements caractéristiques d’un groupe professionnel, l’identification n’étant que le processus par lequel le sujet adhère à – se reconnaît dans – ces traits caractéristiques”.

(SD22) [...] no trânsito, eles se dividem muito, entre **os motoqueiros** e **o pessoal que dirige veículo**, carro, então o quê que acontece, eu acho que essa divergência não deveria ser só por causa do veículo, né? Que a moto anda mais, é mais rápida, mas [...] não querendo defender um dos lados, mas há uma incompatibilidade muito grande entre os dois, eles brigam muito, a gente discute muito, mesmo porque, **o cara que tá dirigindo o veículo**, o carro no caso, ele nunca sabe quando **uma moto** pode passar no meio. Por que que **a moto** passa no meio? Porque ela não tem por onde passar, mesmo quando o farol tá fechado, você vê que as motos, elas vêm e elas tentam chegar no farol (grifos meus).

A princípio, dois sujeitos são enunciados: “motoqueiros” e “pessoal que dirige carro”. Entretanto, o primeiro sujeito desaparece no discurso e é substituído pelo veículo “moto”, enquanto que o segundo sujeito permanece. O “motoqueiro” passa a ser designado enquanto moto. É interessante notar que, ao significar “motoqueiro” enquanto “moto”, temos o veículo em movimento, “andando”, “passando”, “vindo”, “tentando chegar” e não o sujeito.

Além de “veículo” e “motociclista” se confundirem em diversos enunciados, o discurso do Motoboy revela a conexão que há entre os dois nesta (SD23).

(SD23) O Motoboy não gosta de parar a moto, sabe por quê? Porque tem que por o pé no chão. Se você por o pé no chão, é como se você tivesse descido da moto. Você parou de curtir. Você pôs o pé no chão, você vai ter que depois engatar a primeira de novo e se equilibrar pra sair. Então, quando você vem, eu, por exemplo, sou assim, quando eu vejo o farol, deu amarelo, aí eu venho bem devagarzinho. Pra quê? Pra quando eu chegar nele, ele já abrir e eu **não ter que por o pé no chão e parar a moto**. Aí eu já continuo (grifos meus).

O sentido produzido nesse enunciado é o de que o Motoboy se desconecta do veículo e “para de curtir” quando não está mais conduzindo a moto. A “curtição” consiste em estar em cima da moto em movimento, sem qualquer contato direto com o chão.

Numa relação interdiscursiva, na apresentação do livro infanto-juvenil “Hermes, o motoboy”, de Brenman (2006), escrita por Dimenstein (2006, p. 7), é possível verificar o sentido negativo dado ao Motoboy quando este desce da moto e pisa no chão ou, no caso, fica estirado no chão:

**(SD24)** Por toda a parte os vemos estirados no chão, amaldiçoados pelos impacientes motoristas. **No asfalto, são imprestáveis, perdem as asas dos pés: além de não fazerem as entregas tão esperadas**, deixam a cidade mais lenta (grifos meus).

Vemos nesse enunciado o efeito metafórico em que as “asas” substituem a “moto” e esse deslizamento constitui tanto o sentido de “Moto” quanto o de “Asas”. As “Asas” carregam o sentido de velocidade, rapidez. E, no interior de uma *FI do Capitalismo*, em que o consumo funciona em excesso, o serviço da entrega assume esse sentido do fluxo rápido, o *just in time*. O próprio sentido da velocidade aparece como *pré-construído*, ou seja, um elemento que remete “àquilo que todo mundo sabe” (PÊCHEUX, 2009, p. 158-159), dado como evidente, sempre-aí, por um efeito de interpelação ideológica. A interpelação ideológica da *FI do Capitalismo* também se dá na medida em que sua utilidade está associada ao trabalho. É como se o sujeito perdesse seu valor quando não está fazendo “as entregas tão esperadas”.

Considerando as “asas dos pés” como a velocidade proporcionada pela moto, poderíamos propor a paráfrase “sem a moto, o Motoboy não vale nada”. Nesse caso, produz-se um efeito discursivo que inutiliza esse sujeito quando está desconectado do veículo e quando está parado. O sujeito só teria valor quando em conexão com o veículo, em movimento.

Dessa forma, temos uma supervalorização da coisa em detrimento do sujeito que conduz o veículo. Ainda numa relação interdiscursiva, este trecho do livro “Hermes, o motoboy” nos permite analisar a relação de sentido entre “moto” e “asas” presente neste e em tantos outros discursos relacionados às motos. Vejamos a página inicial de uma empresa de transportes em seu *site* da internet:

(SD25)

ASAS  
Transportes Rápidos

HOME PAGE A EMPRESA SERVIÇOS CONTATOS

Quinta, 11 de agosto de 2011

Seja bem vindo ao nosso site!

- Empresa há 10 anos no mercado;  
- Transporte de correspondência e pequenos volumes;  
- Especializada em transporte com motos e fiorinos;  
- Excelência em Logística;  
- Entrega rápida e pontual .

Rua Daniel Paulo Nasser, 344 - Torres de São José - Jundiaí-SP - (11) 4582-2989 - contato@asastransportes.com.br By Design Mundi

Figura 7 – ASAS Transportes Rápidos.

Fonte: ASAS, s.d.

O nome da empresa “ASAS Transportes Rápidos” e a sua logomarca, um pacote de entrega com asas, aqui, portanto, Motoboy e Moto são substituídos pelas Asas, cabendo, então, a seguinte paráfrase: “mercadorias e documentos são entregues pela moto”. O sujeito é, portanto, excluído da ação.

Conforme verificamos, nos discursos do Motoboy ocorre também o funcionamento de reificação do sujeito, o apagamento do sujeito em detrimento da coisa. A confusão entre Veículo e Moto também nos remete a outra forma de subjetivação do sujeito, o corpo do sujeito parece não se descolar do veículo que ele conduz. Vejamos como isso aparece no discurso do Motoboy:

(SD26) [...] ele anda numa velocidade e a adrenalina dele é muito forte, tanto que quando a gente para, a gente sente tremer, **a gente fica tremendo por dentro, você sente... o seu corpo quer dar continuidade àquela agitação**, então por exemplo, vamos supor que você vai fazer uma entrega, aí você parou no hotel, você encosta a moto, **você já tá agitado, então seu corpo, ele quer acompanhar aquela agitação**, aí você chega, pergunta pro

cara onde que é a sala, onde tem que entregar, eles começam a te segurar, te esperar, só que até aquela adrenalina baixar, o seu corpo voltar, o metabolismo cair, **você voltar ao normal, demora e o cara continua agitado**, então isso leva o motoboy sempre a discutir, então essa é o divisor de águas da relação entre o cara calmo e o cara nervoso, não é porque ele tá nervoso, **é que ele veio numa agitação**, é igual numa competição ...

P: E porque que tem essa agitação. Por causa da pressa?

M: Não, essa agitação, ela se dá por causa do trabalho, **por causa do veículo**, por exemplo...

P: Você fica cansado, a frequência aumenta, né?

M: Isso, a frequência cardíaca, ela tá muito alta, muito acelerado, e é isso... ninguém pensa nesse motivo. Esse é um dos grandes motivos (grifos meus).

Parece que Moto e Motoboy têm a mesma sensação. Mesmo depois que desce da Moto, o Motoboy continua sentindo “aquela agitação”. O seu corpo não consegue voltar “ao normal”. O corpo não é individualizado, ele é de todos os Motoboys e o Motoboy se coloca numa relação de contra-identificação com a imagem de que o Motoboy é agitado porque é violento, mal-educado, nervoso. Ele seria nervoso por causa da agitação da Moto. Nesse discurso, é possível perceber que a relação entre o corpo do Motoboy e a Moto fica tão próxima que quando a Moto está acelerada, o batimento cardíaco do Motoboy também acelera.

A relação estabelecida entre sujeito e veículo chama a atenção tendo em vista o sistema de produção do capitalismo, pois, se em *Tempos Modernos* retratado por Charles Chaplin, o sujeito é engolido pela máquina e passa a fazer parte da engrenagem de uma grande maquinaria, se desumanizando, o Motoboy se significa com a Moto, na Moto numa relação de interdependência: *Não há sujeito sem a coisa e vice-versa*.

A figura abaixo (**SD27**), desenho postado por um Motoboy em seu perfil no *Facebook* repete e exemplifica o funcionamento discursivo em questão, “a moto como continuação do corpo do Motoboy”:

(SD27)

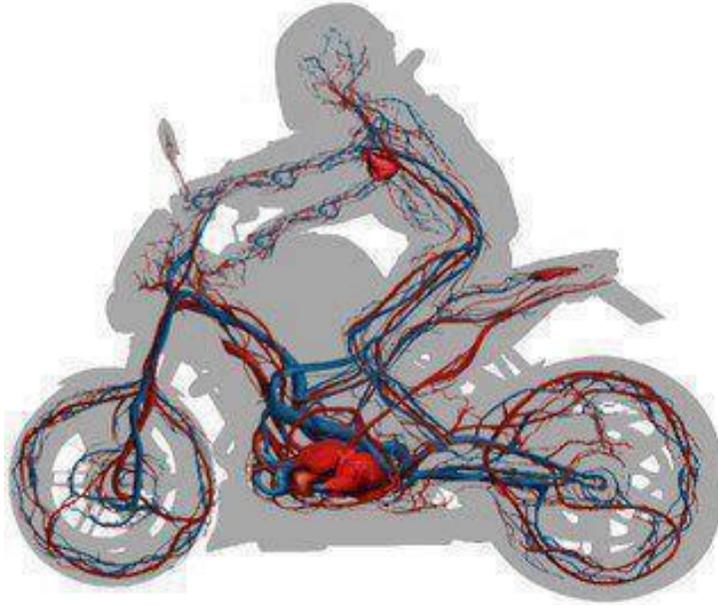


Figura 8 – O híbrido: Sujeito e coisa.

Fonte: FACEBOOK, 2012.

Moto e Motoboy formam uma *unidade constitutiva*. Com relação à forma como o corpo do Motoboy ocupa o espaço urbano, é interessante notar o discurso do Motoboy nas (SD28) e (SD29), quando Coisa e Sujeito, Veículo e Motoboy se confundem,

(SD28) Porque é realidade hoje ter a moto. Eles têm que entender que tem que ter a moto. O que eu acho um absurdo é a legislação, não só a legislação, nos jornais, TV, no Jornal Nacional, qualquer tipo de jornal, as frases ou a abordagem da seguinte forma, que o motoboy não pode andar... Você viu que, uns tempos atrás, parece que cogitaram a possibilidade do motoboy não ter que, não poder andar entre os veículos? Você viu isso? Isso é impossível. Po, a moto foi criada na segunda guerra mundial. Pra quê? Para que ela pudesse **transpor** obstáculos que só ela pudesse passar. Se ela foi criada pra poder passar num lugar onde não dá, qual é o problema? Então teria que criar uma faixinha pequenininha no meio das duas faixas, entre duas, pra que a moto andasse no meio? A moto ela tem que andar, ela tem que passar por algum lugar, ela foi criada pra poder **transpor** (grifos meus).

**(SD29)** Não existe outra possibilidade. Porque a moto foi criada pra andar onde cabe. Como é que ela vai andar atrás do carro? Se ela tiver que andar atrás do carro, não existe mais motoboy. Vai ter que ser motoboy de carro. Então, vai ter **carroboy**, (risos), **carboy** (grifos meus).

Nesses enunciados fica marcante a constante troca de “Motoboy” por “moto”, ou seja, a confusão entre coisa e sujeito. As orações em que aparece o termo “moto” expressam a necessidade, utilidade, mobilidade. Já nas duas orações que contêm “Motoboy”, está expressa a ideia de impedimento, “o Motoboy não pode andar”, “o Motoboy não ter que, não poder andar”.

Através dessa alternância de nomes, pode-se perceber que a argumentação a favor da circulação dos Motoboys entre os carros é baseada no veículo e em sua eficiência. Entretanto, há um deslize lexical quando o Motoboy é impedido de circular. Nesse caso, ele se coloca enquanto sujeito que sofre esse impedimento. A moto é livre e deve andar, mas o Motoboy não consegue.

A Moto é significada na **(SD28)** pela possibilidade de “transpor”. Fica, portanto, uma repetição do sentido de transgressão nesse enunciado: o Motoboy como aquele que transgride o trânsito, aquele que costura o trânsito, como vimos no Capítulo III. Além disso, ao dizer que se a moto não puder circular entre os carros, não há Motoboy, a existência do Motoboy é significada pela possibilidade de andar no espaço que existe entre dois carros em uma rua e, na impossibilidade de se pensar a moto andando atrás do carro no trânsito, o Motoboy cria, diante de risos, uma palavra: “carboy” **(SD29)** e, assim, revela a *falha*. Percebemos que ao justificar a presença da moto no corredor, ou seja, entre as faixas 1 e 2 das ruas, o Motoboy está tomado pelos sentidos da *FD da organização urbana*, afinal, a *falha* faz parte do ritual da ideologia e, mesmo quando ela se dá, isso não quer dizer que a ideologia deixe de funcionar (ORLANDI, 2012). Entretanto, não há aqui um simples jogo de imagens em que o Motoboy estaria se identificando com a imagem do *bom sujeito*, aquele que não anda entre os carros, ou seja, anda atrás dos carros, portanto, respeita a “lógica do trânsito”; e nem com a imagem do *mau sujeito*, aquele que se significa pelos sentidos de organização, planejamento,

cálculo de trânsito, mas não os respeita. Há, nesse enunciado, a *falha*. É como se dissesse: *isto que está posto não nos serve*.

O discurso do Motoboy revela uma nova demanda, uma *outra corporificação* para a Moto que não se enquadra nos limites das faixas de trânsito. É, nesse espaço de contradição, que o Planejamento urbano, através do Estado, busca soluções e tenta amenizar os conflitos. Orlandi (2004, p. 15) salienta, em suas pesquisas sobre a urbanidade, que “o aparente espontaneísmo com que se apresenta a instabilidade, a divergência, os conflitos não significa que não hajam ações sendo tomadas na direção de dar uma forma ao urbano”. O Estado, cumprindo sua função de articular entre o simbólico e o político, funciona pela *falha* (ORLANDI, 2012).

Pode-se perceber, portanto, que na segregação produzida pelo imaginário da organização urbana, pois no “projeto” de trânsito o Motoboy não teria o seu lugar, que existe a possibilidade de resistência, ou seja, de emergir sentidos outros, que não se encaixam na (FD) da *organização urbana*.

Pode-se dizer, portanto, que o discurso do Motoboy possa representar um indício de resistência assim como considera Orlandi (2012, p.213-214),

Nos processos discursivos há sempre ‘furos’, falhas, incompletudes, apagamentos e isto nos serve de indícios/vestígios para compreender os pontos de resistência. Os discursos - onde se articulam sistemas significantes e ideologia - não são máquinas discursivas perfeitas.

Como podemos verificar, na imagem abaixo **(SD30)**<sup>21</sup>, o Estado, em sua constante tentativa de organizar o urbano, cria a Motofaixa em algumas avenidas da cidade de São Paulo. Aquilo que parecia sem sentido, até absurdo no discurso do Motoboy **(SD28)**: “Então teria que criar uma faixinha pequenininha no meio das duas faixas, entre duas, pra que a moto andasse no meio?”, parece ter sido incorporado pelo trânsito em algumas avenidas da cidade e passa a fazer sentido na organização urbana.

---

<sup>21</sup> Fotografia postada em *Facebook* por um Motoboy em 12 de jun. de 2012.

(SD30)



Figura 9 – Motofaixa – São Paulo

Fonte: FACEBOOK, 2012.

Nessa imagem **(SD30)**, o Motoboy tem uma faixa, a Motofaixa, do lado esquerdo da via, separada das demais faixas por uma longa faixa contínua com trechos de linhas tracejadas. Na Motofaixa, a inscrição “Moto” designa o espaço do veículo, mas ela significa ao sujeito Motoboy: “*este é o seu lugar*, seu lugar não é entre os carros, mas ao lado, à margem”. O outro motorista pouco ou nada se relacionaria como Motoboy nessa configuração de trânsito. Essa colocação à margem fica mais clara quando analisamos outra proposta de Motofaixa elaborada em Recife<sup>22</sup>:

---

<sup>22</sup> Projeto do vereador Maré Malta (Partido Social Democrata – PSD) apresentado ao Plenário da Câmara Municipal do Recife. Cf. o sítio: <http://jc3.uol.com.br/blogs/blogjamildo/mes.php?pag=25&mes=01&ano=2012> [http://jc3.uol.com.br/blogs/blogjamildo/canais/noticias/2012/01/19/mare\\_malta\\_propoe\\_a\\_criacao\\_de\\_motofaixas\\_para\\_o\\_transito\\_do\\_recife\\_122802.php](http://jc3.uol.com.br/blogs/blogjamildo/canais/noticias/2012/01/19/mare_malta_propoe_a_criacao_de_motofaixas_para_o_transito_do_recife_122802.php). Acesso em: 28 jun. 2012.

(SD31)

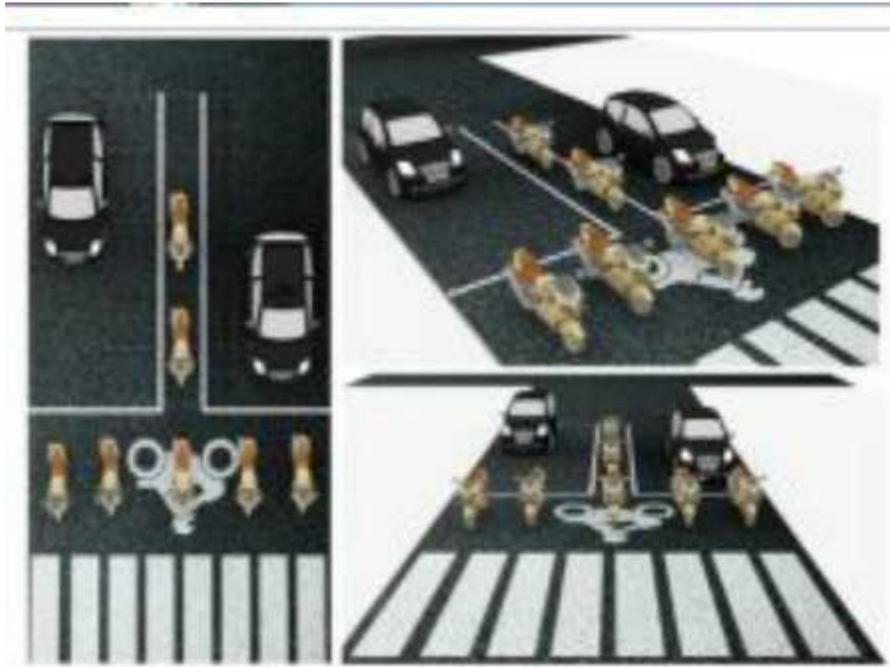


Figura 10 – Projeto Motofaixa em Recife, PE.

Fonte: Melo (2012).

Na imagem **(SD31)**, o Motoboy permaneceria entre os carros, mas em uma faixa adaptada ao tamanho das motos e, antes das faixas de pedestres, haveria um local para que as motos aguardassem a abertura do semáforo. É fato que, ainda que entre os carros, o Motoboy também é colocado em outro lugar, em um lugar que seria adequado para ele e onde não se relacionaria com os demais motoristas no trânsito.

A Motofaixa se apresenta como solução para acidentes de trânsito. Mas, o conflito entre sujeitos urbanos estaria resolvido com essa medida? Vejamos a fotografia postada por um Motoboy em seu perfil em uma rede social:

(SD32)



Figura 11<sup>23</sup> – Fotografia de Motofaixa com ciclista.

Fonte: FACEBOOK, 2012.

Como *flagrante* da cidade, essa imagem atravessa os efeitos imaginários de *FD da organização urbana* e revela a *falha*, o real da cidade. O espaço destinado pelo Planejamento Público à “Moto” é ocupado pelo ciclista. Parece que o Planejamento urbano, em sua constante tentativa de organizar o urbano e evitar os conflitos, ignora o real da cidade e as diferentes formas que o sujeito tem de ocupar o espaço urbano. A cidade é ancorada simbolicamente e politicamente, na quantidade (ORLANDI, 2004) e, em relação à circulação urbana, de acordo com Zoppi-Fontana (2011, p. 194),

[...] a quantidade de carros, motos, pedestres e bicicletas nas mesmas vias de circulação produzem conflitos mal resolvidos pelas falhas do Estado em ocupar seu lugar e pelas múltiplas formas de se subjetivar no espaço urbano que fogem ao

<sup>23</sup> As faixas pretas foram colocadas pela pesquisadora a fim de evitar a identificação daqueles que comentaram a imagem da “Motofaixa”.

enquadramento do discurso jurídico-administrativo que encarna os sentidos da organização urbanística da cidade.

Sendo assim, o real da cidade se apresenta nos conflitos que escapam ao discurso do urbano, como no *flagrante* acima e na indagação do Motoboy: “Corredor de moto????” que demanda pela organização e pelo cumprimento da lei.

É possível notar, nos comentários **(SD33)**, e **(SD34)** referentes à imagem **(SD30)** no perfil do Motoboy, que o Planejamento urbano não dá conta do real:

**(SD33)** já tomei várias fechadas de carro na faixa na Sumaré....”

**(SD34)** o maior cuidado que tem q ter nesse corredor é o povo atravessando no meio dos carros....



Figura 12 – Legenda e Comentários sobre Motofaixa.

Fonte: FACEBOOK, 2012.

Nas (SD34) e (SD35), é possível perceber que além do ciclista, como vimos na imagem anterior, a Motofaixa não impede o “conflito” entre Motoboys e outros motociclistas, ciclistas, motoristas de carro e pedestres.

É interessante observar a legenda que o Motoboy dá à fotografia: “corredor Sumaré, segurança e respeito”. Nesse enunciado, o “respeito” define o acatamento da lei que tenta organizar os motoristas nos espaços das vias. “Respeitar” a lei seria cada “tipo” de motorista ocupar seu lugar nas vias. Há um apagamento do respeito ao próximo no sentido de estabelecer relações harmoniosas entre motoristas, ciclistas, pedestres, etc. A possibilidade de convivialidade urbana é silenciada.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tomando o Motoboy enquanto sujeito urbano e posição discursiva produzida, essa pesquisa se dedicou a responder algumas indagações sobre a forma como esse sujeito se significa e é significado no espaço do trânsito, com relação à profissão e quando é designado enquanto “transgressor” na circulação urbana. Para isso, mobilizamos, entre outros, o conceito de *formações imaginárias* de Pêcheux (2010) e buscamos identificar as imagens de Motoboy nos discursos sobre o Motoboy, para então verificarmos como o Motoboy lida com essas imagens em seu discurso.

Num primeiro momento, procuramos explicitar o contexto sócio-histórico de nosso objeto através de fatores que foram identificados nos funcionamentos discursivos de nosso *corpus*. Vimos, por exemplo, que a política de incentivo ao automóvel individual e particular e Planejamento urbano para automóveis e suas ideologias desenvolvimentistas ressoam nos discursos que constituem a *Formação discursiva da Organização urbana* e, mais precisamente, de uma posição-sujeito *urbanista*, visto que essa posição representa o imaginário de cidade organizada para os automóveis, de trânsito linearmente constituído, onde não haveria espaço para o *outro*. O Motoboy é colocado, portanto, à margem da cidade, por essa posição-sujeito e seus discursos circulam imagens negativas e segregantes de Motoboy, como, por exemplo, as de: doença/anomia; sujeito que distorce a organização da cidade, a linearidade de suas ruas e avenidas, a estética e harmonia da cidade; causador de violência, estresse, prejuízos à saúde mental das pessoas, à paz, e à tranquilidade da cidade; sujeito que promove risco de vida para si e para os outros; sujeito que perverte o planejamento urbano e sujeito desprovido de princípios básicos de civilidade, educação, respeito.

Ao significar o Motoboy, discursos dessa posição-sujeito *urbanista* projetam também suas imagens de cidade. Além da imagem de cidade organizada, temos a metáfora organicista que significa a cidade como um

organismo vivo que poderia ser comparado ao corpo humano, pois seria também composto de órgãos que permitiriam o funcionamento perfeito do todo.

Ainda sobre os discursos sobre o Motoboy, vimos também como os discursos da posição-sujeito *legalista* reificam o trabalhador ao supervalorizar o veículo, ou seja, a coisa em detrimento do sujeito trabalhador. Verificamos que o Motoboy tem dificuldade em se legitimar/ser legitimado enquanto classe trabalhadora também porque ocupa um lugar precário no contexto que vivenciamos de “acumulação flexível” que, através de medidas neoliberais, cria novos contratos e regimes de trabalho mais flexíveis de forma a aumentar a competição e produtividade econômica, enfraquecer o poder sindical e aumentar o número de desempregados devido às inovações tecnológicas, automotivas e informacionais (HARVEY, 2010).

Além do processo de reificação, através esses discursos que se apoiam na ordem jurídica, verificamos outros funcionamento que evidenciam a precariedade do trabalhador como a constante presença de sentidos de ilegalidade, clandestinidade, criminalidade, marginalidade, deslegitimidade, desregulamentação dado que o Motoboy é da ordem no real e escapa às tentativas de organização do urbano.

Algo que chama a atenção nas análises é que essas imagens produzidas na *FD da organização urbana* são a tal ponto negativas que tenham como efeito a segregação e, ao mesmo tempo, o silenciamento de sentidos de convivialidade. Urbana. “Respeito” é definido pela obediência à lei, à norma e não pelas relações harmoniosas entre sujeitos urbanos.

Observamos que a negatividade dessas imagens faz com que o Motoboy não consiga se reconhecer pertencente à classe dos Motoboys, como vimos no discurso do Motoboy. Os sentidos de transitoriedade são recorrentes e o constante distanciamento com as imagens produzidas nos mostram essa dificuldade de se dizer “eu sou Motoboy”. E ao mesmo tempo em que vemos esse distanciamento em relação às imagens, vemos sua reprodução quando analisamos as imagens que os Motoboys têm de outros Motoboys.

Pode-se citar como relevante a confusão entre Coisa e Sujeito também no discurso do Motoboy e na interdependência que se estabelece entre Sujeito e Moto. O Motoboy parece não conseguir se significar enquanto profissional e enquanto sujeito quando está desconectado ao veículo. Caberia pensarmos, portanto, se estaríamos diante de uma nova subjetivação do trabalhador constituída pelo híbrido sujeito/coisa.

Para finalizar, é importante ressaltar que em nosso trabalho identificamos a *formação ideológica do capitalismo*, a ideologia da classe dominante, que dissimula evidências de necessidade de consumo e de velocidade, urgência de consumo, de modo a manter o sucesso do sistema capitalista. Entretanto, seria interessante investigar os discursos que compõem a *formação ideológica do trabalho* (AMARAL, 2007) no que se refere a nosso objeto de estudo e, dessa forma, identificar outros pontos de resistência.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A CADA 3 DIAS, morrem 2 motociclistas em SP. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 27 out. 2000. Cotidiano. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u13143.shtml>>. Acesso em: 27 jul. 2010.

AMARAL, M. V. B. **O avesso do discurso**: análise de práticas discursivas no campo do trabalho. Maceió: Edufal, 2007.

ANTUNES, R. **Adeus ao trabalho?** Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. São Paulo: Cortez; Campinas: Editora Unicamp, 1995.

ASAS Transportes Rápidos. Jundiaí, s.d. Disponível em: <<http://www.asastransportes.com.br/index.htm>>. Acesso em: 25 abr. 2011.

BARBAI, M. A. Uma imagem na cidade: no flagrante, um sentido. **Cadernos de Estudos Linguísticos**, Campinas, v. 53, n. 2, p. 169-178, jul./dez. 2011.

BAUMAN, Z. **Vida para consumo**: a transformação das pessoas em mercadorias. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editores, 2008.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Lei nº 12.436, de 6 de julho de 2011. Veda o emprego de práticas que estimulem o aumento de velocidade por motocicletas profissionais. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, DF, 07 jul. 2011. Seção 1, p. 3. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato20112014/2011/lei/l12436.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato20112014/2011/lei/l12436.htm)>. Acesso em: 23 jan. 2012.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009. Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete –, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 30 jul. 2009. Seção 1, p. 4. Disponível em: Disponível em:

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2009/Lei/L12009.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Lei/L12009.htm)>. Acesso em: 2 abr. 2010.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da União**, Poder Legislativo, Brasília, DF, 24 set. 1997, retificado em 25 set. 1997, p. 21.353. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm)>. Acesso em: 10 mai. 2009.

BRENMAN, I. **Hermes, o motoboy**. São Paulo: Companhia das Letrinhas, 2006.

COM 157 KM, trânsito bate recorde de lentidão pela manhã nesta segunda. CET registrou às 9h 144km de congestionamento em toda a capital paulista. **R7 Notícias**, São Paulo, 04 abr. 2011. São Paulo, Notícias. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/sao-paulo/noticias/com-157-km-transito-bate-recorde-de-lentidao-pela-manha-nesta-segunda-20110404.html>>. Acesso em: 22 jan. 2012.

CORREDORES estão saturados. **Jornal da Tarde**, São Paulo, 17 abr. 2007. Blog do Jornal do Carro, Opinião. Disponível em: <<http://blogs.estadao.com.br/jornal-do-carro/corredores-estao-saturados/>>. Acesso em: 15 ago. 2010.

CRUZ, J. Presente de grego aos Motoboys. **ViagemdeMoto.com**. [S.l.], 12 mai. 2012. Disponível em: <<http://www.viagemdemoto.com/index.php/colunistas/joao-cruz/1437-presente-de-grego-aos-motoboys>>. Acesso em: 9 jun. 2012.

DIMENSTEIN, G. Apresentação. In: BRENMAN, I. **Hermes, o motoboy**. São Paulo: Companhia das Letrinhas, 2006, p. 6-7.

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. 123f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Departamento de Engenharia de Produção, Escola de Engenharia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2003.

\_\_\_\_\_. Motoqueiros trabalhando com o perigo: [altíssimo risco]. **Clínica Centrum**. Ocupacional. Campinas, [2008]. Disponível em: <<http://www.albertopcastro.med.br/materias2/mot.php>>. Acesso em 9 fev. 2012.

- GRANATO, A. Loucos pelo perigo. **Revista Veja**, São Paulo, 07 jul. 1999. Comportamento, p. 90. Disponível em: <[http://veja.abril.com.br/070799/p\\_090.html](http://veja.abril.com.br/070799/p_090.html)>. Acesso em: 5 mar. 2010.
- GUIMARÃES, E. **Os limites do sentido**. Campinas: Pontes Editores, 1995.
- HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 19. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2010.
- HARVEY, D. **O novo imperialismo**. 2. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2005.
- HOBBSBAWM, E. J. **Era dos Extremos: o breve século XX: 1914-1991**. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- ITO, R. S. **Cidade dos Motoboys: apropriação de espaços na metrópole paulistana**. 2010. 75f. Dissertação. (Mestrado em Ciências Sociais) – Programa de Estudos Pós-graduados em Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010.
- LÉON, J.; PÊCHEUX, M. Análise sintática e paráfrase discursiva. In: PÊCHEUX, M. **Análise do Discurso**: Michel Pêcheux. 2. ed. Campinas: Pontes Editores, 2011, p. 163-173. (Textos selecionados: Eni Puccinelli Orlandi).
- LUCCA, J. F. O sentido de Motoboy Transgressor. **Língua, Literatura e Ensino**, Campinas, v. 5, p. 173-180, out. 2010. Disponível em: <<http://www.iel.unicamp.br/revista/index.php/lle/article/download/1159/937>>. Acesso em: 25 jul. 2012.
- IZIDORO, A. Só 7% dos motoboys estão regularizados em São Paulo. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 15 jun. 2001. Cotidiano. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u31155.shtml>>. Acesso em: 27 jul. 2010.
- MARX, K. **Manuscritos econômico-filosóficos**. Tradução Jesus Ranieri. 1. ed. São Paulo: Boitempo Editorial, 2004.
- \_\_\_\_\_. **Capítulo VI inédito de O capital**: resultados do processo de produção imediata. São Paulo: Editora Moraes, 1985.
- MARTINS, J. de S. Endereço de prepotências. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 31 mai. 2008, Notícias. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/suplementos,endereco-de-prepotencias,181762,0.htm>>. Acesso em: 5 fev. 2012.

- MELO, J. Maré Malta propõe a criação de moto-faixas para o trânsito do Recife. **Blog de Jamildo**, Recife, 19 jan. 2012. Notícias. Disponível em: <[http://jc3.uol.com.br/blogs/blogjamildo/canais/noticias/2012/01/19/mare\\_malta\\_propoe\\_a\\_criacao\\_de\\_motofaixas\\_para\\_o\\_transito\\_do\\_recife\\_122802.php](http://jc3.uol.com.br/blogs/blogjamildo/canais/noticias/2012/01/19/mare_malta_propoe_a_criacao_de_motofaixas_para_o_transito_do_recife_122802.php)>. Acesso em: 28 jun. 2012.
- MESQUITA, R. Os 12 trabalhos. **Contraponto – Revista de Cinema**, n. 82, 2006. Disponível em: <<http://www.contracampo.com.br/82/fest12trabalhos.htm>>. Acesso em: 2 fev. 2010.
- MORAES, T. D. **Coletivo de trabalho e atividade dos 'motoboys'**: gênero profissional, saberes operatórios e riscos da atividade de trabalho. 2008. 404f. Tese. (Doutorado em Psicologia Social) – Instituto de Psicologia, Universidade Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.
- MOTOBOY: Brasil é o país que tem a maior quantidade no mundo. **Notícias Automotivas**. [S.l.], 17 ago. 2009. Disponível em: <<http://www.noticiasautomotivas.com.br/motoboy-brasil-e-o-pais-que-tem-a-maior-quantidade-no-mundo/>>. Acesso em: 25 jan. 2012.
- MOTOBOYS: vida loca. Direção de Caio Ortiz. São Paulo: PRODIGO, 2007. 1 DVD.
- NETO, A.; MUTAF, J.; AVLASEVICIUS, S. Pelo espelho retrovisor: motoboys em trânsito. **Revista on-line do Núcleo de Antropologia Urbana da USP**, São Paulo, 2006. Disponível em: <<http://www.nau.org/motoboys1.html>>. Acesso em: 10 jun. 2009.
- ORLANDI, E. P. **Discurso em análise**: sujeito, sentido e ideologia. Campinas: Pontes Editores, 2012.
- \_\_\_\_\_. Apresentação. In: \_\_\_\_\_. (Org.) **Discurso e políticas públicas urbanas**: a fabricação do consenso. Campinas: Editora RG, 2010, p. 5-9.
- \_\_\_\_\_. **Discurso e Texto**: formulação e circulação dos sentidos. 3. ed. Campinas: Pontes Editores, 2008.
- \_\_\_\_\_. **Interpretação; autoria, leitura e efeitos do trabalho simbólico**. 5 ed. Campinas: Pontes Editores, 2007a.
- \_\_\_\_\_. **Análise de Discurso**: princípios e procedimentos. 7. ed. Campinas: Pontes editores, 2007b.
- \_\_\_\_\_. **Cidade dos Sentidos**. Campinas: Pontes Editores, 2004.

PÊCHEUX, M. Por uma análise automática do discurso. In: GADET, F.; HAK, T. (Orgs.). **Por uma análise automática do discurso**: uma introdução à obra de Michel Pêcheux. 4. ed. Campinas, Editora Unicamp, 2010. p. 59-158.

\_\_\_\_\_. **Semântica e discurso**: uma crítica à afirmação do óbvio. 4. ed. Campinas: Editora da Unicamp, 2009.

\_\_\_\_\_. **O discurso**: estrutura ou acontecimento. 5. ed. Campinas: Pontes Editores, 2008.

PÊCHEUX, M.; FUCHS, C. A propósito da análise automática do discurso: atualização e perspectivas. In: GADET, F; HAK, T (Orgs). **Por uma análise automática do discurso**, 2010. Campinas: Editora Unicamp, p.163-235.

PRADO JUNIOR, C. **História Econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 2006.

PROJETO aguarda sanção de Marta para iniciar cadastro de motoboys. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 20 nov. 2003. Cotidiano. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u85896.shtml>>. Acesso em: 27 jul. 2010.

REY, E. Motoboys: as regras tácitas. **Rioblog**, São Paulo, 03 mai. 2011. Disponível em: <<http://the-rioblog.blogspot.com.br/2010/05/motoboys-as-regras-tacitas.html>>. Acesso em: 22 jan. 2012.

REVUZ, C. Ecouter les chômeurs pour comprendre le rapport au travail? **Education Permanente**, Paris, n. 117, v. 4, p. 47-65. (Comprendre le travail II). Disponível em: <<http://www.crefor-hn.fr/sites/default/files/C5.pdf>>. Acesso em: 10 jul. 2012.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**. 4. ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1996.

\_\_\_\_\_. **Metrópole corporativa fragmentada**: o caso de São Paulo. São Paulo: Nobel/Secretaria de Estado da Cultura, 1990.

SÃO PAULO. Nova regras para motoboys passam a vigorar em 4 de agosto. **Portal do Governo do Estado de São Paulo**, São Paulo, 14 jul. 2012, Notícias. Disponível em: <<http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/lenoticia.php?id=220668>> Acesso em: 14 jul. 2012.

\_\_\_\_\_. Prefeitura de São Paulo. Decreto nº 38.563, de 29 de outubro de 1999. Dispõe sobre serviços de transporte de pequenas cargas, mediante a utilização de motocicletas ou similares, denominado MOTO-FRETE, e das outras providências. **Diário Oficial do Município de São Paulo**, Poder Executivo, São Paulo, SP, 30 out. 1999. Seção I, p. 4. Disponível em: <<http://camaramunicipal.sp.qaplaweb.com.br/iah/fulltext/decretos/D38563.pdf>>. Acesso em: 15 jun. 2010.

SILVA, D. W. **Atuação profissional de motoboys e fatores associados à ocorrência de acidentes de trânsito em Londrina**. 2006. 101f. Dissertação (Mestrado em Saúde Coletiva) – Programa de Pós-Graduação em Saúde Coletiva, Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2006.

SILVA, D. R. da. **“Estilo motoboy”**: um estudo da caracterização do profissional motofretista por meio da linguagem. 2010. 132f. Dissertação (Mestrado em Língua Portuguesa) – Programa de Pós-Graduação em Língua Portuguesa, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010.

VASCONCELOS, E. A. de. **Circular é preciso, viver não é preciso**: a história do trânsito na cidade de São Paulo. São Paulo: Annablume, 1999.

VIRILIO, P. **Velocidade e Política**. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.

WERNECK, F. Marginal: motoboy gasta o dobro do tempo na via local. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 17 jan. 2008, Notícias. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/impresso,marginal-motoboy-gasta-o-dobro-do-tempo-na-via-local,110580,0.htm#noticia>>. Acesso em: 5 fev. 2012.

ZOPPI-FONTANA, M. G. A cidade se mexe. Da bicicleta ao cycle chic. **Cadernos de Estudos Linguísticos**, Campinas, v. 53, n. 2, p. 179-196, jul./dez. 2011.

\_\_\_\_\_. Arquivo Jurídico e exterioridade. A construção do corpus discursivo e sua descrição/interpretação. In: GUIMARÃES, E., PAULA, M. R. B. de, (Orgs.) **Sentido e Memória**. Pontes Editores, 2005, p. 93-115.

\_\_\_\_\_. Identidades (in)formais: contradição, processos de designação e subjetivação na diferença. **Revista Organon**, Porto Alegre, v. 17, n. 35, 2003, p. 245-282.

\_\_\_\_\_. Ordem jurídica, ordem política e a (des)ordem nas ruas. **Discurso y Sociedad**, Barcelona, v. 1, n. 1, p. 105-122, mar. 1999.

\_\_\_\_\_. É o nome que faz fronteira. In: INDURSKY, F.; FERREIRA, M. C. L. (Orgs.). **O múltiplo território da Análise do Discurso**. Porto Alegre: Editora Sagra Luzzatto, 1999a, p. 278-292.

\_\_\_\_\_. **Cidadãos modernos**: discurso e representação política. Campinas: Editora da Unicamp, 1997.