

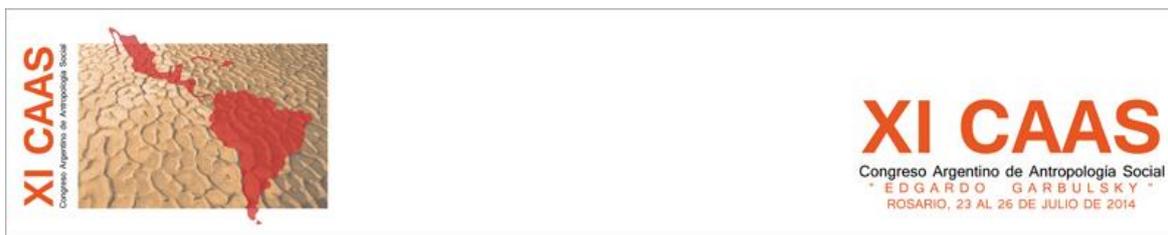
Motoboys y la construcción de la identidad negativa.

Tatiana, Miranda y Carlos, Fialho.

Cita:

Tatiana, Miranda y Carlos, Fialho (2014). *Motoboys y la construcción de la identidad negativa*. XI Congreso Argentino de Antropología Social, Rosario.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-081/626>



XI Congreso Argentino de Antropología Social

Rosario, 23 al 26 de Julio de 2014

GRUPO DE TRABAJO: GT 30- ANTROPOLOGIA DE LAS DESIGUALDADES SOCIALES

TÍTULO DE TRABAJO: MOTO BOYS E LA CONSTRUCCIÓN DE LA IDENTIDAD NEGATIVA

1-Tatiana Miranda- IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

2-Carlos Eduardo Fialho- UFF- Universidade Federal Fluminense

MOTO BOYS E LA CONSTRUCCIÓN DE LA IDENTIDAD NEGATIVA

Abstracto

El sociólogo francés Serge Paugan elaboró el concepto de descalificación social en el estudio de las maneras en las personas socialmente excluidas que construyen sus identidades y sus referencias acerca de sí mismos. Llegó a la conclusión de que estas personas tenían una autoimagen muy negativa y sentía descalificado de la sociedad. Esta investigación tiene como objetivo estudiar los procesos de descalificación social en un grupo de profesionales que se conocen como "moto boys". En Brasil estos profesionales son mensajeros pilotando motos pequeñas a alta velocidad arriesgando la vida, en la mayoría de los casos, el servicio de mensajería en moto es muy mal pagado por importe recibiendo de las entregas.

El desconocimiento de las normas de tráfico y no usar equipos de seguridad revelan un modo en el que montar cualquier preocupación por la preservación de la vida misma parece no existir, es una profesión de alto riesgo. En 2011 Brasil registró un promedio de 40 muertes por cada día de los motociclistas en accidentes de tráfico. Concluye con discursos recogidos en los estudios de campo y la observación de su comportamiento en el tráfico urbano, la hipótesis de que para estas personas, el sentimiento de descalificación y de exclusión social es tan intenso que el contenido que guía su identidad es la visión de sí mismo como alguien cuya vida no tiene ningún valor.

Palabras clave: Moto Boys, Descalificación Social Identidad.

Introducción

“Vida Loka” y “Perro Loco” son algunos nombres que se utilizan para definir los moto mensajeros: los *moto boys*. Nombres que, aunque aparentemente

peyorativo, son utilizados por los ciclistas para definirse a sí mismos ya sus compañeros de trabajo. Incrustado en caracteres sociales conocidos por la actitud temeraria y con frecuencia agresivos en el desempeño diario de su trabajo, los *moto boys*, más que simplemente transgredir las reglas de las leyes de tráfico y de seguridad vial, tienen su propia manera de guiar. La forma en que llevan a cabo sus (casi siempre) motocicletas más pequeñas y menos poderosas, revelan una forma de conducción en el que el instinto de conservación por parte de los motociclistas, no parece ser importante.

En las grandes ciudades, es común ver a estos profesionales se disparan en bandas estrechas que se forman entre los coches. Frente menor síntoma de congestión, la bocina es usado constantemente pidiendo coches que pasan como pone obstáculos. La prisa y el rápido ritmo tiene una explicación: muchos de estos trabajadores reciben (un salario muy bajo) para la cantidad de entregas. El tiempo es literalmente dinero y las barreras que se imponen en el tráfico de las grandes ciudades se debe superar, sin importar el costo.

De acuerdo con el Mapa de la Violencia 2013, en 2011 hubo un promedio de 40 muertes diarias de motociclistas en accidentes de tránsito en Brasil. Durante los últimos 15 años encuestadas, el Mapa de la Violencia registró un aumento de casi el 1.000% de las muertes de motociclistas en el tráfico. En 2011, la muerte de motociclistas representaron un tercio de las muertes de tráfico, con una tendencia a aumentar este número. A la muerte de motociclistas: "El número pasa de 1.421 en 1996 a 14.666 en el año 2011.: 932,1% de crecimiento increíble, más que los números de deduplicación de 1996 (...) podemos ver que el aumento fue de casi una línea recta desde el año 2008, con un crecimiento de alrededor del 15% anual." (Waiselfisz, 2013, p 22)

El documento señala que las muertes de motociclistas en el tráfico como el factor de mayor peso a las alarmantes tasas de mortalidad en el tráfico urbano de Brasil. Las tres principales categorías analizadas (coche, peatonal y ciclista) a las motocicletas tiene una tasa desproporcionada en relación con otras categorías aumentó. Esto causa consideran motocicletas como el principal factor de causa de la violencia del tráfico.

Si excluimos a los motociclistas de los cálculos, veríamos que entre 1996 y 2010, el número de muertes de tráfico caen de 33.900 para 27.500, con un descenso del 18,7% en el período, en lugar de aumentar un 22,6 %. Los números podrían hacer aún más:

21,6 muertes por cada 100 000 habitantes en 1996 a 14,4 en 2011, una caída bastante significativa: el 33%, en lugar de permanecer estancado en 25,5 muertes por cada 100 mil habitantes. Así que, en realidad, las motocicletas constituyen el factor impulsor de nuestra violencia en las calles todos los días (...) (Waiselfisz, Ibid, p 25)

El número de accidentes con motociclistas, en general, no sólo sirven para localizar los *moto boys* en las estadísticas de mortalidad. Un objetivo importante de análisis de datos es demostrar que el uso de motocicletas en el tráfico es en Brasil, un factor de alto riesgo para los pilotos. El acto de conducir una motocicleta, en las condiciones actuales del tráfico de Brasil es una actividad peligrosa. Así que pensamos que los *moto boys* ejercer una actividad que, en el país, es en sí arriesgado. La dirección intrascendente, la velocidad más alta aplicada a la piloto y el no uso del equipo de seguridad, sirven para mejorar el riesgo de una actividad que implica muchos riesgos conocidos.

A medida que la cantidad de *moto boys* con el peligro y el riesgo de muerte en el curso diario de su trabajo? ¿Qué piensa usted acerca de las actitudes de auto preservación? ¿Cuáles son sus motivaciones sociales y culturales para estar de acuerdo para poner la cantidad de entregas por encima de la preservación de sus vidas? Cómo el riesgo constante de los impactos de la muerte de la construcción de sus identidades sociales? Para tratar de responder a estas preguntas, primero debemos saber cómo surgió este carácter social.

La aparición de los *moto boys* en Brasil

El ex *moto boy* Eliezer Muniz dos Santos, el Neka, fue el coordinador del proyecto colectivo "Canal *Motoboy*". Este proyecto, diseñado por el artista catalán Antoni Abad, con el objetivo de crear un dispositivo para el teléfono móvil a través del cual los *moto boys*, de la ciudad de São Paulo, podría fotografiar la ciudad y crear una especie de mapeo a través de su mirada y modos para interactuar con el espacio urbano. El dispositivo se puso en marcha en 2007 y se convirtió en una referencia en la comunicación entre los profesionales de la categoría. En 2010, Neka (actualmente profesor de Filosofía) lanzó el libro "Collective Canal *Moto Boy*", que representan, junto con otros *moto boys*, y una *moto girl*, la historia de su vida y experiencias de trabajo. En la preparación de esta breve historia sobre los *moto boys* considerar la información en el libro, con narrativas sobre la historia de estos profesionales,

construida por ellos mismos, muy importante para detallar este punto.

Trabajo *Moto Boy* aparece en Brasil durante la década de 1980. Su nombre es una variación de *office boy*, los profesionales que realizan el transporte de documentos, dinero y objetos entre las empresas y otros establecimientos e instituciones. Debido al aumento del tráfico en la ciudad y los requerimientos generados por el acortamiento de el tiempo en la metrópoli (cambiando las relaciones entre las personas y la temporalidad) el trabajo realizado por los *office boys*, que perdieron horas en el tráfico atascado de las ciudades, para hacer las entregas y servicios, pasado no atender eficazmente a las demandas de las empresas. Con las empresas por lo que comenzaron a contratar gente para hacer el trabajo de *office-boy* utilizando su motocicleta, estos profesionales fueron llamados *office-boy* con la motocicleta. Neka habla sobre un colega *office-boy*: "Me dijo que había comenzado a dar cobertura a los *office-boys* que tomó demasiado tiempo en la calle, y que su jefe le gusta la velocidad con la que el trabajo se hizo la moto y había sugerido que él mantenerse como un ciclista "(Santos, 2010, p 213).

Es importante tener en cuenta que el trabajo de *moto boy* aparece en un contexto que requiere la eliminación del tiempo. El uso de motocicletas para la carga para evitar el tráfico en las grandes ciudades fue una estrategia diseñada para satisfacer las demandas de las entregas se realicen en un corto período de tiempo. La necesidad de la pronta llegada de la mercancía a su destino, hizo que la antigua actividad de *office-boy* que, a medida que el tráfico en las grandes ciudades creció, se hizo más lento e ineficaz, fueron reemplazados por *moto boy*, que podría resolver el problema la lentitud de la entrega de bienes y la realización de los servicios que utilizan un vehículo de tránsito rápido.

Grisci, Sacalco y Janovick (2007) en su investigación sobre los *moto boys* y la experiencia contemporánea, informe del espacio-tiempo que el trabajo realizado por los *moto boys* refleja profundos cambios en las relaciones entre los individuos y la experiencia con la noción de tiempo.

La percepción del tiempo y el espacio contemporáneos está cambiando, entre otros, debido a los ritmos temporales impuestas por el crecimiento de los centros urbanos, nuevas formas de gestión del trabajo y sus implicaciones en las formas cotidianas de la vida. En este escenario, se convierten en una fuente creciente y una búsqueda de servicios diferenciados, que anuncia necesidades de inmediatez, la practicidad y el confort que exige el nuevo perfil del consumidor obrado en este contexto. (P 448)

En el contexto de la aparición de la categoría *moto boy*, vemos un tipo de profesional que fue "inventado", no sólo para hacer las entregas y servicios, sino para dar cuenta de ellos en el menor tiempo posible. Por lo menos en las grandes ciudades, donde las dificultades de movilidad son causadas pelo gran volumen de vehículos, el trabajo del *moto boy* es reducir al máximo el período de espera del cliente. De este modo, se crea un ciclo en el que la idea de la inmediatez, típica de la contemporaneidad, y los mecanismos de supresión del tiempo, que se activa por los *moto boys*, crear una retroalimentación. "Con respecto a la nueva interfaz de producción / consumo, el *moto boy* no sólo satisface las necesidades de emergencia y de inmediato el consumidor, sino que ayuda a crear estas demandas" (Grisci et al, *ibid*, p 452).

A mediados de la década de 1980 han comenzado a abrirse empresas de delivery con *moto boys* como mano de obra para realizar los servicios. Sin embargo, no existía una legislación para regular los contratos entre las empresas y los *moto boys*. Esto sólo se produce en 1988, con la promulgación de la nueva Constitución del país, que inserta los servicios de transporte de mercancías en bicicleta en el grupo de las actividades subcontratadas. Sin embargo, lo que la caracteriza, desde el principio, la relación entre el empleador y el empleado es la exigencia máxima de trabajo con la máxima reducción de costes. Las exigencias del trabajo no se refieren a la competencia o la preparación profesional, y sí, su capacidad para realizar las entregas en el menor tiempo posible. Según Santos:

El trabajo era en un principio informal, se caracteriza por ser un contrato de servicio. Las empresas interesadas en la reducción de los costos comenzaron a contratar a estas empresas de motocicletas. Todos los derechos como los deberes de los subcontratistas en relación con los clientes, así como para los empleados, que han pasado de esta manera de hacer parte indirecta de la cadena de suministro, fueron sometidos a la lógica del mercado, lo que permitió a los creadores de la seleccionassem servicio mejores precios, sin tener que preocuparse acerca de las calificaciones de dicho personal. La novedad reducido drásticamente el costo, porque no tenían un gasto adicional en la dotación de personal, que estaba bajo la responsabilidad de los proveedores de servicios, a menudo negado los derechos fundamentales de los trabajadores (*Ibid.*, p 220 y 221.)

La actividad de lo *moto boy* surge en un contexto de trabajo precario. Rastrear esta breve historia de esta categoría de trabajadores también es importante para observar como se creó la configuración del trabajo del *moto boy*. Enmarcar la actividad de envío de la motocicleta en el sector de los servicios externalizados,

contribuyó a este tipo de trabajo se ha caracterizado desde el principio por la práctica de la máxima explotación de la mano de obra al menor costo posible, el trabajo del *moto boy* nace como un trabajo precario.

Según Kalleberg (2009), el trabajo precario allí desde el comienzo del trabajo asalariado y se puede definir como "trabajo incierto, impredecible, y en el que los riesgos laborales son asumidos principalmente por el trabajador, y no por sus empleadores o por el gobierno . Ejemplos de actividades incluyen el empleo precario en el sector informal y el empleo temporal en el sector formal. (P 22) "

En las últimas décadas, los factores como la globalización, la flexibilidad de los mercados y de las relaciones laborales y el desempleo, contribuyó al trabajo precario aumenta considerablemente sus proporciones. En Brasil, la situación empeora en la década de 1990, Kalleberg (Ibid) establece que:

a expansión del trabajo precario en Brasil resultó en gran parte de las reformas liberales que acompañaron a la privatización a mediados de 1990. Un gran número de empresas adopten nuevas tecnologías y formas de organización del trabajo, lo que resultó en un aumento de la productividad. Estos cambios también significan que se necesitan menos trabajadores, lo que llevó a una reducción en la fuerza laboral. (P 23)

El desempleo, la generada por la reducción de la fuerza de trabajo, llevó a muchos trabajadores a buscar distintas fuentes de ingresos del trabajo formal y tradicional (con garantías firmadas). Para los *moto boys*, el trabajo subcontratado, los empleadores se retiró un gran número de responsabilidades para los *moto boys*. Estos, los *moto boys*, tenían que tomar sobre sí las exigencias de su salud, la seguridad y la estabilidad. Compromisos que podrían encajar ante el empleador. Para el estudio de la construcción de una identidad negativa de los *moto boys*, es importante señalar que este tipo de trabajo no ha sido sometido a un proceso de empobrecimiento. Y sí, es una profesión que fue preparado como parte de la precariedad.

Esta breve descripción de la aparición del trabajo del *moto boy* en Brasil, es importante para identificar las características que han marcado, desde sus inicios, lo trabajo del *moto boy*: la informalidad y la precariedad de la actividad, la falta de capacitación y la demanda para el pago de las entregas profesional y servicios en un corto período de tiempo. Estos factores constituyen un tipo de trabajo marcado por las características negativas que por lo tanto influyen en las formas en que estos trabajadores construyen su identidad, mientras que los trabajadores no calificados.

La Descalificación Social

Serge Paugam, sociólogo francés que realizó una encuesta a las personas desempleadas que reciben asistencia social del gobierno de Francia, trabajó el concepto de descalificación social. Después de un extenso y minucioso trabajo de campo, el autor llegó a la conclusión de que las personas que reciben asistencia del gobierno sienten inferiorizadas.

El desempleo, las dificultades del empleo, la pérdida brutal de una propiedad o el hecho de vivir en un barrio venido y socialmente descalificado constituyen situaciones socialmente dolorosas. Las personas que hacen este tipo de experiencia tienen la sensación de ser descalificado, es decir, vivir en un socialmente inferiores a lo que conocían previamente (Paugam, 2006, p 15).

A diferencia de la noción de exclusión social, Paugam trabaja con la descalificación social. Los sujetos estudiados por él sentía como una especie de incapacidad social, representada principalmente por la pobreza y sus consecuencias. Paugam establece que, en una sociedad en la que los discursos sobre el éxito y la riqueza son sancionados en todo momento, ser pobre significa estar en una situación inapropiada. La pobreza es tratada como el inverso de un modelo exitoso que está dirigido y hecho oficial. Los que no se ajustan a este modelo no tiene las habilidades sociales necesarias. No es para ser excluidos de la sociedad, y sí, para ocupar, dentro de la sociedad, un lugar marcado por la descalificación.

Es interesante observar un pasaje de estudio Paugam que analiza la entrada de las personas en situación de precariedad en las redes de asistencia social. El autor enfatiza la idea de la fragilidad de establecer uno de los grupos que buscan la ayuda del gobierno. Estas personas tienen una sensación de fragilidad, lo que resulta en la incapacidad para mantenerse a sí mismos ya sus familias, así como la dificultad de volver al mercado de trabajo. Estas personas se sienten inferiores por tener que renunciar a un cierto "status social", lo que sería la condición de trabajador empleado.

La fragilidad se corresponde con el aprendizaje de la descalificación social. Las personas descalificadas tras un fracaso profesional y tomam, poco a poco, conciencia de la distancia que los separa de la mayoría de la población. (...) Cuando, por fuerza de las circunstancias, se ven obligados a pedir ayuda a la asistencia social, la inferioridad que esto les da es insoportable. Prefieren mantener cierta distancia antes de que los trabajadores sociales. La entrada en las redes de atención se entiende como

renunciando a una verdadera << >> estatutos y, como la pérdida progresiva de ellos la dignidad. (Paugam, Ibid, p 15 y 16)

La conciencia de vista social no calificada, que su lugar es diferente de la mayoría de la población francesa, además de la renuncia a las "verdaderas leyes", puede entenderse como factores que refuerzan la idea de la existencia de modelos de inclusión (en el caso analizado, experimentada por la mayoría de la gente), así como los lugares sociales que albergan las personas inhabilitadas, lugares que separan a estas personas del resto de la población.

Dialogar con el concepto de descalificación social creada la hipótesis de que las personas pertenecientes a los grupos sociales no cualificados construyen identidades negativas. Es decir, estas personas crean formas de interactuar con su representación social (gente inferior y sin valor) que le permiten crear una mala imagen de sí mismo. Suponemos que estos individuos durante el proceso de preparación y fortalecimiento de la identidad, están de acuerdo en parte con el discurso que evalúa cómo las personas no cualificadas.

Para trabajar en esta hipótesis se optó por el carácter de lo *moto boy*. Esta elección se justifica por el comportamiento imprudente de estos actores en la realización de su trabajo. La conducta de toma de alto riesgo en el tráfico, junto con el mal uso del equipo de seguridad, nos hace pensar de estas personas ya que la gente que no practica actitudes de auto preservación.

Este estudio se encuentra en su fase inicial de entrevistas y revisión de la literatura, es la investigación que conduzca a la tesis doctoral. Sin embargo, con el material recogido en estas entrevistas y estudió las obras ya son capaces de extraer algunas consideraciones iniciales sobre el proceso de desarrollo de identidades negativas por los *moto boys*.

La identidad negativa de los *moto boys*

La primera acción, con respecto a la investigación de campo llevada a cabo en este estudio, fue la aplicación de entrevistas con 15 *moto boys* a trabajar en restaurantes y farmacias en el barrio de Flamengo, que se encuentra en una zona privilegiada de la ciudad de Río de Janeiro. Esta encuesta inicial proporcionó algunas pistas sobre el análisis de las identidades de estas personas.

La entrevista constaba de seis preguntas de los encuestados que tenían la

intención de recoger los siguientes datos: el barrio donde vives, edad, escolaridad, ¿cuánto tiempo ha trabajado como un *moto boy*, formas de protección para los accidentes y qué esperar del futuro. Los *moto boys* estaban cubiertas en su propio entorno de trabajo: farmacias, restaurantes y cafeterías. Por esta razón, el formato de la entrevista debe ser rápido y bastante sencillo ya que el tiempo entre la entrega y el otro es bastante corto. Las respuestas a estas preguntas proporcionan una vista previa de construcción de la identidad de estos individuos. Por lo tanto un poco de consideración, incluso las primarias, ya se puede hacer.

Cuando se le preguntó acerca de sus formas de proteger los *moto boys*, en gran parte, respondió que la única seguridad que tienen es el casco y que mira para conducir con seguridad. Sin embargo, lo que vemos es lo contrario, volando entre los coches a alta velocidad es la actitud cotidiana de estos trabajadores. Al parecer, el concepto de manejar con seguridad es distinta de la que promovería una seguridad más eficaz. Una de las líneas de uno de los entrevistados ilustra esta idea. Cuando se le preguntaba cómo se protege, él responde: "me librar de los coches y las colisiones". En lugar de tener actitudes de auto preservación, para evitar el riesgo de ser golpeado por los coches, que librarse de la peligrosa maniobra sólo cuando se produzca. Al parecer, su manera de volar no implica la prevención de accidentes. Lo que pasa es que el intento de librarse de las colisiones con otros vehículos cuando están a punto de suceder.

En el estudio antes mencionado Grisci, Sacalco y Janovick (2007), destacamos la imagen de que los *moto boys* construir sobre sí mismos frente a los imperativos de tráfico de alta velocidad a cualquier precio. En las entrevistas de campo en la investigación, las narrativas que revelan una imagen negativa de sí mismo se hizo bastante evidente.

En cuanto a la percepción de la propia imagen, la moto muchachos clara e inmediatamente dicen: "Mi trabajo consiste en caminar a lo loco a través del tráfico y entregar pizza '(moto chico M), y' No tenemos ninguna imagen'(presidente de Ip sindicato del *moto boys*). La idea principal se relaciona con la velocidad con que el tránsito por la vía pública y que, de alguna manera, evitar que sean claramente visibles. Se complementa con la percepción de que "la imagen es mala, el desorden, la falta de respeto, Ladrón de casas, todos" (moto chico D). Para ellos, la profesión no nos permite construir una buena imagen, ya que es una categoría aparte de los demás. En su búsqueda por la reducción del tiempo y la distancia no se sienten conectados o legítimos, o que como los taxistas o conductores de autobús. (P 455)

Otro factor que llamó mucho la atención en las entrevistas llevadas a cabo en Río de Janeiro fueron las respuestas con respecto a sus planes futuros. Todos los moto boys entrevistados dicho que no desean continuar en sus puestos de trabajo. Y no parece ser un plan de mediano plazo, pero inminente. Algunas respuestas: "Quiero salir de aquí lo antes posible. Debido a que es peligroso. Tiene que protegerse. Un paso en falso y tu coche te atrapa. Luego, después de que el accidente no haya vuelta atrás. "" Espero que dejar esta vida. Cuando yo no lo sé ". "No, esto aquí no hay futuro, no hay futuro. Ser *moto boy* es peligroso para la vida. "

Las respuestas que observamos que los *moto boys* saben que tiene un lugar donde nadie quiere estar, ni ellos mismos. Siendo *moto boy* no fue una elección en su vida, y sí, era posible. Muchos de los encuestados dijeron que tienen un nivel educativo bajo, logo, no podía elegir mejores empleos. Algunas líneas mostraron que ser *moto boy*, es una alternativa al desempleo: "Este trabajo es porque no tenemos otra opción. Así que estamos sometidos a agarrar lo que tienes. "

La relación entre el tipo de trabajo realizado y la creación de identidades es un tema estudiado por muchos investigadores. Un importante estudio sobre este tema es la obra del sociólogo francés Robert Castel. Estudió los individuos que experimentan procesos de marginalización que, según este autor, son los grupos sociales integrados por los pobres. Castel optó por analizar estos grupos por dos sentidos: el tipo de inclusión social relacionada con el trabajo y las relaciones sociales. Centrándose en estas dos categorías el autor divide estos grupos que ocupan tres zonas: "Los límites de integración (trabajo de integración relacional estable y fuerte) (...) la zona de la vulnerabilidad (apoyo relacional precaria y frágil) y el área de marginalidad, que yo prefiero llamar la zona de desafiación (...). ausencia de trabajo y aislamiento relacional "(Castel, 1997, p 23)

Para discutir los estudios Castel proponemos centrarnos en la segunda zona propuesta por el autor: la zona de vulnerabilidad. Esta elección se justifica por el grupo social se utiliza como un recorte para el trabajo de campo de este estudio. Consideramos los moto boys como perteneciente a esta segunda área porque ocupan un trabajo inestable, tanto por las cuestiones relativas a la legislación laboral ya que el riesgo de que estos actores asumen el ejercicio de su trabajo. Además del tema del trabajo tema relacional también identifica este grupo con la zona de la vulnerabilidad: el apoyo de sus relaciones sociales son frágiles.

En el estudio de Grisci, Sacalco y Janovick, las narrativas de los *moto boys* de

relieve cómo las relaciones familiares y de amistad se ven obstaculizadas por la carga de trabajo excesiva. Por otra parte, la profesión de alto riesgo, lo que genera incertidumbre del retorno diario a sus hogares, impide la formación de los vínculos familiares basados en la seguridad y solidez.

Algunos argumentan que las relaciones familiares y la vida social, terminan siendo perjudicados, ya sea por temor constante con respecto a la incertidumbre del regreso a casa, es el desacuerdo en cuanto a vivir con su esposa e hijos si los tienen, a veces requiriendo un tiempo que se configura flexible y plena disponibilidad a través de una llamada sin fecha previamente, resultando en interrupciones. (...) "Dado que se pasa la mayor parte de la vida aquí ... La familia ... Me rompió debido a mi trabajo. De lunes a lunes aquí en la tienda ... "(mensajero motocicleta G) (Grisci et al, ibid, p 457).

Según Castel, la zona de la vulnerabilidad es lo que alimenta los procesos de desafiliación, el aumento de las tasas de las personas en situación de exclusión total. En la frontera entre la pobreza experimentada integrada en las áreas de integración y exclusión completa, que se asignan a las personas en situación de marginalidad, está ocupada por grupos vulnerables: las personas que en cualquier momento puede bajar el último escalón y la experiencia de una vida de margen. Vivir en este lugar, marcado por la inestabilidad y el riesgo, expone a los individuos a los ocupantes de esta zona, su propia debilidad y la falta de control y la administración de energía de su vida futura.

Lejos de ser una opción de carrera y empleo, el trabajo del *moto boy* es visto como algo que debe ser ejercido por la ausencia de otras opciones, a pesar de que las perspectivas de riesgo, un accidente mortal podría anular la idea del futuro . Los *moto boys* encuestados parecen saber perfectamente que están en un lugar indeseable para todos. Salir de la casa todos los días a trabajar implica arriesgar sus vidas. La vulnerabilidad, en Castel, es una parte de la vida de los *moto boys*, no sólo con respecto a la fragilidad de su relación con el trabajo, sino también en el ejercicio de su propia actividad profesional. El riesgo al que se enfrentan todos los días en el tráfico de la ciudad a hacer su propia vida vulnerable. Por los discursos recogidos en las entrevistas de campo, biografías de *moto boys* y la investigación sobre estos personajes, observamos que estos actores se reconocen como vulnerables. Si se expone a los riesgos que implica, la forma de volar a gran velocidad hace que sea vulnerable, y esta conciencia se ve en varias narrativas del *moto boys*. Un ejemplo

es el discurso se ha descrito anteriormente: "Ser *Moto boy* es peligroso para la vida."

Ocupar un puesto de trabajo marcado por la intensa inseguridad pone los *moto boys* en las áreas de la descalificación social. Pertenecen a este tipo de espacio se convierte en un estigma, una marca que estos individuos situados en diferentes lugares de los modelos de inclusión social. Teniendo en cuenta que hay un modelo de inclusión guiada acceso a un empleo estable y de las redes sociales que proporcionan apoyo y solidaridad, podemos decir que aquellos que no se ajustan a este modelo están marcadas por un estigma. Erving Goffman en su libro "El estigma: Notas sobre el manejo de la identidad deteriorada" define el estigma como "la situación de la persona que está inhabilitado para volver a la plena aceptación social" (1980, p 07). Estar plenamente aceptada e incluida en la sociedad significa satisfacer mínimamente las expectativas requeridas por los modelos de inclusión. Incapaz de satisfacer estos requisitos significa demostrar una incapacidad temporal o permanente para satisfacer esas demandas.

Los individuos que experimentan este tipo de estigma son informados de su "discapacidad social", no sólo por la gente de los grupos incluidos socialmente, sino que también crean una imagen de sí mismos como alguien en una posición de inferioridad. El aprendizaje de su condición estigmatizada, a través del contacto con las representaciones de la imagen representada en los contenidos socialmente legitimados por los grupos incluidos, puede traer a estos individuos una imagen negativa de sí mismo.

Por otra parte, los modelos que incorporan la sociedad en general hacen que sea susceptible de cerca a lo que otros ven como predeterminado, lo que conduce, inevitablemente, aunque en algunos momentos, que coinciden en que en realidad cayó por debajo de lo que realmente debe ser. La vergüenza se convierte en una posibilidad central, que se presenta cuando la persona se da cuenta de que uno de sus propios atributos es impuro y lo puede imaginar como un no portador. (Goffman, *Ibid*, p 17)

En estudios realizados por Serge Paugam y Robert Castell es sorprendente lo mucho que el desempleo y el trabajo precario, que es inestable y sin empleo, son factores que producen sentimientos de humillación e inferioridad social por parte de las personas que sufren esta situación. Este tipo de auto imagen, en combinación con estas representaciones de la transmite en actores de la sociedad, crear procesos de construcción de identidad guiados por las referencias negativas.

Como ejemplo de la representación negativa puede citar un extracto del "Moto

Boy Rap" (el rapero Chynna Rapper Express):

Moto-Boy...
Um cara sem noção...
(do perigo), não esquenta não...
Talvez por um dia gostar...
Ou por falta de opção...
Trabalha como um cachorro... (louco...)
Pra enriquecer o patrão.

Quando pega o comando...
Documento tem que tá..
Tudo em dia e na mão,
Se não é algemado,
E conduzido à detenção...
É como sempre foi tratado,
Pobre, miserável e ladrão.
Vida Loka, meu Irmão.

(Chynna Rapper Express)

La idea del chico de la motocicleta como el “loco del tráfico” está muy extendida. Es visto como una molestia para los conductores, que a menudo son sorprendidos por los motociclistas a toda velocidad y no se puede evitar la colisión entre su coche y moto. En diversas entrevistas los conflictos entre los taxistas y los “*moto-boys*”, personajes enemigos en el tráfico, fueron reportados. Además, existe la desconfianza generada por la asociación entre los *moto boys* y los ladrones que utilizan motocicletas pequeñas para llevar a cabo robos en tráfico. La imagen del *moto boy* transmitido en la sociedad es muy negativo.

Kathrin Woodward en su artículo “Identidad y diferencia: una introducción teórica y conceptual”, establece las directrices que conduzcan a la comprensión de la construcción de la identidad. Este camino está marcado por dos puntos fundamentales: la representación y de la subjetividad.

Representación incluye las prácticas significantes y los sistemas simbólicos a través de la cual se produce el sentido, colocándolos como sujeto. Es a través de los sentidos, producidos por las representaciones, que damos sentido a nuestra experiencia y lo que somos.

La representación, entendida como un proceso cultural establece las identidades individuales y colectivas y los sistemas simbólicos en los que se basa ofrecer posibles respuestas a las preguntas: ¿Quién soy yo? ¿Qué podría ser? ¿Quién quiero ser? Discursos y sistemas de representación construyen lugares desde los cuales los individuos pueden posicionarse y de la que pueden hablar (Woodward, 2000: 17).

Las formas en que los individuos asignan significados son el punto clave para la construcción de sus identidades. Cuando un individuo para encontrar un sentido a

un elemento dado, la identificación y la toma de posición de un tema específico que está estrechamente relacionado con el elemento, ya sea una persona, una idea, obra de arte o profesión. Esta actitud está relacionada con los mecanismos subjetivos de los individuos.

Según Woodward la subjetividad es el campo que abarca nuestros deseos, sentimientos y pensamientos más íntimos y personales. Sin embargo, la subjetividad no nos guía a solas, ella está en constante interacción con el idioma y la cultura en una relación que implica intercambios y conflictos.

(...) Vivimos nuestra subjetividad en un contexto social en el que el lenguaje y la subjetividad dan sentido a la experiencia que tenemos de nosotros mismos y donde adoptamos una identidad. Cualesquiera que sean los conjuntos de significados contruidos por los discursos, sólo pueden ser eficaces si nos contratan como sujetos. Los temas son así sometidos al discurso y deben ellos mismos asumir que como individuos, así posicionarse a sí mismos. Las posiciones que tomamos, y con la que identificar, constituyen nuestras identidades (Woodward, *ibid*, p 55).

La participación de los conceptos de representación y subjetividad crea un entendimiento de construcción de la identidad como algo que tiene la participación tanto del individuo, a través de la subjetividad, como la cultura, los mecanismos de representación. Un desarrollo que se basa tanto en el entendimiento de que el individuo tiene de sí mismo, de acuerdo con su personal, ya que el conocimiento que la sociedad tiene este actor.

El análisis de las entrevistas de campo y otros informes de los *moto boys* (biografías e informes de investigación), podemos decir que la devaluación de este profesional en diferentes ámbitos y por diferentes individuos (la sociedad, los empresarios, el mercado de trabajo, familiares) contribuye a internalizar su condición de personas descalificadas creando, de esta manera, las identidades negativas. Las personas que construyen una mala imagen de sí mismos guiados por la idea de que su vida no tiene ningún valor. Lo *moto boy* es un personaje social que debe estar dispuesto a asumir el riesgo de muerte para llevar a cabo su trabajo diario. Estar disponible para conducir a alta velocidad es un requisito previo para la admisión a la mayoría de estos profesionales en puestos de trabajo. La desventaja se incorpora como parte de la obra y la muerte es un tema común en el trabajo diario del *moto boy*.

El *moto boy* trabaja y muere, o en el trabajo y los accidentes, ya que, como en la guerra, para cada aparecer muertos tres heridos: clavículas rotas, con las rodillas dobladas y las piernas amputadas son otras estadísticas más allá de 365 muertes al año - o 366, si el año es bisesto . Por lo tanto la ecuación simbólica que no se cierra: no es un criminal, es muy trabajadora. Pero morir. Es la molestia de algo que no se puede explicar. Algo no está claro. Como sociedad puede vivir con un espectro de ellos rondando la civilidad?
(...)

Perceptor se excluye de esta porción de la civilización puede optar por no compartir sus principios, resignándose a la parte delantera o rebelarse inevitable: la muerte en la cola en un puesto de salud o la esquina de una avenida se convierte en un hecho de la vida o un lema que habla la opción de ser *outsider*: "vida loka" (SANTOS, *Ibid*, p 34).

Consideraciones finales

Como se mencionó anteriormente, en la obra de Serge Paugam, grupos de personas en situación de pobreza reconocer a sí mismos como vulnerables, incapaces de ejercer un control y autonomía sobre sus vidas y expuestos a más diversa variedad de riesgos e incertidumbres. Reconocerse como frágil es el primer paso para tomar conciencia acerca de su descalificación social: la ocupación de una esfera de la sociedad dirigido a aquellos cuyo modo de vida no es deseable para todos. Ser pobre es no tener las habilidades necesarias para vivir una vida guiada por los modelos de inclusión.

Con respecto a la descalificación social, nuestro interés se centra en las formas en que las personas, que pertenecen a ese grupo, desarrollan sus identidades, cómo se constituyen a sí mismos como actores sociales de experimentando el estado de descalificado. El grupo eligió es explícito en la cuestión de la identidad negativa en el momento no me di cuenta cualquier acto de auto preservación en el desempeño de su trabajo diario, que revela un tipo de comportamiento que al parecer no revelar los sentimientos y actitudes de valorar la vida.

Con la aplicación de las entrevistas iniciales de campo y análisis de otros materiales de naturaleza biográfica, se observa que la descalificación de los *moto boys* cubre varios puntos. 1 - La necesidad de conducir a alta velocidad para ser admitido en el trabajo, ya que los servicios de entrega hacen de la demanda de motocicletas rápidamente. 2 - La asociación entre el número de partos y las ganancias, en muchas empresas se paga el *moto boy* según el número de partos realizados 3 - La tercerización y la precarización de la mano de obra de lo *moto boy* que tira de estos profesionales de la gran mayoría de las garantías laborales

observados en puestos de trabajo estables. 4 - La falta de apoyo o respaldo por parte del empleador, ni enfermedad y el mantenimiento de la moto. 5 - El aflojamiento de los lazos familiares, debido a las incertidumbres generadas por el trabajo de alto riesgo y las extensas cargas de trabajo. 6 - La imagen degradada de “*moto-boy*” difunde en la sociedad, con lo que estos personajes al contenido negativo acerca de su representación.

Observamos que el “*moto-boy*” aceptar solicitudes de empleo que ponen en peligro su vida (desempleo, falta de habilidades, y otras razones) y la construcción de identidades en el desempeño de su trabajo, que refuerzan los discursos sobre su descalificación. El contacto permanente con las representaciones negativas sobre lo *moto boy*, da a conocer en la sociedad, y los efectos de la intensa precariedad de su trabajo en su vida personal (riesgo diario de la muerte, los bajos salarios, la falta de garantías laborales y las amenazas constantes a la fuerza de los lazos de la familia) influir en las subjetividades de los actores. En este contexto, la creación de identidades negativas y desarrollar comportamientos que parecen explicar la visión que tienen de sí mismos como personas cuya vida no tiene ningún valor.

Bibliografia

- Agamben, Giorgio. (2002). **Homo Sacer: O Poder Soberano e a Vida Nua**. Belo Horizonte: Editora UFMG.
- Azevedo, José. **Metodologias qualitativas de análise do discurso**. Disponível em: www.ler.letra.up.pt/uploads/ficheiros/4264.pdf. Consultado em 26 de outubro de 2008.
- Bauman, Zygmunt. (1999). **Modernidade e Ambivalência**. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor.
- _____(2011). **Modernidade Líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.
- _____(2008). **Vida para Consumo: A Transformação das pessoas em Mercadoria**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.
- Bourdieu, Pierre. (1974). O Mercado dos Bens Simbólicos e Sistemas de Ensino e Sistemas de Pensamento. *In*: MICHELLI, Sergio. **A Economia das Trocas Simbólicas**. São Paulo: Perspectiva.

- Castel, Robert. (1997). **A dinâmica dos processos de marginalização: da vulnerabilidade a “desfiliação”**. Em: Caderno CRH, 26/27: 19-40.
- Ferreira, Lúcia M.A. ORRICO, Evelyn. (2002). **Linguagem, identidade e memória social: novas fronteiras, novas articulações**. Rio de Janeiro: DP&A.
- Giddens, Anthony. (1991). **As Conseqüências da Modernidade**. São Paulo: UNESP.
- Goffman, Erving. (1980). **Estigma: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada**. Rio de Janeiro: LTC.
- Grisci, Carmem Lígia Iochins (organizadora). (2007). **Modos de trabalhar e de ser de Motoboys: A Vivência Espaço-Temporal Contemporânea**. Em: *Psicologias, Ciência e Profissão*, 27 (3): 446-461.
- Hall, Stuart. (1996). **A Identidade Cultural na Pós-Modernidade**. Rio de Janeiro: DP&A .
- Kalleber, Arne L. (2009). **O crescimento do trabalho precário- um desafio global**. Em: *Revista Brasileira de Ciência Sociais*, 69: 21-30.
- Kumar, Kristian. (1997). **Da Sociedade Pós-Industrial à Pós-Moderna: Novas Teorias sobre o Mundo Contemporâneo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.
- Miranda, Tatiana B. (2009). **Primeira Página: Identidade e exclusão social em capas de jornais populares**. Dissertação de mestrado. Niterói: PPGSD (Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Direito)- UFF (Universidade Federal Fluminense).
- Miranda, Tatiana B. Fialho, Carlos Eduardo Machado. (2009). **Primeira Página: jornais populares e identidade**. Em: *Revista Confluências*, 11: 153 – 165.
- Narayan, Deepa. (organizadora). (2000). **Vozes dos pobres**. Brasil- Relatório Nacional. Brasil: Banco Mundial.
- Paugam, Serge. (2006). **A desqualificação social: ensaio sobre a nova pobreza**. Porto: Porto Editora.
- Santos, Eliezer Muniz (organizador). (2010). **Coletivo Canal Moto Boy**. Rio de Janeiro: Aeroplano.
- Sennett, Richard. (2006). **A Corrosão do Caráter**. Rio de Janeiro: Record.

- Waiselfisz, Julio Jacobo. (2011). **Mapa da Violência 2011. Os jovens do Brasil**. Brasília, Ministério da justiça, Instituto Sangari.
- Woodward, Kathryn. (2007). Identidade e diferença: uma introdução conceitual e teórica. Em: SILVA, Tomaz Tadeu (org.). **Identidade e diferença: a perspectiva dos estudos culturais**. Petrópolis: Vozes.