



Pós-Graduação em
Consumo, Cotidiano e
Desenvolvimento Social



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS DOMÉSTICAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CONSUMO COTIDIANO E
DESENVOLVIMENTO SOCIAL – PGCDS
MESTRADO ACADÊMICO

MICHELINE CRISTINA RUFINO MACIEL

MOBILIDADE URBANA SOBRE DUAS RODAS: a cultura do consumo das
cinquentinhas na contemporaneidade

RECIFE,
2016

MICHELINE CRISTINA RUFINO MACIEL

MOBILIDADE URBANA SOBRE DUAS RODAS: a cultura do consumo das
cinquentinhas na contemporaneidade

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Consumo, Cotidiano e Desenvolvimento Social da Universidade Federal Rural de Pernambuco – UFRPE, como parte dos requisitos para obtenção do título de mestre em Consumo, Cotidiano e Desenvolvimento Social.

Orientadora: Laura Susana Duque-Arrazola

RECIFE,
2016

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema Integrado de Bibliotecas da UFRPE
Biblioteca Central, Recife-PE, Brasil

M152m Maciel, Micheline Cristina Rufino
Mobilidade urbana sobre duas rodas: a cultura do consumo das
cinquentinhas na contemporaneidade / Micheline Cristina Rufino
Maciel. – 2016.
134 f.: il.

Orientadora: Laura Susana Duque-Arazola.
Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Rural de
Pernambuco, Programa de Pós-Graduação em Consumo, Cotidiano
e Desenvolvimento Social, Recife, BR-PE, 2016.
Inclui referências e apêndice(s).

1. Sociedade de consumo 2. Mobilidade urbana
3. Cinquentinha I. Duque-Arazola, Laura Susana, orient. II. Título

CDD 360

MICHELINE CRISTINA RUFINO MACIEL

MOBILIDADE URBANA SOBRE DUAS RODAS: a cultura do consumo das
cinquentinhas na contemporaneidade

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Consumo, Cotidiano e Desenvolvimento Social da Universidade Federal Rural de Pernambuco – UFRPE, requisito parcial para obtenção do grau de mestre no Programa de Pós-Graduação em Consumo, Cotidiano e Desenvolvimento Social do Departamento de Ciências Domésticas da Universidade Federal Rural de Pernambuco.

APROVADA EM: 09 DE AGOSTO DE 2016

BANCA EXAMINADORA:

Profa. Dra. Laura Susana Duque-Arazola
Universidade Federal Rural de Pernambuco
Departamento de Ciências Domésticas
(Presidente e orientadora)

Profa. Dra. Maria Grazia Cribari Cardoso
Universidade Federal Rural de Pernambuco
Departamento de Ciências Sociais
Membro titular externo

Profa. Dra. Rosa Maria de Aquino
Universidade Federal Rural de Pernambuco
Departamento de Ciências Sociais
Membro titular externo

Profa. Dra. Maria Salett Tauk Santos
Universidade Federal Rural de Pernambuco
Departamento de Educação
Examinadora interna

Dedico a todos aqueles (as) que contribuíram de modo direto e indireto para a concretização e a realização deste meu sonho!

AGRADECIMENTOS

Esta dissertação é mais um “degrau” que subo da escada da vida e, sozinha, não conseguiria chegar até aqui. Quero expressar minha gratidão, em especial àquelas pessoas que tiveram, de alguma forma, uma importante contribuição para a realização e conclusão deste trabalho acadêmico.

A DEUS, o meu porto seguro, minha fonte de vida. Agradeço por todas as oportunidades, desafios e bênçãos que ele tem me proporcionado no decorrer do percurso da minha vida. Sem sua proteção, força e bênção não conseguiria chegar até aqui. A ti, Deus, a minha gratidão por mais um sonho realizado.

À minha Família (pai, mãe e irmã), meu apoio, minha sustentação, a base de tudo que sou hoje. Agradeço, de um modo especial, ao meu exemplo de vida, minha irmã **Michelle Maciel**, por sempre estar me incentivando, apoiando, ajudando e torcendo pelas minhas vitórias e concretização de sonhos. Agradeço, também de modo especial, ao meu cunhado, **Marco Gonçalo**, por todo apoio, força e ajuda, além de incentivo em todos os momentos da minha vida.

Minha enorme gratidão à **Laura Susana Duque-Arazola**, minha orientadora de longa jornada, pois, mais uma vez, pude contar com o seu apoio, ajuda, contribuição, dedicação, estímulo, parceria e amizade nesta etapa de minha vida. Agradeço pela riquíssima oportunidade de crescimento profissional e pessoal. Afinal, são mais de oito anos de convivência e parceria. Espero não parar de lhe “aperrear” tão cedo, pois em breve vem o doutorado. Aprendi muitíssimo com você!

Ao **Programa de Pós-Graduação em Consumo, Cotidiano e Desenvolvimento Social**, por ter oferecido todo suporte, e ao corpo docente: **Laura Susana Duque-Arazola (coordenadora)**, **Maria Alice Rocha (vice - coordenadora)**, **Raquel Fernandes Uchoa**, **Maria Joseana Saraiva**, **Marcelo Machado Martins**, **Maria Neuza**, **Maria das Dores**, **Russell Parry Scott** e **Caroline Farias Leal Mendonça**, por terem compartilhado seus conhecimentos e pelo valioso aprendizado. Assim como a rádio PGCDS, com a colaboração das repórteres **Jaqueline Ferreira** e **Nathilucy Marinho**, que sempre nos manteve informados a cada momento especial de qualificação e defesa dos mestrados (as) de toda “família” do PGCDS. Em especial a **Ana Engracia**, pela paciência que teve para resolver as questões burocráticas ao longo da nossa permanência no mestrado. Foram muitas emoções, principalmente com **a ATA final!**

Às minhas amigas e amigos de turma, que estiveram sempre comigo ao longo do mestrado, pela amizade, cumplicidade, incentivo e torcida. **Anny Barros, Cícero Tomaz, Gladstony Bezerra, João Paulo, Leonardo Rabelo, Tiago Monteiro, Mônica Silva, Ademir Oliveira, Wanessa Lima**, por compartilharem comigo as angústias, anseios, e conquistas ao longo desta jornada. Especialmente à **Ana Paula, Fátima Santiago, Jaqueline Ferreira, Nadilson Nunes e Nathilucy Marinho**. Vocês foram, sem dúvida alguma, meu porto seguro e incentivo fundamental nesta “pequena” e exaustiva jornada.

Às músicas que cantamos e ouvimos, ao longo de cada momento do mestrado, sob incentivo das repórteres acima citadas: **“Não está sendo fácil, não está sendo fácil, não está sendo fácil viver assim a dissertação tá grudada em mim”**. Hoje posso cantar assim: **“Livre estou, livre estou...”** Amém!

À **Maria Salet Tauk Santos**, professora da disciplina de Comunicação e Culturas Populares, e ao professor **Fábio Magnani**, que me ajudaram a pensar a pesquisa de forma mais estruturada, com as riquíssimas contribuições no momento da minha qualificação.

Às minhas amigas e companheiras de longa data de Rural, que estão lá pelas bandas do Tocantins, e que são meus exemplos de profissionais como Economistas Domésticas: **Carina Géssika Irineu do Monte, Nailde Gonçalves e Silvana Luna**. Mesmo de longe sei que posso contar com o apoio e incentivo de vocês. Obrigada pela torcida.

Aos amigos, amigas e colegas de outras turmas, os quais tive a oportunidade de conhecer e conviver ao longo desta minha vivência no mestrado, como **Cláudia Gomes, Silvia Cavadinha, Hortência Albuquerque, Mariama da Mata, André Paes, Tamires Marques, Bruno Silvestre, Sandra Costa**.

À minha segunda casa, o **Departamento de Ciências Domésticas**, que sempre me acolheu ao longo destes oito anos em que estive na Universidade Federal Rural de Pernambuco. Às professoras da minha graduação, as quais tiveram contribuição significativa para a minha inserção no mestrado, assim como as funcionárias do departamento, em especial a **Gabriela** e a **Rose**, pela ajuda e solução dos contratemplos que surgiram ao longo da minha permanência na Rural.

Às novas amigadas para além dos muros da Universidade, que fiz ao longo do meu período no mestrado, com participações em eventos, em especial as pessoas que conheci no evento de Campina Grande no ano de 2015.

À **Sara Lima, Marília Nascimento** (novas mestrandas), **Nadja de Oliveira, Sis Felsan, Isabella Santana, Robson Guedes**. Obrigada por todo apoio, carinho e incentivo. Sei que posso contar com cada um de vocês! Espero que a nossa amizade seja fortalecida cada vez mais com o passar do tempo.

Tenho enorme gratidão às minhas amigas de longa data que sempre estiveram na torcida por cada conquista da minha vida: **Michelly Lima (irmã de coração e mãe da princesa Larinha) e família, Jaqueline Celina e família, Ana Cláudia, Aline Oliveira, Maria Gabriela, Andreza Aquino e família, Wilka Macedo e família**.

Patrícia Miranda, uma amiga que Deus colocou na minha vida e que ele tem usado para me abençoar. Obrigada por todo apoio, incentivo e paciência, por ter aturado as minhas conversas sobre as **cinquentinhas** e por ter sido, em alguns momentos, minha assistente de pesquisa de campo, além de me ajudar no ar e no meu desespero nas transcrições de algumas entrevistas. Obrigada por ter me estimulado a chegar ao Phd. Em breve, se Deus quiser, você terá uma amiga com esse título. Muito obrigada por tudo. **Rumo ao Phd!**

Ao **Leomar Toscano**, presidente da **Associação Nacional de usuários de Ciclomotores (ANUC)**, pela disponibilidade, receptividade e pelas informações valiosas que contribuíram de modo ímpar para enriquecer a minha dissertação.

Agradecimento especial aos entrevistados/as, as/os usuários/as, principalmente ao **Daniel Silva**, por todo apoio e contribuição, pela disponibilidade e pelo rico material disponibilizado para enriquecer a minha pesquisa. Agradeço à **Isabella Santana**, pois, mesmo com toda correria da vida, me levou até sua casa para realizar a entrevista com seu pai. E agradeço a tantas pessoas que apareceram no caminho e foram a ponte para chegar aos usuários/as. Aos vendedores, especialmente a **Lana**, instrumento para que eu chegasse até o presidente da ANUC.

Registro aqui um agradecimento especial à banca examinadora, às professoras **Maria Salett Tauk Santos, Rosa Maria de Aquino, Maria Grazia Cribari Cardoso**, que gentilmente aceitaram o convite e, mesmo com tantos compromissos, disponibilizaram um pouco do seu tempo para fazer a leitura do meu trabalho e fazer parte da banca examinadora. Tenham certeza que vocês trouxeram grandes contribuições para enriquecer ainda mais esta dissertação.

Às dispostas, minha turma de aeróbica, pelos momentos relaxantes e de descontração que foram fundamentais para “soar” e ter “gás” para escrever essa dissertação.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior-CAPES, pelo suporte financeiro, a partir da metade do período do mestrado, o qual foi necessário para realização deste trabalho de dissertação.

E por fim, a **todos/as** que contribuíram de forma direta e indiretamente para a concretização deste trabalho, minha **ENORME** e **SINCERA** gratidão!

Boa Leitura!

*Aprender é a única coisa de que a mente nunca se cansa,
nunca tem medo e nunca se arrepende*
Leonardo Da Vinci

*Você não sabe o quanto caminhei pra chegar até aqui, percorri milhas e milhas antes de
dormir (...)*
Cidade Negra

RESUMO

A presente dissertação está embasada na pesquisa realizada durante o mestrado em Consumo, Cotidiano e Desenvolvimento Social/URFPE, o qual a problemática da mobilidade urbana e o uso/consumo de um modelo específico de motocicleta, conhecido popularmente como *cinquentinha*, que tem sido alvo de diversos debates e críticas na sociedade de consumo contemporânea. Desse modo, o objetivo geral desse presente estudo: identificar e analisar a cultura da *cinquentinha*, enquanto bem de consumo e alternativa de mobilidade. Especificamente, verificar os determinantes da cultura do consumo que contribuem para a compra e uso das *cinquentinhas* por pessoas da classe trabalhadora, assim como identificar e analisar os significados dados às *cinquentinhas* pelos/as usuários/as da classe trabalhadora, além disso, identificar as estratégias de pagamento das cinquentinhas pelos/as consumidores/as e captar a compreensão das pessoas que adquiriam as cinquentinhas sobre a problemática da mobilidade urbana na atualidade. Os referenciados objetivos serviram para responder o seguinte problema de pesquisa: de que modo a cultura do consumo transforma a cinquentinha em objeto de desejo em membros da classe trabalhadora? Este estudo exploratório apoiou-se em procedimentos metodológicos de caráter qualitativo e envolveu uma pesquisa bibliográfica de base socioantropológicas, em sobre o consumo, além da coleta de dados secundários, o trabalho de campo incluiu observação in lócus e a realização de entrevistas semi-estruturadas com a posterior análise dos dados obtidos em quatro municípios do Grande Recife, envolvendo um universo de pesquisa construído por três categorias de entrevistados/as: usuários/as (categoria I), profissionais vinculados à venda (categoria II), e motoristas, motociclistas e pedestres (categoria III). Agregado a isto, a metodologia se configurou em: coleta de dados secundários, realização das entrevistas e análise dos dados obtidos. Considerando este contexto, os resultados apontam que a cultura do consumo se revela como agente motivador para aquisição da *cinquentinha* no Grande Recife, na medida em que estimula a compra /uso/consumo através dos aspectos econômicos (preço e manutenção), funcionais (mobilidade, agilidade e liberdade), simbólicos (distinção, status e lazer). Outra revelação da pesquisa foi também que a ausência das exigências efetivas, tanto do emplacamento/regularização como da CNH na categoria A ou ACC, por muito tempo foi considerado um estímulo para aquisição e uso da *cinquentinha* pelas camadas mais empobrecidas da classe trabalhadora. No que se refere às formas de pagamento, a pesquisa revelou que tanto a compra à vista como a prazo foram os principais meios de aquisição das *cinquentinhas*. A questão da problemática da mobilidade urbana é entendida pela maioria dos entrevistados/as como falta de infraestrutura. A pesquisa e seus resultados permitiram desenvolver uma reflexão crítica sobre a problemática do consumo, suas práticas e sua materialização como cultura do consumo na sociedade contemporânea.

Palavras-chave: Sociedade de consumo. Mobilidade urbana. *Cinquentinha*.

ABSTRACT

The present dissertation is based on research conducted during the master's in consumerism, daily life and Social Development/URFPE, which had the proposal to make the reflection on the problems of urban mobility and the use/consumption of a specific model of motorcycle, popularly known as *cinquentinhas*, and that has been the subject of various debates and criticisms in contemporary consumer society. Thus, the overall objective of this study was to identify and analyze the culture of *cinquentinha*, while commodity and alternative mobility. Specifically, checking the determinants of consumer culture contributing to the purchase and use of *cinquentinhas* by people of the working class, as well as identify and analyze the meanings given to *cinquentinhas* by the users of the working class, in addition, identify the strategies of payment of *cinquentinhas* by the consumers and capture the understanding of people who purchased the *cinquentinhas* on the issue of urban mobility today. The referenced goals served to answer the following research problem: how consumer culture turns *cinquentinha* object of desire in working-class members? To understand that context, the methodology used to conduct the survey was based on socioantropológicas theories, in particular on consumption, favoring its symbolic character and field work that was carried out in four municipalities in the greater Recife. This exploratory study of qualitative character involved three categories of interviewees/as: users (category I), professionals linked to the sale (category II), and motorists, bikers and pedestrians (category III), which correspond to the search universe. Added to this, the methodology if configured in: secondary data collection, carrying out the interviews and analysis of the data obtained. Considering this, the results indicate that the consumer culture reveals himself as a motivator for acquisition of *cinquentinhas* in the greater Recife, in that it stimulates the purchase/uso/consumo through the economic aspects (price and maintenance), functional (mobility, agility and freedom), symbolic (distinction, status and leisure). Another revelation of the research was that the absence of effective requirements of both the license plate/regularisation as CNH in category A or ACC, long was considered a stimulus for acquisition and use of *cinquentinha* in the layers of social class from the popular context. With regard to payment methods, the research revealed that both the purchase in sight as the term were the main means of acquisition of the *cinquentinhas*. The question of the issue of urban mobility is understood by most respondents as the lack of infrastructure. The research and its results have made it possible to develop a critical reflection on the problem of consumption, its practices and its materialization as consumer culture in contemporary society.

Keywords: Consumer society. Urban mobility. *Cinquentinha*

LISTA DE QUADROS

Quadro 01	Entrevistados/as.....	34
Quadro 02	Categorias classificatórias.....	36
Quadro 03	Categoria I perfil dos/as usuários/as entrevistados/a.....	76
Quadro 04	Categoria II- Perfil dos profissionais de venda.....	78
Quadro 05	Categoria III- Perfil dos motoristas, motociclistas e pedestres.....	79

LISTA DE FIGURAS

Figura 01	A bicicleta Draisiana.....	60
Figura 02	Velocípede- Michauline.....	61
Figura 03	Einspur.....	63
Figura 04	Vespa-1960.....	65
Figura 05	Cinquentinha Jet 50.....	70
Figura 06	Cinquentinha Retrô 50.....	70

LISTA DE SIGLAS

ABRACICLO	Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares
ACC	Autorização para Conduzir Ciclomotor
AD	Análise do Discurso
ANEF	Associação Nacional das Empresas Financeiras das montadoras
CC	Cilindrada
CEPAM	Comitê de Prevenção de Acidentes de Motos em Pernambuco
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CNPq	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN-PE	Departamento Estadual de Trânsito de Pernambuco
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
UFRPE	Universidade Federal Rural de Pernambuco

SUMÁRIO

CONSIDERAÇÕES INICIAIS	18
<i>A Inspiração para a pesquisa</i>	21
CAMINHOS METODOLÓGICOS	25
<i>O percurso recorrido no desenvolvimento da pesquisa desta dissertação</i>	31
<i>Primeiro momento: universo da pesquisa</i>	31
<i>Segundo momento: construção do marco teórico e coleta de dados</i>	33
<i>Terceiro momento da pesquisa: realização das entrevistas</i>	34
<i>Quarto momento da pesquisa: análises dos dados</i>	35
CAPÍTULO I – Sociedade de consumo	37
<i>1.1 A produção de mercadorias e a importância do consumo na sociedade capitalista contemporânea</i>	38
<i>1.2 A complexidade do consumo: consumo simbólico e a cultura do consumo</i>	42
<i>1.3 A cultura do consumo</i>	43
CAPÍTULO II – A mobilidade Urbana	50
<i>2.1 A problemática da mobilidade urbana</i>	50
<i>2.2 Fundamentos sobre a mobilidade urbana</i>	51
<i>2.3 Condicionantes históricos da mobilidade urbana: urbanização e motorização</i> ...	53
<i>2.4 Mobilidade sobre duas rodas: O fenômeno das motocicletas na sociedade de consumo contemporânea</i>	59
<i>2.5 Um pouco da história da motocicleta</i>	59
<i>2.6 O nascimento da motocicleta</i>	62
<i>2.7 As motocicletas no Brasil</i>	66
CAPÍTULO III - A cultura do consumo das cinquentinhas na sociedade contemporânea	69
<i>3. Mobilidade sobre duas rodas: O fenômeno da cinquentinha na atualidade</i>	69
<i>3.1 Cinquentinha no Grande Recife</i>	71
<i>3.2 Algumas considerações sobre o perfil dos/das entrevistados/as</i>	73
<i>3.2.1 Categoria I- Usuários/as</i>	73
<i>3.2.2 Categoria II - Os/as profissionais vinculados à venda de cinquentinha</i>	76
<i>3.2.3 Categoria III- Pedestres, motorista e motociclistas</i>	78
<i>3.3 A cultura do consumo das cinquentinhas no discurso dos/as entrevistados/as</i>	79

3.3.1 Fatores da cultura do consumo que contribuem para compra/uso da cinquentinha no Grande Recife	79
3.3.2 Questões econômica.....	80
3.3.4 Questões funcionais.....	85
3.3.5 Questão relacionada à Legislação	91
3.3.5.1 A legislação e a cinquentinha: a realidade atual	93
3.3.6 O simbólico e Status na cinquentinha	104
3.7 Sobre as formas de pagamento	108
3.8 Percepções dos entrevistados/as sobre a problemática da mobilidade urbana no Grande Recife	111
CONSIDERAÇÕES FINAIS	117
REFERÊNCIAS.....	124
APÊNDICE A – Roteiro de entrevista com os/as usuários/as- Roteiro 1	130
APÊNDICE B- Roteiro de entrevista com os/as vendedores/as de lojas – Roteiro 2	132
APÊNDICE C- Roteiro de entrevista com pedestres, motoristas, ciclistas – Roteiro 3	133
APÊNDICE D – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE ESCLARECIDO	134

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A cidade é palco de permanentes contradições econômicas, sociais e políticas. Essas contradições podem ser vistas nos espaços de circulação da cidade, onde há uma permanente disputa entre seus diferentes atores, que se apresentam como pedestres, condutores/as e usuários/as de veículos motorizados particulares ou coletivos. (DUARTE; SANCHEZ E LIBARDI, 2012, p.01).

Atreladas à realidade descrita acima por Fábio Duarte, Karina Sánchez e Rafaela Libardi (2012), crescem as inquietações da população em relação à problemática da mobilidade urbana, sobretudo nos centros urbanos. Sobre essa questão, estes autores chamam atenção para a notória e crescente utilização do transporte individual, como opção para a mobilidade urbana em detrimento das formas coletivas de deslocamento na atualidade. Dentre esses meios individuais de deslocamento, cada vez mais tem sido frequente o uso e usufruto (consumo) das motocicletas.

A motocicleta tornou-se tão presente no cotidiano das pessoas de hoje em dia que é praticamente impossível sair às vias de acesso e circulação das cidades e seus entornos sem ver uma delas disputando espaço com outros tipos de veículos, sendo usadas para fins diversos.

Eduardo Vasconcellos (2013) considera que as motos são usadas como veículo para transportar tanto mercadorias como pessoas, seja para deslocar-se ao trabalho, à escola, ao lazer e à volta para casa, dentre outros usos.

No Brasil, a frota de veículos de duas rodas vem apresentando um crescimento ímpar se comparado aos demais tipos de veículos. Em 1998, segundo o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN (2016), havia um total de 24.361.347 veículos circulando pelas ruas. Destes, 2.542.724 eram de duas rodas (motocicletas). Dez anos depois, em 2008, a frota mais que duplicou com o total de 54.506.661, sendo 11.045.686 de motocicleta. Esse aumento também pode ser visto na capital pernambucana, onde se percebe que o número de motocicletas aumentou de 33.381 em 1999 para 540.386 em 2009 (DETRAN – PE, 2016).

Dados mais recentes do DENATRAN (2016) apontam que o Brasil conta com uma frota, no ano de 2016, estimada de 93.305.422 de veículos circulando nas ruas, destes, 20.821.872 são motocicletas. Em Pernambuco, apresenta-se uma frota de cerca de 2.840.737 veículos, dentre estes, 1.058.155 são motocicletas (DETRAN –

PE, 2016). Já no Grande Recife a frota chega a 1.298.373 veículos e destes 312.157 são motocicletas (DETRAN – PE, 2016).

De acordo com Eduardo Vasconcellos (2013), o aumento de motocicletas no Brasil é reflexo das ações de políticas públicas e de programas do governo que, desde a década de 1990, vêm incentivando a fabricação, a compra e o uso das mesmas no País. Além disso, vale salientar que o aumento da utilização deste modal na atualidade se deve também, conforme destacam Fábio Duarte, Karina Sánchez e Rafaela Libardi (2012), ao seu baixo custo frente aos automóveis e para compensar a ineficiência do transporte público coletivo, cuja qualidade deixa muito a desejar, o que se evidencia a superlotação dos ônibus, na falta de conforto e nos intervalos longos de espera entre um e outro transporte coletivo.

Ademais, as motocicletas assumem o papel de *redentoras*, como diz Roberto Agresti (2004), capazes de salvar seus usuários/as das horas perdidas em congestionamentos enfrentados, principalmente em horários de pico, nos grandes centros urbanos brasileiros na atualidade. Apesar disso, o aumento do uso e do consumo das motocicletas pelos/as seus/suas usuários/as tenha gerado reflexos negativos, pois dentre tantos impactos deve-se destacar que as motocicletas são os veículos que mais causam acidentes de trânsito na atualidade, gerando uma *epidemia* de acidentes de trânsito, como sinaliza Juliana Colares (2014).

Neste cenário, é válido ressaltar que percebemos a presença cada vez mais significativa da compra/consumo de um modelo específico de motocicleta, principalmente as de 50 cilindradas (50cc), popularmente conhecidas e apelidadas como *cinquentinha*¹, foco do estudo da presente dissertação, que também ganha destaque na atualidade pelo crescimento de sua circulação cotidiana nos principais centros urbanos do Nordeste, a exemplo do Grande Recife.

As *cinquentinhas*, como já foi dito, podem ser vistas como uma alternativa de deslocamento e solução dos problemas no trânsito com os engarrafamentos, dada sua agilidade na locomoção em função do tempo. Deste modo, pensando nos trabalhadores/as que a utilizam como ferramenta de trabalho, ao mesmo tempo que podem representar e simbolizar valores, também, podem estar associadas à: morte, incapacidade, aleijamento de jovens, como já está acontecendo, podendo ser vistas como um problema de saúde pública pelos acidentes, acamamentos prolongados e

¹ Como uma forma de enfatizar o objeto de pesquisa da presente dissertação de mestrado, optou-se por utilizar o itálico todas as vezes que escrever o nome *cinquentinha*.

deficiências para o resto da vida. Atualmente, no Recife, a *cinquentinha* é considerada um dos veículos mais inseguros, de maiores riscos de vida, devido aos altos índices de acidentes, muitas vezes fatais, em que se encontram envolvidas diariamente nos grandes centros urbanos e nas cidades brasileiras em geral.

A escolha do objeto de estudo, uso/ usufruto das *cinquentinhas* e sua relação com a mobilidade urbana, está baseada na percepção da mudança do cenário urbano nos últimos anos com a presença cada vez mais visível deste tipo de modal, disputando espaços com outros tipos de veículo e sua crescente circulação pelas ruas e avenidas das grandes cidades brasileiras, existindo até mesmo nas cidades interioranas e espaços rurais. A importância dada pelos/pelas usuários/as instiga compreendê-los/as desde seus pontos de vista, bem como a partir dos impactos que este tipo de modal vem causando nas cidades brasileiras.

Frente ao exposto, considera-se que é de fundamental importância abordar e compreender as significações dadas aos usos das *cinquentinhas* assim como sua relação com a mobilidade urbana na sociedade contemporânea, como no caso das cidades que compõem o Grande Recife. Pois o incentivo cada vez mais presente para compra e uso da *cinquentinha* pela cultura do consumo dos quais privilegia cada vez mais os significados atribuídos aos bens de consumo, segundo Grant MacCracken (2003), tem reflexo direto na mobilidade urbana de quem residem no Grande Recife. Instigada por essa dinâmica urbana nosso **problema de pesquisa** assim configurou-se: *de que modo a cultura do consumo transforma a cinquentinha em objeto de desejo da classe trabalhadora?*

Diante de tal questão o **objetivo** geral foi: identificar e analisar a *cultura da cinquentinha* enquanto bem de consumo e alternativa de mobilidade. Os **objetivos específicos** foram: verificar os determinantes da cultura do consumo que contribuem para a compra e uso das *cinquentinhas* por pessoas da classe trabalhadora; identificar e analisar os significados dados às *cinquentinhas* pelos/as usuários/as da classe trabalhadoras; identificar as estratégias de pagamento das *cinquentinhas* pelos/as consumidores/as e captar a compreensão dos/as usuários/as que adquiriam as *cinquentinhas* e dos demais entrevistados/as sobre a problemática da mobilidade urbana na atualidade. Na seqüência será apresentado o *despertar* das principais motivações que inspiraram a realização e desenvolvimento da presente pesquisa.

A Inspiração para a pesquisa

O preconceito não é só uma forma perigosa de perceber um fenômeno. Por conta do preconceito, muitas vezes deixamos de lado tudo o mais que ele envolve

Diana Lima

Esta citação acima é um dos pensamentos iniciais que inspiram a realização da presente dissertação de mestrado. A partir de uma pesquisa acadêmica que se propôs aprofundar o estudo sobre o fenômeno da mobilidade urbana frente aos sentidos atribuídos ao uso e consumo das *cinquentinhas* na sociedade de consumo contemporânea e sua relação cotidiana com o espaço urbano no Grande Recife. Tive que percorrer antes uma desafiadora trajetória acadêmica como estudante do curso de bacharelado em Economia Doméstica, um curso olhado preconceituosamente no espaço acadêmico pelos significados socioculturais atribuídos ao doméstico.

Nesses termos, destaco a oportunidade que tive em vincular-me ao Programa de Iniciação Científica Voluntária/PIC/CNPq. Essa experiência me possibilitou estabelecer uma estreita relação com a pesquisa em dois projetos (de pesquisa) no que concerne a temáticas que me fizeram refletir as contradições em relação às questões sociais, entre elas as urbanas, vivenciadas pela realidade brasileira.

No primeiro ano de pesquisa, mais especificamente entre 2009-2010, fui provocada a trabalhar com a problemática da qualificação profissional, sobretudo no que diz respeito à escolarização de jovens e adultos – EJA². Esse momento me proporcionou desenvolver uma reflexão crítica sobre o acesso à escolarização, assim como abandono escolar, repetência, analfabetismo entre outros fatores. Essa experiência contribuiu significativamente para meu crescimento intelectual e pessoal, pois tive a oportunidade de mergulhar nas realidades dos fenômenos sociais e estabelecer um contato sistemático com as teorias e conseqüentemente a produção do conhecimento.

Não muito tempo depois, já em 2010-2011, me aproximei dos estudos do consumo, vinculando-me ao projeto (DUQUE-ARRAZOLA, 2010) com subprojeto de

² Nesse sentido a proximidade com Programa de Educação de Jovens e Adultos – EJA, por meio do projeto e do subprojeto de pesquisa PIC/CNPq/UFRPE (2009-2010) intitulado como: *A política de qualificação profissional do setor educativo: o caso do programa de educação de Jovens e Adultos- EJA* (MACIEL, 2010).

pesquisa intitulado: *Consumo e suas formas de pagamento em moradias populares do Grande Recife* (MACIEL, 2011a; 2011b)³ momento esse em que me aproximei da realidade vivenciada pelas famílias consumidoras de contextos populares. Pesquisa que teve como objeto de estudo o consumo e o cotidiano das famílias.

O resultado da pesquisa citada se materializou na monografia de conclusão de curso intitulada: *Práticas contemporâneas de consumo e estratégias de pagamento de famílias da nova classe média*. Além disso, o trabalho também resultou em publicações de artigos científicos. Frente a essa conjuntura, sobretudo pela possibilidade de me debruçar nos estudos e pesquisas no campo do consumo, visando o mestrado, me vinculei ao projeto de pesquisa tratando da questão urbana (DUQUE-ARRAZOLA, 2013), destacando dele a problemática da mobilidade urbana para o projeto do mestrado.

Esse cenário foi fundamental para despertar o desejo de continuar estudando a temática do consumo, e, sobretudo o investimento numa temática original. Assim, o investimento no Programa de Pós-Graduação em Consumo, Cotidiano e Desenvolvimento Social – PGCDs da Universidade Federal Rural de Pernambuco, passou a ser meu interesse central, haja vista meu entusiasmo em trabalhar uma pesquisa que articulasse a questão do consumo, e agora articular com a problemática da mobilidade urbana na sociedade contemporânea (DUQUE-ARRAZOLA 2013). Considerando este contexto, a motocicleta reconhecida como um bem de consumo e vista como alternativa de mobilidade urbana que tem ganhado crescente visibilidade nos dias atuais, dado o crescimento significativo de compra e uso/usufruto das motos, especialmente no contexto urbano, passou a ser meu interesse inicial de pesquisa.

Hoje com o olhar atento às informações sobre a mobilidade urbana e o uso das motocicletas, sejam elas a partir de matérias/reportagens (jornais, revistas, rádio, televisão) referências bibliográficas, teses, dissertações, entre outras fontes, passei a observar com mais cuidado o grande fluxo de circulação das motocicletas nos municípios do Grande Recife, por onde mais circulo, e observar qualquer

³ Além dessas experiências como pesquisadora de Iniciação Científica, também na graduação fui vinculada como estagiária do Núcleo de Estudos e Pesquisas sobre a Mulher – NUPEM, vivência esta que me agregou ainda mais conhecimento e experiência através de debates e pesquisas e que me fez perceber que esta última experiência como pesquisadora poderia ser ainda mais rica dadas as atuais práticas de consumo e as estratégias de pagamento das famílias dos bairros populares do Grande Recife, o que me permitiu realizar meu trabalho de conclusão de curso, como citado anteriormente.

aspecto que lembrasse este objeto de consumo. Em uma dessas observações comecei a prestar mais atenção num modelo específico de motocicleta, o qual vem ganhando crescente visibilidade na sua circulação pelas ruas e avenidas do Grande Recife.

Além disso, passei a perceber que as motocicletas cada vez mais têm sido alvo de diversos debates, discussões e reflexões, dada sua especificidade de circulação e os reflexos que vem causado, principalmente no que diz respeito à insatisfação da população em trânsito. Portanto, os ciclomotores popularmente conhecidos como *cinquentinha* vem interferindo na questão da mobilidade, haja vista suas implicações na circulação nos espaços urbanos, a exemplo do agravamento com os acidentes de trânsito⁴.

Outro ponto a destacar se refere ao crescente volume de trabalhos acadêmicos direcionados aos estudos da mobilidade urbana e uso das motocicletas. Estes têm sido desenvolvidos em grande parte, a partir de áreas específicas, a exemplo, da gestão e planejamento urbano e da saúde. Por outro lado, se faz necessário um maior investimento nos estudos sobre o fenômeno das *cinquentinhas* enxergando-o não apenas em seus aspectos negativos como apontam a maioria das reportagens e discussões. Nesse sentido, percebo a necessidade de compreender o fenômeno do uso das *cinquentinhas* reconhecida como um bem de consumo que para algumas pessoas se tornou uma opção de acesso de mobilidade por um setor de uma determinada classe social (trabalhadora), constituindo assim um bem de consumo carregado de significados, os quais podem favorecer sua inclusão na circulação, locomoção e como também um instrumento de trabalho, sobretudo no ambiente urbano. Mas cabe destacar que este fenômeno não ocorre apenas nos grandes centros urbanos, pois se faz presente também nos locais interioranos, especialmente dados à precariedade e/ou até mesmo à inexistência do transporte

⁴ Segundo a reportagem veiculada no jornal do comercio no dia 05 de novembro de 2014 no caderno cidades com a metéria intitulada como *uma batalha quase perdida*, de Margarette Andrea, a partir de um levantamento feito de diversos órgãos no Estado, confirmam o aumento dos acidentes com motocicletas. Dos 10. 075 acidentes com motos que foram registrados na restauração (hospital de referência do Estado) entre os anos de 2013 a 2014. A maioria das vítimas (87%), era do sexo masculino, e, os de interior, 72% usavam a moto sem capacete. De 3.781 pacientes atropelados, 42%(1.583) foram atingidos por motocicletas e cinquentinhas, 34 deles na calçada. De acordo com a mesma fonte, em uma outra reportagem (após anos) no dia 20 de abril de 2016, reforçam esse agravamento, destacando que em 2015, 32. 881 condutores de motos estiveram envolvidos em acidentes de trânsito. Ainda conforme a mesma fonte baseados nos dados da secretaria Estadual de Saúde e Comitê de Prevenção a Acidentes com Motocicleta (Cepam), entre as três categorias mais envolvidas (motos, carros e pedestres) as motos lideram os índices de porcentagens.

coletivo, apesar da vulnerabilidade que coloca os/as usuários/as mediante o contexto de sua circulação.

Foi mediante essa realidade que surgiu meu interesse pelo tema de estudo desta dissertação, que está estruturada do seguinte modo: na primeira parte será apresentada, além da introdução, a fundamentação teórico-metodológica que subsidiaram o momento reservado à pesquisa de campo e sua análise, no qual se configura a segunda parte desta dissertação.

O primeiro capítulo, intitulado *caminhos metodológicos: aproximações metodológicas*, se ocupa em expor algumas considerações sobre o método materialismo histórico e dialético, bem como análise do discurso, perspectivas que contribuíram para realizar a compreensão analítica do contexto pesquisado e os caminhos metodológicos escolhidos para a realização da presente pesquisa.

O segundo capítulo, intitulado *A sociedade de consumo*, se propõe refletir sobre a sociedade de consumo, dando destaque ao debate do consumo, privilegiando a importância dos significados, do simbólico, inseridos na cultura do consumo. Já o terceiro capítulo *A mobilidade urbana*, versa sobre a mobilidade urbana e sua problemática na contemporaneidade, enfatizando uma das alternativas de mobilidade urbana, as motocicletas.

No quarto capítulo (segunda parte) *A mobilidade urbana sobre duas rodas: a cultura do consumo das cinquentinhas na contemporaneidade* destaca a reflexão e análise dos dados obtidos, propondo responder tanto ao problema de pesquisa como os objetivos proposto. Na sequência encontram-se as considerações finais.

CAMINHOS METODOLÓGICOS

Em termos metodológicos, um dos propósitos- do desenvolvimento desta dissertação foi aproximar-nos ao método de Marx tomando a categoria da totalidade (NETTO, 2011; KOSIK 2002) chave para apreender e compreender a singularidade da *cinquentinha* bem/mercadoria objeto do desejo de consumo da sociedade capitalista contemporânea, integrando a dinâmica do capital internacional e suas contradições, sendo percebida, significada e simbolizada por um discurso dos sujeitos consumidores reveladora de uma visão em que predominam as expressões imediatas do fenômeno do consumo. Daí termos escolhido a análise do discurso falado como um momento desse processo de consumo, importante conhecer e compreender, mesmo numa forma inicial de aproximação *Análise do Discurso*.

Primeiramente é fundamental entender que para compreender o(s) fenômeno(s) em questão ou objeto(s) de pesquisa é preciso ir “além da aparência fenomênica da realidade empírica—por onde necessariamente se inicia o conhecimento [...]” para apreender *sua essência*, ou seja, sua estrutura e dinâmica, como explica José Paulo Netto (2011 p. 22). Essa essência configura a natureza das coisas, dos fenômenos, sua existência, pois ela está compreendida na totalidade. Isso significa dizer para o referido autor que aquilo que se mostra à primeira vista da realidade empírica, que aparece a nossa percepção imediata, não é a realidade, o real, na concepção da dialética. É apenas o *nível aparente dessa realidade, que é importante e não deve ser descartado*, exemplo da pesquisa em questão sobre as cinquentinhas.

Segundo Karl Marx, as relações, inter-relações e as contradições que exprimem essas manifestações e relações sociais, ou seja, esse movimento dialético não se manifesta na aparência do real, por mais rica que seja sua descrição. Precisa da totalidade concreta como totalidade do pensamento como um concreto de pensamento, um produto do pensar, do conceber, do analisar (MARX, 1857; NETTO, 2011).

Todavia, é preciso estar vigilante para não incorrer na definição de essência em termos das visões idealistas e as apropriadas pelo senso comum que identificam à coisa, ao fenômeno, ao objeto como algo em si mesmo, sem relações e interconexões, sem contradições, sem história. Dai a importância, na perspectiva da dialética materialista, da categoria totalidade concreta como totalidade do

pensamento, ou o todo estruturado, da teoria como trabalho intelectual de abstração, como concreto de pensamento (MARX Apud NETTO, 2011)

Nessa perspectiva Karel Kosik, (2002, p. 44) conceitua a totalidade como sendo,

Realidade como um todo estruturado, dialético, no qual ou do qual um fato qualquer (classes de fatos, conjunto de fatos) podem vir a ser racionalmente compreendido[...]. Sem a compreensão de que a realidade é totalidade concreta – que se transforma em estrutura significativa para cada fato ou conjunto de fatos – o conhecimento da realidade concreta não passa de mística, ou coisa incognoscível em si.

A aparência é a forma como o fenômeno se mostra popularmente chamado “fato empírico”, o que de imediato é possível ver, captar, inferir ou deduzir. Em outras palavras, a análise e conhecimento do fenômeno ou objeto de pesquisa deve ir além da imagem e das manifestações.

Compartilhando desta mesma linha de raciocínio, Karel Kosik (2002) defende que para conhecer a realidade há que apreender o fenômeno, que se manifesta na realidade imediata do cotidiano. Conforme este autor, a essência do fenômeno não se apresenta de imediato, mas sim através do desvelamento de suas mediações, relações e contradições.

Lukács (1967, apud PASQUALINI e MARTINS, 2015) recomenda que para que se tenha uma verdadeira aproximação e entendimento da realidade, devem ser mencionadas as conexões existentes entre as dimensões singular, particular e universal dos fenômenos e do todo parcial ou total em que está inserido. Isto implica dizer que a decodificação da relação entre essas três dimensões configura-se em um dos princípios do método materialista dialético, tendo em vista a apreensão dos fenômenos para além da aparência e buscando a sua essência (estrutura e dinâmica), as múltiplas determinações que o determinam, como explica Marx na Introdução de 1857 (cf NETTO, 2011).

O movimento da dialética, segundo Lukács (1967, apud PASQUALINI e MARTINS, 2015), entre o singular, particular e universal é considerado uma propriedade objetiva dos fenômenos. Ao nos depararmos com o fenômeno empírico, pode-se dizer que se trata de uma singularidade. Como enfatiza Lukács (1967, apud PASQUALINI E MARTINS, 2015, p.363), “é obvio que em nossas relações diretas com a realidade tropeçaremos sempre diretamente com a singularidade”. Em outras palavras, de modo imediato nos deparamos com a singularidade, pois:

tudo o que nos oferece o mundo externo como certeza sensível é imediatamente e sempre algo singular, ou uma conexão única de singularidades, é sempre *isto* singular (LUKÁCS, 1967, apud PASQUALINI E MARTINS, 2015, p..364)(grifo do autor).

Na perspectiva do método materialista dialético, embora parte da realidade e necessária descrever, a singularidade não é capaz de revelar a essência. O singular é apenas aparência. Como vimos anteriormente, é preciso ir além da aparência. Para que isso ocorra, segundo os autores referenciados a cima, é necessário relevar as relações que envolvem as causas encobertas, apreendendo as múltiplas mediações que os configuram. Sendo assim, é necessário ter a compreensão dos fatores responsáveis pelo fenômeno. Isto implica dizer que todo fenômeno singular tem em si determinações universais⁵. Assim, trata-se de entender os fenômenos como reflexo da unidade entre a singularidade, particularidade e universalidade. Desse modo, é fundamental entender o caráter peculiar de determinado fenômeno, mas esse caráter particular só terá importância se entendido em sua unidade dialética com o universal:

Uma boa análise dialética assenhora-se, pois, do caráter específico de determinado processo; mas isso só será possível se ela não isolar esse processo do movimento de conjunto que condiciona sua existência [...] O específico não tem valor senão em relação ao universal. O específico e o universal são inseparáveis (POLITZER, 1954, p. 95).

Agregado a isto é necessário ter a compreensão dos objetos articulados a uma mesma (universalidade). Desse modo, as diferenças e oposições são importantes para compreensão do universal, pelo contrário, a apreensão da essência universal expõe a necessidade que configura o desenvolvimento de suas várias manifestações particulares (PASQUELINI E MARTINS, 2015). O universal, também chamado de totalidade por outros/as, se opõe a diversidades das expressões singulares, mas contém toda riqueza do particular e do individual, não apenas como possibilidade, mas como necessidade de sua própria expansão, de seu desenvolvimento (ILYENKOV, 1975). Isso nos leva a perceber que a relação entre singular e universal está associado à relação entre *o todo e suas partes*. Ou

⁵ Segundo as autoras Juliana Pasqualini e Lígia Martins (2015), a função do pesquisador é desvendar como a universalidade se expressa e se concretiza na singularidade, ou como a universalidade se expressa e se concretiza na diversidade de expressões singulares do fenômeno.

seja, o singular faz parte de um todo. Esse todo manifesta-se nas inter-relações das singularidades com a particularidade e a totalidade, o que implica maiores aprofundamentos, para o doutorado posteriormente⁶.

Pelo que foi exposto até aqui, podemos entender que o fenômeno não se expressa apenas na singularidade da totalidade. O aspecto singular e a totalidade universal articulam-se: são vistos como pólos opostos e contraditórios das relações com a unidade dialética que dão vida ao fenômeno. O discurso falado exprime visões de mundo relacionadas com a totalidade social concreta, de um modo oposto ou contraditório chamado também de “tensão dialética”.

Aproximações iniciais sobre Análise do Discurso

Tendo em vista o exposto e o já insinuado em relação ao discurso dos/das entrevistados/as, a singularidade do objeto *cinquentinha na dinâmica da totalidade do capitalismo*, encontramos também na singularidade do discurso falado de cada sujeitos consumidor entrevistado/a e compreendido também por essa totalidade concreta. Embora neste propósito de aproximação à análise do discurso, os recursos do discurso falado tenham sido mais limitados.

A Análise do Discurso⁷ – AD foi escolhido como o abordagem teórico-metodológica que permite captar e compreender os significados e sentidos que os sujeitos exprimem em suas falas ou discursos, em nosso caso em relação aos bens de consumo, especificamente a *cinquentinha*. Entretanto, tratamos aqui de um processo inicial de aproximação⁸ para efeitos desta dissertação.

A AD é um tipo de abordagem analítica de caráter qualitativo que procura, segundo Eni Orlandi:

“(...) compreender a língua fazendo sentido, enquanto trabalho simbólico do trabalho social geral, constitutivo do homem e da sua história (ORLANDI, 1999, p 15).

A apreensão dos sentidos nesta dissertação se faz a partir do discurso falado dos/as entrevistados/as para esta pesquisa. Como explica Eni Orlandi (1999)

⁶ Essas partes não existem por si mesmas; elas estão relacionadas entre si e com o todo.

⁷ Existem várias abordagens a respeito da Análise do Discurso – AD. A que sigo aqui se inspira na Escola francesa que surge no final dos anos de 1960 com Michel Pêcheux como pioneiro. Escola crítica inspirada no materialismo histórico. Para maiores aprofundamentos sobre outras perspectivas da AD, ver entre outros *o Manual de análise do discurso em ciências sociais* de autoria de Lupicio Iniguez (coordenador), da editora Vozes do ano de 2004. Cabe ressaltar que o Brasil é considerado, segundo Francine Maziere (2007) o centro de referência de AD Pecheuxiana.

etimologicamente discurso remete à noção de movimento. aqui abordado num movimento inicial chegando a ele mediante uma categorização do(s) discurso(s) do/da entrevistado/da, precisando ir além dessas categorizações, embora nela estejam contidas significações e sentidos.

A palavra discurso [...] tem uma idéia de curso, de percurso, de correr por, de movimento. O discurso em si é a palavra em movimento, prática de linguagem: com o estudo do discurso observa-se o homem falando (ORLANDI, 1999, p. 15).

Assim sendo, essa abordagem busca entender a língua fazendo sentido, “enquanto trabalho simbólico, parte do trabalho social” a partir dos homens e mulheres e a própria história vivida de cada um/uma deles/delas (ORLANDI, 1999, p. 15). Através deste estudo é possível identificar a aptidão do ser humano em significar e significar-se. A linguagem⁹ neste processo é reconhecida como mediação entre os seres humanos e o contexto social em que ele vive. Nesse movimento, o discurso é essa mediação. Assim para Eni Orlandi (1999, p. 15) por meio dela,

[...] torna-se possível tanto a permanência e a continuidade quanto o deslocamento e a transformação do homem e da realidade em que ele vive. O trabalho do simbólico do discurso está na base da produção da existência humana (ORLANDI, 1999, p. 15).

Um dos pontos que merecem serem esclarecidos na AD¹⁰ é que ela não considera a língua enquanto um sistema abstrato e sim a língua no mundo, a partir dos homens e das mulheres falando, com suas formas de significar, considerando, sobretudo, a produção de sentido. Noutras palavras, a AD considera a língua enquanto visão de mundo e os significados inclusos nas falas como materialização do discurso. Neste cenário, Pêcheux entende que na AD a história tem uma influência significativa na construção do sentido e ambas se encontram conectadas, pois “*a língua e a história encontram-se presas mutuamente*”.

Se a *cinquentinha* concretiza uma das mercadorias da sociedade contemporânea, os discursos falados políticos, teóricos, do cotidiano, em imagens, mediáticos, publicidade, entre outros, exprimem a ideologia da sociedade sobre a

⁹ Segundo Eni Orlandi a linguagem é considerado o principal elemento que deu origem ao estudo da AD. Ela surge a partir da preocupação com as diferentes formas de significar.

¹⁰ Para o caso da AD o discurso é reconhecido como um objeto Sócio -histórico.

qual discorrem, seja de modo direto ou mediante suas significações, os sentidos da falas no discurso.

A AD, ao recorrer à história, tem o objetivo de compreender os sentidos produzidos pelo discurso, de acordo com as condições de produção histórico-sociais específicos à existências dos sujeitos (FERNANDES, 2005, p. 59).

Outro aspecto que é digno de destaque é que na AD a questão principal é a apreensão do sentido, pois a *“linguagem é linguagem porque faz sentido, e a linguagem só faz sentido porque se inscreve na história”*, conforme Eni Orlandi (1999, p. 25). Além da história, a ideologia tem um papel fundamental na produção do sentido, a partir da linguagem. Conforme a autora a linguagem está materializada na ideologia e a ideologia se manifesta na língua. Seguindo essa lógica, a AD trabalha com a relação língua-discurso-ideologia. A autora reforça esse raciocínio ao dizer que todo dizer é ideologicamente marcado, sendo que a ideologia se materializa nas palavras enunciadas pelos sujeitos.

Neste sentido, de acordo com Cleudemar Fernandes (2005, a linguagem e ideologia se materializam mutuamente. Ainda segundo o autor, o sujeito¹¹ nesta abordagem, não se refere ao indivíduo sozinho (individualizado, isolado), com uma existência reservada, implica também o sujeito vinculado a um coletivo, ao contexto social, histórico e ideologicamente marcado. O referido autor enfatiza que este sujeito é um ser social, que vive em um espaço coletivo, permeado por diversas vozes sociais, constituídos por vários discursos, marcado pela heterogeneidade, conflitos e polifonia, por isso se inscreve em diversas formações discursivas¹² Assim, a ideologia é revelada no posicionamento do sujeito em seu discurso.

Neste movimento, é importante que tenhamos em mente que a AD reconhece que a linguagem não é transparente.

Produz um conhecimento a partir do próprio texto, porque vê como tendo uma materialidade simbólica própria e significativa como tendo uma espessura semântica: ela o concebe em sua discursividade (1999, p. 18) .

¹¹ Segundo Eni Orlandi (1999, p. 19-20) a contribuição da psicanálise para AD se dá “com o deslocamento da noção de homem para o sujeito.

¹² A presença dessas várias vozes sociais presentes dos discursos, oriundas de variadas discursos e diversos espaços sociais é compreendida na AD como Polifonia(muitas vozes).

O percurso recorrido no desenvolvimento da pesquisa desta dissertação

A presente dissertação de mestrado, contemplou quatro momentos conectados entre si, e que permitiram sucessivas aproximações e apreensão do objeto de pesquisa.

Primeiro momento: universo da pesquisa

O universo da pesquisa para a realização campo abrangeu alguns municípios integrantes do Grande Recife, tais como Camaragibe, Paulista, Olinda e Recife. Durante o período de campo, fui em alguns momentos no centro do Paulista observar sua dinâmica, percebi a presença de *cinquentinhas* (principalmente em vários estacionamentos públicos, algumas próximas de outros modelos de motocicletas) e circulação de muitas pelas ruas e avenidas. Neste momento também foi observada a venda de alguns modelos de *cinquentinhas* em algumas lojas populares nas proximidades. Iniciei as primeiras tentativas de conversas informais abordando as pessoas na localidade, mas quando explicava que estava realizando uma pesquisa acadêmica e perguntava quem tinha *cinquentinha*, muitas pessoas não sabiam ou ficavam receosos para informar.

Em vários momentos, por indicação de algumas pessoas que circulavam ou que tinham algum tipo de comércio nas redondezas, conseguia chegar até os/as usuários/as e donos/as, mas ao falar da pesquisa e fazer o convite e assinar o termo de consentimento livre esclarecido, modelo este que está nos apêndices da dissertação para participar da entrevista, com o apoio do gravador, observei a resistência de algumas pessoas em serem entrevistadas, por mais que explicasse que aquela ferramenta era apenas um apoio de coleta de dados para pesquisa, que não teria problema em desligar. Muitos deles/as desistiram de participar mesmo antes de começar a entrevista. Cerca de seis pessoas desistiram de participar da pesquisa. A partir desse desafio ocorrido compreendi que os gravadores, gravador, também são carregados de significados: são associados a denúncia, suspeita, comprometimento pessoal, inquérito, entre outros.

Outro impasse no trabalho de campo no momento que tentei contato com as lojas que vendiam as *cinquentinha*, mas estas foram fechadas¹³, inviabilizando a continuidade da pesquisa no Paulista, procurando outros municípios do Grande Recife- RMR.

Diante dessa realidade, foi necessário expandir o universo da pesquisa de campo para o Grande Recife, agora como tentativa de realizar o número de entrevistas propostas tanto com vendedores/gerente, assim como os usuários/as.

Uma das estratégias utilizadas foi buscar no meu círculo de amizades pessoas que pudessem indicar alguém que fosse proprietário/a e fizesse uso das *cinquentinhas* no Grande Recife. Esse, portanto, seria posteriormente o caminho mais acessível para conseguir realizar as entrevistas sem tanta resistência. Todas as entrevistas foram realizadas diretamente com o/a entrevistado/a tanto nas localidades (muitas vezes nas ruas) onde encontrava os/as usuários/a próximos a sua *cinquentinha*, e que muitas vezes também era seu local de trabalho, como (nos casos de indicação) fui ao encontro do/a entrevistado/a (algumas foram realizadas até na própria residência).

A definição por realizar a pesquisa no Grande Recife se deu por este o maior e principal aglomerado urbano do estado de Pernambuco, o qual, enquanto Região Metropolitana do Recife integra 14 municípios.. Desses municípios escolheram-se Camaragibe, Recife, Olinda e Paulista por se tratar de localidades com características urbanas semelhantes e onde os problemas de mobilidade, fazem das cinquentinhas uma alternativa aos mesmos o que tem estimulado um comércio das cinquentinhas, o que favoreceu o desenvolvimento da pesquisa de campo desta dissertação.

Na presente pesquisa participaram 32 pessoas as quais foram enquadradas em três categorias: categoria I (usuários/as de *cinquentinha*); Categoria II (profissionais vinculados à venda) e categoria III (motoristas, pedestres e motociclistas). Da primeira categoria foram quatorze participantes, sendo onze homens e três mulheres. Cabe ressaltar que foram escolhidos um número maior de homens usuários de cinquentinha, porque segundo informações da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Bicicletas e Similares –

¹³ Em entrevista com o presidente da Associação Nacional de usuários de Ciclomotores- ANUC, um dos fatos que foram responsáveis pelo fechamento, em especial de uma das lojas em Paulista exclusivas de que vendiam as cinquentinhas foram em primeiro lugar: a realidade vivenciada no país: a crise econômica e a queda das vendas deste tipo de veículo nos últimos tempos.

ABRACICLO (2015) nos últimos doze anos a maioria (75% a 80%) de motocicletas Já as mulheres neste mesmo período representam a minoria (19% a 25%) no quesito de compra de motocicletas.

A categoria II contou com a participação de seis profissionais vinculados à venda da *cinquentinha*. Doze pessoas da categoria III, dentre eles motoristas, pedestres e motociclistas, também participaram da pesquisa de campo. A seleção das pessoas das três categorias deu-se de modo aleatório, pois foram consideradas as pessoas que se mostraram disponíveis.

Cabe destacar que a pesquisa de campo foi realizada no segundo semestre de 2015, entre agosto e dezembro do mesmo ano, nos locais acima referidos.

Segundo momento: construção do marco teórico e coleta de dados

A pesquisa bibliográfica é de suma importância para uma pesquisa, segundo Antonio Gil (2008) explora conhecimentos de materiais e conteúdos já elaborados por outros estudiosos sobre o assunto ou fenômeno a ser pesquisado. Foi nesse momento que me aproximei dos teóricos/as e estudiosos que discutem sobre as temáticas que embasaram o referencial teórico.

Também foi utilizada também como caminho para coleta de dados a técnica da observação, conceituada pelo estudioso Antônio Severino (2007), como sendo todo aquele procedimento que possibilita o acesso aos fenômenos estudados. É considerada uma técnica, na visão de autoras como Christian Laville e Jean Dione (1999), que possibilita o contato direto com as manifestações da realidade imediata e cotidianas relacionadas ao objeto de pesquisa . Respeito a esse processo, é importante que se tenha em mente o que, nos diz Florestan Fernandes (1980: 1980,p.03)

O cientista não lida diretamente com os fatos ou fenômenos que se observa e pretende explicar, mas com instâncias empíricas, que reproduzem tais fatos ou fenômenos. A realidade não é suscetível de apreensão imediata, e sua reprodução, para fins de investigação científica, exige concurso de atividades intelectuais deveras complexas [...].

Pode-se dizer que a técnica da observação é uma dessas atividades, sinalizadas pelo autor, como um dos “caminhos” que permitem compreender essas

instâncias empíricas para que através dela possamos chegar à compreensão do fenômeno em questão.

É válido ressaltar que a observação esteve presente em todos os momentos da construção da dissertação, especialmente quando fomos coletar os dados com a realização das entrevistas, o que se configurou no terceiro momento da pesquisa.

Terceiro momento da pesquisa: realização das entrevistas

A coleta de dados deu-se também por meio das entrevistas semi-estruturadas cujos roteiros, segundo as categorias já assinaladas encontram-se no apêndice A, B, C. Esses roteiros foram construídos para cada uma das categorias (Categoria I, Categoria II e Categoria III. Para a primeira categoria dos/as usuários/as o objetivo foi de captar sua visão sobre as *cinquentinhas*. o roteiro da segunda categoria foi para os profissionais vinculados a comercialização (gerentes, vendedores/as), a finalidade estava em obter informações sobre o seu olhar enquanto um profissional em contato direto com os consumidores e consumidoras.

Além disso, foram realizadas entrevistas com outra categoria III de entrevistados/as: motoristas, pedestres e motociclista, com vistas a perceber o olhar dessas pessoas em relação à circulação deste tipo de veículo nas ruas e avenidas no Grande Recife. A seguir apresentamos um quadro caracterizando o quantitativo e categoria dos/as entrevistados/as.

Quadro 01- Entrevistados/as

CATEGORIA	Entrevistados/as	Homens	Mulheres
Categoria I	Usuários/as	11	3
Categoria II	Vendedores, subgerentes, gerentes	2	3
Categoria III	Motoristas, motociclistas e pedestres	6	6
	Presidente da ANUC ¹⁴	*	-

Fonte: Elaborado pela pesquisadora

¹⁴ Associação Nacional dos Usuários de Ciclomotores- ANUC

*Ao longo da pesquisa foi descoberto que para os/as usuários/as de “*cinquentinha*” existe uma associação e foi marcada uma entrevista com o Presidente.

Todas as entrevistas foram gravadas e autorizadas pelos/as entrevistados/as, que assinaram um termo de consentimento livre esclarecido (Apêndice D), elaborado especialmente para este trabalho¹⁵. É importante enfatizar que todas as pessoas que participaram da pesquisa tiveram suas identidades preservadas nesta dissertação: seus nomes foram substituídos por nomes de modelos de *cinquentinhas* (no caso das categorias I e III) e de empresas fabricantes e lojas de motos (categoria II). O material coletado para a pesquisa, além das entrevistas de campo, contou também com registros fotográficos, e observações registradas em um diário de campo. As fotografias selecionadas foram utilizadas de modo ilustrativo para a construção da presente pesquisa.

Após a realização das entrevistas, as mesmas foram transcritas na íntegra, visando captar detalhadamente a riqueza do discurso falado dos/as entrevistados/as, posteriormente foram analisadas o que conformou no quarto momento da pesquisa.

Quarto momento da pesquisa: análises dos dados

O tratamento dos dados e resultados das entrevistas (organização e análise) embora visando apreender do discurso falado suas significações e sentidos a organização da análise foi categorizada a partir das classificações que foram-me ajudando a aproximar-me do discurso falado dos/das entrevistados/ elegemos sete categorias as quais foram: o econômico, funcionalidade, *sentimentos*, crítica, Estado/Detran, segurança e simbólico. Essas categorias foram criadas em base as informações obtidas nos depoimentos dos/das entrevistados/as. Cabe aqui destacar que associamos expressões ditas pelos/pelas entrevistados/as com as categorias acima sinalizadas. Como podemos visualizar na tabela abaixo.

¹⁵ É válido ressaltar que nem todos os entrevistados/as quiseram assinar o termo de livre consentimento.

Quadro 02- Categorias classificatórias

Categorias	Expressões
Econômico	Atribuímos a esta categoria todas as expressões, significados associadas a este assunto. Enfim, cujo sentido remetia a essa temática, a exemplo de preço, economia, facilidade de aquisição, parcelamento, entre outros.
Funcionalidade/Praticidade	Igualmente se fez com estas categorias, dado o sentido das falas dos/das entrevistados/as. Os significados diretos ou não expressados (“o não dito do dito”) referiam-se a uma funcionalidade ou praticidade que envolviam aspectos físicos, e associados ao deslocamento e/ou mobilidade.
Sentimento	As falas e seus significados expressavam sentidos que diziam respeito a emoções, sinalizadas em expressões tais como tristeza, felicidade, alegria, angústia, revolta além de outros coligados
Crítica	O discurso falado e seus sentidos remeteram a esta categoria à qual foram atribuídas todas as expressões que estavam relacionadas aos posicionamentos críticos a respeito de determinada situação ou contexto;
Estado/DETRAN	Embora Estado não apareça nas falas, mas governo e instituições do poder público sim, como o Detran, os sentidos das falas referem-se as instancias do poder público que significam o Estado e representado no Detran. Para esta categoria foram destacados aspectos a respeito da legislação, emplacamento, regulamentação, Carteira Nacional de Habilitação ou ACC
Segurança	Aquelas expressões que envolvem a segurança, como o uso dos equipamentos de proteção (capacete), atenção, comportamento do/a condutor/a no trânsito, deram significado e sentido a esta categoria.
Simbólicos¹⁶	A este foram conferidas expressões que remetem aos aspectos simbólicos e culturais, em especial do de pertencimento como distinção, lazer.

Fonte: Produzido pela pesquisadora

Também cabe ressaltar que procurou-se a todo o momento ter o cuidado de manter o diálogo com a teoria que fundamenta o presente trabalho de dissertação visando responder cuidadosamente ao problema de pesquisa, os objetivos propostos e bem como evidenciar o objeto de pesquisa.

¹⁶ O aspecto significativo dos bens, sobretudo o simbólico, está atrelado as formas de reprodução cultural. Todos os aspectos quem envolvem os bens fazem parte desse processo. Para o caso da presente dissertação daremos destaque especialmente aos significados culturais associados ao pertencimento, distinção.

CAPITULO I – Sociedade de consumo

Segundo as autoras Livia Barbosa (2004) e Valquíria Padilha (2006) a expressão *sociedade capitalista ou sociedade de consumo* é um termo utilizado por diversos/as estudiosos/as para se referir à sociedade contemporânea. Isto nos leva a perceber que se trata de uma sociedade tipicamente capitalista. O consumo, apesar de ser algo presente em toda e qualquer sociedade, como bem nos lembra Livia Barbosa (2004, p. 07):

[...] seja para fins de satisfação de “necessidades básicas” e/ou “supérfluas” são categorias básicas de entendimento da atividade de consumo nas sociedades acidentais contemporâneas – [consumir] é uma atividade presente em toda e qualquer sociedade.

Nas ultimas décadas, o consumo passou a ganhar visibilidade e assumir importância indispensável para entender as relações e comportamentos do mundo contemporâneo por causa, sobretudo, do reconhecimento da sua função simbólica para a reprodução social.

Ou seja, ato de consumir passou a expressar como essencialmente cultural. Para além disso, na visão da Livia Barbosa (2004), significa que o consumo adquiriu na contemporaneidade uma dimensão e espaço que possibilita refletir através dele questões a respeito da natureza da realidade. Pode-se dizer que as categorias simbólicas associadas aos bens, para além da sua utilidade, é a marca que caracteriza a forma específica da sociedade capitalista contemporânea.

Por muito tempo, especialmente no âmbito das ciências sociais, o entendimento da sociedade capitalista contemporânea se centrava nas transformações por que passaram os modos e as relações de produção de bens. Segundo Diana Lima (2010), as transformações ocorridas desde início do século XVIII, no modo de consumir, descartar e ir à busca de novos bens de consumo fabricados pelo sistema capitalista era vistos como, *fenômenos triviais*, e por esse motivo o consumo era muitas vezes deixado em segundo plano, ou interpretado, de modo simplista, utilitarista, moralista, ou a relacionando o bem a mercadoria na perspectiva do fetichismo da mercadoria, entendido por alguns/as como expressão da noção marxista da alienação.

Na sociedade contemporânea é fundamental compreender a importância do consumo, para além do caráter utilitário, economicista dos bens e dar destaque a

essa função cultural, simbólica como parte da totalidade contemporânea do capital. Assim, podemos dizer que a sociedade de consumo é expressão de transformações históricas do sistema capitalista.

1.1 *A produção de mercadorias e a importância do consumo na sociedade capitalista contemporânea*

Digamos que existem vários *caminhos*¹⁷ ou abordagens para se explicar e compreender a dinâmica da sociedade em que vivemos. Podemos dizer que uma dessas abordagens ou *caminhos* é a perspectiva marxista. Karl Marx, considerado o maior representante desta corrente teórica, nos convida a refletir sobre a sociedade capitalista a partir da mercadoria.

A riqueza das sociedades em que domina o modo de produção capitalista aparece como uma “imensa coleção de mercadorias” e a mercadoria individual como sua forma elementar. Nossa investigação começa, portanto, com a análise da mercadoria (MARX, 1996p. 165).

Essas mercadorias são reconhecidas como bens (objeto ou coisa) que têm a principal função de satisfazer as necessidades de qualquer tipo, seja ela do “estômago ou da fantasia” expressão cunhada por Marx, ou seja, biológica ou social. Vale à pena deixar claro que nem todos os objetos podem ser reconhecidos como mercadorias. Neste processo, Karl Marx faz uma distinção clara entre bens e mercadorias, pois a produção de mercadorias é especialmente do sistema capitalista¹⁸. Desse modo, um objeto passa a ser uma mercadoria quando é produzido não para o auto-consumo direto, mas o mercado, a troca. Assim, é importante destacar que nem todo objeto é uma mercadoria. Dito de outro modo, um objeto feito para uso próprio não pode ser considerada uma mercadoria. Só é mercadoria quando ela é produzida para ser vendida ou trocada por dinheiro ou por

¹⁷ Para o caso desta dissertação a expressão *caminho* neste momento será remetida a várias perspectivas teóricas de interpretação.

¹⁸ Karl Marx nos faz entender que a produção no capitalismo é regulada pela lei do valor, que age por mediação de contradições e desequilíbrios, que são renovados a cada instante no próprio processo de acumulação. Enfim, não se pode interpretar apenas o sistema capitalista como um sistema que produz apenas mercadorias, pois antes de mais nada, ele produz um modo de produção da mais-valia. Não vamos nos aprofundar neste assunto neste momento. Para maiores aprofundamentos ver *O Capital* em Marx. Desse modo, é neste movimento que se deve entender o consumo e o sistema de necessidades em Marx.

outro bem. Para, além disso, o autor nos lembra que no sistema capitalista, as mercadorias tem várias funções

[...] Cada uma dessas coisas é um todo de muitas propriedades e pode, portanto ser útil, sob diversos aspectos. Descobrir esses diversos aspectos e, portanto, múltiplos modos de usar as coisas é um ato histórico [...] (MARX, 1996, P.165).

Marx chama atenção para dois aspectos importantes ao se referir ao modo de produção capitalista e consumo das mercadorias estas tem o *valor de uso* e um o *valor de troca*. Nesse sentido, afirma que a utilidade de um objeto é chamada de valor de uso. Essa utilidade a ser determinada pelas propriedades específicas das mercadorias. Essa função independe de como foi produzido e da quantidade de trabalho despendido para a sua produção. (MARX, 1996).

O valor de uso se configura apenas no uso ou no consumo. Os valores de uso, segundo Marx (1996), estabelecem o conteúdo material da riqueza, qualquer que seja a forma social. Além do seu valor de uso, a mesma mercadoria tem o seu valor de troca. Esse valor é determinado, segundo o pensamento marxista, pela quantidade de trabalho socialmente necessário para produzir uma determinada mercadoria, porque a equivalência é estabelecida medindo o tempo de trabalho socialmente necessário para produzi-la. O valor de troca reconhecido em determinado momento se naturaliza e oculta o valor de uso. Ou seja, o valor de troca se sobrepõe ao valor de uso. Desse modo,

Esse elemento comum de magnitude idêntica não pode ser nada que tenha relação com as propriedades físicas ou naturais das mercadorias em questão, dada a extrema heterogeneidade destas. No processo de troca, se expressa algo homogêneo, e a única propriedade comum a todas as mercadorias é a de serem produtos do trabalho. Assim, o processo de troca torna homogênea todas às modalidades de trabalho que produz as mercadorias.

Feitas esses esclarecimentos, pode-se dizer que com a finalidade de produzir as mercadorias, nelas estão incluídas não apenas o valor de uso (função associada a utilidade do objeto)¹⁹, mas também valores de uso para outros, a partir do valor de troca, que é medido pelo tempo de trabalho necessário. Nesta dinâmica , a mercadoria surge como valor de uso, pois é a condição para ela ser trocada, uma

¹⁹ Podemos citar como exemplo uma caneta: seu valor de uso é possibilitar a escrita.

vez que dificilmente as pessoas trocariam sem qualquer utilidade. A mercadoria implica a existência de ambos os valores de uso e valor de troca. O valor de uso é algo fundamental para que ocorra o valor de troca. O valor de uso não tem nenhuma relação quantitativa com o valor de troca. Este é o reflexo das condições de produção das mercadorias. Marx nos diz que não há nada de misterioso nos valores de uso da mercadoria, uma vez que é apenas um objeto que satisfaz necessidades humanas pelas suas propriedades (MARX, 1996) No entanto, quanto ao valor de troca, a mercadoria assume características enigmáticas, pois

“[...] reflete aos homens as características sociais do seu próprio trabalho como características objetivas dos próprios produtos de trabalho, como propriedades naturais sociais dessas coisas e, por isso, também reflete a relação social dos produtores com o trabalho total como uma relação social existente fora deles, entre objetos.

Para além dos valores de uso e de troca, como vimos até aqui em Marx, às mercadorias, também reconhecidas como bens de consumo, são incorporadas outros significados e simbologias (também conhecidos como culturais), como veremos posteriormente no decorrer desta sessão. Julgamos necessário destacar a seguir algumas considerações sobre a importância do consumo do que se refere a funcionamento do sistema capitalista.

Ao pensar na sociedade capitalista é válido lembrar que a importância do consumo está diretamente atrelada ao desenvolvimento e reprodução quando se refere à dinâmica da economia. Segundo grandes pensadores como Adam Smith, Karl Marx, entre outros, o objetivo de toda produção é o consumo. Em outras palavras, o processo de produção e consumo são desdobramentos um do outro e têm como objetivo promover a reprodução da sociedade capitalista, que tem entre os seus principais objetivos a obtenção do lucro e acumulação da mais-valia. Partindo desta realidade, Renato Lima (2007, p. 07) afirma a importância do consumo nesta sociedade, produtora de mercadorias

Só é sustentável se na outra ponta existir alguém que esteja consumindo. Se não houver consumo, a produção entra em colapso. Aliás, na economia, garantir o consumo é tão importante (ou mais) quanto a produção. É o consumo que vai estimular mais produção (LIMA 2007, p. 07).

Nesta dinâmica da relação produção e consumo no sistema capitalista, julgo importante esclarecer alguns aspectos. Nesse sistema, quando se diz que um é

desdobramento do outro ou que a “*produção é imediatamente consumo, e o consumo é imediatamente produção*”. Quer dizer que no primeiro caso, significa dizer que quando se está produzindo também está consumindo, pois, ocorre um duplo consumo (subjetivo e objetivo), ao produzir, o indivíduo desenvolve suas capacidades, está “*desprendendo-as*” (MARX, 1999), ou seja, consome-as no ato da produção²⁰. De igual modo, ocorre o consumo dos meios de produção utilizados,

os quais se desgastam e se dissolvem em parte (como na combustão, por exemplo) nos seus elementos naturais; do mesmo modo, as matérias-primas utilizadas perdem a sua forma e sua constituição naturais: são consumidas (MARX, 1999, p.18).

Sendo assim, em todos os momentos da produção, o consumo se faz presente. Este tipo de consumo no ato da produção das mercadorias é chamado pelos economistas de “*consumo produtivo*” para diferenciá-los do consumo correspondente à produção. Este se faz necessário para a reprodução e manutenção da sociedade capitalista através da compra de mercadorias (MARX, 1999).

No segundo momento, significa identificar o consumo, que também é imediatamente produção, na mesma proporção, em que, por exemplo na natureza, o consumo de substâncias químicas produz as plantas, ou ainda sob o ponto de vista humano, esse consumo produz o próprio corpo dos seres humanos.

Essa produção igual ao consumo é considerada como uma segunda produção nascida do extermínio do produto da primeira.

Logo, o produto só atinge o seu final na produção, mas como esse produto é um valor de troca, precisa ir para o mercado como mercadoria. Para Marx a dialética desse consumo está em que cria essa possibilidade em duas extensões. Primeiro, o produto não se torna produto de fato sem o seu consumo²¹. Segundo, o fato de o consumo criar a necessidade de uma nova produção, pois o consumo é capaz de motivar a produção e criar também o objeto, Em resumo, temos que a própria produção cria o consumo, e o objeto criado vai determinar a forma de ser consumido. Assim como gera ao consumidor a própria necessidade do produto.

²⁰ Tal como no ato na procriação natural se consomem forças vitais, conforme nos lembra Karl Marx .

²¹ Para exemplificar esta afirmação o autor nos dá o exemplo do terno, pois só se torna realmente um terno quando é usado.

Diante deste contexto, identificamos que a produção e consumo passam a obter identidades dialéticas na medida em que um não pode se efetivar no outro, mas pode sim criar a necessidade de existência do outro, definindo até o modo de ser do outro.

1.2 A complexidade do consumo: consumo simbólico e a cultura do consumo

O consumo é um elemento que faz parte do nosso cotidiano e sempre está presente em toda e qualquer sociedade, é algo fundamental para a existência de qualquer ser vivo, explica Livia Barbosa(2004), Mesmo sendo assim, só na sociedade contemporânea do capitalismo Tardio (Mandel 1982), o consumo ganha uma importância cultural significativa. E só na década de 1980 o consumo ganha relevância acadêmica tornando-o objeto de estudos e pesquisa Essa discussão passa a ganhar fôlego para além da visão utilitarista/economicista²² associando-o ao reconhecimento de aspectos simbólicos²³.

Podemos perceber que ainda nos dias de hoje ao se falar em consumo é comum associar, como bem nos lembra Renato Lima (2007, p.6), “ao ato de gastar dinheiro, de torrar dinheiro, de ser levado por impulsos irracionais ou mesmo manipulado por uma indústria que precisa criar necessidades para continuar vendendo cada vez mais”. Ou seja, é muito comum reduzir o consumo à manipulação ou à alienação, tendenciosamente reconhecida pelo lado negativo. Essa visão moralista que geralmente responsabiliza o consumo por todos os males da sociedade ou pelos “problemas sociais”, expressão utilizada por Mary Douglas (2006), não leva em consideração o olhar dos agentes sociais a respeito de suas próprias práticas, nem toma o consumo como um processo dialético, ou seja, numa dinâmica social e cultural complexa, repleta de contradições, pois precisar ser revista.

²²Na academia, até os anos 80 o consumo era apenas associado à base econômica, sendo considerado apenas como o final da etapa do processo produtivo. Segundo Livia Barbosa (2006) *Bios produtivista* era a expressão era habitualmente usada aos estudos do consumo para se remeter a tradição intelectual e acadêmica que remota ao século XIX e que predominou até a década de 1980 nas ciências sociais e na história, que sempre direcionou ao entendimento do lado da produção. Para essa visão produtivista, o consumo surgia como uma atividade subordinada à produção e os/as consumidores/as como “sujeitos passivos” submetidos ao capitalismo, ao marketing e a propaganda.

²³Podemos afirmar que os antropólogos foram os primeiros estudiosos ao reconhecer a função simbólica dos bens para a reprodução social Levando em conta o embasamento empírico, toma o consumo como um processo dialético- uma dinâmica social e cultural complexa e, portanto contraditória.

Podemos dizer que este preconceito, reconhecido por Diana Nogueira (2010, P. 7), conforme visto na citação que abre o tópico desta reflexão sobre o consumo, oculta aspectos que são fundamentais para se entender os múltiplos papéis adquiridos pelo consumo para se entender a sociedade na atual conjuntura. Estudar o consumo é uma importante oportunidade de conhecer e perceber a sua complexidade na sociedade contemporânea e conseqüentemente a cultura do consumo.

1.3 A cultura do consumo

Quando se fala em cultura do consumo, o próprio nome nos dá pista de que se refere à cultura que se estabelece na sociedade de consumo. Don Slater (2003) nos diz que refletir sobre a cultura do consumo é trazer à tona o debate da relação entre cultura e consumo no mundo moderno. Para compreender essa relação, na visão de Grant MacCraken (2003), é preciso entender que os bens de consumo são carregados de significados culturais e são usados com finalidades culturais. Para o referido autor:

os bens de consumo nos quais o consumidor desperdiça tempo, atenção e renda são carregadas de significados culturais. Os consumidores usam esses significados com propósitos totalmente culturais. Usam os significados dos bens de consumo para expressar categorias e princípios culturais, cultivar ideias, criar e sustentar estilos de vida, construir noções de si e criar (e sobreviver) mudanças sociais. O consumo possui um caráter completamente cultural (MCCRACKEN, 2003, p. 11).

Dito isto, é notável na sociedade contemporânea que a cultura tem uma forte ligação e dependência do consumo. O autor supracitado reforça essa relação mútua ao dizer que “sem os bens de consumo as sociedades modernas desenvolvidas perderiam instrumentos-chave para a reprodução, representação e manipulação das suas culturas” (2003, p. 11).

Assim, tem-se então que na sociedade de consumo, os produtos se caracterizam para além da sua utilidade e atuam como portadores de significados atuantes da expressão sociocultural. Em outras palavras, a cultura se molda ao consumo e o consumo é influenciado pela cultura. Na visão de Don Slater (2003) na sociedade contemporânea, ao se referir à cultura do consumo significa dizer que as práticas sociais e os valores culturais (ideias, aspirações, identidades) são definidas

e orientadas pelo consumo. A partir disso, é levar em consideração que o consumo é um caminho para compreender a sociedade em que vivemos. A respeito disso, Mike Featherstone acrescenta:

usar a expressão cultura do consumo significa dizer que o mundo das mercadorias e seus princípios de estruturação são centrais para a compreensão da sociedade contemporânea. Isto envolve um foco duplo: em primeiro lugar, na dimensão cultural da economia, a simbolização e o uso de bens materiais como “comunicadores”, não apenas como utilidades: em segundo lugar, na economia dos bens culturais, os princípios de mercado-oferta demandam acumulação de capital, competição e monopolização que operam dentro da esfera dos estilos de vida, bens culturais e mercadorias (1995, p. 121).

Desse modo, fica claro que a cultura do consumo pode ser compreendida como sendo acordo social da relação entre cultura e recursos sociais, assim como o vínculo dos modos de vida significativo e bens de consumo simbólico, que são mediados pelo mercado (SLATER, 2003). Levando em consideração este cenário, percebe-se que um dos princípios da cultura do consumo é a expansão da sociedade capitalista de mercadorias como apontado por Marx (1999). Contudo se faz necessário compreender esses significados atribuídos aos bens de consumo. É o que veremos a seguir. Diversos são os autores que vão destacar essa relação entre a cultura e o consumo.

Para compreender os diferentes significados culturais do consumo, parto da definição de Néstor Canclini (1995: 2015, p. 60) o qual afirma que o consumo “é o conjunto de processos socioculturais em que se realizam a apropriação e os usos dos produtos”. Essa definição nos revela que a atividade de consumo vai bem mais além do que simples gastos, compras, segundo os preceitos moralistas como pudemos ver anteriormente. Nela podemos perceber que o consumo é um campo que engloba várias atividades, “atores e um conjunto de bens e serviços que não se restringe necessariamente, segundo Livia Barbosa e Colin Campbell (2006), às mercadorias adquiridas no mercado²⁴. E sim, ao consumo são incorporados aspectos culturais.

²⁴ Os autores enfatizam vários outros meios de serviços e produtos que em sua maioria não são considerados da área do campo do consumo, mas que são extremamente importantes para esse processo. E nos dão alguns exemplos, como a provisão de alguns serviços ofertados pelo Estado chamados de *serviços de consumo coletivo*. E no âmbito doméstico o qual é considerada uma esfera provedora de vários serviços que, habitualmente, não associamos com o consumo, ou com a sociedade de consumo, mas com laços familiares, amor, entre outros.

Ao fazer a investigação teórica sobre os significados simbólicos culturais do consumo, percebe-se que a antropologia foi uma das primeiras disciplinas a se ocupar por esses aspectos ao longo dos últimos anos. Essa disciplina desde o início do seu surgimento²⁵ nos auxilia a enxergar que “os bens são investidos de valores socialmente utilizados para expressar categorias e princípios, cultivar ideias, fixar e sustentar estilos de vida, enfrentar mudanças ou criar permanências” (ROCHA, 2004, p. 18). Desse modo, a partir da antropologia podemos afirmar que,

em todas as culturas, as práticas (o fazer científico, inclusive) expressivas de significados são atravessadas por objetos. O interesse pela maneira como os objetos são escolhidos e apropriados para participação em nossa experiência é, portanto, um passo à frente no saber sobre a vida social (LIMA, 2010, p. 8).

Isto é o que veremos ao longo deste tópico, os significados aos quais são atribuídos aos bens, sobretudo nos deteremos ao contexto contemporâneo. Para essa finalidade, Everaldo Rocha (2004) salienta que de início é necessário entender que o consumo é considerado como um sistema de significação e que a principal finalidade é a necessidade simbólica. Além disso, o autor destaca que é necessário reconhecer que o consumo é visto como um código por meio do qual são reveladas muitas das relações sociais. Mais ainda “este código, ao traduzir relações sociais, permite classificar coisas e pessoas, produtos e serviços, indivíduos e grupos” (ROCHA, 2004, p. 16). Nessa linha de pensamento Arjun Appadurai, chama atenção que seus estudos sobre a globalização e modernidade tem revelado que a vida social das coisas, que os objetos não têm significados que não lhes sejam atribuídos pelos homens e que o consumo é eminentemente social, correlativo e ativo (APPADURAI, 1990).

Lívia Barbosa e Colin Campbell (2006, p.26), reforçam este pensamento de Arjun Appadurai ao dizer que:

²⁵ Desde 1920, esta disciplina percebeu que as trocas e os usos dos objetos são considerados práticas que criam e mantêm vínculos entre os membros de uma sociedade. Assim, do mesmo modo, fornecem sentido e ordenam a vida coletiva em uma dada totalidade. Podemos perceber esse caráter nos estudos e pesquisas de Malinowski (1983).

consumo é ao mesmo tempo um processo social que diz respeito a múltiplas formas de provisão de bens e serviços e a diferentes formas de acesso a esses mesmos bens e serviços; um mecanismo social percebido pelas ciências sociais como produtor de sentido e de identidade, independentemente da aquisição de um bem; uma estratégia utilizada no cotidiano pelos mais diferentes grupos sociais para definir diversas situações em termos de direitos, estilo de vida e identidade; e uma categoria central na definição da sociedade contemporânea. (BARBOSA e CAMPBELL, 2006, p. 26)

Nesse movimento, autores como Mary Douglas e Baron Isherwood (2004, p.105)²⁶, destacam dois papéis primordiais aos bens de consumo. Em primeiro lugar, os bens de consumo são fundamentais para dar visibilidade e estabilizar as categorias culturais. Nesses termos, é notório que os bens carregam significação social e são reconhecidos como comunicadores, e é nos estudos antropológicos, especialmente com a técnica etnográfica que podemos identificar sua significação. “É a prática etnográfica padrão supor que todas as posses materiais carreguem significação social e concentrem em parte principal da análise da cultura em seu uso como comunicadores.”

Assim, os autores argumentam que reconhecendo os bens como comunicadores, ao consumirem determinado produto, os consumidores estão adquirindo uma gama de significados simbólicos que propagam pertencimento ao mundo social. Desse modo, pode-se considerar que os bens agregam as estruturas e divisões sociais existentes. Em segundo lugar, sob a visão dos autores supracitados, é preciso ter em mente que para além da sua utilidade, os bens têm usos/funções importantes, eles também são responsáveis por “estabelecer e manter as relações sociais”. Tomando como influência em um dos estudiosos mais conceituados da antropologia como Lévi-Strauss defende essa concepção simbólica dos bens, ao dizer

esqueçamos que as mercadorias são boas para comer, vestir e abrigar; esqueçamos sua utilidade e tentemos em seu lugar a idéia que de as mercadorias são boas para pensar: tratemô-las como um meio não verbal para a faculdade humana de criar (DOUGLAS E ISHERWOOD, 2004, p. 108).

Com base nos pensamentos de Mary Douglas e Baron Isherwood (2004), é possível compreender que as pessoas ao consumirem bens adquirem uma gama de

²⁶ O livro ***o mundo dos bens: para uma antropologia do consumo***, dos respectivos autores, é considerado uma referência clássica ao se referir ao debate acerca dos aspectos culturais do consumo na contemporaneidade.

significados simbólicos. Um desses significados, podemos tirar do pensamento de Pierre Bourdieu, considerado um dos principais estudiosos que aborda o consumo como uma questão de distinção social, juntamente com o Thorstein Veblen²⁷.

Pierre Bourdieu (2015) considera que os bens de consumo funcionam como elementos classificatórios, ou seja, como sinais de distinção, que o gosto neste processo é usado para demarcar as relações sociais e implicam na representação das pessoas sobre si mesmo e sobre os outros.

Dito de outro modo, o uso de bens são modos pelos quais as pessoas configuram sua frequente disputa pelo reconhecimento e legitimidade de suas posições no contexto social, objetivando manter ou modificar. Desse modo, cabe aqui ressaltar que as escolhas de consumo não são atos isolados e independentes das preferências de consumo do grupo social. Segundo o autor, a posição do indivíduo ou de um grupo vai determinar algumas características comuns com os indivíduos ou grupos que ocupem a mesma posição no âmbito da estrutura social.

As pessoas para se diferenciar dentro de sua classe agem de modo a transformar simples diferenças em distinções, com o propósito de preservar sua situação neste ambiente, dependendo da posição ocupada por eles. O princípio gerador de tais atitudes é o que Bourdieu chama de *habitus* considerando como sendo a “capacidade de produzir práticas e obras classificáveis, além da capacidade de diferenciar e de apreciar essas práticas e esses produtos, - gosto.”(BOURDIEU, 2015, p. 162) configurando os espaços dos “estilos de vida”.

estrutura estruturante que organiza as práticas e a percepção das práticas, o *habitus* é também estrutura: princípio de divisão em classes lógicas que organiza a percepção do mundo social é, por sua vez, o produto da incorporação da divisão de classes sociais. Cada condição é definida, inseparavelmente, por suas propriedades intrínsecas e pelas propriedades relacionais inerentes a sua posição no sistema de condições que é, também, um *sistema de diferenças*, de posições diferenciais, ou seja, por tudo que distingue de tudo o que ela não é e, em particular, de tudo o que é oposto: identidade social defini-se e afirma-se na diferença.

Logo, o *habitus* determina não só as práticas comuns aos indivíduos de uma mesma classe, no sentido dado por Bourdieu²⁸ como também reforça das diferenças

²⁷ Para maiores aprofundamentos ver o livro intitulado **A Teoria da classe ociosa** do pioneiro Thorstein Veblen. Nesta obra o consumo se apresenta como uma prática simbólica e de grande relevância que tem a função de vínculo ao determinado grupo social como uma forma de um desejo de ascensão.

que determinas as posições no grupo, transformando os estilos de vida em propriedades distintivas. Segundo o autor, essas propriedades distintivas se traduzem no conjunto de bens sejam eles materiais e simbólicos como veículos, móveis e casas, livros, bebidas entre outros. O gosto é reflexo desse *habitus*, na visão do autor

O gosto, propensão e aptidão para a apropriação – material e/ou simbólica – de determinada classe de objetos ou de práticas classificadas e classificantes é a fórmula geradora que se encontra na origem do estilo de vida, conjunto unitário de preferências distintivas que exprimem, na lógica específica de cada um dos subespaços simbólicos – mobiliário, vestuário, linguagem ou *hexis* corporal – a mesma intenção expressiva. (BOURDIEU, 2015, p. 165).

Esse gosto distintivo tem grande influência do capital cultural²⁹ de que se tem a ideia de que não é suficiente consumir, mas sim ter um consumo diferenciado de modo que reflita todo o investimento de tempo e dinheiro necessários para almejar essa forma distintiva de consumo. A educação é reconhecida, pelo autor, como o elemento-chave de tal investimento. Nas palavras do autor:

Contra a ideologia carismática segundo a qual os gostos, em matéria de cultura legítima, são considerados um dom da natureza, a observação científica mostra que as necessidades culturais são produtos da educação: a pesquisa estabelece que todas as práticas culturais (frequências a museus, concertos, exposições, leituras, etc) e as preferências em matéria de literatura, pintura ou música estão estreitamente associadas ao nível de instrução (avaliado pelo diploma escolar ou pelo número de anos de estudo) e secundariamente, à origem social (BOURDIEU, 2015, p. 9).

Como se pode observar nas palavras de Bourdieu, quanto mais tempo a pessoa frequenta uma instituição de ensino e quanto mais prestígio tiverem nesta instituição maior será o seu capital cultural. Também é pertinente ressaltar que os vários grupos sociais podem ter diferentes combinações de capital econômico e capital cultural. Mas o que vai caracterizar serão os estilos de vida, como já sinalizado, de determinados grupos sociais. Cada grupo social tem uma combinação

²⁸ Pierre Bourdieu trata de classes sociais, diferentemente de Karl Marx e bem mais próximo de Max Weber. Reconhece a existência da estratificação social e a importância da posição na estrutura social. No entanto trata das classes também como *grupos de status*, em que estão presentes a distinção pelos estilos de vida. As relações simbólicas produzem distinções significantes e os grupos de *status*. (Cf. Bourdieu, Economia das trocas simbólicas, São Paulo: Editora Perspectiva, 1974.

particular de práticas culturais específicas e como elas estão entrelaçadas (BOURDIEU, 2015).

O que foi discutido até aqui, sobretudo a questão do consumo simbólico é uma das abordagens teóricas dos estudos do consumo que pode auxiliar para desenvolver análise do objeto de estudo dessa pesquisa. Sobretudo pela complexa trama de relações estabelecidas quando trataremos a questão da mobilidade urbana e o significado do uso/consumo das motos (nesse caso as *cinquentinhas*) pela população da classe trabalhadora do Grande Recife.

CAPÍTULO II – A mobilidade Urbana

2.1 A problemática da mobilidade urbana

Nos últimos anos a problemática da mobilidade urbana tem ganhado uma centralidade incontestável. Esse fenômeno tem se acentuado, sobretudo frente às transformações e desafios postos à sociedade de consumo contemporânea. Enquanto componente da historicidade, as possibilidades de deslocamentos sempre tiveram presentes no cotidiano dos indivíduos. Nesse sentido a questão da mobilidade sempre esteve nos séculos anteriores ao século XX quando o transporte urbano cresce em quantidade e variedade (Transporte ferroviário, ônibus, carros, motos). Para ilustrar essa discussão, Eduardo Silva (2014, p. 9) argumenta:

O tema da mobilidade humana é tão antigo e, além disso, irrequieto quanto o próprio homem, “bípede implume” na expressão de Platão. Mesmo os demais bípedes, e também as centopéias, os protozoários, os insetos unicelulares, os animais voadores, são todos dotados de mobilidade, deslocam-se no espaço e no tempo. À exceção dos vegetais, presos ao chão por natureza, todos os seres vivos movimentam-se de acordo com as suas características. Vão em busca de sobrevivência movidos pelas necessidades, agindo de maneira uniforme, à exceção dos domesticados, conforme ensina a etologia³⁰.

Sendo considerado um dos aspectos necessários para se viver em qualquer tempo e época, Eduardo Silva reforça que a mobilidade é um componente legítimo das sociedades. Sobre essa questão, ao pensar na mobilidade é comum associar a ideia de movimento, deslocamento, possibilidade de ser movido. Indo mais além, é possível perceber que este termo pode ser analisado sobre diferentes aspectos quando vamos investigar a sua usabilidade. É o que nos mostra autoras como Amora e Guerra referenciadas por Cristiane França (2011, p. 72). Em adição a essa reflexão Petit Robert (1996 p.) define mobilidade como:

qualidade do que pode se mover ou ser movido no espaço ou no tempo, – que pode mudar de posição, incluindo nesta acepção desde a propriedade de mover um membro ou um órgão até a mobilidade de uma população ou de uma espécie animal, movimentos compreendidos no fenômeno designado migração.

Além disso:

³⁰ Só em nível de esclarecimento a etologia é a ciência especializada em estudar o comportamento animal.

A mobilidade inclui também movimento de mão-de-obra, mobilidade profissional, social, ascendente ou descendente. Além desses sentidos destaca, ainda, mobilidade como característica do que muda rapidamente de aspecto ou de expressão e mobilidade de sentimentos, de humor, de vontade, qualidade que produz instabilidade, versatilidade, flutuação, inconstância.

Por outro lado, Ferreira (1986) traz acepção mais complexa de mobilidade social, ou seja, define a mobilidade como “circulação e/ou movimento de ideias, de valores sociais e/ou de indivíduos, de uma camada inferior para a superior e vice-versa, ou de um grupo para outro do mesmo nível” (AMORA E GUERRA 2005, p.02).

Diante dessa complexidade de visões em que pode ser percebida a mobilidade, cabe aqui destacar que no caso desse estudo será privilegiado o sentido de mobilidade que está atrelada ao deslocamento físico, circulação das pessoas e coisas, sobretudo no contexto urbano. Fenômeno este que tem se manifestado ao longo da historicidade das sociedades, mas não com tanto destaque como é o caso da mobilidade na contemporaneidade, que tornou-se conhecida como mobilidade urbana.

2.2 Fundamentos sobre a mobilidade urbana

Compreender o significado do termo *mobilidade urbana* é importante para entender como esta se apresenta na sociedade de consumo, e nos modos de vida das cidades contemporâneas, especialmente, as cidades brasileiras. Esse cenário para Santos Vaccari e Valter Fanini (2011) deve ser percebido como parte estruturante do funcionamento de uma sociedade convertida recentemente e rapidamente em urbana. Para Geraldo Guimarães (2012, p. 19) a mobilidade como sendo “*um apanágio das cidades, um predicativo que serve de atributo a urbe*”. Em outras palavras, a mobilidade pode ser compreendida como a facilidade no qual se expressam nas condições de deslocamento que pode ser realizada no contexto urbano. Nessa mesma linha de pensamento, Santos Vaccari e Valter Fanini (2011, p. 10) reforçam e ampliam a definição da mobilidade urbana como sendo:

um atributo associado a pessoas e atores econômicos no meio urbano que, de diferentes formas, buscam atender e suprir suas necessidades de deslocamento para realização das atividades cotidianas como: trabalho, educação, saúde, lazer, cultura, etc.

Essas considerações de Santos Vaccari e Valter Fanini (2011) deixam evidente que mobilidade urbana está relacionada não apenas ao deslocamento de pessoas no contexto urbano, mas inclui também o de coisas de mercadorias, como salienta Eduardo Silva (2014). E esse deslocamento pode ser realizado através de meios não motorizados (a pé, bicicleta, com a carroça com ajuda de animais³¹, ou motorizados coletivos como ônibus, trens, metrô ou individuais a exemplo de carros, motos³² entre outros). Dito de outro modo, o Ministério das Cidades (2006, p. 19) reforça esse posicionamento ao definir que a mobilidade é

um atributo associado à cidade; corresponde à facilidade de deslocamento de pessoas e bens na área urbana. Face à mobilidade, os indivíduos podem ser pedestres, ciclistas, usuários de transportes coletivos ou motoristas; podem utilizar-se do seu esforço direto (deslocamento a pé) ou recorrer a meios de transporte não-motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) e motorizados (coletivos e individuais).

Sendo assim, para além do deslocamento de pessoas e coisas, condições de deslocamentos e de usos dos meios de transporte, a mobilidade se revela nas relações das pessoas com o espaço e o cotidiano. Ou seja, “seu local de vida com os objetos e meios empregados para que o deslocamento aconteça, e com outros indivíduos” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2006 p.19).

Nessa perspectiva Geraldo Guimarães (2011, p. 92)³³ salienta que a mobilidade tem que ser reconhecida como condicionante para a investigação de índices como “inclusão social e de qualidade de vida, na medida em que também viabiliza ou não a conexão com oportunidades sociais e econômicas”. Portanto, refletir sobre a mobilidade, para o autor, nos direciona a perceber que o uso do espaço urbano passou a ser reconhecido como “objeto de consumo” a partir do momento em que as pessoas precisaram racionalizar, ordenar e gerenciar seus

³¹ Os animais mais utilizados para essa finalidade usualmente são os burros (apesar de se perceber que nos tempos atuais houve uma diminuição significativa do uso desse tipo de animal no espaço urbano), cavalos, entre outros.

³² Para o caso desta dissertação, a este tipo de deslocamento é que vamos dar a maior ênfase.

³³ Como visto ao longo das definições escolhidas para compreender o que é a mobilidade urbana nesta dissertação, concordamos com Geraldo Guimarães (2012, p. 92) ao enfatizar que a mobilidade urbana é que vai proporcionar ligação eficaz entre os bens e serviços, o que se pode obter, especialmente neste contexto urbano, através de “um programa eficiente de planificações, restrições e direcionamentos, mas sobretudo, pela oferta adequada de transportes públicos e de uma infraestrutura de sistema viário, equipamento, instalações, controle e sinalizações próprios à circulação eficaz dos diversos tipos de modais”, além de que haja uma integração dos diversos tipos de modais.

deslocamentos. Isso é reflexo de processos históricos em que se configuram características culturais da uma sociedade.

2.3 Condicionantes históricos da mobilidade urbana: urbanização e motorização

Ao refletir sobre a mobilidade urbana, especialmente no contexto urbano brasileiro é indispensável que se tenha um bom entendimento de dois processos quase simultâneos que foram fundamentais para a configuração da mobilidade urbana contemporânea, tais como a urbanização e a motorização. Segundo Eduardo Vasconcellos (2013, p. 14), esses dois fatores são importantes, porque

O processo de urbanização deve ser analisado, pois colocou pessoas em ambientes urbanos nos quais elas passaram a necessitar de transporte [...] Ademais, o processo aumentou as dimensões das cidades, fazendo crescer distâncias e a necessidade de transporte público para as pessoas. O processo de constituição da indústria automobilística é importante por representar o início da oferta regular e mais acessível de veículos de transporte individual [...].

Nesse sentido, cabe ressaltar que o Brasil é país cuja concentração populacional é em sua maioria (84%)³⁴ urbana (IBGE, 2010). Segundo o Ministério das Cidades (2006) o rápido processo de urbanização por qual tem sido submetido o País, além de promover a transferência da população da área rural para a área urbana, concentrou grande parte desses fluxos migratórios.

Um dos fatores responsáveis por favorecer essa mudança no cenário brasileiro (e no mundo³⁵) foi à influência da industrialização. No caso brasileiro, o processo de industrialização teve seu início no século XX, sobretudo com a instalação de indústrias de bens de consumo não duráveis, responsáveis por absorver grandes quantidades de mão-de-obra e que se apoiavam em tecnologia ainda atrasada (BRASÍLIA, 2015).

A respeito dessa realidade é importante lembrar que na Segunda Guerra Mundial um dos seus incrementos foi incentivar a implantação das primeiras

³⁴ Há estudos do censo de 2010 do IBGE, revelam um aumento da porcentagem de brasileiros que vivem nas áreas urbanas, chega a 84%. Informação extraída do documento intitulado como: **censo 2010: população urbana sobre de 81% para 84%**. Disponível em: <[HTTPS://fernandonogueiracosta.wordpress.com/2010/11/29/censo-2010-populacao-urbana-sobe-de-8125-para-8435](https://fernandonogueiracosta.wordpress.com/2010/11/29/censo-2010-populacao-urbana-sobe-de-8125-para-8435)>Acessado em 15. Abr.2016

³⁵ Para uma leitura mais aprofundada sobre a história da relação do processo de urbanização e a industrialização em outros países, recomendamos a leitura do caderno desafios da mobilidade urbana

indústrias consideradas de base, objetivando a soberania nacional e a produção no cenário interno. Neste movimento, surgiram as primeiras indústrias no Brasil, a exemplo da Companhia Siderúrgica (CSN), Petrobrás, além de outras associadas à produção de energia e máquinas, favorecendo a criação de ambiente para o desenvolvimento de indústrias modernas, como de bens de consumo duráveis (como automóveis e eletrodomésticos). Sobre essa questão é importante destacar:

se o dinheiro do café financiou as primeiras fábricas, o capital industrial transnacional assegurou o crescimento industrial no Brasil a partir de 1955, indo localizar-se em áreas dotadas de melhor infraestrutura e maior concentração populacional que, além de fornecer mão-de-obra, constituem elas próprias o mercado consumidor (BRASÍLIA, 2015, p. 33).

Uma das áreas mais favorecidas nesse processo na ocasião foi a região sudeste, sendo o principal alvo do fenômeno do *êxodo rural*. Na história do Brasil o governo que foi responsável por estabelecer as condições favoráveis para o processo de urbanização do País foi o de Juscelino Kubitschek, que teve como *slogan* de sua campanha: *50 anos em 5*, tanto pelo estímulo à industrialização quanto para as expectativas para modernização do País (BRASÍLIA, 2015 e BRUM, 2013).

Desse modo houve a criação de empregos, bem como o oferecimento de serviços e bens, a industrialização. Cenário esse que facilitou a migração da população do campo para a cidade, objetivando a oportunidade de emprego e melhores condições de vida. Neste sentido, pode-se dizer que o País não seria apenas concebido como agrário-exportador, mas passa a se transformar em urbano industrial³⁶. (BRASÍLIA, 2015).

Em 1940, apenas 31% da população brasileira viviam nas cidades, vinte anos depois essa porcentagem passou a ser de 45%, tendo obtido em 1970, 56%, momento este que a população urbana ultrapassou a rural. Desde então pode-se dizer que o processo de urbanização continuou acelerado chegando a atingir em 2010 cerca de 84% da população brasileira morando nas cidades. Desse modo, de

³⁶ Cabe salientar que a concentração da propriedade da terra na área rural e a introdução da mecanização no campo também puderam influenciar o processo de urbanização nacional.

1940³⁷ a 2010, a população rural teve um aumento de 6%, já a urbana, mais de 1200%, passando de 13 milhões para 161 milhões (BRASÍLIA, 2015).

No caso específico da região Nordeste foi entre os anos de 1960 e 1980 que ocorreu um grande fluxo migratório da população urbana, ou seja, segundo Eduardo Vasconcellos (2013), e grande parte dessa população migraram da região Nordeste para a região sudeste (região essa onde com alto investimento industrial). Neste período foram registrados cerca de 27 milhões de migrantes que saíram das áreas rurais para as cidades. Em função dessa realidade, houve uma necessidade maior de locomoção. Um aspecto que merece destaque neste período foi a ausência de uma política eficaz e permanente de desenvolvimento urbano no Brasil.

Na ausência de uma legislação ampla e consensual, e diante da negligência do Estado na regularização dos conflitos de ocupação e uso do solo, os grupos sociais tanto de baixa renda quanto os de renda média e alta, utilizaram de estratégias para gerar o novo espaço urbano de seu interesse. Em quase todo o processo de urbanização, Eduardo Vasconcellos (2013) nos lembra que não se teve intervenção do Estado. Além disso, o autor sinaliza que o processo de urbanização e de intenso crescimento da população esteve relacionado às possibilidades de oportunidades de trabalho e geração de renda. Nestes termos,

as cidades cresceram segundo as forças de mercado das ações de distintos grupos sociais, tanto para a população de renda mais baixa quanto para as classes médias e altas. O espaço urbano foi construído para atender os interesses de acumulação de capital por parte do setor da construção civil e dos proprietários de terra (VASCONCELLOS, 2013 p.15).

Por outro lado, o processo de urbanização também trouxe consigo a acentuação das desigualdades sociais, haja vista que nem todas as pessoas que participaram dos processos migratórios de espaço rural para urbano conseguiram se inserir no mercado de trabalho formal (nas indústrias), o que provocou o povoamento desordenado dos espaços urbanos (BRUM, 2013).

Cabe aqui destacar, segundo Eduardo Vasconcellos (2013), o processo de reorganização urbana, em outras palavras, o que ele chamou de “formação das cidades da classe média”, construídas para atender as necessidades de reprodução

³⁷ Neste ano a população urbana era de 12.880.790 e a rural 28.288.531. Já em 2010 a população urbana chega a 160.925.792 e a rural 29.830.007, respectivamente, segundo os dados do IBGE (2007;2011).

de uma nova classe média formada enquanto resultado do processo de concentração de renda.

Como parte deste cenário, de um lado renovações urbanas em áreas mais centrais e de outro, empreendimentos mais distantes das áreas centrais. Para estes empreendimentos mais distantes das áreas centrais, para o caso das classes mais altas houve um grande impacto na mobilidade, na medida em que começaram a necessitar por uma maior mobilidade e começaram a usar o automóvel. Já no caso das ocupações periféricas, foi marcada por um padrão de longas distâncias, uma vez que eram distantes na área central (o que fez essas pessoas depender cada vez mais do transporte público (VASCONCELLOS, 2013)).

Desse modo, uma das principais características no Brasil a respeito do sistema de mobilidade foi a expansão da área urbana de baixa densidade e o aumento das distâncias a serem percorridas, em especial as das mais pobres, com a dependência do transporte público (VASCONCELLOS, 2013). Uma vez que as oportunidades de emprego estiveram concentradas nas áreas mais centrais e conseqüentemente as distâncias para o local de trabalho aumentaram. Além desse aspecto, a ausência de controle da implantação de grandes projetos localizados nas cidades (conjuntos habitacionais, centros de compras, grandes instalações) também foi responsável por modificar a solicitação de um sistema viário em função da necessidade maior de deslocamentos de pessoas e veículos³⁸. Esse cenário foi fundamental para se efetivar o processo de motorização no País. Haja vista as novas demandas relacionadas às formas de deslocamentos.

Em 1950, o início da indústria automobilística reconhecida como prioridade para o País³⁹ provocou um crescimento da sua produção acima de 133 mil veículos em 1960, passando a 1,1 milhão nos anos de 1980. Mais tarde em 2012 chega a 3,3 milhões (VASCONCELLOS, 2013).

A instalação da indústria automobilística no País trouxe consigo uma elevada carga de impostos federais. Por outro lado, a lógica da política fiscal possibilitou ao governo acesso a recursos, entretanto contribuiu para que o País se tornasse *sócio e refém*, pela dependência da indústria em relação a recursos e a suportar as

³⁸ O autor cita como exemplo o caso de São Paulo, estado no qual a primeira legislação que possibilitou um maior controle sobre os maiores empreendimentos só surge em 1987, mas mesmo com “organização” e controle por parte das entidades competentes, não tiveram como impedir novos empreendimentos que causassem problemas graves.

³⁹ Dentro da perspectiva que só se faz desenvolvimento com a produção de automóveis

pressões em épocas complicadas para a indústria⁴⁰. Assim, o governo se tornou apoiador constante da indústria automobilista, tendo realizado vários mecanismos para que ela permanecesse e crescesse no País (VASCONCELLOS, 2013).

Aliada a essa conjuntura pode-se notar a criação de mecanismos que viabilizassem a criação de diversas facilidades de aquisição dos veículos pelas pessoas e a redução e/ou até eliminação dos impostos federais sobre os veículos particulares. Sobre essa questão é importante salientar:

Tendo ocorrido em várias ocasiões desde a criação da indústria em 1956, o apoio teve uma expressão contundente quando se instalou a crise financeira internacional de 2008 e a eliminação de impostos dentro do governo (VASCONCELLOS, 2013, p. 238).

Cabe aqui destacar que esse cenário ocorreu num ambiente marcado ideologicamente pelas elites econômicas e políticas, que priorizavam o transporte individual em detrimento do transporte coletivo.

Outro ponto que merece destaque nesse período é que além indústria automobilística contou-se com a indústria de motocicletas. Embora essa última tenha sido implantada efetivamente país em meados de 1994. O crescimento deste setor foi bem acelerado do que a de automóveis, pois em 1986, sua produção chegou a 166 mil motocicletas, posteriormente subiu nos anos de 2006 para 1,1 milhões e em 2011 alcançou 2 milhões (ABRACICLO, 2012).

Diante de tal cenário, é notável que a partir desses dois mencionados (o processo de urbanização e motorização) a cidade aparece como um local principal onde a mobilidade urbana acontece. Neste sentido, nos apoiamos no pensamento de Eduardo Silva (2014, p. 54) que nos diz que ao refletir sobre a mobilidade urbana é indispensável falar sobre a cidade a partir

do seu desenvolvimento, da forma que assume o aglomerado em razão das distribuições espaciais dos diversos locais onde são exercidas as *funções* urbanas: como morar, trabalhar, comprar, descartar, estudar...enfim, viver – e ainda é preciso encontrar lugar para enterrar os mortos!

Articulada a discussão da mobilidade é interessante que se compreenda os vários tipos de cidade, cada uma com a sua história e especificidades, como nos diz Eduardo Vasconcellos e Erminia Maricato (2000a;2015): a cidade pode ser

⁴⁰ Conforme nos lembra o autor, essas pressões estão associadas as ameaças na demissão de funcionários caso o governo não apoiasse.

entendida por diferentes abordagens, e uma delas como sendo um espaço de reprodução do sistema capitalista.

Sobre essa visão, Harvey citado por Eduardo Vasconcellos (200a), acrescenta que a cidade contemporânea é reconhecida como um ambiente construído “por um conjunto de estruturas físicas destinadas a sustentar o processo de desenvolvimento”, do sistema capitalista. Este ambiente não está parado e está sujeito à interferência contínua de construção e destruição, tendo em vista os processos econômicos complexos. Além disso, para o autor a cidade está sujeita a processos de migração interna e externa de pessoas.

Outra visão, que está mais vinculada ao problema do transporte dos autores Dear e Scott (1981) destacado por Eduardo Vasconcellos (2000a, p.10)

[...] em cada cidade se materializa um sistema espacial complexo, compreendendo uma montagem interdependente de áreas funcionais (privadas e públicas). Estas [...] podem ser denominadas tanto como espaços de produção (no qual o processo de acumulação ocorre) ou de reprodução (no qual a recuperação da força de trabalho ocorre). Ambos os espaços são mediados pelo terceiro espaço, dedicado às necessidades de circulação.

Essa mediação realizada pelo espaço de circulação com relação aos espaços de produção e reprodução é fundamental, pois é o que vai possibilitar a realização das mais variadas funções urbanas. Para compreender essa dinâmica das cidades Eduardo Vasconcellos (2000a) chama atenção que é preciso distinguir três estruturas⁴¹ são elas: estrutura de produção, reprodução e circulação.

A estrutura de produção (e distribuição é a parte do ambiente construído onde a maior parte do processo de produção ocorre na indústria privada, o comércio e os serviços e as empresas públicas estrutura de reprodução e a parte do ambiente construído que ocorre principalmente a reprodução biológica, social e cultural das pessoas e classes sociais. A residência é o local mais relevante em função do seu papel central na reprodução. Outros locais são a escola, os serviços médicos e os locais de lazer e de atividades sociais e políticas. A estrutura de circulação é a parte do ambiente construído que permite a circulação física de pessoas e mercadorias nas vias públicas, calçadas, vias férreas e terminais de passageiros e cargas. A estrutura de circulação é o suporte físico da circulação propriamente dita, seja a pé ou por meio de veículos (bicicletas, automóveis, ônibus, trens que são chamados de meios de circulação. A combinação entre estrutura e os meios de circulação constitui o sistema de circulação[...] (VASCONCELLOS, 2000, p. 34)

⁴¹ Este autor nos diz que essa separação é meramente artificial, uma vez que as estruturas são inter-relacionadas.

Para o autor supracitado, a circulação é responsável por ligar todas as atividades que ocorrem dentro da cidade. Neste cenário, um dos meios de circulação destacado para o caso da presente pesquisa será a motocicleta. Pois, esse é um fenômeno a ser observado na sociedade de consumo contemporânea, seja pelo estímulo a possuir um bem, seja para viabilizar e facilitar a mobilidade. O fenômeno das motocicletas, sobretudo nos grandes centros urbanos, tem assumido diversos significados para o cotidiano das cidades. Entretanto, para entender esse fenômeno é preciso conhecer, ainda que de modo sucinto, um pouco da sua história.

2.4 Mobilidade sobre duas rodas: O fenômeno das motocicletas na sociedade de consumo contemporânea

O encanto desse veículo [motocicleta], em constante desenvolvimento há mais de 12 décadas, é difícil de explicar. Vai muito além de um meio de transporte. É uma mistura mágica de tecnologia, arte e individualismo. Em suma, cada tipo de moto exterioriza determinado interesse, uma cultura específica, um estilo de vida, significados simbólicos.

Fausto Macieira

A motocicleta ou carinhosamente chamada de moto, como bem nos diz Fausto Maciera (2009), é considerado um meio de transporte individual, que tem sido um dos veículos mais utilizados pelas pessoas como alternativa para mobilidade urbana, sobretudo quando se fala da classe popular⁴², dada suas especificidades. Para se compreender este fenômeno na atualidade é de extrema importância ter o conhecimento da sua trajetória ao longo da sua história.

2.5 Um pouco da história da motocicleta

Segundo Fausto Macieira (2009, p.14), o surgimento das motocicletas está associado a uma das principais invenções que foi responsável pela transformação da sociedade, em especial da mobilidade: a roda⁴³. Considerada a base da

⁴² Para esse trabalho a classe popular pode ser considerado o mesmo que classe trabalhadora.

⁴³ A princípio a sua função não era possibilitar a mobilidade, mas servir de base para produção de peças de cerâmica. “E assim foi, até que um dia alguém a empurrou morro abaixo e, notando que ela ganhava velocidade pensou que isso poderia ser útil para o ser humano. Foi o que se chamou de

motocicleta as rodas, “[...] são a essência, a fonte da qual irradiam as demais peças mecânicas do veículo. Ampla maioria dos veículos terrestres se movimenta sobre duas rodas”. Dentre estes veículos está a bicicleta. Esta reconhecida como precursora da motocicleta. Inventada pelo alemão barão Karl Friedrich Von Drais (1785-1851),

Com os conhecimentos adquiridos na Universidade de Heilderberg, Von Drais partiu do conceito das duas rodas de madeira dispostas em linha e unidas por viga de madeira e instalou o eixo vertical em forma de garfo na roda de dianteira, com mais um eixo horizontal no topo, o que permitia “guiar” o engenho, que era todo construído de madeira e pesava aproximadamente 22 quilos (MACIEIRA, 2009, p. 16).

Na imagem seguinte podemos observar a paternidade da bicicleta feita pelo barão Von Drais

Figura 01: A bicicleta Draisiana



Fonte: Google imagens

Ao longo dos séculos a bicicleta foi sendo “aperfeiçoada” cada vez mais. Em 1820, um escocês chamado Kirkpatrick McMillan (1812-1878) obteve a tração traseira, ao acionar duas barras movidas pelos pés, dando um grande avanço na trajetória da bicicleta. Diante desta descoberta de McMillan, as pessoas podiam se movimentar sem colocar os pés no chão. Neste mesmo período, ele inventou os

reinvenção da roda, ou seja, sua utilização para o transporte de cargas por terra” (MACIERA, 2009). Antes as cargas mais pesadas eram arrastadas com ajuda dos animais.

pedais. Posteriormente, Frances Pierre (1813-1883) e seu filho Ernest Michaux, em 1861, inventaram o chamado “velocípede”, “uma bicicleta com pedais (no formato da de McMillan) adaptados à roda dianteira⁴⁴

Figura 02 : Velocípede- Michauline: proibida para baixinhos



Fonte: Google imagens

Já a “bicicleta de segurança”⁴⁵, como bem nos lembra Fausto Macieira (2009, p. 19) também chamada de bicicleta baixa, surge em 1880, desenvolvida por James Starley, um inglês. Foi inovado quase tudo na conhecida de Rover nesta nova adaptação;

As rodas passaram a ter o mesmo diâmetro (26 polegadas), o chassi (quadro) era feito de tubos de aço em forma de trapézio, o guidão era integrado ao suporte da roda dianteira e os freios eram a tambor. Os pedais acoplados a uma engrenagem movimentavam uma corrente de transmissão que gerava a força motriz na roda traseira.

Em seguida, novas adaptações foram sendo reformuladas, por exemplo, as rodas que eram de madeira, ferro ou borracha, foram substituídos por pneus⁴⁶. A bicicleta desde sua origem, segundo Fausto Macieira (2009) teve uma grande popularidade, sobretudo na Europa, principalmente entre os franceses. Em meios a 200 anos do seu surgimento, houve uma evolução que se expandiu e começou a fazer parte do “cotidiano do planeta”. Para além disso, a bicicleta serviu de base

⁴⁴ O crescimento deste tipo de veículo, em 1862, obrigou as autoridades da época a criar caminhos especiais para eles. Neste tipo de veículo, segundo Fausto Macieira (2009) a tração era fornecida pela sua enorme roda dianteira. Isso causava muitos acidentes. Mas mesmo assim fez sucesso, em 1875, os inventores inauguraram a primeira fábrica de bicicletas, na época produziam 140 velocípedes por ano e eram chamados de Michauline.

⁴⁵ Os registros históricos apontam que a “bicicleta de segurança” no final do século XIX era visto como símbolo de status.

⁴⁶ Em 1887 o veterinário escocês John Boyd Dunlop, considerado o pai do pneu, adaptou o triciclo do filho: imaginou uma espécie de sobre roda por meio de uma tela de brim e inflado com uma bomba de ar. Ele criou o termo pneumático em 1888, pneu para bicicletas. Posteriormente os irmãos franceses Michelin contribuíram para o aperfeiçoamento dos pneus. Ver também a história dos irmãos Michelin.

para outro meio de transporte, ou seja, a criação da bicicleta a vapor, que popularmente, mais tarde, seria conhecida como motocicleta.

2.6 O nascimento da motocicleta

“duas rodas e um motor”.

Ao recorrer a sua história pode-se dizer que a invenção da motocicleta aconteceu simultaneamente por um norte-americano e um francês. O norte-americano Sylvester Howard Roper e o francês Louis Perreux fabricaram um tipo de bicicleta com um motor a vapor. Na versão francesa, em 1868, Louis Perreux e seu amigo Pierre Michaux, “adaptaram um motor a vapor com 61 quilos de peso a um velocípede, com chassi de metal, conectando os pedais ao eixo da roda dianteira” o qual batizaram de “velo à Vapeur” que chegavam a fazer 30 km/h, como nos lembra Fausto Macieira (2009, p. 27). Em 1869 o americano Sylvester Howard Roper desenvolveu um veículo curioso⁴⁷, conforme citação a seguir:

Era uma bicicleta feita de madeira, com rodas de madeira e bandas de ferro que atuavam como pneus. O direcionamento era feito por um garfo dianteiro de ferro abaixo do guidão reto e punhos de madeira. As pedaleiras eram conectadas ao garfo dianteiro. O mais esquisito era o sistema de propulsão: um cilindro de cada lado do chassi, montado sobre molas e conectado por hastes de condução e manivelas à roda traseira. A bomba d'água de acionamento manual, com três níveis de água e um dreno, ficava imediatamente acima da caldeira, ao lado da chaminé. O abastecimento de água para a caldeira era feito por meio da abertura existente na parte dianteira do tanque, que também servia como banco. A água era fornecida à bomba manual e à bomba d'água para a alimentação por meio de uma tabulação existente no fundo do tanque. Uma fornalha para queima de carvão e uma caldeira ferviam a água de um reservatório embaixo do banco para enviá-las aos cilindros. O calor extremo produzia o vapor comprimido que, aplicando às hastes e manivelas, gerava movimento. O acelerador, localizado na parte superior da caldeira, era acionado pela manopla do guidão (MACIEIRA, 2004, p. 22).

Mais tarde, em 1895, novos aperfeiçoamentos foram realizados pelo inventor o qual desenvolveu uma versão mais *atualizada* da bicicleta a vapor. Nesta época os motores de combustão estavam se tornando mais viáveis, o que levou o inventor americano a fazer o mesmo com os propulsores a vapor. Nesta nova versão, além

⁴⁷ Vale a pena salientar um fato curioso desse invento (a bicicleta a vapor) que as pessoas reclamavam muito pelo barulho e o odor, como também era responsável por espantar os cavalos. Além disso, em dias mais frios era preciso alguns minutos para esquentar o sistema o que causava desconforto às pessoas. O inventor foi preso algumas vezes, mas como naquela época ainda não havia leis de trânsito organizada, era algo liberado.

de possibilitar mais autonomia, diminuía o mau cheiro. Podemos dizer que o elemento fundamental para o nascimento da motocicleta de fato era, especialmente o motor de combustão interna (MACIEIRA, 2009).

O desenvolvimento neste motor, bem como a adaptação às duas rodas, formando o embrião da motocicleta, conforme diz Fausto Macieira (2009) é de Gattieb Daimler⁴⁸ com ajuda do seu amigo Maybach criou um motor o qual chamaram de relógio de pé, com 462cc e 1,2 hp de potência que possibilitava a fazer um veículo se movimentar. Pensaram em adaptar em um biciclo, por ser leve, de fabricação simples, prática e barata e que se adaptava à situação. O que podemos chamar de uma das primeiras motocicletas foi a versão final batizada de Einspur, com chassi de madeira, com rodas de madeira e com o motor 212cc e 0,5 hp de pontência a 600 rpm⁴⁹. Como podemos ver na imagem 3:

Figura 03: Einspur



Fonte: Google imagens

Em 29 de agosto de 1885, baseado neste veículo de potência a gasolina ou petróleo recebeu um prêmio. Em novembro do mesmo ano, o seu filho mais velho Paul Daimler percorreu 3km/h até a cidade vizinha Canstantt e Unterturkheim numa velocidade média de 6 km/h. Após a invenção do veículo os amigos se

⁴⁸ Nascido em Schorndorf, na Alemanha, desde pequeno se mostrava interessando pela engenharia mecânica. Depois que terminou os estudos em engenharia, passou a trabalhar em vários locais entre eles a na fábrica de motores Deutz, em que participou de um projeto do motor de combustão interna desenvolvido por Nekolaus August Otto e Eugen Langen. Ele foi chefe do grupo de trabalho o qual adaptaria o motor atmosférico Otto, movido a diesel, para o consumo de gasolina. Por ter perspectivas diferentes foi demitido da empresa, e com a indenização lhe possibilitou estudar e aperfeiçoar seus inventos. Daimiler convenceu seu amigo Maybach a desenvolver motores não estacionários movidos a petróleo. Baseados no motor quatro tempos de ciclo de Otto, com diversas modificações, principalmente no sistema de ignição, fizeram várias adaptações. Em 1884, os amigos construíram um novo motor o qual chamaram de *relógio de pé*, com 462cc e 1,2 hp de potência que possibilitava a fazer um veículo se movimentar, como nos lembra Fausto Macieira(2009).

⁴⁹ Rotação por minuto

desinteressaram e deixaram de lado e se dedicaram ao aproveitamento e desenvolvimento de motor para locomoção marítima e terrestre, movidos a gasolina. Além disso, desenvolveu o motor de um veículo de quatro rodas, o embrião do automóvel, o que o possibilitou enveredar neste ramo, conforme Ana Vaz (2011).

Como visto acima, alguns acontecimentos históricos nos revelam os possíveis inventores da motocicleta. Existe uma discussão interminável, segundo Fausto Macieira (2009), sobre a paternidade da motocicleta, que se baseiam em duas correntes. A primeira delas aceita a tese de que duas rodas e um motor são suficientes para caracterizar esse veículo e surgiu nos Estados Unidos em 1876, por Syvester Hoper. Para aqueles que apreciam a moto com sendo um veículo de duas rodas e um motor de explosão (é a linha que vem sido desenvolvida). Este invento acontece em 1885 com Paul Daimler.

Na Alemanha, em 1894 o sucesso de Daimler serviu de inspiração aos irmãos Heinrich e Willhelm, que criaram a primeira motocicleta⁵⁰ produzida em série, ou seja, para produção de vendas. Podemos dizer que desde então vários foram invenções, modificações, adaptações ao longo da história para se chegar as motos que conhecemos hoje. No entanto, foi com os irmãos franceses Michel e Eugène, em 1897, criaram a expressão *motocyclette*, o primeiro motociclo fabricado fora da Alemanha.

Segundo Fausto Macieira (2009) apesar de toda expansão e inovação, as primeiras motocicletas eram consideradas precárias, lentas, pesadas e desengonçadas.

O seu desenvolvimento tecnológico foi realizado, segundo Cristiano Pereira (2013), tanto em países europeus, como Alemanha, Áustria, França, Inglaterra e Itália. Mais tarde novas empresas e países entram em cena como exemplo as fábricas e empresas japonesas como Honda, Hamaha, Suzuki, Kawasaki⁵¹ conquistaram espaço no mercado de duas rodas e um motor (MACIEIRA, 2004).

Além do Japão, outros países entraram em cena a exemplo da Itália, com a empresa Ducati⁵² que fabricou a Cucciolo (significa filhotinho ou cachorrinho), com motores auxiliares de quatro tempos de 48cc e 1,5 hp, em 1946. A partir de 1950 o

⁵⁰ Eles batizaram o nome dessa motocicleta de Motorrad. Posteriormente rebatizou-a de La petrolette(a Gasolininha). Apesar de moderna em alguns aspectos. A petrolette/gasolininha apresentava problemas. Por exemplo, os freios desaceleravam o veículo, enquanto, na traseira, uma trava fazia contato com o piso soltando fagulhas o que assustava as pessoas. Outro aspecto era o peso do motor, pois era muito pesado para o Chassi, além da ausência de embreagem, o que obrigava o condutor a empurrá-la.

⁵¹ Para maiores aprofundamentos sobre fábricas recomendamos consultar o livro de Fausto Macieira referenciado neste tópico.

foco da empresa mudou para motos com cilindradas acima de 125cc. Outras marcas italiana ganharam visibilidade no mercado com a MV Augusta, era uma empresa que fabricava aviões, Guzzi, a Mondial, a Gilera, a Piaggio. Esta última foi a precursora de um dos modelos ainda conhecidos nos tempos atuais, a popular *Vespa*. Ideia de Erico Piaggio, aprimorada pelo engenheiro Corradino D' Ascanio, resultou em um veículo que apresenta

motor horizontal de dois tempos de 98cc (de 3,3 hp a 4. 600 rpm) na roda traseira, câmbio de três marchas acoplados ao motor e controlado no guidão, fuselagem em chapa, com piso e escudo na parte frontal, aros de roda aparafusados, à moda dos trens de pouso, e estepe. Maravilhado, Erico Paggio rodeou a pequena moto e quando ouviu o ruído do motorzinho falou: “parece uma vespa” (MACIEIRA, 2009, p. 121-124).

Esse Scooter foi lançado em 1946, em um coquetel para os ricos em Roma. Desde 1950 vários aperfeiçoamentos foram feitos dando fruto a várias versões, uma que merece destaque é a “versão Sears” ⁵³ que tinha motor de 125cc, era despojada de acessórios e disponíveis apenas na versão verde, como nos diz Fausto Macieira (2009), conforme consta na próxima imagem:

Figura 04: Vespa-1960



Fonte: www.scooter-vespa.eu/V150cc-1960.html

Desde então as empresas dos países destacados até o presente momento começam a competir e disputar entre si, tanto com aperfeiçoamento de modelos de motocicletas, inovações, preços competitivos, como também nas pistas de competição de motocicletas. E, sobretudo, na expansão do mercado, dentre eles está o brasileiro que nas últimas décadas tem se destacado pelo incentivo das montadoras e no estímulo ao consumo do veículo.

⁵³ Conhecida nos Estados Unidos como *Allstate*.

O que se verifica ao longo da história dessas empresas é que uma das estratégias adotadas das quatro indústrias japonesas para se adequar ao mercado era a participação em corridas e competições de motociclismo. Conforme nos lembra Fausto Macieira (2009) as indústrias japonesas, especialmente no setor de duas rodas se centraram nos modelos de pequenas cilindradas, as quais, no Brasil, posteriormente ficaram conhecidas como *cinquentinhas*.

2.7 As motocicletas no Brasil

No caso do Brasil, as primeiras motocicletas começaram a chegar a partir de 1920, com a importação e exportação por parte dos empresários. As primeiras motocicletas vieram para o País para atender exclusivamente as elites, como nos lembram Eduardo Vasconcellos (2013) e Fausto Macieira (2009). Esse processo também foi estimulado pelos programas governamentais de importação e exportação. Nos anos 1940 algumas marcas européias começam a chegar ao Brasil⁵⁴. Já nos anos 1950 verifica-se uma escala nacional no mercado de motocicleta. O resultado disso foi um aumento significativo das importações, o que sinalizava a chegada da indústria no País⁵⁵. A partir de 1960, percebe-se o surgimento de outra empresa L. Herzog produzindo uma marca pioneira entre as motocicletas brasileiras: a Leonette era um ciclomotor de 50 cc⁵⁶.

Nesta época, os ciclomotores com as motocicletas de pequeno porte eram destaque nas lojas de departamento e era na época, o sonho de muitos jovens

⁵⁴ Como exemplo dessas marcas pode citar a BSA de 250 500cc, que eram comercializadas pelas lojas Mesbla e que no início dos anos 1970 também representava a Harley Davidson, Triumph, Norton, NSU, BMW, Ducatti, Guzzi.

⁵⁵ A primeira a entrar no País foi a Gulliver, passou de bicicletas para os ciclomotores, começou com a Gullivette I, o qual tinha motores de dois tempos franceses da marca Lavalette, que possuía 49,6 cc, de 1,8 hp. Em 1953, a produção nacional teve início com a Monark. Outra marca que entrou nesta competição foi a Caloi com a produção da Mobilette (movido por motor de dois tempos) de 49,9 cc, com potência de 2 hp, a 5.500 rpm, com velocidade máxima de 75km/h. A partir de 1955, chegam ao mercado brasileiro as Italianas Vespa e Lambretta, sendo que esta última criou a Lambretta Brasil S.A.

⁵⁶ Era um modelo que, segundo o antigo Código de Trânsito Brasileiro de 1966, podia ser dirigido por jovens a partir de 15 anos idade sem infringir a lei. O artigo 81 de Código Nacional de Trânsito (Lei nº 5.108 de 21/09/1966): Aos menores de dezoito anos de idade e maiores de quinze anos de idade e maiores de quinze poderá ser concedida autorização para dirigir, a título precário, bicicletas motorizadas, motonetas e similares equipadas com motor até 50cc de cilindrada (MACIEIRA, 2009, p.151). Mais tarde, em 1969 (por meio de um decreto-lei 584) o governo impôs novas regras, proibindo assim os menores de conduzir motonetas e exigindo licenciamento completo desses veículos.

brasileiros. Mais tarde, em 1970 as empresas japonesas começam a se instalar ambiente brasileiro, com a Honda e Yamaha⁵⁷.

Segundo Eduardo Vasconcellos (2013), até 1990, as motocicletas não eram economicamente relevante para o País, período este em que começaram os processos de liberação econômica e privatização. Em 1990, o Brasil apresentava uma frota de 20, 6 milhões de veículos e apenas 1,5 milhão de motocicleta (DENATRAN, 2008). Nesse período algumas motos eram importadas de outros países e algumas eram fabricadas no País. Em especial, eram usadas pelas elites, para o lazer (VASCONCELLOS, 2013).

A partir de 1994, com início o processo de liberação econômica, em especial o plano Real, agregado ao cenário de mudança a nível global, o País, conforme Eduardo Vasconcellos (2013, p. 80), passou a conviver com “forças poderosas de distribuição e desregulamentação e privatização que afetaram profundamente o país e a forma de distribuição de renda”. Diante deste cenário, vários setores foram atingidos, inclusive, o do trânsito com o apoio a motocicleta, ou seja,

no setor do transporte público, operadores ilegais com veículos inadequados espalharam-se a uma velocidade extraordinária, ameaçando a sobrevivência do sistema regulado de transporte. Na área do trânsito, políticas federais apoiaram a massificação do uso de uma nova tecnologia – a motocicleta – que passou a ser intensamente utilizada para entregas de documentos e pequenas mercadorias nas grandes cidades, principalmente as mais congestionadas (VASCONCELLOS, 2013, p. 12).

Diante dessa conjuntura, as motocicletas começam a intensificar sua frota. Podemos perceber esse aumento visualizando os dados do Denatran, em 1999 a frota era de 3.020.173, passando para 19. 242. 916 em 2014. Vale a pena salientar que um dos mecanismos fundamentais para a massificação deste veículo no País foi o apoio político e fiscal do governo federal à indústria automotiva do País que foi responsável por abrir um novo ramo significativo. Aliado a isso, as facilidades de pagamento com consórcios e de sistemas de financiamento criadas pelo governo⁵⁸, possibilitou chegar à parcela de R\$ 150,00.

⁵⁷ Se firmam em São Paulo e posteriormente vão para a Zona Franca de Manaus (o principal polo até hoje), cabe destacar que essas duas fabricantes por muito tempo concentraram o mercado de motocicletas. A liderança fica com a Honda.

⁵⁸ Conforme Eduardo Vasconcellos (2013), o governo federal criou programas específicos de financiamentos de motocicletas, com juros mais baixos nos maiores bancos públicos do país: Banco do Brasil e caixa econômica Federal. Um dos bancos tinha a propaganda o qual vinculava a aquisição da motocicleta à libertação das pessoas da necessidade de usar o transporte público coletivo.

Posteriormente, o governo favoreceu com benefícios fiscais para produção das motocicletas. A situação mais relevante, considerando o setor econômico foi da já citada Honda responsável por 82% na produção no País. No ano de 2006, esta indústria chegou a vender 1.018.000 motocicletas e teve um faturamento de 5,9 bilhões. Cerca de 1,47 bilhão foram os beneficiários estimados desta indústria, que representou 25% das vendas. Essas medidas, agregadas à facilitação da venda por consórcios⁵⁹, deixaram a motocicleta acessível para a população. Além do baixo custo de aquisição e manutenção, um dos motivos significativos para o aumento foi sua vantagem econômica em relação ao transporte público coletivo (VASCONCELLOS, 2013).

Segundo as informações obtidas pelo ANTP (2010) o custo do combustível para realizar uma viagem de 7km de motocicleta em cidades grandes e médias no País, corresponde a um terço da tarifa de ônibus (ônibus R\$: 2,17 e moto 0,74). Além do tempo de percurso da motocicleta que é bem menor. Essa questão da economia também passou a ser um fator de atrativo para a aquisição das motocicletas pela população.

Outrossim, refere-se à escolha das motocicletas para fins de locomoção com agilidade dada à necessidade de facilitar a mobilidade, principalmente no contexto urbano. Nesses termos fazemos destaque à motivação para aquisição de motocicletas de baixas cilindradas, que têm um custo mais barato. Um desses modelos que vem ganhando visibilidade na contemporaneidade é o de até 50 cilindradas, popularmente conhecida como *cinquentinha*.

⁵⁹ As vendas foram realizadas por várias estratégias, o financiamento como no consórcio foram as formas mais utilizadas, cerca de 75% das vendas, a vista representou apenas 21,6% do total, segundo os dados da ANEP (2016) Isto nos leva a perceber que a motocicleta é um produto barato que muitas pessoas não tinham recursos para comprar à vista.

CAPÍTULO III - A cultura do consumo das *cinquentinhas* na sociedade contemporânea

3. Mobilidade sobre duas rodas: O fenômeno da *cinquentinha* na atualidade

*Liberdade para viver*⁶⁰

Nos últimos anos é possível perceber a presença significativa de um modelo específico de motocicleta, as conhecidas *cinquentinhas*, circulando pelas ruas e avenidas disputando espaço com os outros veículos, principalmente no espaço urbano⁶¹.

Cabe ressaltar que as *cinquentinhas* se diferenciam de outros modelos de motocicletas, especificamente por algumas características físicas, a exemplo, cilindrada, potência do motor, entre outras. Segundo a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares - ABRACICLO (2015, p. 14), o ciclomotor é um veículo:

que possui duas ou três rodas, providos de um motor de combustão interna, *cuja cilindrada não exceda a 50 centímetros cúbicos (cm³) – 3,05 polegadas cúbicas e cuja velocidade máxima, em sua versão original, não exceda a 50 quilômetros por hora (grifos meus).*

Essas características físicas acima salientadas pela Abraciclo (2015) são consideradas as mais básicas que diferenciam as *cinquentinhas* dos demais modelos de motocicleta⁶². O que se pode notar neste tipo de veículo é que tem geralmente características marcantes, como é o caso da *cilindrada*, o que vai influenciar na *velocidade*. Entretanto, esse não é um fator limitador para o consumo e uso das *cinquentinhas* conforme pode-se observar nas falas a seguir, e conhecimentos acumulado de seus/suas consumidores/as, expressados durante a entrevista dos/das proprietários/as usuários/as entrevistadas.

Mas a questão da compra foi a economia, por ser uma moto de limite de quilometragem e também porque antes não tinha tanta burocracia com a questão da documentação.

Retrô, 27 anos, psicóloga, mora em Olinda

⁶⁰ Esta frase faz parte do slogan de uma empresa que comercializa *cinquentinha* na cidade de Olinda- Pernambuco. Para maiores informações consultar: <http://www.aveloz.com.br/home/>

⁶¹ Vale a pena salientar que a presença desse tipo de veículo se dá não apenas nos espaços urbanos, como também tem crescido nos espaços rurais, sendo visto como alternativa de deslocamento pelas pessoas..

⁶² De cilindrada maior e velocidade acima de 50 km/h.

[...] eu percebi que ela supria todas as minhas necessidades tanto de trabalho como de lazer. Ela [cinquentinha] tem um fluxo de velocidade limitado, 50 km/h, mas é o suficiente para essa cidade. Eu percebi que 50 km/h é mais que o suficiente para você chegar em raios de distância até 30 km de distância você consegue tranquilamente não precisaria ser tão mais rápido do que isso.

F2 Super Luxo, 34 anos, professor, mora em Boa Viagem

Além disso, a *cinquentinha* é um veículo que geralmente possui o tamanho reduzido frente a outros modelos de motocicletas. Cabe ressaltar que o seu tamanho e aspecto⁶³ podem variar segundo o modelo de *cinquentinha*. Como podemos visualizar nas imagens a seguir:

Figura 05: Cinquentinha Jet 50 (modelo popular) **Figura 06:** Cinquentinha Retrô 50



Fonte: manual do proprietário⁶⁴

Nos últimos anos é que este tipo de veículo (figura 5) tem sido muito utilizado, principalmente por um determinado segmento socioeconômico populacional, em especial das classes populares (D e E), dadas as suas especificidades de aquisição. Além disso, a *cinquentinha* passou a ser um dos bens de consumo cada vez mais adquiridos pelos indivíduos na atual sociedade de consumo.

No Brasil é notório o crescimento da frota das *cinquentinhas* nas ruas e avenidas. Os dados do Denatran (2016) entre os anos de 1998 e 2008 chamam atenção para o crescente número de *cinquentinhas* que passou de 39.175 para 83.762. Em 2014 o número de *cinquentinhas* circulado pelas ruas brasileiras chega

⁶³ Considerando o aspecto visual, o tamanho pode ser considerada uma das primeiras características que nos faz perceber que é uma *cinquentinha* circulando pelas ruas.

⁶⁴ Essas imagens foram extraídas de dois manuais do proprietário da marca Shineray motos

atingir 159.705. Já em 2015, fica evidente mais um aumento no número desses veículos com cerca de 223.755.

A frota de *cinquentinhas* no Brasil (no ano de 2016) chega a atingir 328.470. A região Nordeste é a segunda com maior frota, com cerca de 127.120. O primeiro lugar corresponde à região Sudeste, que apresenta 136.145. Já o terceiro lugar fica com a região Centro-Oeste: 36.915 *cinquentinhas* circulando pelas ruas (DENATRAN, 2016).

No Estado de Pernambuco também podemos perceber esse aumento no número de *cinquentinhas*, pois entre os anos de 1998 e 2008 houve um aumento de 9 para 779 *cinquentinhas*. Em 2015, chega a atingir uma frota de 20.866. É válido ressaltar que esses dados correspondem às *cinquentinhas* que são registradas e emplacadas no Denatran. Estima-se que o número de *cinquentinhas* seja bem maior do que o informado⁶⁵. (DENATRAN, 2015).

Especificamente no Grande Recife⁶⁶ o fenômeno da *cinquentinha* vem crescendo, pois é praticamente impossível sair às ruas e não se deparar com esse tipo de veículo disputando espaço com outros tipos de veículos. Entre os/as municípios que se pode perceber esse fenômeno, fazemos destaque aos municípios que compõem periferias das cidades, como Olinda, Recife, Paulista e Camaragibe.

Esses municípios têm apresentado um crescimento expressivo da frota de *cinquentinhas* nos últimos anos, a exemplo os dados apresentados pelo DENATRAN (2016) quando deixa claro que de 2002 a 2016 houve um aumento⁶⁷ no consumo desse veículo.

3.1 *Cinquentinha no Grande Recife*

O Grande Recife, também conhecida popularmente como a Região Metropolitana do Recife – RMR está localizado no centro da faixa litorânea nordestina e faz parte das seis regiões brasileiras para além daquelas que envolvem as megacidades de São Paulo e Rio de Janeiro, conforme o Observatório das

⁶⁵ Por muito tempo os ciclomotores podiam circular pelas ruas sem estarem emplacadas.

⁶⁶ Optou-se por usar a expressão o Grande Recife em substituição da Região Metropolitana do Recife- RMR.

⁶⁷ Entre os anos de 2002 a 2016 nas respectivas cidades a frota era 22, 163, 10 e 2 *cinquentinhas* passando para 1.394, 5.859,823, 608. Vale a pena destacar que esses números são de *cinquentinhas* registradas/emplacadas nesses municípios do Grande Recife. Estima-se que sejam bem mais.

Metrópoles (2006). Tem população acima de três milhões de habitantes (IBGE, 2015). Desse modo, é considerada a 5ª região mais populosa entre as RM⁶⁸ no País. Em média, representa 3% da área do território pernambucano onde está inserido, concentra 42% em 2,81% da população do território estadual e concentra também maior parte do PIB do Estadual (65,1%) nas mais expressivas dinâmicas urbanas, assim como as maiores potencialidades e condições efetivas e um espaço privilegiado do Estado de Pernambuco, o qual é considerada o maior aglomerado urbano do Norte Nordeste. Cerca de 3.589. 674 habitantes residem na zona urbana (51% da população) e 101. 383 habitantes residem na zona rural, segundo o IBGE (2010).

O Grande Recife possui característica de ocupação que vai desde uma malha contínua que vai além dos limites político-administrativos municipais, como também por incorporação de núcleos urbanos isolados que mostram pouca integração a sua dinâmica de fluxos, funções e relações socioeconômicas.

No cenário do Grande Recife, estão evidentes as tendências da expansão da mancha urbana em direção à periferia e a diminuição da população no âmbito rural. É válido ressaltar que o Grande Recife se destaca também por ser reconhecido como um dos principais centros terciários da região Nordeste, com predomínio do setor de serviços, funcionando como centro distribuidor de mercadorias. É o local em que está concentrado o maior número de indústrias de transformação de Pernambuco e tem como o pilar da sua economia a agroindústria direcionada, ao álcool e açúcar, assim como o cultivo de frutas e hortaliças (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2010).

Esta região é composta por 14 municípios, são eles: Abreu e Lima, Araçoiaba, Camaragibe, Cabo de Santo Agostinho, Igarassu, Ilha de Itamaracá, Ipojuca, Itapissuma, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Olinda, Paulista, Recife, São Lourenço da Mata. Para o caso da realização da pesquisa de campo, como já sinalizado anteriormente no tópico dos caminhos metodológicos na pesquisa, foram contemplados quatro municípios: Recife, Camaragibe, Olinda e Paulista. (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2010). Municípios estes que se apresentaram a massificação, circulação, usuários/as e/ou donos/as, lojas de varejo

⁶⁸ Região Metropolitana

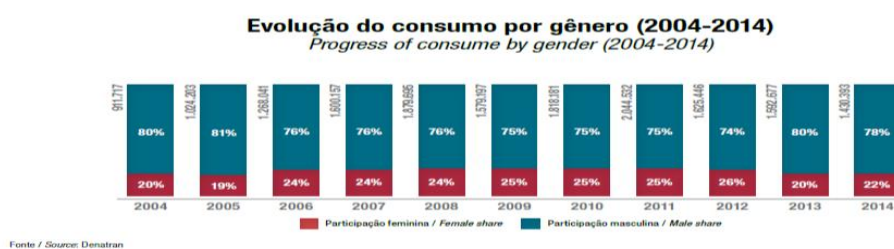
que comercializam as *cinquentinhas* e que vivenciam a problemática da mobilidade urbana na atualidade.

3.2 Algumas considerações sobre o perfil dos/das entrevistados/as

3.2.1 Categoria I- Usuários/as

No que se refere ao sexo dos/as entrevistados/as usuários/as foram onze homens e três mulheres. Pelos levantamentos e observações realizadas tanto nos registros de notícias de jornais, bem como o que se observou nas ruas e na proporção de pessoas que foram entrevistadas, se pode constatar que a tendência do uso e usufruto maior de veículos de suas rodas, a exemplo das *cinquentinhas* é de homens, sendo poucas mulheres, embora esse número de mulheres esteja crescendo nos últimos anos. Esses primeiros dados se aproximam com aqueles apontados pela Associação Brasileira de Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, motonetas, Bicicletas e Similares – ABRACICLO (2015) que toma como base dos dados do Denatran, os quais revelam que os maiores usuários e consumidores de motocicletas está no sexo masculino.

Gráfico 01⁶⁹- Usuário de motocicleta por gênero



Fonte: ABRACICLO(2014) baseada nos dados do Denatran.

O que se pode observar através desses dados é que as mulheres ainda são a minoria no que se refere à aquisição de motocicletas no Grande Recife, haja vista a dificuldade de localizar mulheres que possuam *cinquentinhas*. Essa realidade pode estar ligada a uma sexuação da moto associando-la ao masculino, ou processo de

⁶⁹ Gráfico 2 foi adaptado pela autora.

avanço das mulheres na condução, propriedade e desejo dos veículos motorizados chamado por outros/as de “processo de masculinização” dada a associação e identificação tradicional do veículo motorizado, e seu uso, com o masculino. Aparecendo ainda como uma mercadoria associada às características específicas de gênero masculino. Outro ponto a destacar implicitamente frente às relações de gênero refere-se à *feminilização da pobreza*, pois as mulheres ainda compõem a população mais empobrecida da sociedade o que limita e/ou inviabiliza a aquisição dessa mercadoria.

Se tratando da idade dos/as entrevistados/as usuários/as que utilizam a *cinquentinha*, para o caso dos homens variou entre 16 a 61 anos de idade. Já as mulheres se encontram entre 27 e 44 anos. Como se pode perceber os/as entrevistados/as são de gerações diferentes, mas em sua maioria de gerações próximas. Essa faixa etária em sua maioria apresentada corresponde expressivamente à população economicamente ativa, dos quais encontram-se entre 15 a 65 anos de idade, conforme os dados apontados pelo IBGE (2016). Esta por sua vez está ou não vinculada ao mercado de trabalho formal e ou informal, jovens em processo de formação e qualificação profissional, homens e mulheres que estão na busca de estratégias para garantia de renda, tendo em vista a realidade vivenciada pela atual conjuntura do país de crise, marcado pelo aumento do desemprego, em especial no Grande Recife⁷⁰.

Já para o caso da escolaridade, a pesquisa revelou que a maioria afirma não ter concluído o ensino fundamental (6 homens). Apenas um entrevistado chegou a cursar o ensino médio, mas não concluiu, dois entrevistados concluíram o ensino médio e apenas um afirmou ter o ensino superior. No caso das mulheres, uma enfatizou não ter concluído o ensino fundamental e duas possuem o ensino superior (uma delas tem pós-graduação). Como observado nos dados sobre a escolaridade dos/as entrevistados/as usuários/as, pode-se dizer a baixa escolaridade prevalece, no caso da maioria. O que vem a refletir no tipo de emprego e ocupação dos/as usuários/as.

No que tange à ocupação/profissão dos/as usuários/as, os dados revelam diferentes ocupações apontadas por eles/as como montador de móveis,

⁷⁰ Segundo a pesquisa realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2016) releva que a Região Metropolitana do Recife possui cerca de 175 mil desempregados, o que vem a corresponder a 10,5% da população. Trata-se da maior taxa para o mês desde 2009, quando correspondeu a 8,2%.

carreteiro(motoristas de caminhões), vendedora autônoma(lanches), ambulante (vendedor de frutas, verduras, Cds e Dvds), agente administrativo, professor, entregador de água mineral, esteticista de limpeza, auxiliar de serviços gerais. Além dessas profissões e ocupações, duas das entrevistadas salientaram que possuem mais de uma atividade, ou seja, as duas mulheres, além de ser proprietárias de um hostel, uma delas trabalha com fotografia em eventos culturais e é também professora de inglês. Já a outra entrevistada também trabalha como psicóloga.

Como se pode observar a maioria das profissões dos/as entrevistados/as corresponde a ocupações precárias e que, muitas vezes, não são capazes de atender minimamente às necessidades de consumo do cotidiano. Muitos/as não são vinculados ao mercado formal, o que leva muitos usuários/as a buscar estratégias de geração de renda, inclusive usando a sua *cinquentinha* como ferramenta de trabalho tanto para meio de divulgação, como vendendo produtos, como lanches, água mineral, entre outros. Para eles a *cinquentinha* simboliza um instrumento de trabalho, seu negócio em duas rodas, acompanhado do sentimento simbolizado como liberdade, independência.

Já para o caso do local de moradia dos/as entrevistados/as, os dados apontam que a maior parte moram nas intermediações da cidade do Grande Recife. Entre os bairros sinalizados pelos usuários estavam, Água Fria, Boa Viagem, São Brás, Avenida do Forte/Cordeiro.

Em Paulista além do centro deste município, os bairros de moradia dos entrevistados foram Maranguape I e Nossa Senhora da Conceição. Das pessoas entrevistadas (3) que moram em Olinda, um mora no bairro de Peixinhos, e as outras duas entrevistadas moram no Bairro de Casa Caiada. Considerando os bairros de moradia dos/as entrevistados/as, cabe sinalizar que são bairros (em sua maioria) localizados na periferia, marcados pela desigualdade social, que enfrentam o desafio diário da dificuldade de mobilidade para o trabalho, para os estudos, resolver questões relacionadas aos serviços de saúde, lazer entre outras, dada a precariedade das ruas e avenidas (muitas vezes por falta de manutenção).

Os/as entrevistados/as consideram um dos problemas da mobilidade de locomoção urbana na RMR a precarização no serviço de transporte coletivo que é

de baixa qualidade , apesar as altas tarifas pagas pelos/as usuários/as⁷¹, O Consorcio de Transporte público coletivo, não oferece um transporte coletivo de qualidade, pois apresentam problemas seqüenciais como desconforto, superlotação, longas horas de espera, assim como extenso tempo de viagem, entre outros. . No quadro 03 abaixo pode ser visualizado o perfil dos usuários/as entrevistados/as de forma resumida.

Quadro 03- categoria I perfil dos/as usuários/as entrevistados/as

Categoria I - Usuários			
Sexo	Homem	11	N=14
	Mulher	03	
Idade	16 – 27 anos	07	
	35 – 44 anos	07	
Escolaridade	Ensino fundamental (incompleto)	08	
	Ensino médio (incompleto)	01	
	Ensino médio (completo)	02	
	Ensino superior	03	
Estado civil	Solteiro/a	09	
	Casado/a	04	
	União estável	01	
Local de moradia	Recife	06	
	Olinda	03	
	Paulista	04	
	Camaragibe	01	
Ocupação	Serviços	07	
	Autônomo/a	02	
	Outros	02	
	Funcionário/a público/a	01	
	Educação	01	
	Sem ocupação	01	

3.2.2 Categoria II - Os/as profissionais vinculados à venda de cinquentinha

Foram realizados entrevistas a diferentes profissionais do ramo da venda da *cinquentinha* faziam parte desse ramo homens e mulheres que se fazem profissionais no ramo da comercialização das *cinquentinhas*. Foram entrevistados homens (3) e mulheres (3). Dos três profissionais (do sexo masculino) vinculados à venda das *cinquentinhas*, um deles foi o presidente da Associação Nacional de usuários de ciclomoteres – ANUC.

⁷¹ Segundo o site do Grande Recife Consórcio de Transporte, as tarifas do transporte coletivo encontram-se entre: R\$ 2,80 (anel A); R\$ 3,85 (Anel B); R\$: 3,00(Anel D); R\$: 1,85(anel G). Julgamos importante ressaltar que as tarifas mais utilizadas no Grande Recife são os dois primeiros anéis. Para maiores informações ver o site que se encontra disponível em: <<http://www.granderecife.pe.gov.br/web/grande-recife>> Acesso em 03. Jan. 2016.

Considerando a idade dos/as profissionais entrevistados/as, no caso dos homens apresentam idade de 34, 51 e 57 respectivamente e as mulheres com idades de 23, 35 e 40 anos.

No que tange ao nível de escolaridade dos/as profissionais vinculados à venda das *cinquentinhas*, no caso dos homens apenas 1 possui curso superior completo, os demais concluíram ensino médio. No caso das mulheres, uma afirmou ter concluído o ensino médio, outra afirmou estar cursando o ensino superior e a terceira concluiu o ensino superior.

No que concerne à profissão/ocupação, no caso dos homens, dois são vendedores de lojas e um é o representante das lojas no Estado de Pernambuco de uma marca/empresa específica. Já entre as mulheres entrevistadas, as profissões reveladas foram vendedora, gerente e subgerente. Levando em consideração o tempo de trabalho no ramo das vendas de *cinquentinhas*, no caso das mulheres, duas enfatizaram que trabalham há mais de três anos⁷², já a outra entrevistada, afirma que há apenas sete meses trabalha neste ramo de vendas. Para os homens, um dos entrevistados destaca que faz 1 ano e meio que está neste setor, e noutro caso, um dos entrevistados, revelou que atua na área há mais de 10 anos⁷³.

⁷² Entre 3 anos e meio a 4 anos. A subgerente destaca que antes de vender as *cinquentinhas* na loja em que atualmente ela trabalha, comercializava outros tipos de mercadorias. Esta loja vendia não só ciclomotores de até 50 cc, mas outros tipos de motocicletas de cilindrada superior. Cabe destacar que em meio ao cenário atual de crise, atualmente esse estabelecimento está fechado. Isso foi verificado em um dos momentos de tentativa de retorno ao campo, especialmente nesta loja na tentativa de realizar novas entrevistas com outros profissionais que trabalhavam neste mesmo local. Já para o caso da gerente, na loja que vende exclusivamente bicicletas e *cinquentinhas*, é válido por em destaque que, no momento que foi realizada a entrevista faziam apenas trinta dias que a gerente estava trabalhando nesta loja, mas já faz mais de quatro anos que trabalha com esse ramo de venda das *cinquentinhas*.

⁷³ Este entrevistado que é um vendedor de uma das lojas, não especificou se esses dez anos são destinados à venda específica de motos, uma vez que na loja em que ele trabalha e onde foi realizada a entrevista, se configura em uma loja de varejo onde vende, além das *cinquentinhas*, outros produtos de bens duráveis a exemplo de móveis, eletrodomésticos, eletroeletrônicos, localizada no centro da cidade do Recife.

Quadro 04- categoria II- Perfil dos profissionais de venda

Categoria II – profissionais de vendas			
Sexo	Homem	03	N=06
	Mulher	03	
Idade	23-35	03	
	40-54	03	
Escolaridade	Ensino médio (completo)	03	
	Ensino superior (incompleto)	01	
	Ensino superior (completo)	02	
Ocupação	Vendedor/a	04	
	Subgerente	01	
	Gerente	01	

3.2.3 Categoria III- Pedestres, motorista e motociclistas

A presente categoria de entrevistados/as corresponde aos pedestres, motoristas e motociclistas entrevistados/as. Levando em consideração o sexo dos/das entrevistados/as para compor a categoria III foram entrevistados/as no total doze pessoas, destas seis mulheres e seis homens. A idade das mulheres, entre 28 e 63 anos; homens, com idades entre 27 a sessenta e três anos.

No que se refere à escolaridade, observou-se que apenas uma entrevistada tem o ensino médio completo, uma possui o ensino superior incompleto, e a maioria afirmou ter concluído o ensino superior completo. Em se tratando dos homens, os dados revelaram que três dos entrevistados afirmaram ter concluído o ensino médio, um o curso técnico e dois afirmaram ter concluído o ensino superior⁷⁴

Em relação à profissão/ocupação desta categoria, foram identificadas as mais variadas profissões/ocupações (assim como os/as entrevistados/as usuários/as). Considerado as profissões das mulheres, duas das entrevistadas afirmaram serem professoras e atuarem na área. Além desta profissão, as entrevistadas destacaram ser flebotomista⁷⁵, gerente de RH, analista de faturamento e assistente de RH. No caso dos homens, os dados apontam que trabalham como supervisor de vendas, polícia militar, supervisor de informática, funcionário público, autônomo e apenas um é aposentado.

⁷⁴ Um desses entrevistados tem pós-graduação (nível de especialização)

⁷⁵ Popularmente conhecido como técnico em laboratório.

Quadro 05 Categoria III- Perfil dos motoristas, motociclistas e pedestres

Categoria III – motoristas, motociclistas e pedestres			
Sexo	Homem	06	N=12
	Mulher	06	
Idade	27-63	12	
Escolaridade	Ensino médio (completo)	04	
	Profissionalizante/Técnico	01	
	Ensino superior (incompleto)	01	
	Ensino superior (completo)	06	
Ocupação	Serviços	05	
	Educação/Saúde	03	
	Autônomo/a	01	
	Funcionário/a público/a	01	
	Militar	01	
	Aposentado/a	01	

3.3 A cultura do consumo das cinquentinhas no discurso dos/as entrevistados/as

3.3.1 Fatores⁷⁶ da cultura do consumo que contribuem para compra/uso da cinquentinha no Grande Recife

Neil McKendrick e seus colaboradores no livro *The Birth of A Consumer Society* (1982), graças aos avanços nos estudos históricos revelaram que imbricado à revolução da produção industrial dava-se ao mesmo tempo outra, a revolução do consumo influenciando a transformação dos gostos, trazendo consigo outras mudanças e transformações sociais que no século XX, com a globalização, ou a mundialização, para outros/as, manifestaram-se cada vez mais nas novas relações de consumo e estilos de vida urbanos que se foram impondo, em que as a satisfação das necessidades básicas da vida deixar de ser os determinantes do consumo individual, familiar, de bens e serviços.

O ato de consumir passou cada vez mais, e o sentido do mesmo, a dar-se “dentro um esquema cultural específico”, explica Livia Barbosa (2006, p 108). Os bens/mercadorias e a cultura que materializam passaram a revelar cada vez mais que o consumo do mesmo ou a cultura material que constituem, é uma cultura material que *comunica* na medida em que fornecem informações das pessoas, em

⁷⁶ Cabe destacar que para o caso deste momento optamos por classificar em quatro questões (econômico, funcional, simbólico, legislação) associando aos principais determinantes para compra e uso da *cinquentinha* destacado nas falas dos/as entrevistados/as. Porém, o sentido presente no discurso dos/as entrevistados poderá ser outro segundo revelado pelo discurso.

que funcionam como códigos, como simbologias, classificações, distinções (BARBOSA, 2006; DOUGLAS e ISHERWOOD, 2009 ; McCrackem, 2003 E BOURDIEU, 2015).

3.3.2 Questões econômica

O econômico categoria cujos sentidos, significados e simbolizações abrangem nas falas dos/das entrevistados/as um conjunto de valorações, condições de vida, status, poder, entre outros

Nós utilizamos muito ela [cinquentinha] pela questão da economia mesmo. Ela é econômica, pequenininha, tem a facilidade (prática) de a gente estar em alguns lugares com ela por ser leve. Mas a questão da compra foi essa mesma a questão da economia, por ser uma moto de limite de quilometragem e também porque antes não tinha tanta burocracia com a questão da documentação. Por isso também! Pela facilidade de ter[...]

Retrô - Shineray, 27 anos, Psicóloga, Olinda

A cultura do consumo enquanto impulsionadora do consumo na sociedade contemporânea pode se manifestar de diferentes formas em diversos contextos sociais. Nos municípios do Grande Recife (Paulista, Camaragibe, Olinda e Recife), podemos perceber que o aumento da frota de *cinquentinhas* nas ruas e avenidas se deve a várias estratégias utilizadas pelo mercado(publicidade, mídias) que contribuem para facilitar e estimular a compra das mercadorias. Nesses termos, é importante fazer destaque as questões do econômico sinalizado no depoimento de Retrô- Shineray.

A questão econômica revela-se no cotidiano dos/as consumidores/as de *cinquentinhas* do Grande Recife, entre os/as quais os/as entrevistados/as um elemento limitador para aquisição, uso e usufruto de um outro veículo, que não a *cinquentinha*, haja vista os preços, juros de outro tipo de motos e dos carros. Precisamente por ser a cinquentinha mais econômica, como diz Retrô- Shineray, optou por comprar uma que a satisfaz em relação à locomoção, tempo e trabalho.

Ou seja, todos/as (14) os/as entrevistados/as usuários/as revelaram que a questão econômica foi um fator significativo para sua aquisição. Isto ficou evidente em todos os depoimentos. Podemos visualizar o discurso da entrevistada Retrô, o fator econômico é o elemento principal para compra/uso, mas existem outros

aspectos relacionados ao econômico que devem ser considerados a partir do sentido que lhe é atribuído.

Tomando como exemplo expressões simbólicas, significantes presentes no discurso falado da entrevistada: “*pequeninha e leve*”, nos direciona a refletir sobre um sentido atribuído as questões de gênero das mulheres: marcante pois é um depoimento de uma mulher, inserida em um contexto ideológico-cultural de uma sociedade patriarcal e capitalista, em que o bem já é associado, identificado com objetos masculinizados, como confirmados pelos dados da Abraciclo (2015): por ser um veículo motorizado de duas rodas.

Para Retrô- Shineray, esse esclarecimento, pode ter outro e diferente sentido: é um veículo motorizado, mas “*pequeninha e leve*”, quer dizer *despossuído* da associação masculina como as motos mais potentes, podendo a *cinquentinha* ser pensada como feminina. Como um tipo específico adequado para as mulheres pelo seu tamanho e leveza, partindo de elementos de sua característica física. Uma vez que as motocicletas que possuem cilindradas maiores costumam pesar bem mais, além do tamanho.

A questão econômica orçamentária é algo bem presente no mercado do consumo massificado, pois os bens e serviços embora estratificados pelo mercado, ao mesmo tempo e simbolicamente são mercadorias que culturalmente significam distinções e status, conseqüentemente pertencimentos. Contraditoriamente o mercado usa estrategicamente desse jogo como uma forma de estimular a compra e o uso da *cinquentinha*.. Vejamos a fala seguinte ilustrativa

[...] acho ótimo, adoro, Maravilha! Pra mim ela é um quebra galho. Primeiro pela questão de economia. Ontem coloquei 13 reais, encho o tanque com 4 litros e eu rodo todos os dias. Quando digo rodo, ando uma semana ou mais. A economia é muito grande para a gente [...]

Star 50cc, 34 anos, fotógrafa, mora em Olinda

Os discursos apresentados de Retrô-Shineray e Star 50cc enfatizam a importância da questão econômica, esta por sua vez pode se revelar com os gastos de seu uso e usufruto, (combustível e manutenção), já que é um modelo de

motocicleta de menor custo tanto para combustível como para manutenção⁷⁷ e, sobretudo para aquisição. As usuárias entrevistadas afirmaram que além da *cinquentinha* possuem outro modelo de motocicleta com maior cilindrada, entretanto salientam a economia das *cinquentinhas* em relação ao uso cotidiano.

Outro ponto associado ao econômico presente no discurso falado da maioria dos/as entrevistados/as foi o preço, o que para Marx (1999) se refere ao valor de troca no mercado. A *cinquentinha* é uma mercadoria com um preço atrativo. Mais baixo se comparado aos outros modelos de motocicletas no mercado, como nos lembra Luiz Sucupira (2014), cujos valores e suas mensalidades nos financiamentos e em consórcios equiparam-se, muitas vezes, com os gastos com o transporte coletivo.

Ainda sobre essa questão do preço, as *cinquentinhas* encontram-se no mercado com preços que variam em média de R\$ 3.790,00 a R\$ 4.690,00⁷⁸. Sendo a maioria de seus/suas consumidores/as aqueles/as que se enquadram no perfil da classe trabalhadora ou subalternas mais empobrecidas (empregada informalmente, terceirizada, baixos salários, desempregada com dificuldade de acesso a trabalho formal ou seja, na estratificação jornalística classes econômicas D e E. Esse público consumidor geralmente identifica na *cinquentinha* a possibilidade da realização de um *sonho de consumo*, quando o sonho pode se materializar na aquisição do primeiro modal.

Segundo a ABRACILO (2012) a possibilidade de realização do sonho é responsável por estimular milhares de brasileiros/as, especialmente da região nordeste a compra da *cinquentinha*, que garante as essas pessoas a autonomia de sua locomoção, independentemente das condições viárias e da ineficácia do

⁷⁷ Essa realidade é reforçada pela Dafra Motos (2016), uma empresa/marca brasileira de motocicletas, (dependendo do modelo de cinquentinha), pode percorrer com um litro de gasolina até 67 quilômetros.

⁷⁸ Segundo o encarte de uma loja que vende motos na cidade do Paulista (no período em que estava aberta), podemos encontrar a cinquentinha nos valores entre R\$: 3.330,00 a 4.690,00. Esses valores podem variar de acordo com localizações das lojas, de acordo com os registros do diário de campo da pesquisadora. Houve casos de que a cinquentinha foi encontrada com valor acima de R\$ 5.000 reais.

⁹⁷ Além do valor, a questão econômica está atrelado também tanto a baixa manutenção, como na economia de combustível, uma vez que se pode chegar a 60km/L. Segundo o site de uma marca que comercializa cinquentinha. Para maiores informações consultar o site da Marva motos disponível em: <[HTTP://www.marvamotos.com.br/noticia/conheca-cinquentinha-mais-completa-da-categoria-marva-vip-50](http://www.marvamotos.com.br/noticia/conheca-cinquentinha-mais-completa-da-categoria-marva-vip-50)>

transporte público. As próximas falas evidenciam o motivo da compra, especialmente aliada ao preço.

[...] porque não tinha condições de comprar outra moto e nem condições de tirar a carteira.

*Zig-50, 23 anos, vendedor ambulante,
mora em Paulista*

[...] tava barata demais. O preço foi 400 reais

*Mid 50, 19 anos, entregador de água mineral,
mora em São Brás*

Pelo discurso falado apresentados fica claro que o acesso ao uso/usufruto e posse da *cinquentinha* atinge a significativa quantidade de usuários/as mesmo com uma renda restrita e/ou baixa. O que limita a escolha da compra de outros veículos motorizados. Nesse caso torna a *cinquentinha* mais acessível a esse contexto populacional. Este fato vem reforçar o perfil do público que majoritariamente adquire as cinquentinhas. Pois a pesar da motocicleta ser um veículo considerado mais acessível, em comparado a outros tipos de veículos (dado o preço, manutenção) para determinadas classes, ainda é um desafio ter acesso a este bem na sociedade contemporânea. Nesse sentido, as cinquentinhas se revelam uma alternativa frente a outros tipos de moto e aos de quatro rodas.

Além disso, no discurso do ex-proprietário/usuário Mid 50, podemos identificar o fato de ele ter adquirido a *cinquentinha* por um preço abaixo do valor de mercado. O que pode sugerir que sua compra pode ter sido realizada em um ambiente informal e/ou com vinculações ilícitas, sem a legalização oficial, a exemplo de documentação⁷⁹.

Em adição ao exposto, reportagens e matérias sobre as *cinquentinhas* no Grande Recife sinalizam que esse veículo tem sido alvo de transações ilícitas nas comunidades populares, sobretudo, nos territórios onde há uma efetiva ação de tráfico de drogas e outras formas de vulnerabilidades. O depoimento do usuário Liberty -50 a seguir ilustra essa realidade:

⁷⁹ Apesar de não ter explicitado na sua fala que a sua *cinquentinha* foi adquirida em um ambiente informal, este fato ficou subentendido ao longo da sua fala na entrevista, uma vez que ele sinaliza que a compra da sua *cinquentinha* se deu na própria comunidade. Cabe destacar também que na época da compra de sua *cinquentinha* o ex-usuário era menor de idade de idade, o que vem reforçar o contexto em que foi comprada.

[...] muita gente estava pegando shineray e saindo com tudo, atravessando na contramão, fazendo bem mundo de coisa. Levando até droga na Shineray [...]

Por outro lado, também é importante salientar que a amostra de pessoas entrevistadas reside em bairros populares da periferia das cidades. Essa situação também leva a perceber que a maioria dos/as entrevistados/as pertencem a classe trabalhadora sendo ou não empregados/as

Alguns afirmaram estar em situação de desemprego formal e cotidianamente buscado diferentes estratégias para garantir a geração ou complementação da renda para as famílias. Esse cenário revela que os/as entrevistados/as compõem uma classe social pobre, pauperizada, mas faz parte da sociedade de consumo: deseja seus bens significados e simbolizados pela cultura do consumo suas manifestações regionais e locais, dados esses pertencimentos de classe

São pessoas de classes C e D a grande maioria, diria que 90%. Podemos enumerar profissionais liberais, eletricitas, pedreiro, encanador, entregadores. Gente que faz carro de som com a *cinquentinha* para divulgar lanchonete, entrega e vende água mineral, porteiros, caseiros de casa de praia, gente que mora em sítio, por conta da mobilidade o perfil do usuário é normalmente esse.

Shineray, 52 anos, dirigente de associação

Tem muita gente também que usa para fazer entrega de água, entrega de gás. Isso era muito viável porque não se pagava IPVA não tinha o custo. Então para trabalhar era muito mais fácil. Era um custo a menos. Mais a maioria é para trabalho. Pra se deslocar mesmo.

Aveloz, 40 anos, gerente/ mulher

Este cenário revelado pelos discursos do/da entrevistado/da vem de encontro com os dados da ABRACICLO (2015) quando destaca que as *cinquentinhas* são muitas vezes usadas para geração de renda, garantindo, mais uma vez a inclusão social dessa parcela da população pelo consumo.

Os depoimentos apresentados chamam atenção para a importância do uso das *cinquentinhas* no cotidiano dos/as usuários/as e trabalhadores/as. Este veículo por sua vez, tem se apresentado como um transporte essencial para possibilitar o acesso à renda, o deslocamento, assim como a realização do sonho de consumo de um veículo que para uma determinada classe social parecia impossível. Esses

aspectos apresentados direcionam para uma reflexão mais ampla sobre o consumo e uso das cinquentinhas nos contextos populares do Grande Recife. Mais ampla pois além das questões de ordem econômicas apresentadas, se revelam questões de ordem funcional e relacionadas ao consumo simbólico das cinquentinhas.

3.3.4 Questões funcionais

[...] uso a cinquentinha para trabalhar, para passear, para lazer. Para tudo!

Retrô, 27 anos, psicóloga, mora em Olinda

Além da questão econômica, outro aspecto que apareceu em destaque em alguns dos depoimentos foi o elemento funcionalidade⁸⁰. Este também tem sido um dos atrativos para aquisição da *cinquentinha*. Esse veículo tem se apresentado, cada vez mais, como possibilidade de se realizar um deslocamento rápido. Apesar do seu limite de velocidade, a *cinquentinha* assegura ao/a trabalhador/a autonomia sobre sua locomoção, frente à problemática vivenciada pela mobilidade urbana enfatizada nos estudos de Eduardo Vasconcelos (2013), Eduardo Silva (2004) e outros. Igualmente funcional como médio ou instrumento de trabalho.

No caso do ex-usuário Super Luxo, de 35 anos, morador de Boa Viagem, professor universitário, este atribui dois principais motivos para aquisição da sua *cinquentinha*, ou seja, tanto o aspecto funcional quanto o econômico.

[...] meu motivo maior era o gasto com o deslocamento da minha residência até o meu trabalho. Esse foi o primeiro motivo, o primeiro grande motivo. Porque basicamente eu fiz uma média de deslocamento. Quanto tempo eu gastava da minha residência até o meu trabalho todos os dias em horários flexíveis. Às vezes eu saía da minha casa para o meu trabalho às 16h e nesse momento em 2012 meu horário de trabalho era à noite. Então eu iniciava as minhas atividades às 19h, então é diferente a partir das 16h o horário que pegasse o transporte coletivo eu levava 1 hora e 10. E isso me prejudicava muito porque eu sempre saía muito apressado, então minha justificativa principal não foi só por conta desse gasto de deslocamento. Mas porque sempre na minha volta eu ficava até muito tarde para voltar para casa. E às vezes eu perdia o transporte coletivo e tinha que voltar de táxi. Meu rendimento não dava para eu

⁸⁰ Como sinalizado nos caminhos metodológicos, atribuímos a esta categoria todas as falas que estiveram associadas ao seu valor de uso.

voltar de táxi para minha casa sempre que o ônibus falhava comigo. Então eu decidi entre comprar um privado maior, carro, eu optei por moto. Mesmo tendo o receio da cidade ter um alto índice de acidente de moto, indiferente da categoria, tirando as categorias de cilindradas mais altas. Mas as de cilindradas mais baixas têm um alto índice de acidente. Eu arrisquei inicialmente na compra da cinquenta. Não só pelo motivo do deslocamento, ser mais rápida pra mim, mas também na questão custo-benefício, a moto é mais barata, o gasto é mais em conta. O consumo de gasolina é altamente interessante. Você chega a fazer uma média de 38 km com 1 litro. Um taque de uma cinquentinha é normalmente de 4 litros na época eu gastava 8 reais para encher o tanque de gasolina e rodava mais de 100 km com aquilo. Então era uma economia absurda. Foram fatores que foram crescendo na minha concepção de que primeiro eu tinha feito um investimento bom porque eu ganhei em tempo de deslocamento. Eu levava 1 hora e 10 e passei a levar 20 minutos pra chegar ao meu destino. Indiferente do horário às vezes o horário com um pouco mais de trânsito eu levava meia hora. Ou seja, eu ganhei muito mais em qualidade de vida em velocidade no trânsito, em deslocamento da minha casa para o meu trabalho. E vice-versa, à noite era até mais rápido porque não tinha trânsito. Ganho também em qualidade de vida porque fica mais fácil se deslocar com motocicleta. Principalmente na categoria de 50 cc, ela é mais leve, ela tem um fluxo de velocidade limitado, 50 km/h, mas é o suficiente para essa cidade. Eu percebi que 50 km/h é mais que o suficiente para você chegar em raios de distância até 30 km de distância você consegue tranquilamente não precisaria ser tão mais rápido do que isso. No geral são esses dois pontos positivos que eu posso dizer. No meu ganho, o deslocamento, a velocidade que ganhei e a qualidade de vida, aproveitamento em termos gerais e não só no trabalho como também na minha vida pessoal.

Esse depoimento revela o sentimento de satisfação alcançado pelo proprietário/usuário após a compra da sua *cinquentinha*, pois além de favorecer um deslocamento mais rápido para realizar suas atividades cotidianas, os benefícios econômicos e de segurança alcançados com a sua aquisição. Sob essa conjuntura, Eduardo Silva (2014) reforça a fala do entrevistado ao considerar que a motocicleta permite maior rapidez no trânsito urbano quando comparada ao automóvel, com o transporte coletivo. Vale a pena destacar o depoimento de uma situação particular vivenciada pelo usuário, o qual foi definidor para ele tomar a decisão de adquirir a *cinquentinha*. Vejamos a seguir.

[...] através de uma oportunidade que foi muito interessante [...] Eu fiquei no meio da rua até meia noite sem transporte para voltar para casa. Eu decidir nesse dia adquirir uma motocicleta. Só que eu tinha já carteira [habilitação], tanto à carteira A quanto a B, mas eu nunca tinha utilizado ela como meio de transporte de locomoção de trabalho ou lazer, nada. [...] fiquei com receio, como vou pilotar isso na

cidade? Não sei. [...] pesquisando encontrei a possibilidade das cinquenta cilindradas. Procurei saber como elas funcionavam como era o perfil delas, questão de consumo de gasolina, manutenção, disponibilidade na pista, se tem muitos acidentes, essas coisas [...] acabei comprando uma. Desde então consegui me identificar totalmente com a categoria por que o deslocamento é maravilhoso, é super rápido chegar aos meus destinos(ex-usuário Super Luxo, de 35 anos, morador de Boa Viagem).

E o entrevistado acrescenta:

A maioria dos raios do que eu preciso da minha residência até o meu trabalho é uma média entre 10 km a 15 km [...] isso facilita muito o deslocamento nesse raio, passando disso fica mais complicado e dependendo claro na via onde for trafegar [...] percebi que a 50 ela supria todas as minhas necessidades tanto de trabalho como de lazer. E foi através desse episódio triste de ter ficado na rua que hoje posso dizer que sou apaixonado pelas cinquentas. Por motivo de sair de um trabalho de onde eu estava de outro estado e voltar para minha cidade de origem, eu tive que vender a minha cinquenta, mas pretendo comprá-la novamente assim que as condições financeiras voltarem.

Como podemos visualizar no depoimento do ex-usuário da *cinquentinha*, frente à necessidade de ter que ficar até o horário avançado na rua após o trabalho, a *cinquentinha* passou a ser valorizada pela sua funcionalidade e praticidade fosse para o trabalho, fosse para o lazer, em relação aos tempos de locomoção, custo e rendimento do combustível, passando a ser um “apaixonado pelas cinquentinhas”, mesmo com sua aparência pequena e leve, suprida por seus rendimentos e praticidade na locomoção.

Os impasses de ficar por longo tempo à espera de transporte, sem ter certeza do retorno para residência, a *cinquentinha* surge como uma solução. Essa realidade é vivenciada por inúmeros usuários do transporte coletivo, sobretudo os/as usuários/as que dependem cotidianamente desse transporte para se deslocar ao trabalho, escola, lazer e etc. Esses desafios relacionados ao deslocamento, para o entrevistado foi definidor para a compra da *cinquentinha*.

No discurso acima revelou que embora também que é habilitado para dirigir motos nas categorias A e B desconhecia e era um inexperiência sobre as motocicleta até vivenciar o percalço noturno descobrindo a *cinquentinhas*

Além da facilidade de deslocamento atribuído ao uso da *cinquentinha* em seu aspecto funcional, fica explícito nos depoimentos que esse veículo apesar de possuir alguns aspectos físicos limitantes, principalmente a velocidade, é capaz de atender a necessidades de locomoção dos/as usuários/as.

Ainda em consideração ao depoimento do ex-usuário de *cinquentinha*, ao final do seu discurso foi possível captar a presença de sentimento, principalmente da mudança do sentimento de tristeza (vivenciado pela situação) transformado pelo sentimento de paixão, pois foi através desse episódio (exposto no depoimento) que o usuário passou a observar e despertar o interesse de conhecer e adquirir a *cinquentinha*. Os próximos depoimentos também reforçam o sentimento de satisfação e autonomia no uso da *cinquentinha* aliada ao aspecto funcional:

[...] eu me locomovo com a minha cinquentinha. Tudo o que eu faço. Não vou dizer tudo, por exemplo, às vezes preciso fazer uma compra no supermercado aí eu vou e pego um táxi. Ou então, vou na cinquentinha para economizar e na volta chamo um táxi aí ele vem me seguindo. Mas tudo, tudo, a não ser viagem, os corres do dia-a-dia são na cinquentinha

Star 50cc, 35 anos, fotógrafa, mora em Casa Caiada/Olinda

A entrevistada acrescenta:

a praticidade, esse modelo que eu tenho como ela tem a parte do meio, serve para você colocar alguma coisa que você quer comprar. As motos normais você tem que ir com alguém na garupa. Ou botar um bagageiro atrás. Essa minha, que não é toda cinquentinha, essa retrô ela tem essa parte da frente, da para colocar um botijão de água na frente, uma feira básica posso trazer nela. Ainda tem a parte de dentro do assento que cabem coisas dentro.

O depoimento de Star 50cc traz algumas considerações atreladas ao aspecto funcional da *cinquentinha*, quando chama atenção para os benefícios relacionados à questão da mobilidade, economia e aos aspectos físicos do veículo. Além disso, faz menção à especificidade do modelo de sua motocicleta, quando salienta a possibilidade de aproveitar o veículo para realização de diferentes atividades e usos, sobretudo por que o modelo da *cinquentinha* da usuária é diferenciado dos demais modelos populares. Cabe destacar que a *cinquentinha* da usuária é do modelo exposto da imagem 6

Essas características valorizadas das *cinquentinhas* e seu simbólico com as motos levam o entrevistado Jet 50 (23 anos) *Evitar andar de ônibus*, carreteiro, mora em Camaragibe. O discurso de Jet 50, sugere uma insatisfação como usuário do transporte coletivo, o qual não atende as mínimas condições necessárias para que a população possa usufruir do serviço de transporte público, de modo que atenda as necessidades dos/as usuários/as. O que leva a buscar alternativas de deslocamento diário, a exemplo da *cinquentinha*.

[...] é que eu namoro e a minha namorada está morando longe e isso foi um fator que me fez ainda mais comprar ela[a cinquentinha]. Porque ela está morando longe e depender de ônibus, o transporte público você sabe que tá muito difícil de se locomover. Aí um dos fatores foi esse também.

Moby 50cc, 21 anos, esteticista de limpeza,
mora em Maranguape I

Esses posicionamentos dos/as entrevistados/as usuários/as evidencia a problemática dos transportes coletivos públicos na atualidade no Grande Recife e no Brasil todo. Muitas vezes esse bem de consumo coletivo é capaz de oferecer um serviço mínimo de qualidade que atenda as necessidades de seus/as usuários/as. Essa realidade pode ser percebida também no discurso do usuário Cross 50 que salienta que um dos motivos da compra da sua *cinquentinha* é foram as dificuldades de se locomover com o transporte público coletivo.

Igualmente Phoenix S 50, faz críticas ao deslocamento por transporte público valorizando a funcionalidade e praticidade da *cinquentinha* E destaca em seu discurso

A facilidade de ter ela [cinquentinha], de se locomover, com ela é mais rápido, fazer as coisas, levar as coisas, ajeitar as coisas, levar a esposa no médico. (Phoenix S 50, anos, mora em Água Fria)

Outrossim, os/as profissionais vinculados/as a venda da motocicleta, destacam como motivação dos/as usuários/as da *cinquentinha* para aquisição do veículo, o simbólico desta como alternativa de deslocamento para “se livrar” do transporte público

[...] o custo-benefício que ela disponibiliza para os clientes na questão de comodidade também. Porque você vê que a maioria do pessoal não agüenta mais tá pegando ônibus. Paga caro por passagem [...]

Yamazaki, 35 anos, vendedora.

[...] nosso público-alvo tem um limite de renda reduzido [...] E ela a cinquentinha [...] 70% do público-alvo são aquelas que usam o ônibus e veem a cinquentinha como um meio de transporte mais rápido e, outra coisa, vai se livrar do transporte público.

Kawasaki, 51 anos vendedor.

A respeito do expressado nos discursos dos consumidores/as de cinquentinhas, estudiosos da mobilidade urbana como Eduardo Vasconcellos (2013, p. 111) confirmam as condições precárias dos ônibus, “sempre foram precárias”. Esta realidade esteve atrelada, segundo o autor, a alguns fatores: “ao padrão construtivo dos veículos e ao nível de vibração e ruído ocasionado por eles, assim como os assentos para acomodação das pessoas”. A superlotação dos veículos, especialmente nas periferias assim como nos principais centros urbanos, é um aspecto presente há décadas e que tem favorecido para o aumento da insatisfação e descrédito nos serviços de transporte público brasileiro.

O discurso falado de Retrô, Zig 50, Mid dão ênfase aos aspectos econômicos quando sinalizam o econômico, o preço, apesar de alguns elementos associados ao aspecto funcional, também serem destacados. Super Luxo, Jet 50, Cross, Proenix dão destaque, especialmente ao elemento da funcionalidade atrelado ao deslocamento. Pode-se identificar nestes discursos suas vinculações com as categorias classificatórias propostas no presente estudo, na medida em que destacam, sobretudo aspectos de ordem econômica e funcional. Além de trazer a tona alguns elementos constituintes aos diferentes usos das cinquentinhas no Grande Recife, a exemplo a viabilidade da mobilidade, autonomia, da geração de renda entre outros.

3.3.5 Questão relacionada à Legislação

[...] A cinquentinha, muitas pessoas compraram ela porque não precisava usar capacete, não precisava de habilitação, emplacamento. Então, muitas pessoas compraram por isso.

Sky 50cc, 41 anos, montador de móveis,
mora em Peixinhos

Outro aspecto que merece destaque nas falas foi a legislação, sua ausência tanto na aquisição como na sua circulação. Uma vez que até certo tempo atrás era um veículo que, embora circulasse pelas ruas e avenidas com os outros tipos de veículos, não tinha a exigência da regulamentação legal⁸¹, como o emplacamento e a necessidade por parte do/a condutor/a do porte da CNH na categoria A ou da ACC⁸². O discurso que abre esse tópico ilustra esta reflexão sobre a ausência da tanto do emplacamento, quanto da CNH ou ACC, como elementos motivadores para aquisição da *cinquentinhas*. As falas dos usuários/as também fazem referência à ausência de normativas e exigências para a circulação do veículo nas ruas. Essa situação pode ser compreendida como uma *facilidade e/ou oportunidade* para aquisição do veículo, dada a liberdade tanto de uso como de circulação. Os próximos discursos também salientam que, além do aspecto econômico, aspectos associados à legislação foi considerado como um fator importante para definição pela compra/ uso da *cinquentinha*.

[...] Primeiro o valor, acessível. E segundo, zero burocracia na época, né!? Paguei e saí com ela já andando, sem placa. Eu já sou habilitada A e B. Mas a questão de emplacar e habilitação, nada na época, 2014. Comprou, pagou, levou! Então foi bem isso assim.
(Star, 35 anos, fotógrafa, moradora de Olinda)

⁸¹ É importante frisar que a obrigatoriedade da regulamentação esteve sempre presente no Código Brasileiro de Trânsito, segundo o **Art. 24**. Compete aos órgãos e entidades executivas de trânsito dos municípios, no âmbito de sua circunscrição: XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, atuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações.

⁸² Autorização para Conduzir Ciclomotores- ACC.

[...] Há um tempo não existia a lei que precisava ter habilitação, como eu não tinha o recurso de tirá-la e fui em busca da cinquentinha, pois ela é uma moto mais barata, não tão resistente, mas eu fui em busca dela porque não tinha habilitação, só porque era muito difícil de tirar para mim. (Moby 50cc, 21 anos, esteticista de limpeza, morador de Maranguape I).

Os depoimentos apresentados destacam motivações de compra que vão além da categoria economia, ou seja, associado à legislação aparece como um fator determinante, pois no momento em que os usuários/as fizeram a compra das *cinquentinhas*, a omissão do Estado no processo de regulamentação da mercadoria contribuiu para facilitar a compra.

Nessa direção, o presidente da Associação Nacional dos Usuários de Ciclomotores – ANUC vem evidenciar que dentre os motivos da compra da *cinquentinha* pelos/as consumidores/as está, especialmente incluído a não obrigatoriedade da habilitação. Sobre essa questão vejamos o discurso a seguir.

[...] eu tenho várias pesquisas que diz: 70% das pessoas compravam a cinquentinha por que não precisavam de habilitação e 30% compravam por que não precisavam emplacar, 50% para mobilidade, o baixo valor do veículo, o baixo valor do consumo e manutenção. E bem na verdade foi a nível de Brasil foi a primeira oportunidade que o trabalhador de baixa renda teve para ter seu transporte próprio.

Shineray, 51 anos, Presidente da ANUC. .

O discurso do presidente da ANUC faz destaque para fatores motivadores para a aquisição das *cinquentinhas* no Grande Recife. Dente os fatores mencionados faz referência às três categorias de análise do presente estudo, ou seja, a questão econômica, funcional e estatal. Este cenário também dialoga com considerações da ABRACICLO (2012) quando esta afirma que a *cinquentinha* é considerada uma possibilidade da aquisição do primeiro veículo de muitos brasileiros de baixa renda como já salientado.

Por muito tempo a realidade apresentada foi considerada um atrativo tanto para venda como aquisição das *cinquentinhas*, especialmente para as classes populares, o que possibilitou o acesso ao primeiro transporte individual (sem exigências e custos “extras”). Cabe aqui registrar que durante algumas observações

no momento da realização da pesquisa de campo foi possível observar discursos na fala dos/as profissionais vinculados à venda⁸³.

Entretanto, no final do período de realização da pesquisa de campo, coincidiu com o período das mudanças na legislação de trânsito para aquisição e circulação das *cinquentinhas*. Essa situação, por sua vez, apresentou-se como disparador para uma série de exigências com relação à obrigatoriedade, tanto no que diz respeito ao emplacamento e licenciamento como da exigência por parte do/a condutor/a portar a CNH na categoria A, ou ACC para circular pelas ruas e avenidas.

3.3.5.1 A legislação e a cinquentinha: a realidade atual

As *cinquentinhas* enquanto veículo locomotor vêm tornando-se alvo de diversas discussões nos últimos anos, seja pela perspectiva de facilitar a mobilidade para os/as usuários/as, seja pela insatisfação provocada pelo comportamento de determinados condutores por infringir a legislação de trânsito nas ruas e avenidas.

Essa problemática tem ganhado destaque, sobretudo, nos bairros populares, por ser um veículo que tem contribuído para o aumento nos índices de acidentes de trânsito e para a insatisfação da população, conforme a fala a seguir.

[...] Medo! Olha eu senti medo por mim como pedestre, por meus filhos, que eram crianças na época, menores e pelas próprias pessoas que estavam utilizando. Ao mesmo tempo uma certa revolta, aqueles pais que podiam proporcionar aquele meio de transporte para aquelas crianças que realmente estavam dirigindo e ultrapassavam a velocidade [...] A gente via que a moto tava no lado direito, eles iam para o esquerdo, não respeitavam a faixa do pedestre e aqui em Pernambuco a gente pode perceber isso também [...] Vão de dois, três e ainda levam sacolas, essas coisas [...] Medo e uma certa revolta de um certo descontrole dos pais com esses adolescentes.

Biz, 39 anos, pedagoga, mora em Maranguape I

O discurso de Biz acima traz à tona várias formas de infração de trânsito, que vai desde a negligência da família, sociedade e do estado, principalmente por colocar crianças e adolescentes vulneráveis a riscos de acidentes, uma vez que esses indivíduos não têm condições de refletir sobre as responsabilidades conferidas às orientações de trânsito. Além disso, não têm idade permitida para

⁸³ No início da pesquisa de campo visitei algumas lojas que vendiam *cinquentinha*, especialmente no centro da cidade do Paulista e muitos vendedores alegaram que uma das vantagens de comprar uma *cinquentinha* era justamente a não obrigatoriedade de emplacamento e a ausência da exigência da CNH na categoria A ou a ACC.

conduzir qualquer que seja o veículo motorizado nas ruas. O depoimento seguinte reforça a omissão do estado frente a questões similares.

[...] Nos dias de hoje como não tem regulamentação. [...] Todo mundo faz o que quer. Eu fico um pouco assustado com a quantidade de coisa que eu vejo no trânsito principalmente questão de imprudência e eu como motorista fico bastante receoso quando vejo uma moto dessas, pelo fato de ser pilotado por pessoas inexperientes, por pessoas que não têm nenhum tipo de instrução e até mesmo crianças que não deveriam estar em cima de um veículo desse, colocando a vida dela em risco como de outras pessoas.

CG150, 27 anos, supervisor de vendas, mora no Janga/Paulista

Ao longo da realização da pesquisa de campo também se pôde observar situações em que crianças e adolescentes ou até mesmo idosos conduziam este tipo de veículo, especialmente em bairros populares, sem nenhum tipo de proteção⁸⁴. Esta realidade contradiz as exigências presentes no Código de Trânsito Brasileiro, que só permite a condução de veículo automotor com idade mínima exigida acima de 18 anos, conforme os Art.140 e Art. 54 que dizem respeito aos equipamentos de proteção, em especial o uso do capacete.

Art. 140. A habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do Estado ou do Distrito Federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos: I - **ser penalmente imputável**⁸⁵; II - saber ler e escrever; III - possuir Carteira de Identidade ou equivalente[.](Grifo meu) (CBT, 2008, p 34).

Art. 54. Os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias: I - **utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores**⁸⁶; II - segurando o guidom com as duas mãos; III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN (CBT, 2008, p. 26).

A ausência do capacete é uma prática ainda muito habitual, especialmente por alguns/as usuários/as, bem como seus passageiros/as tanto em bairros populares como nas principais ruas e avenidas ⁸⁷. Aliado a isto, é muito comum

⁸⁴ Esta realidade foi presenciada diversas vezes ao longo do andamento da pesquisa.

⁸⁵ Grifo meu

⁸⁶ Grifo meu

⁸⁷ Esta realidade é uma prática muito comum também nas principais avenidas, como pude presenciar várias vezes no período do andamento da pesquisa.

também identificar em algumas casos o excesso de pessoas em um mesmo veículo (três e quatro pessoas)⁸⁸, como se pode observar na Figura 5 a seguir.



Fonte: Imagem retirada de uma imagem do Jornal do Commercio

É nesse cenário, sem regulamentação normativa e fiscalização legal efetiva que *cinquentinhas* poderiam circular, ou seja, sem obrigatoriedade de emplacamento, licenciamento, documentação e uso de capacetes de proteção, etc. Cabe aqui ressaltar que desde quando a *cinquentinha* entrou no mercado para ser comercializada, já se existia a exigência do registro e licenciamento, como podemos perceber no Código de Trânsito Brasileiro (antigo).

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: [...] XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal⁸⁹, fiscalizando, atuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações [...] (CBT, 2008, p. 23);

O CBT deixa evidente a responsabilidade atribuída aos municípios, entretanto, nos discursos falado revelaram a negligência por parte dos municípios e do Estado. Sob essa lógica, por muito tempo, os municípios do Grande Recife possibilitaram a circulação deste tipo de veículo por qualquer pessoa sem nenhuma fiscalização efetiva. Essa situação passou a alimentar a problemática sobre a questão da formalização e fiscalização efetiva do uso regular das *cinquentinhas* no Grande Recife.

Essa problemática passou a ser alvo de diversas críticas sejam por parte dos/as usuários/as, pedestres e/ou população em geral. Entre as inquietações da

⁸⁸ Ao longo da minha trajetória no mestrado, ouvi casos de pessoas relatarem ter presenciado situações inusitadas como três pessoas em uma mesma *cinquentinha* e nela a mulher estava amamentando um bebê quando circulava pelas ruas do Grande Recife.

⁸⁹ Grifo meu .

população podem ser citadas: a circulação pela contramão, em calçadas⁹⁰, sem dar sinal indicativa de mudança de faixa nas avenidas e até mesmo alterações no motor (alterando a potência do motor). Esses são exemplos comuns de práticas⁹¹ de alguns usuários/as vivenciadas no cotidiano e reforçadas em reportagens veiculadas nos jornais locais, e sem fiscalização efetiva por parte dos órgãos competentes, pela dificuldade de identificação por não apresentarem placas de identificação do veículo.

Esse cotidiano tem contribuído para o agravante aumento no número de acidentes com motocicletas, dada à falta de fiscalização pelos órgãos competentes. Segundo o Comitê de Prevenção aos Acidentes de Motos de Pernambuco (Cepam) em 2013, os números de acidentes no Estado já alcançam 30%, embora as frotas correspondam a 15% da frota no Estado de Pernambuco.

Outrossim, refere-se ao aumento dos gastos com a saúde pública, pois o aumento do número de acidentes passou a onerar despesas tanto com os serviços de saúde quanto o aumento de aposentadorias por invalidez. Sobre essa realidade, os dados do Cepam revelam que os acidentes de motocicletas e ciclomotores chegaram a custar cerca de R\$ 1,2 bilhão para o governo em 214.

Diante disso, o governo que antes estimulava e facilitava formas de acesso à compra das *cinquentinhas*, passou a tomar medidas preventivas de controle para poder diminuir essa realidade e os índices de acidentes envolvendo motocicletas.

Uma dessas medidas foi a sanção da Lei Federal de nº 13.154 de julho de 2015⁹², que obriga e transfere a competência do registro e emplacamento das *cinquentinhas* pelos órgãos estaduais de Trânsito. Outra medida em vigor neste mesmo ano foi a implementação da resolução 572 que alterou o anexo 2 da resolução 168 do Código de Trânsito Brasileiro, de 2004, que rege as regras para o processo de habilitação dos condutores. Passando a assim, a exigir a

⁹⁰ Segundo o Art. 57 do CBT, é proibida a circulação de ciclomotores sobre as calçadas das vias urbanas.

⁹¹ Em alguns casos os ciclomotores estavam sendo usados para ações criminosas como “do tipo de tráfico de drogas, homicídios, etc, ajudados pela dificuldade de identificação”, segundo Ricardo Passos Conceição(2013).

⁹² Essa lei modifica o Art. 24 da Lei anterior de nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 do Código de Trânsito Brasileiro. Esta Lei retirou o nome ciclomotores dos artigos 24, inciso 17, e 129 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) passando a responsabilidade das prefeituras para os órgãos de trânsitos estaduais. Esta lei é para regulamentar a medida provisória 673/15. A regra passou a valer imediatamente para as cinquentinhas, adquiridas depois do dia 31 de julho, mas o DETRAN-PE, estabeleceu um prazo de 90 dias para o emplacamento dos veículos adquiridos antes da data

obrigatoriedade do uso/ porte da CNH na categoria A ou a ACC, por parte do/a condutor/a⁹³.

Sobre as mudanças normativas no uso das *cinquentinhas* nas ruas e avenidas, os/as entrevistados/as desta dissertação se posicionaram da seguinte forma:

[...] eu acho certo. Eles estão agindo correto, porque tem várias pessoas por aí que não têm o documento que não tinha placa e andava fazendo besteira [...] Aí por causa deles se prejudicou um bocado de gente, mas o certo é isso mesmo.

Venice- 50, 44 anos, vendedora ambulante, mora em Paulista.

Eu achei muito mais do que necessário, muito importante. Isso causa uma segurança aos outros condutores de “cinquentinha” que levam a sério o transporte. Você colocar uma legislação numa moto como aquela que não deixa de ser um meio de transporte que está no meio entre outros e que pode ser perigoso deixar na mão de alguns irresponsáveis, jovens adolescentes que não têm habilitação, não têm consciência, não têm respeito, não têm educação de trânsito instaurada em sua consciência para estar no meio de outros condutores. Acho que foi uma medida mais que necessária. Ela é importantíssima pra quê? Para prevenir esses tipos de condutores irresponsáveis que ainda não são habilitados e colocar mais segurança para gente. Para os condutores que realmente levam a sério estar utilizando um meio de transporte.

F2 Super luxo, 34 anos, professor, mora em Boa Viagem

O discurso falado dos/as entrevistados/as reforçam a importância da regularização conforme as exigências legais, haja vista as irregularidades que põem em risco a vida da população e de quem está conduzindo o veículo. Uma outra das entrevistadas e usuária de cinquentinha destacou a importância que atribui aos aspectos relacionados a essas novas exigências, em especial a CNH, como pode captar-se na sua fala a seguir.

[...] para você pilotar qualquer tipo de automóvel ou motocicleta acho muito importante você ter a carteira. Porque para você ter uma carteira de motorista ou de moto você tem que fazer um [...] passar

⁹³ De igual modo como ocorreu para o uso da CNH ou ACC, houve em alguns momentos estabelecimento e prorrogação de prazos para que os/as condutores/as pudessem se adequar as novas regras de compra e circulação.

por um processo de [...] Acho importante porque as pessoas que estavam andando de cinquentinha, sem carteira, perdem um pouco da importância de certas regras e leis do trânsito. Como a questão de sinalização, a questão da importância do uso da seta, de não cortar pela direita. Coisas que a gente sabe no dia-a-dia, mas se você vai tirar sua carteira você passa por esses testes de conhecimento de trânsito, de sinalização, a importância da seta e tudo mais. E muitas pessoas que estavam utilizando a cinquentinha são pessoas que não são habilitadas. E assim eu percebi que passavam o sinal vermelho, porque não tinham placa, não utiliza seta porque não está nem aí para conhecimento de placas e sinalização de trânsito. Acho que é importante para qualquer pessoa que vai pilotar qualquer tipo de veículo, seja carro, caminhão, kombi, moto. Passar por esse processo como se fosse uma autoescola, não para ensinar a guiar, porque a autoescola tem muito disso o pessoal procura a autoescola para aprender a dirigir. Mas para ter o conhecimento das leis de trânsito. Uma vez que você não é habilitado é como você andar de bicicleta, você pode fazer o que bem queira. Então, uma vez que você é habilitado tem consciência de que certas coisas são proibidas. Você pode até fazer, mas você sabe que certas coisas são proibidas. Você pode prejudicar outras pessoas, pedestre, o que está vindo atrás. Enfim! Todas as regras que envolvem a questão do trânsito.

Star 50cc, 35 anos, fotógrafa, mora em Casa Caida/Olinda.

O sentido do discurso de Star 50cc chama atenção para além da regulamentação, pois enfatiza a importância da formação do/a condutor/a para pilotar o veículo. Embora essa questão da formação seja obrigatória para outras categorias de habilitação, a entrevistada reforça a importância para a preparação de todos/todas para a segurança de quem está pilotando e os/as demais pedestres e condutores de outros veículos.

Em contraponto com o exposto nos últimos depoimentos, alguns dos/as entrevistados/as posicionaram-se discordando do processo de regulamentação para uso das *cinquentinhas* conforme os depoimentos a seguir.

Na verdade quem atrapalhou isso tudo, prejudicando foi os de menores foi os trombadinhas, os pais irresponsáveis que compraram motos para meninos de menor e sai por aí sem capacete, duas a três pessoas numa moto. Hoje mesmo a gente estava aqui na frente na fila passou um casal com três meninos pequenos na cinquentinha aqui mesmo na frente do DETRAN. Eu ando certinho, mas tem você que anda errado, então realmente por causa de você, eu me complico e os outros se complicam e é por isso que tá essa burocracia toda aí. Por causa de muitos que na verdade usam de maneira errada. Usa para roubar, usa para tá empinando na frente de carro, usa para tá fazendo pega, sem capacete, sem, nada por que a lei não era obrigatória usar o capacete. Realmente muitos

usam para isso. Mas a gente, eu comprei para meu uso e para meu trabalho e não para tá avacalhando e fazendo coisa errada. Então a gente tá sendo prejudicado por tudo isso.

Eu não concordo não, porque é uma moto de muito baixa cilindrada para emplacar, agora o próprio brasileiro que fez isso, abusa demais na moto dessa aí [cinquentinha] quem anda certo se prejudica.

Jet-50

O sentido do discurso de Jet – 50 insinua a omissão e ausência do Estado-DETRAM, até com o que acontece *na sua frente*, nas proximidades do órgão estadual responsável por regulamentar o uso das cinquentinhas no Estado de Pernambuco. Embora *culpe* dos problemas da mobilidade das *cinquentinha* os pais e “os de menor” idade, ou seja os jovens e adolescentes que usam de “maneira errada” a *cinquentinha* prejudicando a quem as usa para trabalhar e locomover-se. Omissão do Estado no controle da regulamentação do uso do veículo, contraditório frente o exercício e cuidado com a lei. O discurso revela também o sentimento de indignação frente ao despreparo e uso do veículo para fins ilícitos e irresponsável, expondo crianças, adolescentes e toda a população, a riscos de acidentes de trânsito.

Vários dos discursos dos/das entrevistados/as revelaram posicionamentos simultâneos opostos entre si, ou seja, em seus discursos estiveram presente tanto elementos a favor das exigências normativas como contra. Vejamos:

Eu achei certa essa questão do emplacamento, pois muita gente de menor estava conduzindo esse veículo. Agora a questão da habilitação eu não sou a favor não, por quê? Muitas pessoas compraram esse veículo não foi por causa da placa. Mas sim porque não tinham condições de tirar a habilitação e isso é o fator de não ser a favor da habilitação. Mas o emplacamento, sim. Até por furto, se a moto for presa você tem como dar uma baixa e tentar localizar seu veículo.

Moby 50cc, 21 anos, esteticista de impeza, morador de Maranguape I/ Paulista

O discurso de Moby destaca aspectos importantes dessa crítica situação, no Brasil todo: em relação à habilitação, não a reconhece com algo importante. O sentido de sua fala prioriza e justifica que por falta de condições econômicas não se pode tirar a carteira de habilitação, por isso compra da *cinquentinha*. Esse discurso

nos remete pensar nas limitações do grau de escolaridade e profissionalização dos/as condutores de motocicletas e cinquentinhas. Situação essa que também é um grande empecilho para as provas teóricas no DETRAN. Durante a realização da pesquisa foi possível observar a ansiedade das pessoas que estavam para se submeter à prova teórica. Essa dificuldade foi observada, sobretudo pelas pessoas que aparentavam baixa escolaridade. Embora não indicado nem insinuado no sentido das falas, o fator acesso à educação de qualidade nas escolas e uso de tecnologias (como é o caso das provas realizadas em computador) se apresenta como elemento fundamental para o processo de educação para o trânsito.

Outra questão colocada nos discursos dos/das entrevistados/as foi à dificuldade financeira para garantir a regularização do veículo, como pode captar-se no próximo depoimento.

Duas opiniões aí. Primeiro eu concordo, concordo, porque muita gente estava pegando shineray e saindo com tudo, atravessando contramão, fazendo bem mundo de coisa. Levando até droga na Shineray, concordo por esse lado. O outro eu não concordo, por quê? Um pai de família compra uma cinquentinha já para fazer o transporte, comprar o negócio para vender. Não tem o dinheiro para emplacar, não tem para habilitar. Sobrou para o pai de família isso. Esse lado que não concordo. Tem o lado que você concorda e tem o lado que você não concorda [...] Todos estão sofrendo com isso.

Liberty- 50, 37 anos, auxiliar de serviços gerais, Avenida do Forte/Caxangá

Ainda sobre o discurso de Liberty – 50, as dificuldades econômicas que enfrentam as famílias da nova classe trabalhadora, como explica Marielena Chaui, passa pelo processo de regulamentação dos veículos motorizados, entre eles as motos influenciando positiva ou negativamente essa regulamentação. Sobretudo as que estão em situação de desemprego e/ou desenvolvem alguma atividade informal e precisam fazer uso do veículo para garantir a sobrevivência da família. Nesses termos é desafiador o investimento sem planejamento para o processo de regulamentação das *cinquentinhas*.

O presidente da associação também teceu alguns comentários em relação à questão da regularização (licenciamento e emplacamento) e destacou que a associação sempre esteve a favor deste processo. Ele então explica:

A associação [...] sempre quis que houvesse o emplacamento, por que os índices de acidentes que aconteciam é por conta de que mais de 40%, por conta do usuário não respeitar as leis de trânsito, por que ele fazia isso? Porque ele não podia ser penalizado, ele não tinha placa. Porque ele não tinha placa, então era por cima de calçada, contramão. O brasileiro é isso a partir do momento que mexe no bolso. [...] sempre (quisemos) isso e que inclusive a bandeira da associação é preservar sua vida. [...] sempre quis que houvesse um licenciamento, sabe? Mas um licenciamento que fosse coerente com o veículo, e com os usuários, pois bem isso era em relação ao licenciamento. Shineray, 51 anos, Presidente da associação.

Segundo alguns/as profissionais entrevistados/as, essas exigências tiveram reflexos nas vendas, pois houve uma diminuição significativa das vendas das *cinquentinhas* nas lojas.⁹⁴

[...] Só que agora está tendo o problema dos emplacamentos e que estão solicitando também a habilitação. Devido a isso caíram muito as vendas das motos [cinquentinha].

Yamaha, 23 anos, subgerente

[...] Hoje posso dizer que o mercado caiu muito na compra desse equipamento pelo fato da exigência que ela tem hoje. Até dois anos atrás era uma epidemia de compras desse equipamento, por causa da falta de exigência que tinha até um tempo atrás [...]. Do ano passado para cá, da metade do ano passado para cá caiu muito a venda desse equipamento. Não só aqui na loja, mas em qualquer outra concorrente. A gente vendia no máximo duas por mês. Agora nenhuma.

Suzuki, 35 anos, vendedor

Cabe aqui a destacar que a regulamentação das *cinquentinhas*, alvo de diversas críticas, principalmente por parte dos/das usuários/as, da Associação Nacional dos Usuários de Ciclomotores -ANUC⁹⁵, embora a associação compreenda a importância da regulamentação das *cinquentinhas*, aparece na maioria das falas em relação às atuais implicações da implementação da regulamentação para os/as usuários, haja vista os custos⁹⁶ que gera quando por vários anos a não regulamentação foi um mote de vendas, da propaganda e publicidade.. As despesas

⁹⁴ É relevante destacar também que, além desse fator, outro agravante responsável pela diminuição das vendas, bem como o fechamento de muitas lojas, inclusive as que vendem *cinquentinha* foi o cenário do País marcado pela crise mundial na contemporaneidade.

⁹⁵

⁹⁶ As taxas para regularização das *cinquentinhas* conforme a reportagem intitulada como *apreendidas quase mil cinquentinhas*, de Roberta Soares, veiculada no Jornal do comércio no caderno cidades, são: licenciamento no valor de 70,67; taxa de seguro DPVat; 295 ; IPVA: 1% do valor do veículo; ACC, 25 reais, as informações foram baseadas nos dados do DETRAN-PE.

inesperadas com emplacamento, habilitação e documentação do veículo interferiram diretamente no orçamento familiar, sobretudo com as famílias de baixa renda. Houve caso de pessoas que tiveram que tirar empréstimos para fazer a regulamentação, como o entrevistado usuário/proprietário Sky 50cc destaca

[...] Então na verdade isso aí entristece muito porque na verdade a gente não tem condições de compra outro veículo, por que se já tivesse já tinha comprado. E na verdade a gente está tirando de onde não tem. Eu mesmo peguei 500 por 700 reais emprestado para poder emplacar ela hoje.

Os custos com o processo de regulamentação das *cinquentinhas* é uma questão importante a discutir, pois muitos/as dos/as usuários/as dependem do veículo para garantir a sobrevivência da família. Sem contar que essa mudança coincidiu com a conjuntura de crise econômica pela qual está passando o País, momento esse em que aumentou o índice de desemprego e ocupação. Para tanto, num momento como esse é um desafio orientar a pouca renda da família para o atendimento dos procedimentos regulatórios para circulação das *cinquentinhas*. Além disso, parece contraditório quando um dos aspectos motivadores para a compra da *cinquentinha* é o baixo investimento no veículo tendo majoritariamente como público consumidor os setores de classes mais pauperizadas.

Ainda considerando a questão da regularização, os/as usuários/as entrevistados/as enfatizaram outras dificuldades no processo de regularização, ou seja, além da reclamação envolvendo a demora das filas e a falta de funcionários para realizar o atendimento, ficou clara a falta de informação e de estrutura por parte dos órgãos competentes, como um fator agravante⁹⁷. Os discursos seguintes destacam essa realidade.

E quando cheguei aqui já soube que o emplacamento não é esse valor. É em torno de 700 reais. Eu vou ter que pagar. Então, cada um que diga uma coisa.

Sky- 50cc, 41 anos, montador de móveis, mora em Peixinhos/Olinda

⁹⁷ É válido destacar que muitos usuários/as enfrentaram problemas ao tentarem realizar o emplacamento, pois para validar o registro, além de outros documentos e procedimentos, é necessário o número de registro na Base de Índice Nacional (BIN). Este cadastro era para ter sido realizado no momento da compra do veículo, na própria loja. Neste sentido, muitos usuários tiveram que voltar à loja que compraram a *cinquentinha* para solicitar este registro. Houve casos em que as lojas fecharam agravando ainda mais a problemática.

O Detran não tinha estrutura para fazer aquilo. Era carro, caminhões tudo misturado. Não tinha organização e os funcionários de lá mesmo diziam nos rostos das pessoas que eu já fiz hoje 10 vistorias e eu não quero fazer mais não, cansei! E o horário dele era de 8h às 16h30 da tarde. Quando dava 14h30 da tarde, eles diziam: quero mais não, cansei dos rostos das pessoas, até de pessoas que estavam com carro grande que estavam lá para mudar a placa, eles não respeitavam e queriam não fazer mais nada.

Moby 50cc, 21 anos, esteticista de limpeza,

mora em Maranguape

[...] com isso (regularização) existe muita burocracia pra fazer a legalidade da moto e que nem os próprios Órgãos Estaduais e municipais não sabem explicar, porque um pede para a gente ir na loja, outro pede para ir na delegacia, outro pede para ir no Detran. O Detran fala que não está pronto por causa do chassi que não está registrado aí volta vai para delegacia. Então esse processo da questão de direito da gente que é pra deixar a gente mais organizado tá deixando a gente entristecido porque a gente não consegue organizar isso por que a gente não sabe nem por onde começar.

Retrô, 27 anos, psicóloga,

mora em Olinda

Os discursos apresentados reforçam que para além das questões econômicas que se apresentaram como um desafio para a regulamentação das *cinquentinhas* no Grande Recife, a falta de estrutura e organização (frente ao atendimento precário) das instituições reguladoras foi um fator agravante para intensificar a dificuldade para viabilizar a regulamentação dos veículos.

Outro fato que deve ser destacado à exigência da CNH na categoria A ou da ACC. De modo geral, para os/as proprietários/as das *cinquentinhas* o valor exigido para obtenção da CNH na categoria A fica acima do que se pode pagar, ou seja, mais que R\$ 600. Considerando ACC, apesar de ser um valor inferior⁹⁸ a CNH, no andamento da presente pesquisa, constatamos que muitos Centros de Formação de Condutores (autoescolas) não ofereciam estrutura (física e técnica especializada) para formação adequada dos/as condutores/as⁹⁹.

⁹⁸ O preço da ACC fica em torno de R\$ 300 a R\$600, de acordo com o presidente do Detran - PE(referência) <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2016/05/em-oito-meses-detran-pe-nao-teve-pedido-de-carteira-para-cinquentinhas.html>

⁹⁹ Isto foi percebido em alguns CFCs com que a pesquisadora entrou em contato.

Aliado ao exposto salienta-se que grande parte do público usuários/as de ciclomotores são pessoas que possuem pouca ou nenhuma escolaridade, o que dificulta e/ou muitas vezes inviabiliza a retirada da CNH ou ACC, como já apontado acima. A respeito disso, até o momento em que foi realizada a pesquisa (oito dos usuários/as) não possuíam o porte da Autorização para conduzir ciclomotor (ACC) e nem a CNH na categoria A. Os demais possuem a CNH na categoria A¹⁰⁰. Podemos observar que alguns dos/as entrevistados/as estão se organizado para retirar a CNH. Os depoimentos de Sky 50cc e Zig 50 ilustram essa intenção:

Não sou habilitado, mas estou me preparando para isso! (Sky 50cc);

Por enquanto ainda não. Tô para tirar a minha carteira, mas ainda não tirei. (Zig 50).

Os discursos apresentados apontam um cenário desafiador no campo da regulamentação, seja pela necessidade de formação para os/as condutores/as das *cinquentinhas* ou para formalização dos procedimentos necessários para que as *cinquentinhas* possam circular nas ruas e avenidas do Grande Recife de modo satisfatório para usuário/a, população e o Estado.

3.3.6 O simbólico e Status na cinquentinha

Comprei ela na verdade não por ser cinquentinha, comprei porque gostei da aparência dela, dessa aparência retrô.

Star, 35 anos, fotógrafa,

mora em Olinda

Enquanto objeto de locomoção de duas rodas antes de tudo, Star, viu na *cinquentinha*, sua estética, seu design *retrô*, associados por ela, consciente ou inconscientemente a um conjunto conjugado de simbolismos: identitárias, de pertencimento e de distinção e status. Cabe salientar que sua *cinquentinha* é de um modelo diferenciado, dos mais populares (conforme a imagem 6). O que confere a ela certo tipo de distinção, frente aos demais, com influência para sua atividade profissional como fotógrafa.. Este fato nos remete ao caráter distintivo dos bens de consumo, apontados por Pierre Bourdieu (2015).

¹⁰⁰

Um fato curioso é de que nenhum dos/as entrevistados/as tem a ACC.

Alguns/as dos/das entrevistados/as a posse da *cinquentinha* é considerada um meio de ganhar status.

Eu sou apaixonado pelo modelo que eu tinha não era um modelo qualquer de cinquentinha. Shineray retrô 50. Ela já tem um estilo totalmente diferenciado. Essa foi a minha primeira moto e a segunda foi a evolução dela que chama a Shineray Venish ela vem um pouco maior no banco, ou seja, dá maior conforto ao meu passageiro, até a mim mesmo e a estrutura de peças é mais resistente ela tem uma visibilidade de trânsito, ela é um pouco mais alta, mais confortável. A visibilidade em termos de retrovisores é muito melhor. Então foi um ganho e se possível eu volto a tê-la de novo.

Super Luxo

Como revelado no depoimento do Super Luxo, podemos perceber que a sua *cinquentinha* atribui status, que confere certa posição social, principalmente quando o entrevistado descreve as características físicas do veículo. Sob esta realidade, Don Slater (2003) inspirado nas contribuições de Veblen destaca que as pessoas compram a versão mais cara do produto não por ter mais valor de uso, mas sim porque significa status e exclusividade.

Uma das caracterizações do consumo contemporâneo, explicado por vários estudiosos/as, como o fenômeno cultural do consumo na sociedade capitalista contemporânea, são precisamente as configurações significantes, simbólicas, de poder, distinção, status entre outras, que fazem das mercadorias bens/valores integradas, também por essas significações. Os bens/mercadorias passam a ser constituídas exprimindo a relação cultura consumo, como visto no capítulo II. Nessa relação os bens de consumo assumem também um caráter comunicador podendo ser reconhecidos como um sistema de significados que propagam pertencimento ao mundo, como bem nos disse Mary Douglas e Baron Ishewoord (2004). Um desses significados pode ser o da distinção.

Além disso, percebemos também que para alguns entrevistados/as a *cinquentinha* é usada para além do valor de uso funcional e simbólico como meio de lazer

[...] Facilitar mais rápido o trabalho. Uso para viagem também, muitas vezes dia de domingo eu quero ir a uma praia e viajar para casa da minha mãe, viajo com ela, vou para o Cabo, Prazeres, Pontes dos Carvalhos.

Sky 50 cc, 41 anos, montador de móveis, mora em Peixinhos/Olinda

A vivência da autonomia para além do lazer, também parece assumir um lugar de destaque no cotidiano de alguns dos/das entrevistados/das. O uso da *cinquentinha*, além do deslocamento, de abrir caminhos nas ruas, avenidas, estradas, dá à possibilidade de realizar atividades relacionadas ao bem estar, relaxamento, vivência de autonomia, poder. Situação essa incomum para a maioria dos/das entrevistados/as que fazem uso da *cinquentinha* apenas para atividades vinculadas ao trabalho, ainda que a forma de deslocamento para o trabalho também possa trazer consigo o sentido de poder e de autonomia, distinguindo-se dos outros indivíduos que dependem do transporte coletivo.

Entre os sentidos atribuídos aos usos das *cinquentinhas* alguns dos/as entrevistados/as enfatizaram o sentimento de felicidade em usufruir do veículo conforme os depoimentos a seguir.

[...] eu me sinto feliz porque andava a pé. Andava de bicicleta e balançava muito e não canso.

Phoenix S 50, 46 anos, mora em Água Fria.

[...] Feliz! Por enquanto feliz! Porque você possuir algo que você batalhou. É assim é algo que me sinto muito grato. Porque Deus me deu para conseguir ela.

Moby 50cc, 21 anos, esteticista de limpeza, mora em Maranguape I/ Paulista

Como se pode observar o sentimento de felicidade está impresso na possibilidade de ter autonomia para desloca-se, na satisfação da conquista enquanto resultado do esforço de um trabalho. Essa felicidade também é expressa no depoimento seguinte quando destaca a importância da *cinquentinha* para o que os/as entrevistados/as consideram qualidade de vida.

Cinquentinha para mim é qualidade de vida, é qualidade de vida. Eu não tenho outra palavra para dizer porque foi através dela que ganhei e tenho ganhos absurdos, então é qualidade de vida. [...] A minha sensação foi mesmo de liberdade nessa relação em saber que havia escolhido um transporte que supria todas as minhas necessidades. Eu tive que adquirir um bem para me proporcionar essa sensação. Essa sensação realmente de liberdade. Você sair na rua sem correr o risco de ser assaltado, saber que você pode sair a qualquer momento, sem tantos riscos. A certeza que você vai voltar para casa e vai ter aquele transporte para voltar para casa. Essa liberdade foi fascinante.

Super luxo, 34 anos,

A qualidade de vida que Super luxo enfatiza em seu comentário certamente está relacionada também a aspetos simbólicos vinculados à mobilidade, a economia, ao tempo de deslocamento, independência frente ao transporte coletivo, à liberdade e ao sentimento de segurança. Ou seja, podem fazer referências às diferentes categorias classificatórias trabalhadas no presente estudo, destacando os significados subjetivos contidos no discurso, não só o dele, mas dos/das outros/as entrevistados/as também, quem passam a considerar as cinquentinhas, mais que um bem de consumo. O depoimento seguinte expressa a sua importância.

[...] Pra mim a cinquentinha é tão importante que o nome dela é Ester. Eu gosto muito dela, ela me leva para todo canto que eu quiser ir, ela me leva. O nome dela é Ester, ela é uma guerreira.

Phoenix S 50, 46 anos, mora em Água Fria

Para Phoenix S 50 o veículo assume seu efetivo valor simbólico, pois o entrevistado faz questão de enfatizar a importância do uso da *cinquentinha* na sua vida. Ele a reconhece e personifica além de um simples bem de consumo, mas estabelece uma vínculo com o veículo. A respeito, os/as profissionais vinculados à venda das *cinquentinhas* salientaram:

Primeiro lugar é a euforia de receber o veículo. [...] quando eles partem da loja, partem logo para casa dos amigos para mostrar, para casa dos parentes, afinal a primeira vez que o cara está tendo um transporte próprio e outra foi com muito suor para que ele chegasse aquilo. Foi uma conquista dele, o que vai gerar aí, uma conquista social, uma conquista a nível de mobilidade, uma conquista pessoal e uma conquista financeira, até por conta do depois, da redução de custo e da mais valia do trabalho dele que ele vai ter. [...] essas pessoas adquiriram a qualidade de vida fantástica.

Shineray, 57 anos, presidente da ANUC

Realização! Vamos colocar que o primeiro transporte de muita gente foram as motos de 50 cilindradas.

Kawasaki, 51 anos, vendedor

Eles ficam muito felizes, ficam muito realizados porque a maioria é classe D. [...] o valor dela por ser um custo acessível que dá para eles comprarem eles ficam super felizes por adquirir. Porque o sonho de todo mundo é o quê? Ter o carro, casa própria. Então a partir do momento que eles adquirem a cinquentinha eles se sentem felizes.

Yamazak, 35 anos, vendedora

Na visão dos/as profissionais vinculados/as à venda das *cinquentinhas* no Grande Recife vem à tona os aspectos relacionados a conquista, realização do sonho e conseqüentemente a felicidade em estar adquirindo um veículo. Tudo isso também se relaciona com o status, poder, inclusão, a distinção. A questão simbólica também aparece como um elemento motivador para aquisição e uso da cinquentinha para os/as consumidores do Grande Recife.

No Grande Recife um dos elementos definidores para a aquisição do veículo são as questões relacionadas à forma de aquisição e pagamento do bem. Esse elemento se mostrou fundamental para a materialização do sonho e/ou interesse para concretizar a compra.

3.7 Sobre as formas de pagamento

Nos dias atuais, o acesso aos bens de consumo têm sido cada vez mais potencializados pelas várias estratégias dos meios de pagamento oferecidos pela sociedade de consumo contemporânea. Considerando a realidade do fenômeno das *cinquentinhas* é nítido que muitos usuários tiveram acesso às *cinquentinhas* por via dessas facilidades.

No que diz respeito à forma de pagamento das *cinquentinhas*, os/as proprietários/as usuários/as afirmaram o esforço em alinhar o preço e as vantagens que cada forma de pagamento pode proporcionar. O depoimento seguinte dá margem a essa reflexão.

[...] vontade realmente eu tive de comprar um veículo maior, mas no momento a condição financeira só deu para comprar a "cinquentinha". Comprei ela à vista.

Usuário Sky 50

O proprietário da *cinquentinha* chama atenção em seu depoimento para a compra à vista do bem. Nesse caso específico o usuário fez aquisição do veículo de outro proprietário. Essa forma de pagamento possibilita o acesso a descontos para negociações e reduz possibilidade de se realizar outras formas de compras a prazo e conseqüentemente do usuário ter problemas para efetivação de pagamento do bem a longo prazo. Esse fato se materializa para seis dos entrevistados/a.

Comprei ela [cinquentinha] à vista.

Star, 34 anos, fotógrafa, mora em Olinda

A compra a prazo identificou - em de cinco dos/as entrevistados/a¹⁰¹. Para estes o parcelamento se deu entre 12 a 24 vezes. Houve casos de que os usuários utilizaram os dois modos de pagamento, Vejamos o depoimento do usuário F2 Super Luxo:

Dei uma entrada e dividi no crédito. Essas motos pelo menos na minha época eram financiadas, você dividia elas no cartão, como qualquer outro tipo de produto.

O depoimento acima revela que os dois meio de pagamento permitiu a compra de sua cinquentinha, dadas as facilidade da loja. Este fato de parcelamento, pôde ser observado em todas as lojas (tanto de varejo como aquelas específicas de motocicletas) a que a presente pesquisa teve acesso¹⁰². Nesse sentido, é importante destacar os riscos da compra a prazo com o uso do cartão de crédito com parcelas a longo prazo, haja vista, o risco de o/a usuário não conseguir realizar o pagamento, seja pelo desemprego inesperado e/ou prioridades que a renda precisa atender com o passar dos meses. A compra no cartão de crédito quando não planejada pode ser uma grande responsável pelo endividamento da população da classe trabalhadora mais empobrecida.

Sabe aquela coisa. O público da cinqüenta cilindradas é um público mais humilde. Por a moto ser mais barata, pela facilidade da forma de pagamento no cartão de crédito. Então muita gente não tem crédito para fazer um financiamento. Se você pegar qualquer cartão de crédito emprestado você consegue fazer a compra.

Aveloz, 40 anos, gerente

Embora uma das facilidades para aquisição das *cinquentinhas* seja o uso e parcelamento dos cartões de crédito, o acesso ao bem dessa forma ainda é um desafio para a classe trabalhadora, uma vez que é preciso que o/a consumidor/a disponha de um limite de crédito razoável frente a uma possibilidade de renda reduzida. Situação essa que para alguns dos/as proprietários/as contaram com

¹⁰¹ Dos cinco entrevistados, uma era mulher.

¹⁰² No início da pesquisa pude observar a venda das cinquentinhas em várias lojas de varejo. Mas ao longo do andamento da pesquisa houve uma redução significativa de comercialização deste bem de consumo nessas mesmas lojas.

apoio da família para viabilizar a compra, seja pelo cartão de crédito seja como empréstimo para realização do pagamento.

Sobre as formas de pagamento a fala de todos/as os profissionais vinculados a venda nos revela:

À vista no dinheiro, parcelado no cartão ou consórcio (dois modelos uma está por R\$ 4.490. A gente parcela em 12 vezes sem juros.

Aveloz, 40 anos, gerente

Segundo a ANEF (2016) as vendas nos últimos anos foram realizadas por várias estratégias. O financiamento, consórcio e a compra à vista foram as mais utilizadas. Entre 2007 a 2012¹⁰³, a forma de pagamento via financiamento até era a mais utilizadas nas compras de motocicletas.

O preço de mercado da cinquentinha nova na loja é em torno de R\$ 4 mil, sobretudo quando se trata de modelos mais populares. No entanto esse valor, mesmo que parcelado no cartão de crédito, ainda se apresenta alto para os/as usuários que recebem uma renda média de dois salários mínimos, como é o caso da maioria dos/as usuários/as que participaram da pesquisa.

A pesquisa também revelou que nem todos os/as proprietários/as adquiriram as *cinquentinhas* em lojas. Em alguns casos os/as entrevistados/as compraram as *cinquentinhas* de terceiros, ou seja, adquiriram de outras pessoas, tanto no modo à vista, como parcelado. Neste caso, observou-se que o valor de custo das *cinquentinhas* foi inferior as expectativas do valor de mercado em nas lojas, variando de R\$ 400 a R\$2 mil. Um dos entrevistados enfatizou que comprou a sua *cinquentinha* de um proprietário que já tinha adquirido de outra pessoa. O depoimento a seguir destaca essa realidade.

Já era de outra pessoa. A terceira pessoa sou eu. A segunda pessoa que comprou não tinha condição e vendeu porque estava precisando.

¹⁰³ Segundo os dados da ANEF (2016) as formas de pagamento de motocicletas mais utilizadas são entre os anos de 2007 a 2015 foram a compra à vista, leasing, financiados e consórcio. A compra à vista durante este período tem aumentado expressivamente de 15% em 2007 a 32% em 2015. De igual modo percebe o aumento acentuado nos modos de pagamento via consórcio neste mesmo período. De 24% a 35%.

A questão da aquisição das *cinquentinhas* nas lojas geralmente está associada à possibilidade de se realizar um parcelamento no cartão de crédito. Todos/as os/as vendedores/as que foram questionados/as sobre esse aspecto enfatizaram que dificilmente é realizada uma compra à vista, pois no máximo o cliente paga um valor de entrada seguido por algumas parcelas que variam em até 12 meses.

Essa discussão sobre as formas de pagamento nos aproxima das expectativas dos objetivos propostos nesse estudo quando esclarece as estratégias utilizadas para aquisição das *cinquentinhas* pelos/as usuários/as nos municípios do Grande Recife.

Diante deste contexto, esses fatores são considerados um estímulo da sociedade e consumo na atualidade, sinalizam também uma relação com o problema de pesquisa e um diálogo com os objetivos específicos, na medida em que revelam os principais elementos impulsionadores para aquisição da mercadoria *cinquentinha* pela classe trabalhadora.

3.8 Percepções dos entrevistados/as sobre a problemática da mobilidade urbana no Grande Recife

Quando questionados os/as entrevistados/as sobre a problemática da mobilidade urbana na atualidade, a maioria declarou a ausência de compromisso por parte dos órgãos competentes como um dos fatores responsáveis pela problemática. Sobre esse contexto, destaca-se o depoimento a seguir.

Mas isso aí, em termos de buraco na rua, isso aí é problema do governo, de quem atua no governo, de quem é candidato a um prefeito, uma coisa assim, por quê? Na verdade pega o meu e o seu dinheiro, o meu e o seu IPTU que a gente paga, come os impostos que nós pagamos. Ao invés de melhorar a situação de investir no calçamento e investir na via, vai investir na sua benfeitoria. Vai comprar carro bom, vai passear e a gente que se lasque. Não vai pensar você que algum governo pensa nos pobres, algum político pensa nos pobres. É tudo mentira. É ilusão! Eles só pensam no bolso deles. A única coisa que ele pensa é no dia do besta chegar a eleição ele chegar na porta, apertando a mão e dando aquele sorriso abraçando, mas só Deus e ele sabe da situação que ele tá lhe abraçando o nojo que ele está tendo de você em tá de abraçando ali. Porque ele no momento precisa de seu voto e se for possível até dá um cheiro na sua testa, dá um cheiro na sua mão, você toda suada ele faz isso. Mas quando chega em casa provavelmente ele

toma um banho de perfume ou de álcool que não é para pegar nada. É tudo alma sebosa nenhum presta, não serve para nada esses políticos.

Sky 50cc, 41 anos, montador de móveis, mora em Peixinhos/Olinda

Esta fala do entrevistado provoca a reflexão sobre a omissão do Estado em relação à mobilidade urbana. Para o entrevistado a problemática da mobilidade está associada a infraestrutura das vias e das promessas em período eleitoral de que tudo irá se resolver. O posicionamento do usuário evidencia o descrédito frente às autoridades governamentais, pois a questão da mobilidade não tem sido valorizada enquanto prioridade. Tal depoimento confirma e reforça os momentos de observação in loco da pesquisa, quando houve a oportunidade de percorrer vias urbanas mal sinalizadas e esburacadas provocando extensos engarrafamentos e viabilizando acidentes.

O depoimento seguinte, além de reforçar o descrédito apontado no depoimento anterior, destaca a responsabilidade desta problemática enquanto atribuição dos órgãos competentes e traz alguns elementos que corresponde às reflexões tratadas aqui por Eduardo Vasconcellos (2013) e Eduardo Silva (2014).

[...] essa questão do engarrafamento e congestionamento tem muito a ver com o crescimento da população e com o poder aquisitivo que para muitas pessoas que tem favorecido comprar carro, moto o que seja. O que encontro mais não é a questão disso, mas é a falta de cuidado e zelo pelas ruas, buracos abertos, bueros abertos. Se você cair alí com a moto já era. Lombadas sem ser sinalizadas. A dificuldade que sinto de cinquentinha, são essas questões de estrutura da cidade que na minha opinião, Olinda não tem prefeito. Em relação a trânsito, a gente sabe que é uma coisa que esta relacionada ao crescimento, das pessoas poderem adquirir mais um carro para andar com a família, com a moto ai vai aumentando e aglomerando (Star 50cc, 35 anos, fotógrafa, mora em Casa Caiada/Olinda)

Podemos perceber na fala da usuária que a problemática da mobilidade urbana está relacionada a duas situações simultâneas. A questão dos congestionamentos está coligada com o crescimento da população aliado ao crescimento da renda e/ou facilidade de acesso a compra, uma vez que o crescimento da população, principalmente nos grandes centros urbanos demanda por maior mobilidade, como foi tratada na discussão de Eduardo Vasconcellos

(2013). A outra questão diz respeito ao sentimento de insegurança pela falta de infra-estrutura das vias. Os dois depoimentos são carregados de insatisfação com a gestão municipal, sobretudo no tocante a negligência e omissão da gestão pública.

Nessa perspectiva, um dos entrevistados expõe como se configura a mobilidade urbana em Recife, uma das cidades integrantes do Grande Recife.

A mobilidade urbana que vou tentar resumir em Recife, a gente consegue perceber que o número de veículos particulares hoje ele é um grande fator gerador desse trânsito, congestionamento e engarrafamento. Se houvesse mais investimento na infra-estrutura do transporte coletivo de qualidade adaptado para a cidade do Recife provavelmente o trânsito estaria muito melhor, as pessoas seriam mais convidadas a usar o transporte coletivo. Mas não é pelos fatores muito simples. O transporte não é de qualidade, o tempo que não é um tempo bom, as baldeações que são péssimas, ou seja, você chega a pegar 3 a 4 ônibus gasta um tempo absurdo para se deslocar num espaço muito pequeno, falta estratégia de trânsito mesmo para essa categoria.

F2 super Luxo, 34 anos, professor, mora em Boa Viagem.

O entrevistado destaca que no Recife a realidade não é diferente da cidade de Olinda quando argumenta:

[...] o que é principal nessa questão da mobilidade na cidade do Recife é essa questão de organização do trânsito como ele é gerido para as pessoas. Porque a gente vive em um país onde a cultura é para os autos [veículos] e não para as pessoas. O deslocamento aqui, ao que me parece, fico muitas vezes com medo imaginar daqui a algum tempo quem vai mandar nas ruas vai ser os carros, não vai precisar mais de gente para dirigir. Vão ser os carros que vão dirigir sozinhos porque aqui ninguém pára para um pedestre passa, a prioridade é o carro. A cidade aqui em Recife não é feita para quem esta conduzindo ou até mesmo para os pedestres é pra autos. Falta de organização e respeito dos usuários e o transporte em si.

F2 super Luxo, 34 anos, professor, mora em Boa Viagem.

Neste momento de fala do ex-usuário pode-se observar sua reflexão sobre a prioridade atribuída ao transporte individual nos grandes centros urbanos na atualidade, apontados por Duarte *et al* (2012), Eduardo Silva (2014), e a falta de investimento no transporte público, salientados nos estudos de Eduardo

Vasconcellos (2013)¹⁰⁴ o que vem acarretar consequências como congestionamentos e engarrafamentos na atualidade, a exemplo da cidade do Recife.

As falas seguintes complementam essa reflexão quando destaca a necessidade do transporte público coletivo de qualidade como solução para melhorar a realidade da problemática da mobilidade contemporânea no Grande Recife.

Acho que seria a melhoria do transporte público. As pessoas usam por que não tem uma opção melhor de transporte. Se o transporte fosse melhor, digo nem mais barato o transporte iria reduzir a quantidade de carros na rua. Moto

Se os empresários tivessem os coletivos com ar condicionado, com televisão, com som, todo equipadinho. Automaticamente quem tem cinquentinha ia deixar de andar de cinquentinha para andar de ônibus. Deixar de andar no calor para andar no ônibus bem levezinho. Agora a população paga uma passagem cara e não tem conforto nenhum. Acho um absurdo. É pra diminuir a cinquentinha vai, mas bota mais ônibus com conforto para população. Agora bota os ônibus tudo quebrado, eles não observam isso. Agora ficam olhando a cinquentinha querendo tirar sangue de siri, ele não pode fazer isso. Tem que manter o respeito com todo mundo.

Phoenix S 50, 46 anos, morador de Água Fria

Esse último depoimento do usuário/proprietário expõe seu sentimento de insatisfação¹⁰⁵ com relação à má qualidade dos transportes coletivos citadinos, por isso vê a sua *cinquentinha* como alternativa de mobilidade urbana para o seu deslocamento diário. Este cenário nos provoca refletir que um dos fatores agravantes para o aumento da opção pelo transporte individual é a ineficácia do transporte coletivo, o qual não é capaz de atender as necessidades de mobilidade das pessoas. Neste sentido, um dos entrevistados motociclista enfatiza que a problemática não está sendo resolvida pela falta de prioridade dos órgãos competentes. O depoimento seguinte faz alguns esclarecimentos sobre soluções para a problemática da mobilidade quando afirma:

Solução tem! Mas aí, nossos governantes não estão mais se atentando pra isso e sim tão se atentando mais em roubar, sou bem direto em relação a isso, mas eu acho que tem sim, já foram feitos estudos e eu acho que o governo não está colocando isso como prioridade, mas eu acho que a mobilidade em qualquer local do

¹⁰⁴ Para maiores aprofundamentos nesta temática recomendamos o livro deste autor intitulado como *Políticas de transporte no Brasil: A construção da mobilidade excludente*.

¹⁰⁵ Esse sentimento de insatisfação foi expresso por grande parte dos/as entrevistados/as.

mundo seria necessária pra gente ter uma qualidade de vida melhor, visto que a gente passa mais tempo no trânsito do que em casa. E assim, a *cinquentinha* é uma forma bastante útil de a pessoa trafegar. É acho que seria bastante viável a *cinquentinha*, eu particularmente usaria, mas eu tenho um pouco de medo ainda, mas eu usaria a *cinquentinha* como forma de transporte. Eu acho que seria uma forma mais rápida, mais acessível, visto que gasolina está cara.

CG150, 27 anos, Supervisor de vendas, mora no Janga /Paulista

Sobre a solução atribuída a esta problemática da mobilidade, o depoimento destaca alguns fatores condicionantes para a utilização do veículo, a exemplo a questão da economia do combustível. Para além dessa questão alguns dos/as entrevistados/as salientaram que o rodízio de placas seria uma estratégia para amenizar esta situação.

Eu vejo que como há um problema enorme, um rodízio de placas. Veículos com numeração 1 poderiam ter o dia para transitar. Assim pela questão da moto, ela é muito rápida, entra em vielas, em becos. São mais rápidas de transitar. Acho que rodízio podia melhorar. Eu acho também, que as pessoas usam a moto para se locomover mais rápido mais o problema é que no trânsito esta todo mundo misturado, mais na forma do rodízio como falei seria até necessário para motos também (Moby 50cc, 21 anos, esteticista de limpeza, mora em Maranguape I/ Paulista)

Em contrapartida, um dos entrevistados destaca que não existe solução para a problemática da mobilidade urbana.

Eu que sou usuário e dirijo e piloto não tem como você mudar o trânsito em Recife ou qualquer outro canto. Hoje em dia qualquer pessoa que ganhe a cima do salário quer ter uma moto ou um carro. O trânsito vai continuar o mesmo e de mal a mal. Não adianta agora essa via que é exclusiva dos ônibus. Só ônibus é bom por que fica mais rápido. Já para a gente que pilota e dirige carro fica o trânsito mais apertado. Deveria enlanguescer mais as pistas. Poderia ser, mas tem local que não da para fazer isso.

Liberty-50cc, 37 anos, Auxiliar de limpeza, mora na Avenida do Forte/ Caxangá.

O entrevistado chama atenção para a precarização do serviço prestado pelo transporte coletivo e aposta na viabilidade do transporte individual quando acrescenta:

[...] quem é um doido que vai deixar em casa o carro e andar de ônibus. Vou deixar minha moto em casa para ir de ônibus. Desde 17 anos que ando de moto e de carro. E quando quebra para eu andar de ônibus é um aperreio. Você vai alí no corredor, vai mais ligeiro do que um carro

O depoimento do entrevistado acima se vale de expressões verbais muito significativas “*ser doido*”; “*andar de ônibus é um aperreio*” para avaliações do comportamento dos/das consumidores/as de bens de consumo coletivo (transporte público) e bens privados (carro, moto) que além de serem avaliadas incidem ou freiam na mudança de consumidores. O que nos leva perceber a forte presença de um discurso imposto pela sociedade de consumo da necessidade das pessoas em adquirir um transporte individual.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A questão proposta que orientou a pesquisa desta dissertação foi *saber que modo a cultura do consumo transforma a cinquentinha em objeto de desejo da classe trabalhadora?* Seus objetivos foram: identificar e analisar a cultura da *cinquentinha* enquanto bem de consumo e alternativa de mobilidade; bem como os específicos: a) verificar os determinantes da cultura do consumo que contribuem para compra e uso das *cinquentinhas* por pessoas da classe trabalhadora; b) identificar e analisar os significados dados às *cinquentinhas* pelos/as usuários/as da classe trabalhadora; c) identificar as estratégias de pagamento das *cinquentinhas* pelos/as consumidores/as e d) captar a compreensão dos/das usuários/as de *cinquentinha* e dos demais entrevistados/as sobre a problemática da mobilidade urbana na atualidade.

Desse modo, visando responder o problema de pesquisa e os objetivos em questão a presente pesquisa, permitiu chegar às seguintes considerações:

- A cultura do consumo transforma a “*cinquentinha*” em objeto de desejo da classe trabalhadora na medida em que a sociedade de consumo, baseada em uma ideologia do consumo em que as práticas sociais, são definidas a partir do consumo. Assim, um de seus mecanismos é despertar necessidades de compra/uso/usufruto de bens de consumo como um modo de pertencimento ao mundo social agregando a eles significados, simbologias. A sociedade de consumo contemporânea cada vez mais estimula a compra/uso/consumo de veículos individuais, ao tempo em que falta estímulo para o uso do transporte coletivo, uma vez que esse serviço não oferece o mínimo de qualidade, expressadas pela superlotação dos transportes coletivos, especialmente em horários de pico (horários em que o fluxo de veículos nas ruas é mais intenso. Igualmente dá-se uma ausência freqüente de uma quantidade suficiente de ônibus em circulação que supra a demanda da classe trabalhadora para que se tenha uma mobilidade mais eficiente para atender as mais variadas necessidades, seja de trabalho, saúde, educação, lazer, o que gera longas horas de espera. Além dos intensos congestionamentos nas vias das cidades, também conhecidos como engarrafamentos, principalmente nos grandes centros urbanos, a exemplo dos municípios do Grande Recife. gerada pela grande quantidade de veículos nas ruas e avenidas e pela disputa desses mesmos veículos o que reflete em longos momentos

preso no trânsito. Assim como, o sentimento de insegurança vivenciada diariamente pelos/as trabalhadores/as nos transporte coletivo gerada pelo aumento significativo dos assaltos nestes espaços nos últimos tempos. Essa realidade apresentada tem levado as pessoas, sobretudo a classe trabalhadora a buscarem outras alternativas de mobilidade que viabilizem o deslocamento de modo mais eficaz, comprando/usando a *cinquentinha* para tal finalidade, embora esteja vulnerável aos impactos que sua presença vem causado nas ruas e avenidas, especialmente com os agravantes acidentes de trânsito. Isto nos faz pensar sobre a importância de se ter uma reflexão mais crítica quando nos deparamos com uma sociedade que estimula cada vez mais o consumo e a compra de produtos, no caso aqui as *cinquentinhas* de transporte individualizado, trazendo uma realidade amplamente contraditória. Assim, essa realidade nos ajuda a questionar o modelo de sociedade existente, onde podemos nos perguntar até que ponto o estímulo para compra e uso de *cinquentinhas* ou até mesmo o transporte individual, contribui na mobilidade presente no Grande Recife? Tendo em vista a problemática contemporânea de mobilidade urbana, locomoção, apresentada nesta dissertação e vivenciada nos Grandes Centros Urbanos, constata-se o estímulo ao transporte individual disseminado pela valorização de uma cultura do consumo que nesse sentido individualiza o transporte e coloca em risco a vida dos/das membros da classe trabalhadora. Por outro lado, visto coletivamente, a política pública de incentivo a compra da *cinquentinha* é contraditória e perversa para outros/as, pois vem sacrificar a vida e a saúde do trabalhador/a no atual cenário precário de mobilidade urbana. Percebe-se é que a cultura do consumo direciona um pensamento em que não importam os impactos do capital mediado pelas questões do transporte e a mobilidade urbana que causam acidentes e mortes. A *cinquentinha*, mercadoria apreciada, vem contribuir com o dilema do transporte. Podemos dizer que os/as usuários/as sofrem uma pressão interna sobre suas vidas com os estilos de vida que se impõe para melhorar e maximizar suas condições de vida no que diz respeito ao seu deslocamento e uma pressão externa, exercida tanto por uma cultura do consumo como por um Estado que quer resolver um problema social através de soluções individualistas, sem deixar de favorecer a maior indústria do país(automobilística). O que se percebe é que essa situação gera soluções culturais contraditórias, ambíguas.

- A pesquisa revelou também que um dos principais determinantes para aquisição da compra/uso/ usufruto da *cinquentinha* está associado à questão econômica atrelada ao preço, uma vez que se apresentam no mercado com preços atrativos (mais baixo) comparados a outros modelos de motocicletas, principalmente para a classe trabalhadora. confere a possibilidade de aquisição de um transporte individual, e para muitos a possibilidade da compra do seu primeiro transporte, assim como a realização de um *sonho de consumo*, impulsionado pela sociedade de consumo contemporânea . Além disso, tanto de manutenção como o combustível também se coloca como determinante: a *cinquentinha* é considerada um veículo que apresenta baixo custo de manutenção e combustível. Estes aspectos são significativos, e em muitos casos decisivos para aquisição da *cinquentinha* revelados pelos participantes da pesquisa.
- Outro aspecto fundamental para a compra e uso/ usufruto da *cinquentinha* no Grande Recife está associado à funcionalidade da *cinquentinha*: apesar da baixa cilindrada é um veículo que possibilita agilidade na mobilidade de seus usuários/as para realização de seus deslocamentos diários. Apesar da vulnerabilidade exposta pelos/as seus/suas usuários/as de um ambiente marcado por disputas de diferentes atores, como pedestres, motoristas, motociclistas.
- Evidenciou-se também que o uso da *cinquentinha* pelos/as usuários/as favorece a autonomia, conforto, comodidade e liberdade, uma vez que os/as usuários/as passam a não depender do transporte coletivo para se deslocar, não ficam condicionados aos horários pré-estabelecidos pela circulação dos ônibus, e que em muitos casos pode se deparar com a ausência dos mesmos como revelados na pesquisa.
- A busca por distinção, status e pertencimento também foi um elemento revelador determinante para o consumo/uso/ uso/usufruto da *cinquentinha* por alguns entrevistados/as na pesquisa.
- A *cinquentinha* também se apresenta como um veículo que viabiliza momentos de lazer, pois permitem aos usuários/as a mobilidade aos mais diferentes lugares. Além de ser considerada uma ferramenta de estímulo e apoio ao consumo, pois a *cinquentinha* possibilita aos usuários a ir a vários lugares, considerados ambientes em que se concretizam o consumo, como supermercados por exemplo;

- A cinquentinha também é usufruída como uma alternativa de complemento e geração de renda. Principalmente para a população que não está inserida no mercado formal de trabalho acentuado pela atual conjuntura de crise vivenciada no país. Este aspecto tem se apresentado como positivo para os/as usuários/as de modo que permite o acesso a uma renda que venham atender as varias necessidades de seus usuários/as. Assim, não podemos negar a importância que se revela a *cinquentinha* na vida dos/as usuários/as.

Outro fator que por muito tempo se tornou um atrativo ofertado como estímulo da sociedade de consumo para compra e uso da *cinquentinha*, e que também foi reconhecido como determinante, foi ausência das exigências efetivas no que refere à legislação, regularização (emplacamento e licenciamento), e por parte do/a condutor/a o porte do uso da Carteira Nacional de Habilitação- CNH ou Autorização para conduzir ciclomotores- ACC.

Em contrapartida, esses mesmos aspectos foram considerados uma das grandes problemáticas geradas pela circulação das cinquentinhas, haja vista que a falta de formação dos/das condutores/as ao circular pelas ruas e avenidas desenvolveram hábitos na condução das cinquentinhas que geraram comportamentos que oferecem riscos de acidentes de trânsito para todos: avançar o sinal de trânsito quando era para parar, condutores de *cinquentinha* circulando pelas ruas sem a proteção adequada como o uso do capacete, item obrigatório de acordo com o Código Nacional de Trânsito para os condutores de *cinquentinhas*.

Ao longo da realização da pesquisa nos deparamos com situações não incomum em que crianças e adolescentes estavam pilotando *cinquentinhas*, nas ruas e avenidas, especialmente nas periferias dos municípios do Grande Recife. Este cenário revela a contradição do sistema capitalista em que o que interessa à lógica do capital é a produção e acumulação de mais capital, independente da qualidade, perigos que a mercadoria pode trazer.. Ficou evidente a contradição da postura do Estado quando permitiu até um dado momento a comercialização e circulação desta motocicleta, sem exigir a regulamentação das cinquentinhas Com o aumento do índice de acidentes de trânsito, e o alto custo dos mesmos, o governo começa a tomar medidas. O que se percebe conforme o dado revelado da presente pesquisa é de que se a circulação de *cinquentinha* não causassem tanto impacto,

especialmente nos gastos com a saúde pública esse agravante da saúde pública, não teria alteração alguma na sua legislação;

- Considerando as formas de pagamento dos/das entrevistados/as, os resultados apontam que a compra da *cinquentinha* se dá tanto à vista como pelo financiamento, de modo à prazos com o uso do cartão de crédito. Este último tende a possibilitar o acesso à compra das *cinquentinhas*, sobretudo com as compras parceladas. Entretanto, a pesquisa revelou que ainda é um desafio para a nova classe trabalhadora dispor de um limite de crédito para aquisição do veículo. Nesse sentido, fica clara a facilitação de cartão crédito de parentes e amigos/as para viabilizar a compra. Também ficou evidente que uma das estratégias para aquisição das *cinquentinhas* é a compra do veículo de terceiros (fora da loja), conferindo à *cinquentinha* um valor abaixo da tabela de mercado. O que nos leva a pensar que a *cinquentinha* pode ter sido adquirida em ambientes informais sem nenhum aparato legal.;

- A questão da problemática da mobilidade enquanto elemento fundamental nesse estudo é compreendido pelos/as entrevistado/as como uma consequência da falta de infra-estrutura das ruas e avenidas, má sinalização do trânsito, falta de medidas educativas, ou seja, aspectos estreitamente relacionados a omissão do Estado frente aos investimentos necessários para conservação das vias e garantia de segurança no trânsito.

Alguns aspectos revelados pela pesquisa:

- Como exposto ao longo da dissertação, a realização da pesquisa de campo coincidiu com a mudança na legislação do contexto da compra e uso da *cinquentinha*. As mudanças no processo de regularização e exigências pela CNH e ACC entre 2015 -2016 mostraram-se como um desafio. Principalmente para os membros da classe trabalhadora em situação de desemprego, informalidade no trabalho, e/ou outras situações que limitam o acesso a renda;

- Ainda sobre a questão da regularização, mais especificamente a questão da carteira de habilitação e/ou autorização para conduzir ciclomotores, além dos custos gerados, a pesquisa apresentou dados relacionados à baixa escolaridade e a dificuldade ao uso das tecnologias empregadas nas avaliações para conseguir a documentação regulamentar e a carteira (pois as avaliações são realizadas com uso de equipamentos informatizados). Situação essa que limita os/as condutores/as de

cinquentinhas realizar os procedimentos de avaliação para ter acesso à carta de habilitação;

- Outro ponto a destacar refere-se às dificuldades apontadas pelos/as entrevistados/as no tocante ao acesso as informações importantes em relação ao processo de regulamentação dos veículos. Além disso, também foi salientado nos depoimentos a falta de estrutura pelos órgãos competentes no atendimento às demandas da população. Uma vez que os/as usuários/as enfrentaram longas horas nas filas para atender as exigências do Estado;
- Ao longo da pesquisa foi possível perceber que embora haja um considerável aumento de veículos de *cinquentinhas* no Grande Recife os/as a maioria dos/as proprietários/as entrevistados/as não tinham conhecimento sobre a existência da Associação Nacional de Usuários/as de Ciclomotores – ANUC. O que deixa clara a fragilidade da categoria pela luta de interesses comuns especialmente no Grande Recife.
- Um dos aspectos que chama atenção revelados pelos entrevistados na pesquisa é que muitos dos/as usuários/as sofrem algum tipo de preconceito por ser dono e/ou usuário de *cinquentinha*, reflexo de comportamentos de determinados usuários/as e de veiculação dos meios de comunicação de massa que tendem a reproduzir essa imagem negativa associada ao condutor: de imprudente, irresponsável entre outros. A idéia predominante limitada é que todos os/as usuários de *cinquentinha* são iguais no que diz respeito à irresponsabilidade de determinados comportamentos que ferem a legislação.

O desenvolvimento da dissertação trouxe respostas à questão ou problema de pesquisa orientada pelos objetivos propostos, os que abriram caminhos para novas pesquisas e trazendo nesta primeira aproximação à problemática contribuições sobre a materialização do fenômeno estudado e criticamente abordado.

A experiência em vivenciar uma primeira aproximação teórico-metodológica com o método dialético e a análise do discurso, desde a singularidade da *cinquentinha*, e o discurso falado sobre o cotidiano dos seus usuários, na locomoção diária e como instrumento de trabalho, de uso para lazer, entre outros, desafiaram a realização desta dissertação, mas a enriqueceram mesmo iniciando-se em seus primeiros passos, para um percurso longo a recorrer daqui para frente.

Se a forma de apresentar os resultados da análise das entrevistas pode remeter a uma análise de conteúdo, esta forma trouxe para si as propostas por onde se inicia e realiza uma análise do discurso, no sendo este resultado final um simples análise de conteúdo.

Percebe-se que estudos acadêmicos sobre o fenômeno da *cinquentinha* ainda são limitados. Esse cenário, portanto, nos faz pensar sobre vários desdobramentos em que a partir das reflexões realizadas deste fenômeno aqui apresentado pode ser exploradas e descobertas. Assim, frente ao contexto pesquisado a realidade mostra a necessidade de realização de outros e novos estudos que busquem ampliar o debate crítico a cerca deste fenômeno, tão significativo na sociedade contemporânea amplamente contraditória. Reforçada pela dificuldade de encontrar estudos que contemplem as temáticas aqui estudadas, sobretudo que coloquem no centro de para reflexão, temáticas como sociedade de consumo, mobilidade urbana e uso das cinquentinhas. Mesmo assim, a pesquisa que realizamos permitiu possibilidades, desdobramentos, esclarecimentos e reflexões significativas e importantes sobre questão deste fenômeno contemporâneo das *cinquentinhas* vinculado a mobilidade urbana inserida numa cultura do consumo no bojo da sociedade capitalista.

REFERÊNCIAS

AGRESTI, Roberto. **Como escolher a moto ideal para o trânsito das grandes cidades 2014**. Disponível em: <http://www.g1.globo.com/carros/dicas-de-motos/noticias/2014/07/como-escolher-moto-ideal-para-o-transito-das-grandes-cidades.html>>. Acesso em 10 de nov.2014.

APPADURAI, Arjun. **A vida social das coisas**: as mercadorias sob uma perspectiva cultural. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense, 2008.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS FABRICANTES DE MOTOCICLETAS CICLOMOTORES, MOTONETAS, BICICLETAS E SIMILARES. **Anuário da indústria Brasileira de duas rodas 2012**. São Paulo, 2012.

_____. **Anuário da indústria Brasileira de duas rodas 2015**. São Paulo, 2015.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS FINANCEIRAS DAS MONTADORAS. Boletim Anual 2015. Modalidade de pagamento na venda de motocicletas. Disponível em:< <http://www.anef.com.br/dados-estatisticos.php>>Acesso em 02 de ab. 2016.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Sistema de informação da mobilidade urbana**: Relatório Geral 2012/ junho 2014. Disponível em: <HTTP://www.files-server.antp.org.br/>. Acesso em 21. Mai. 2016.

BARBOSA, Livia. **Sociedade de consumo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

BARBOSA, Livia; CAMPBELL, Colin. **Cultura, Consumo e identidade**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006.

Botetim 1º trimestre 2016. Modalidade de pagamento na venda de motocicletas. Disponível em:< <http://www.anef.com.br/dados-estatisticos.php>>Acesso em 05 de jul. 2016.

BOURDIEU, Pierre. **A distinção**: crítica social do julgamento. Porto Alegre, RS: Zouk, 2015.

BRASIL. Código de Trânsito **Brasileiro e legislação complementar em vigor**. Brasília: DENATRAN, 2008.

BRASÍLIA. OLIVEIRA, Antônia Maria de Fátima(coord) *et al.*,. **Desafio da mobilidade urbana: estudos estratégicos**. Brasília: Câmara dos deputados, edições câmara, 2015.

BRUM, Argemiro J. **Desenvolvimento econômico brasileiro**. Petrópolis- RJ: Vozes e UNIJUÌ, 2000.

CANCILINI, Néstor García. **Consumidores e cidadãos: Conflitos multiculturais da globalização**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2015.

CHARNOUX, Orfelia Maria Guazzelli. **Metodologia: processo de produção, registro e relato de conhecimento**. São Paulo: DVS, 2006.

COLARES, Juliana. **Epidemia em controle**. 2014. Disponível em: <[HTTP://www.old.diariodepernambuco.com.br/caminhosemvolta](http://www.old.diariodepernambuco.com.br/caminhosemvolta)> Acesso em 10 de nov. 2014.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Frota 2008**. Disponível em:< www.denatran.gov.br/frota2008. Acesso em 13.04.2015.

_____. **Frota 2014**. Disponível em: < [HTTP://www.denatran.gov.br/frota2014.htm](http://www.denatran.gov.br/frota2014.htm). Acesso em 26. dez. 2014.

_____. **Frota 2015**. Disponível em:< www.denatran.gov.br/frota2015. Acesso em 28. Dez. 2015

_____. **frota2016**. Disponível em:<<http://www.denatran.gov/frota2016>. Acesso em 01 de jul.2016.

DOUGLAS, Mary; ISHERWOOD, Baron. **O mundo dos bens: Para uma antropologia do consumo**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2009.

DUARTE, Fábio; SANCHEZ, Karina; LIBARDI, Rafaela. **Introdução à mobilidade urbana**. Curitiba: Juruá, 2012.

(DUQUE-ARRAZOLA, Laura S. **O Consumo nas moradias populares na Região Metropolitana de Recife**, (2010 - 2011) Núcleo de Estudos e Pesquisas sobre a Mulher/Departamento de Ciências Domésticas/Universidade Federal Rural de Pernambuco, (Projeto de Pesquisa), Recife, 2010.

DUQUE-ARRAZOLA, Laura S. **Questão Urbana e Habitação na Sociedade de Consumo Contemporânea**, (2013 – 2015), Núcleo de Estudos e Pesquisas sobre a Mulher/Departamento de Ciências Domésticas/Universidade Federal Rural de Pernambuco, (Projeto de Pesquisa), Recife, Abril, 2013 .

FEATHERSTONE, Mike. **Cultura de consumo e Pós-modernismo**. São Paulo: Studio Nobel, 1995.

FLORESTAN, Fernandes. **Fundamentos empíricos da explicação sociológica**. 4ª ed. São Paulo: A. T, Queiroz, 1980.

FRANÇA, Cristiane Ferreira de Souza. **Acessibilidade e direito à cidade**: estudo sobre a mobilidade espacial urbana dos moradores do bairro Bom Jardim, Fortaleza – Ceará. 2011, 158 f. Dissertação (Mestrado em Geografia), Centro de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual do Ceará, Ceará.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas S. A, 2008.

GUIMARÃES, Geraldo Spagno. **Comentários à lei de mobilidade Urbana – Lei nº 12.587/2012**: essencialidade, sustentabilidade, princípios e condicionantes do direito à mobilidade. Belo Horizonte: Editor Fórum, 2012.

ÍÑIGUEZ, Lupicínio(coord). **Manual de análise do discurso em Ciências Sociais**. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2005.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo demográfico 2010**. 2010.

____IBGE. **Indicadores sociais mínimos**. 2016. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/condicaodevida/indicadoresminimos/conceitos.shtm>> Acesso em: 20 de jan. 2016.

KOSIK, Karel. **Dialética do concreto**. 4ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976,

LAVILLE, Jean-Louis; DIONE, Jean. **A construção do saber**: manual de ciências humanas. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LIMA, Diana Nogueira de Oliveira. **Consumo: Uma perspectiva antropológica**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2010.

LIMA, Renato. **Consumo e sociedade**. Recife: Prazer e ler, 2007.

MACIEIRA, Fausto. **Motocicletas: Evolução das máquinas que conquistaram o mundo**. São Paulo: Editora Alaúde, 2009.

MACIEL, Micheline Cristina Rufino. **A política de qualificação profissional do setor educativo: o caso do programa de educação de Jovens e Adultos- EJ**. Recife, 2010. p. 41. Relatório final do programa de iniciação científica voluntária -PIC. Universidade Federal Rural de Pernambuco- UFRPE.

MACIEL, Micheline Cristina Rufino. O consumo e formas de pagamentos em moradias populares da Região Metropolitana do Recife. Recife, 2011. p. 41. Relatório final do programa de iniciação científica voluntária-PIC. Universidade Federal Rural de Pernambuco- UFRPE.

MARICATO, Erminia. **Para entender a crise urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MARX Karl. **O capital: crítica da economia política**. São Paulo: Editora Nova Cultura Ltda, 1996.

MARX, Karl. **Para uma crítica da economia política (1857)**. Ridendo Castigar Moraes, 1999. Versão para eBooksBrasil.com.

MCCRACKEN, Grant. **Cultura e consumo: Novas abordagens ao caráter simbólico dos bens e das atividades de consumo**. Rio de Janeiro: MAUAD, 2003.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Mobilidade e desenvolvimento urbano: Gestão integrada da mobilidade urbana. Curso de capacitação**. Brasília :MCidades, 2008.

NETTO, José Paulo. **Introdução ao estudo do método em Marx**. São Paulo: Expressão popular, 2011.

OBSERVATÓRIO DAS METROPOLES. BITOUN, Jan *et al.*. **Região Metropolitana do Recife no contexto de Pernambuco no censo 2010**. 2010.

ORLANDI, Eni Puccinelli. **Análise do discurso**: Princípios e procedimentos. Campinas, SP: Pontes, 1999.

PADILHA, Valquíria. **Shopping Center**: A catedral das mercadorias. São Paulo: Editora Boitempo, 2006.

Politzer, G., Besse, G., & Caveing, M. (1954). **Princípios fundamentais de filosofia** (J. C. Andrade, Trad.). São Paulo: Hemus.

PREFEITURA DA CIDADE DO PAULISTA. **Conheça Paulista**: A cidade. Disponível em: [HTTP://www.paulista.pe.gov/site/default/conheca_paulista/a-cidade](http://www.paulista.pe.gov/site/default/conheca_paulista/a-cidade)>. Acesso em 01 de Jan. 2016.

PREFEITURA DE OLINDA. A cidade: Olinda em dados. Disponível em: <http://www.olinda.pe.gov.br/a-cidade/olinda-em-dados#.V50_TIMrU> Acesso em: 01 de jan. 2016.

RICHARDSON, Roberto Jarry. **Pesquisa Social**: métodos e técnicas. São Paulo: Atlas, 1999.

ROCHA, Everaldo. Culpa e prazer: imagens do consumo na cultura de massa. **Comunicação, Mídia e consumo**, São Paulo, v. 2, n 3. P. 123-138, mar. 2004. Disponível em:<[HTTP://www.revistas.univerciencia.org/index.php/comunicaçãomidiaconsumo/article/view/5088/4701](http://www.revistas.univerciencia.org/index.php/comunicaçãomidiaconsumo/article/view/5088/4701)> Acesso em 24. Fev. 2015.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do trabalho científico**. São Paulo: Cortez, 2007.

SHINERAY MOTOS DO BRASIL. **Manual do proprietário e garantia**: Phoenix 50. 2010.

_____. **Manual do proprietário e garantia**: Retro Ex 50.2010.

SILVA, Eduardo Fernandez. **Meio ambiente e mobilidade urbana**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2014.

SLATER, Don. **Cultura & modernidade**. São Paulo: Nobel, 2002.

TRIVIÑOS, Augusto Nivaldo Silva. **Introdução à pesquisa em Ciências Sociais: A pesquisa qualitativa em educação.** São Paulo: Atlas, 2008.

VACCARI, Santos; FANINI, Valter. **Mobilidade Urbana.** Série de cadernos técnicos da agenda parlamentar- Mobilidade Urbana. Paraná: CREA-PR, 2011.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: Reflexões e propostas.** São Paulo: Annablume, 2000.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Políticas de transporte no Brasil: A construção da mobilidade Excludente.** Barueri, SP: Manole, 2013.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Riscos no trânsito, omissão e calamidade: impactos do incentivo à motocicleta no Brasil.** São Paulo: Ed do autor, 2013.

VASCONCELOS, Eduardo Mourão. **Complexidade da pesquisa interdisciplinar: Epistemologia e metodologia operativa.** Petrópolis, RJ: Vozes, 2002.

VAZ, Ana Paula Marques Gomes de Carvalho. **Veículo eléctrico de duas rodas de elevado desempenho.** 2011. 96 f. Dissertação (mestrado em Engenharia de automóvel), Faculdade de ciências e tecnologia, Departamento de engenharia mecânica, Universidade de Coimbra, Coimbra. Disponível em: < [HTTP://www.Estudogeral.sib.uc.pt/bitstream/10316/20057/1/veículo%20Electrico%20de%20Duas%20Rodas.pdf](http://www.Estudogeral.sib.uc.pt/bitstream/10316/20057/1/veículo%20Electrico%20de%20Duas%20Rodas.pdf).> Acesso em 01 de jan 2015.

VENBLEN, Thorstein Bunde. **A teoria da classe ociosa: um estudo econômico das instituições.** São Paulo: Abril Cultural, 1983.

APÊNDICE A – Roteiro de entrevista com os/as usuários/as- Roteiro 1



Universidade Federal Rural de Pernambuco
Departamento de Ciências Domésticas

Programa de Pós-Graduação em Consumo, Cotidiano e Desenvolvimento Social

Mestranda: Micheline Cristina Rufino Maciel

Prof Orientadora: Laura Susana Duque-Arrazola

ROTEIRO DE ENTREVISTA

1– IDENTIFICAÇÃO:

Nome (apelido) :

Idade:

Sexo:

Escolaridade:

Estado Civil:

Filhos/as:

Onde mora:

Onde trabalha:

Cor/raça:

2– TRABALHO

Você trabalha? Em quê? Desde quando está nessa profissão ou atividade?

Como você se locomove?

3– MOBILIDADE

Você tem *cinquentinha*?

Desde quando você possui a *cinquentinha*?

Quais os motivos que levaram a comprar a *cinquentinha* e por quê?

Quem comprou e por quê?

Comprou a crédito ou à vista?

O que mais te chama atenção na *cinquentinha*?

Para que você usa a *cinquentinha*?

Qual é o seu sentimento em possuir uma *cinquentinha*?

Depois da *cinquentinha*, qual é o veículo que você deseja ter e por quê?

Quem usa a *cinquentinha* da sua família e por quê?

Você é habilitado/a? Quais os equipamentos de proteção que você usa quando sai com a *cinquentinha* pelas ruas?

Quais são as principais dificuldades enfrentadas por você ao circular com a *cinquentinha* pelas ruas?

O que acha do comportamento dos motoristas de carro, táxi e ônibus em relação à presença da *cinquentinha* nas ruas?

Qual a sua opinião em relação à legislação em vigor, que aprova a obrigatoriedade do condutor/a ter habilitação, uso do capacete e o emplacamento e licenciamento para circular pelas ruas na atualidade?

Qual a sua opinião frente à problemática da mobilidade urbana na atualidade?

O que a *cinquentinha* significa para você?

APÊNDICE B- Roteiro de entrevista com os/as vendedores/as de lojas – Roteiro 2

Universidade Federal Rural de Pernambuco
 Departamento de Ciências Domésticas
 Programa de Pós-Graduação em Consumo, Cotidiano e Desenvolvimento Social-
 PGCDs
 Mestranda: Micheline Cristina Rufino Maciel
 Prof Orientadora: Laura Susana Duque-Arrazola

ROTEIRO DE ENTREVISTA 2**VENDEDOR/A E GERENTE DE LOJA****IDENTIFICAÇÃO:**

Nome:
 Idade:
 Sexo:
 Escolaridade:
 Cargo/ Função:
 Período:

COMPRA DAS CINQUENTINHAS

Pra você, por que as pessoas estão comprando tanto a *cinquentinha*?

Quem mais procura as *cinquentinha* aqui na loja?

Quais são as marcas mais procuradas e por quê?

Para que eles/elas usam a *cinquentinha*?

Qual é a sua percepção em relação ao sentimento do consumidor/a ao adquirir uma *cinquentinha*?

Quais as vantagens e desvantagens de comprar uma *cinquentinha*?

Quantas *cinquentinhas* vocês vendem anual, mensal, quinzenal, ou diário?

Quais são as formas de pagamento oferecidas pela loja?

APÊNDICE C- Roteiro de entrevista com pedestres, motoristas, ciclistas – Roteiro 3

Universidade Federal Rural de Pernambuco
Departamento de Ciências Domésticas
Programa de Pós-Graduação em Consumo, Cotidiano e Desenvolvimento Social
Mestranda: Micheline Cristina Rufino Maciel
Prof orientadora: Laura Susana Duque-Arrazola

ROTEIRO DE ENTREVISTA 3**PEDESTRE/MOTORISTA /CICLISTA****NOME:****IDADE:****SEXO:****ESCOLARIDADE:****FUNÇÃO/CARGO/EMPREGO**

Qual é a sua opinião em relação à circulação da *cinquentinha* pelas avenidas e ruas com os demais veículos?

Qual o seu sentimento em ver uma *cinquentinha* circulando pelas ruas?

Qual a sua percepção em relação à legislação em vigor, que aprova a obrigatoriedade do emplacamento, licenciamento, habilitação, usos de equipamentos de proteção pelo/a condutor/a para circular pelas ruas?

Qual a sua visão em relação à problemática da mobilidade urbana na atualidade?

APÊNDICE D – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE ESCLARECIDO



Pós-Graduação em
Consumo, Cotidiano e
Desenvolvimento Social



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS DOMÉSTICAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CONSUMO, COTIDIANO E
DESENVOLVIMENTO SOCIAL
TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE ESCLARECIDO

Convidamos a/o Sra/Sr. para participar da pesquisa MOBILIDADE URBANA SOBRE DUAS RODAS: A CULTURA DO CONSUMO DAS CINQUENTINHAS NA CONTEMPORANEIDADE, sob a responsabilidade da pesquisadora MICHELINE CRISTINA RUFINO MACIEL, a qual pretende analisar de que modo a cultura do consumo na mobilidade urbana contemporânea transforma a *cinquentinha* em objeto de desejo da nova classe trabalhadora. Sua participação é voluntária e se dará por meio de entrevista, com a utilização de recurso de gravação de áudio, a ser transcrito na íntegra, quando da análise dos dados coletados.

A participação na pesquisa não incide em riscos, de qualquer espécie, para os respondentes. Se você aceitar, estará contribuindo para entender os significados dos usos das *cinquentinhas*, imersos no contexto da sociedade de consumo, a partir de usuários/as, vendedor (es/as) e/ou gerente(s) de lojas, assim como pedestres, motoristas e motociclistas.

Se depois de consentir em sua participação a/o Sra./Sr. desistir de continuar participando, tem o direito e a liberdade de retirar seu consentimento em qualquer fase da entrevista, seja antes ou depois da coleta dos dados, independentemente do motivo e sem nenhum prejuízo a sua pessoa. A/O Sra./Sr. não terá nenhuma despesa e também não receberá nenhuma remuneração. Os resultados da pesquisa serão analisados e publicados, mas sua identidade não será divulgada, sendo guardada em sigilo. Para qualquer outra informação ou esclarecimento, a/o Sra./Sr. poderá entrar em contato com a pesquisadora no endereço: Universidade Federal Rural de Pernambuco-UFRPE. Rua Dom Manuel de Medeiros, s/n, Dois Irmãos-CEP: 52171-090 pelo telefone (81) 33206534/ (81)997267423. Consentimento Pós-informação.

Eu, _____
_____, fui informada/o sobre o que a pesquisadora quer fazer e porque precisa da minha colaboração, e entendi a explicação. Por isso, eu concordo em participar da pesquisa, sabendo que não serei remunerada/o por minhas contribuições e que posso sair quando quiser. Este documento é emitido em duas vias que serão assinadas por mim e pela pesquisadora, ficando uma via com cada um/a de nós.

Assinatura da/do participante

Data: ___/___/___

Assinatura da pesquisadora