



UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS DE SÃO BERNARDO
LICENCIATURA EM CIÊNCIAS HUMANAS/SOCIOLOGIA

SUZANA DANTAS DOS SANTOS

TRABALHO E VIOLÊNCIA:
experiências e perspectivas dos mototaxistas de São Bernardo - MA

SÃO BERNARDO, MA

2025

SUZANA DANTAS DOS SANTOS

TRABALHO E VIOLÊNCIA:

experiências e perspectivas dos mototaxistas de São Bernardo - MA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial obrigatório para a obtenção do título de licenciada em Ciências Humanas/Sociologia pela Universidade Federal do Maranhão (UFMA), Centro de Ciências de São Bernardo, MA.

Orientador: Dr. Clodomir Cordeiro de Matos Júnior

SÃO BERNARDO, MA

2025

Ficha gerada por meio do SIGAA/Biblioteca com dados fornecidos pelo(a) autor(a). Diretoria
Integrada de Bibliotecas/UFMA



SUZANA DANTAS DOS SANTOS

TRABALHO E VIOLÊNCIA:

experiências e perspectivas dos mototaxistas de São Bernardo - MA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial obrigatório para a obtenção do título de licenciada em Ciências Humanas/Sociologia pela Universidade Federal do Maranhão (UFMA), Centro de Ciências de São Bernardo, MA.

Orientador: Dr. Clodomir Cordeiro de Matos Júnior

Aprovada em: 25 / 08 / 2025

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Clodomir Cordeiro de Matos Júnior

Universidade Federal do Maranhão

Professor Orientador

Prof. Dr. Josenildo Campus Brussio

Universidade Federal do Maranhão

Examinador interno

Prof. Dr. Jesus Marnanillo Pereira

Universidade Federal da Paraíba

Examinador externo

TRABALHO E VIOLÊNCIA:

experiências e perspectivas dos mototaxistas de São Bernardo - MA

Suzana¹

Dr. Clodomir Cordeiro de Matos Junior²

RESUMO:

O presente trabalho tem como objetivo compreender as percepções dos trabalhadores do transporte de São Bernardo, especificamente seus mototaxistas, sobre suas dinâmicas de trabalho e os impactos do crime e do medo nessas atividades. Deste modo, me propus a estudar as experiências dos mototaxistas de São Bernardo e as dificuldades que eles enfrentam para exercer seu ofício diante dos fenômenos do crime e da violência nessa região do Maranhão. A pesquisa foi desenvolvida através da execução de etapas interligadas e complementares. Inicialmente, realizamos um período de formação, com a leitura de livros, teses, dissertações, artigos e documentos, acerca dos pressupostos teóricos e metodológicos e objetivos que envolviam nosso objeto de pesquisa. Após esse momento aplicamos, no ano de 2022, entrevistas semiestruturadas (21 no total) com os mototaxistas de São Bernardo, com o objetivo de explorar suas percepções sobre o crime, a violência e as relações de trabalho nessa região do estado. Em seguida foi realizada a sistematização e análise dos dados obtidos através das etapas anteriores da pesquisa. Como principais resultados da pesquisa podemos destacar, inicialmente, a identificação das situações associadas à emergência da figura do mototaxista na cidade de São Bernardo e a identificação do perfil destes trabalhadores, sobretudo sujeitos pobres que recebem menos de um salário-mínimo como renda e possuem ensino fundamental incompleto. Diante da inexistência de um sistema de transporte público na cidade, esses trabalhadores, geralmente sem habilitação e com veículos irregulares, prestam um serviço de baixo custo essencial à população local, promovendo, em meio a insegurança e o medo que permeiam seu cotidiano, a mobilidade necessária à dinâmica da cidade.

PALAVRAS-CHAVES: Trabalho. Mototaxistas. São Bernardo, MA. Violência. Medo.

¹ Graduanda do Curso de Licenciatura em Ciências Humanas/Sociologia do Centro de Ciências de São Bernardo da Universidade Federal do Maranhão/UFMA, São Bernardo, Maranhão.

² Professor do Curso de Licenciatura em Ciências Humanas/Sociologia do Centro de Ciências de São Bernardo da Universidade Federal do Maranhão/UFMA, São Bernardo, Maranhão. Coordenador do Laboratório de Estudos e Pesquisas sobre as Cidades (CITADINOS/UFMA).

WORK AND VIOLENCE:

experiences and perspectives of motorcycle taxi drivers in São Bernardo - MA

ABSTRACT:

This study aims to understand the perceptions of transport workers in São Bernardo, specifically its motorcycle taxi drivers, about their work dynamics and the impacts of crime and fear on these activities. Therefore, I set out to study the experiences of motorcycle taxi drivers in São Bernardo and the difficulties they face in carrying out their work in the face of the phenomena of crime and violence in this region of Maranhão. The research was developed through the execution of interconnected and complementary stages. Initially, we carried out a training period, with the reading of books, theses, dissertations, articles and documents, about the theoretical and methodological assumptions and objectives that involved our research object. After this moment, in 2022, we applied semi-structured interviews (21 in total) with motorcycle taxi drivers in São Bernardo, with the aim of exploring their perceptions about crime, violence and labor relations in this region of the state. Then, the systematization and analysis of the data obtained through the previous stages of the research was carried out. The main results of the research include, initially, the identification of situations associated with the emergence of motorcycle taxi drivers in the city of São Bernardo and the identification of the profile of these workers, especially poor individuals who earn less than the minimum wage and have incomplete elementary education. Given the lack of a public transportation system in the city, these workers, generally without licenses and with irregular vehicles, provide an essential low-cost service to the local population, promoting, amid the insecurity and fear that permeate their daily lives, the mobility necessary for the city's dynamics.

KEYWORDS: Work. Motorcycle taxi drivers. São Bernardo, MA. Violence. Fear.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	01
2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	04
2.1 Experiências de pesquisa: a aplicação das entrevistas semiestruturadas	04
3. MOTOTÁXI, INVENÇÃO DE MERCADO, LEGISLAÇÃO E FORMAS DE “GANHAR A VIDA”	08
4. TRABALHO, SEGURANÇA E VIOLÊNCIA	12
5. MOTOTÁXI, TRABALHO E SEGURANÇA NO BAIXO PARNAÍBA MARANHENSE.....	15
5.1 Perfil dos interlocutores da pesquisa	15
5.2 Relações de trabalho, informalidade e segurança	19
5.3 Mototáxi, cotidiano, violências e medo	21
CONSIDERAÇÕES FINAIS	25
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	27
APÊNDICES	30

1. INTRODUÇÃO

O crescimento desordenado das cidades brasileiras está associado ao surgimento de diversos problemas sociais, tais como falta de moradias e assistência médica, dificuldades de acesso à educação, precarização do trabalho e, dentre muitos outros, problemas relacionados à mobilidade e segurança. O Estado, por sua vez, se mostra cada vez menos eficiente no atendimento às múltiplas necessidades da população do Brasil, país de dimensões continentais e população heterogênea.

A ausência seletiva do Estado brasileiro, sobretudo em relação à aplicação de suas leis - como é o caso da Lei n. 12.587 que versa sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, a qual obriga os municípios que possuam população acima de 20.000 (vinte mil habitantes) dispor de transporte público - bem como em sua fiscalização, torna complexa a experiência da população, especialmente nas pequenas cidades do interior do país. Nesse arranjo, a inexistência de sistemas públicos municipais de transportes, a necessidade cotidiana de locomoção dos habitantes, bem como a falta de postos de empregos formais, especialmente nas cidades do interior do Nordeste do Brasil, tornou possível a emergência de um novo ramo de atividades e trabalhadores na cidade de São Bernardo¹, cidade do Baixo Parnaíba Maranhense², os chamados *mototaxistas*³.

Frente a presença desses sujeitos nas diversas cidades do país, o presente trabalho, que se iniciou a partir de meu envolvimento nas atividades de Iniciação Científica (IC)⁴ do curso de

¹ São Bernardo é um município brasileiro do interior do estado do Maranhão, Região Nordeste do país. Localiza-se a uma latitude 03°21'41" sul e a uma longitude 42°25'04" oeste, estando a uma altitude de 43 metros. Sua população é de aproximadamente 26.943 habitantes, segundo estimativas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para o ano de 2022, distribuídos em um território de 1.006,920 km². Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/sao-bernardo/panorama>. Acesso em: 03 de dezembro de 2024.

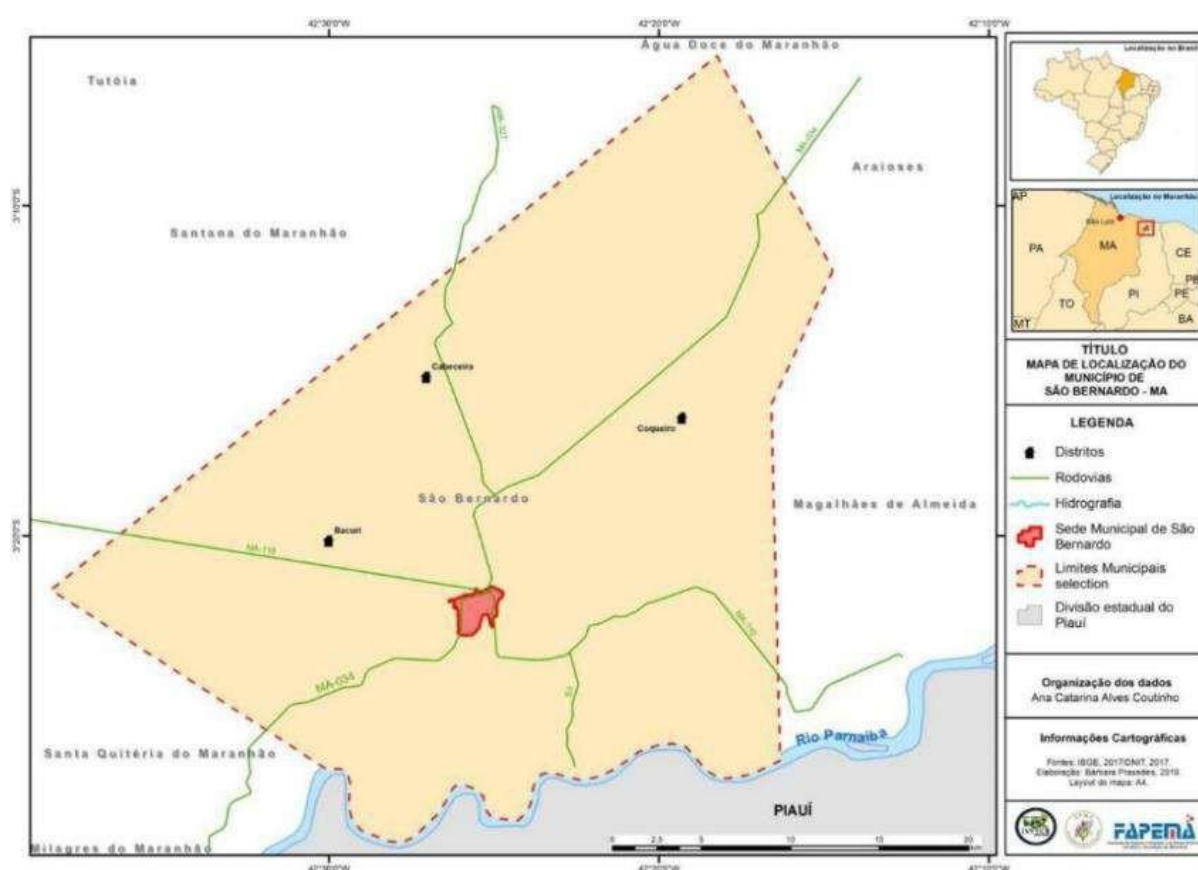
² O Baixo Parnaíba Maranhense reúne os municípios de Água Doce do Maranhão, Anapurus, Araiões, Belágua, Brejo, Buriti, Chapadinha, Magalhães de Almeida, Mata Roma, Milagres do Maranhão, Santa Quitéria do Maranhão, Santana do Maranhão, São Benedito do Rio Preto, São Bernardo, Tutóia e Urbano Santos. Trata-se de uma área com quase 20 milhões de quilômetros quadrados que abriga mais de 410 mil habitantes, dos quais 53% vivem na área rural. Disponível em: <https://maranhaohoje.com/maranhao/municipios-maranhenses-da-regiao-do-baixo-parnaiba-vao-fazer-parte-do-semiarido-nordestino>. Acesso em: 16 de setembro de 2024.

³ Mototáxi é um tipo de atividade de transporte de passageiros alternativo, privado e, idealmente, individual realizado por meio de motocicletas. A identificação desses trabalhadores nas vias públicas de São Bernardo é realizada por meio do uso de coletes, onde consta o nome “mototáxi”, e, em menor escala, através da caracterização do veículo com a cor amarelo.

⁴ O primeiro contato com os mototaxistas ocorreu por meio do desenvolvimento do Plano de Trabalho de Iniciação Científica (IC) intitulado “Pesquisa Qualitativa sobre Crimes, Violência e Trabalho em São Bernardo do Maranhão – MA”, vinculado ao projeto de pesquisa “Segurança, Violência e Medo no Baixo Parnaíba Maranhense: Investigações sobre suas Representações, Sujeitos e Dinâmicas”, coordenado pelo professor Dr. Clodomir Cordeiro de Matos Júnior. A Iniciação Científica (IC) contou com o inestimável financiamento da Fundação de Amparo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Maranhão (FAPEMA) entre os anos de 2021 e 2022.

Licenciatura em Ciências Humanas/Sociologia do Centro de Ciências de São Bernardo da Universidade Federal do Maranhão (UFMA), tem como objetivo compreender as percepções dos trabalhadores do transporte de São Bernardo, especificamente seus mototaxistas, sobre suas dinâmicas de trabalho e os impactos do crime e do medo nessas atividades. Deste modo, me propus a estudar as experiências dos mototaxistas de São Bernardo e as dificuldades que eles enfrentam para exercer seu ofício diante dos fenômenos do crime e da violência nessa região do Maranhão.

Imagem 01 – Perímetro do Município de São Bernardo, Maranhão.



Fonte: https://www.researchgate.net/figure/Figura-1-Localizacao-do-municipio-de-Sao-Bernardo-Maranhao_fig17_356904140

É importante mencionar que a cidade de São Bernardo pode ser considerada, de acordo com classificação populacional do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), uma “cidade pequena”, contando com extensão territorial de 1.005,824 km² e uma população de 26.943 habitantes, de acordo com o censo 2022, cuja maior parte se concentra em suas áreas rurais (somente 7,11 Km² de sua área total seria urbanizada). Dessa população total, apenas 4,1 % ocupam postos formais de trabalho, sendo que destes, 53,8% ganham em média meio salário-

mínimo⁵. Além desses dados ocupacionais, outra informação que nos chama atenção sobre a cidade se refere a origem das receitas do município, uma vez que 94,8% de sua arrecadação é proveniente de fontes externas, ou seja, o município não possui arrecadação associada à presença de grandes empresas e/ou indústrias em seu perímetro. Desse modo, é possível considerar que poucos são os postos de trabalho formais existentes e disponíveis para a população de São Bernardo, estando a maior parte deles concentrados no funcionalismo público da prefeitura local e em seu comércio urbano.

Nesse arranjo ocupacional que ganha forma em São Bernardo buscamos compreender os impactos da violência e do medo a partir das experiências de seus moradores, ressaltando as percepções dos mototaxistas da cidade em nossa pesquisa. Sob essa ótica, analisamos suas experiências, medos e os mecanismos usados por eles para, de alguma forma, tentar evitar a violência em meio a uma impressão generalizada da ineficiência das forças de segurança locais. Na perspectiva de Michel de Certeau, esses mecanismos podem ser considerados como *táticas*, ou seja, atos de resistência acionados por meio da capacidade de subverter as situações que acontecem na aparente rotina do cotidiano (DURAN, 2007).

Para alcançar os objetivos do artigo o texto foi dividido em quatro momentos. Na primeira parte, apresento os procedimentos metodológicos utilizados para o desenvolvimento da pesquisa que deu origem ao presente artigo. Em um segundo momento, busco explorar a história recente dos mototaxistas no Brasil, apresentando, de maneira breve, como esse novo ramo de atividades teria surgido e se consolidado no país, especialmente nas cidades do interior do país. Na terceira etapa exponho o percurso realizado para a compreensão sociológica das variadas formas da violência e medo, para em seguida analisar as percepções dos mototaxistas acerca dos impactos causados pela ocorrência de crimes no município de São Bernardo em suas rotinas de atividades. Em seguida, descrevo os resultados obtidos com a etapa de campo da pesquisa, na qual tive a oportunidade de entrevistar 21 trabalhadores que atuam nos 03 (três) “pontos”⁶ de mototaxistas que existem na cidade. Após esse percurso, teço as minhas considerações finais sobre o trabalho, momento em que realizo um apanhado de conjunto sobre as questões expostas ao longo do texto e proponho ações capazes de minimizar os impactos da violência na atividade desses trabalhadores e melhorar a qualificação profissional desses sujeitos, significativamente invisibilizados nas dinâmicas do poder público municipal.

⁵ Fonte: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/sao-bernardo/panorama>. Acesso em: 20 de fevereiro de 2025.

⁶ “Ponto” é o espaço onde os mototaxistas ficam esperando seus passageiros e onde ocorrem intensas interações entre esses trabalhadores locais.

2. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A metodologia da pesquisa foi desenvolvida através da execução de etapas interligadas e complementares (BECKER, 1994). No início das atividades passei por um período de formação acerca dos pressupostos teóricos e metodológicos que envolvem a pesquisa sociológica, sendo esta etapa de extrema importância para entender o objeto ao qual me propunha investigar. Acerca disso, Minayo (2007, p.100) afirma que:

Com essa etapa, buscamos, de um lado, ter uma visão de conjunto e, de outro, apreender as particularidades do material. Após essa leitura devemos ser capazes tanto de montar uma estrutura que serve de base para a nossa interpretação, como descrever o material a partir da perspectiva dos atores, das informações e das ações coletadas.

Após essa etapa de formação, que consistiu na análise de fontes bibliográficas secundárias (livros, teses, dissertações e artigos) realizei nos meses de dezembro e janeiro de 2022 a aplicação de entrevistas semiestruturadas, 21 no total, com os mototaxistas de São Bernardo. Nesse momento nosso objetivo era explorar as percepções desses sujeitos sobre relações de trabalho, crime e violência nessa região do Maranhão. Minayo (2007, p.26) considera que:

Essa fase combina instrumentos de observação, entrevistas ou outras modalidades de comunicação e interlocuções com os pesquisados, levantamento de material documental e outros. Ela realiza um momento relacional e prático de fundamental importância exploratória, de confirmação e refutação de hipóteses e de construção de teoria.

Dando sequência ao trabalho, nos meses que se seguiram as entrevistas realizei a sistematização e análise dos dados obtidos através das etapas anteriores planejadas para a execução da pesquisa. A partir de agora passaremos a refletir sobre algumas experiências que envolveram a realização da pesquisa para em seguida apresentar seus resultados teóricos e empíricos.

2.1 Experiências de pesquisa: a aplicação das entrevistas semiestruturadas

Após os momentos de formação teórica e metodológica da pesquisa foram aplicadas entrevistas semiestruturadas (modelo em apêndice) com os mototaxistas da cidade de São Bernardo, sobretudo com aqueles que trabalham na zona urbana da cidade. Nesta etapa, baseada na perspectiva sociológica compreensiva de Weber (1904), busquei ganhar a confiança dos

entrevistados e construir a empatia necessária para negociar as condições de realização das entrevistas.

Nesse caminho de investigação e interações, para iniciar os momentos das entrevistas me comprometi a manter o anonimato dos interlocutores e sempre pedi permissão para gravar nossas conversas. Nesta fase da pesquisa, pude estabelecer um diálogo produtivo a fim de entender o trabalho que meus interlocutores executam, pois como aponta May (2004), a empatia e o diálogo são de extrema importância para a viabilidade de nossas investigações. Durante a realização das entrevistas os mototaxistas de São Bernardo compartilharam algumas das dificuldades que vivenciam, sobretudo aquelas relativas à falta de infraestrutura e apoio do poder público para o exercício de sua profissão.

Tive a oportunidade de entrevistar 21 mototaxistas, dentre os quais 20 (vinte) homens e apenas 01 (uma) mulher. Iniciei a aplicação das entrevistas com perguntas relacionadas ao perfil dos interlocutores para em seguida realizar indagações divididas em três grandes blocos: i) perguntas relacionadas ao trabalho e a profissão; ii) perguntas relacionadas ao trabalho e a segurança; e, iii) perguntas conectadas as práticas de trabalho diante da violência e do medo na região.

Nos três “pontos de mototáxi” existentes na cidade, os mototaxistas locais aguardam a sua “vez” de transportar passageiros ou realizar uma “corrida”⁷, se organizando intuitivamente de forma a permitir uma rotatividade de trabalho entre eles. Os “pontos” da cidade são espaços construídos de maneira autônoma e coletiva pelos mototaxistas, por meio do trabalho direto ou doação de dinheiro, que dispõe de bancos e cobertas que permitem a esses trabalhadores sentar e se abrigar do sol ou da chuva, já que, conforme relatado durante as entrevistas, às vezes eles passam horas à espera de um passageiro. Vale ressaltar que o “ponto”, para além de um lugar de espera e trabalho, é também um espaço que promove a interação entre os mototaxistas e entre eles e os comerciantes que trabalham nas proximidades desses locais.

⁷ Momento em que se inicia o transporte de passageiros ou mercadorias em trajeto previamente estabelecido entre as partes, mototaxista e cliente.

Imagem 02 – Ponto do Mercado Municipal de São Bernardo



Fonte: Autora, 2022.

O primeiro “ponto de mototáxi” visitado para a pesquisa (Imagem 02) se localiza em frente ao Mercado Municipal da cidade, reformado entre os anos de 2019 e 2024. Devido a reforma e sua longa duração as atividades comerciais do mercado foram realocadas para uma escola do município, acarretando prejuízos econômicos para os mototaxistas que trabalham no entorno. Nesta praça também funciona, todos os dias pela manhã, uma feira livre, evento que, junto à proximidade da agência local do Banco do Brasil, ainda torna possível a realização de um grande número de “corridas” por estes profissionais. A estrutura física do “ponto” conta com uma cobertura de metal, onde está disposto um letreiro que anuncia o serviço prestado, e um banco com aproximadamente 10 lugares, para acomodar os cerca de 15 mototaxistas que se revezam cotidianamente enquanto esperam suas “corridas”.

Imagem 03 – Ponto da Rodoviária de São Bernardo



Fonte: Autora, 2022.

O segundo “ponto” visitado (Imagem 03) fica localizado ao lado da rodoviária da cidade, local de intenso fluxo de pessoas, especialmente nos horários em que os ônibus intermunicipais e interestaduais transitam por São Bernardo. As reclamações da falta de infraestrutura e apoio da gestão municipal também estão presentes nos discursos dos profissionais que atuam nesse espaço. Neste “ponto” a maior parte das corridas são realizadas para passageiros que chegam de suas viagens, tornando necessário que os mototaxistas se mantenham atentos aos horários em que os ônibus e as *vans*⁸ chegam na rodoviária, na esperança de garantir uma renda mínima diária para prover o seu sustento e o de suas famílias. Estruturalmente o “ponto” conta com uma cobertura de telhas de metal e um banco, improvisado, para acomodar os cerca de 20 mototaxistas que se revezam na estrutura, sobretudo nos horários de movimento mais intenso no comércio.

Neste ponto se concentram os mototaxistas “mais antigos” de São Bernardo, devido sua proximidade com a rodoviária. Mesmo sem a existência de uma regulamentação sobre a atividade de mototáxi no município, a entrada de novos trabalhadores neste ponto é controlada, de maneira efetiva, pelos mototaxistas veteranos, revelando o manejo de dispositivos informais que tendem a garantir os rendimentos econômicos daqueles profissionais já admitidos no “ponto”.

Imagem 04 - Ponto do Supermercado Garcia



Fonte: Leandro Rodrigues da Silva, 2023.

⁸ Veículo automotivo utilizado para o transporte coletivo de um número limitado de passageiros, que geralmente varia entre 8 e 16. Em um contexto rarefeito de oferta de transporte públicos coletivos, esses veículos, junto com os “carros particulares”, tendem a realizar uma parte significativa da mobilidade da população local, especialmente entre os municípios da região.

O “ponto” do Supermercado Garcia⁹ surgiu durante o período da Pandemia¹⁰, momento em que a oferta de trabalho se tornou ainda mais escassa na cidade, o que parece ter estimulado mais pessoas a recorrerem a essa atividade em São Bernardo. Neste “ponto” não existe nenhum local de apoio para esses trabalhadores, forçando-os a utilizar a cobertura de um comércio vizinho ao supermercado para se protegerem do sol e da chuva enquanto aguardam de pé seus passageiros. Quando interagi com esses interlocutores, ouvi relatos que apontavam que o “ponto” havia se formado de maneira improvisada naquele lugar, entre outras motivações, devido a resistência dos mototaxistas mais antigos da cidade à entrada de novas pessoas nesta ocupação, situação que poderia aumentar a concorrência por “corridas” e diminuir seus ganhos econômicos.

É importante frisar que a pesquisa foi iniciada sob olhares de desconfiança e medo de meus interlocutores, na medida em que alguns desses sujeitos se negaram a responder nossas perguntas por receio de uma possível ligação da pesquisadora com a administração municipal e seus agentes de fiscalização. Mesmo me apresentando como pesquisadora e com a identificação da Universidade Federal do Maranhão (UFMA), alguns mototaxistas não ficaram convencidos de minhas intenções e não se sentiram confortáveis em participar da pesquisa, o que demonstra a desconfiança que estes trabalhadores possuem em relação ao executivo municipal. Dentre aqueles que aceitaram participar da pesquisa, no total de 21 pessoas, notamos uma satisfação pessoal por se constituírem como sujeitos de uma pesquisa e identificarem pessoas interessadas em compreender seu cotidiano, já que em sua percepção eles são invisíveis para a prefeitura local.

3. MOTOTÁXI, INVENÇÃO DE MERCADO, LEGISLAÇÃO E FORMAS DE “GANHAR A VIDA”

A ocupação de mototaxista foi iniciada no Brasil por volta dos anos 1990, momento de acentuado crescimento urbano no país e de um cenário de funcionamento precário dos serviços de transporte público, ou até mesmo a inexistência desses. De acordo com Tufi (2007), a gestão municipal de transportes vem sendo prejudicada ao longo dos anos no território

⁹ A Casa Garcia Supermercado está localizada na Rua Bernardo Lima 1172, Centro São Bernardo - MA. Seu foco principal de atuação é o comércio atacadista de mercadorias, com a predominância de produtos alimentícios.

¹⁰ A pandemia de COVID-19, também conhecida como “pandemia do coronavírus”, foi causada pelo vírus SARS-CoV-2, tendo seu primeiro caso registrado no Brasil em 26 de fevereiro de 2020.

brasileiro pela ausência de políticas públicas nacionais, estaduais e municipais voltadas para os transportes. Deste modo, acredita-se que o crescimento dos chamados “transportes alternativos” no Brasil se deve, entre outras situações, a ausência da aplicação de políticas públicas ao setor de transportes, ao desemprego e a necessidade, localmente vivenciada, de mobilidade das populações de nossas cidades.

Ressalte-se que a falta de transporte público nas cidades brasileiras fere o direito de ir e vir previsto na Constituição Federal de 1988¹¹. Acerca dessa situação, Gervásio e Rodrigues (2016, p.76) consideram que:

[...] a Constituição da República Federativa do Brasil, CRFB; à qual garante a todos os cidadãos, dentre outros, o direito de ir, vir e ficar, como direito fundamental de locomoção disposto em seu artigo 5º, inciso XV: “é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens.”

Neste arranjo fica evidente que os chamados “transportes alternativos”, muitas vezes, são as únicas formas de locomoção que assistem as pequenas cidades brasileiras, ganhando força e adeptos por todo país, especialmente na região Nordeste do Brasil. Ferreira (2015, p.14) aponta, segundo a Federação Nacional de Mototáxis e Motoboys do Brasil (FENAMOTO)¹², que no país cerca de 2,8 milhões de pessoas ganham a vida como *motofretes*¹³ ou mototaxistas (ABREU, 2012). Outro dado relevante sobre essa ocupação é que, de acordo com Silva e Camargo (*apud* FERREIRA, p.18, 2015), atualmente no Brasil cerca de 3500 dos 5564 municípios brasileiros fazem uso dos serviços de transporte realizados com motos. Segundo os autores, o trabalho com motocicleta teve início na década de 1990 na cidade de Crateús, interior do estado do Ceará, e foi regulamentada como profissão no Brasil pela primeira vez em outra cidade do mesmo estado, Sobral, em 1996.

Arelado aos problemas de mobilidade e transporte público, por quais passam a maior parte das pequenas cidades do interior do país, o crescimento do número de pessoas que trabalham como mototaxistas está relacionado, entre outras situações, aos baixos custos que envolvem a aquisição de motocicletas, quando comparados a aquisição de automóveis, assim como ao baixo custo de seus serviços. Em São Bernardo, cidade campo da nossa pesquisa, é possível percorrer boa parte de seu perímetro pagando a quantia de R\$: 5,00 (cinco reais), valor que torna possível o acesso de grande parte da população local a um dos principais meios de

¹¹ Ver em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.html. Acesso em: 13 de fevereiro de 2025.

¹² Federação Nacional dos Trabalhadores dos Motociclistas profissionais e autônomos (FENAMOTO). Ver em: <https://www.fenamoto.com/>. Acesso em: 13 de fevereiro de 2025.

¹³ Atividade comercial de transporte remunerado de mercadorias em veículo do tipo motocicleta ou motoneta.

transporte disponíveis para a mobilidade na região.

No Brasil, a ocupação de mototaxista foi regularizada pela Lei Federal Nº.12.009 de 29 de julho de 2009, que:

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

Contudo, mesmo diante dessa lei, o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) aponta que não existe ainda um efetivo controle da profissão, ficando a cargo dos municípios a condução de tal regulamentação.

Neste caminho, o trabalho do mototaxista segue seu caminho encontrando diversos entraves, que vão desde os debates sobre a segurança dos usuários, até aqueles que envolvem as delimitações de suas áreas de atuação. Em São Bernardo, cidade onde foi realizada nossa pesquisa, não existe qualquer tipo de regulamentação deste serviço, o que torna a atividade insalubre para os profissionais e arriscada para seus usuários, na medida em que não são observadas leis que possam orientar a atuação desses prestadores de serviço. Essa falta de regulamentação divide opiniões entre os mototaxistas da cidade, uma vez que em São Bernardo grande parte das motos que circulam em seu perímetro não são emplacadas ou estão com a “documentação atrasada”. Sob essa ótica, a promulgação de leis e possíveis fiscalizações emergem como ações que poderiam “tirar o trabalho” de muitos desses sujeitos e prejudicar seus ganhos econômicos. Acerca dessas questões um de nossos interlocutores¹⁴ afirmou que:

[...] Não sou a favor de sindicato, ou de qualquer lei, pois sua existência proibiria muitos de trabalhar.

(José, Entrevista realizada em janeiro de 2022)

Em contrapartida, outro interlocutor ponderou que:

[...] Não recebemos nenhum incentivo do poder público, acho que seria bom existir uma associação, para lutar por nós, melhorar nossas condições de trabalho.

(Eduardo, Entrevista realizada em janeiro de 2022)

¹⁴ Os nomes dados aos interlocutores são fictícios, já que no momento das entrevistas me comprometi a manter suas identidades sob sigilo.

Em Imperatriz¹⁵, cidade localizada na Região Metropolitana do Sudoeste Maranhense, a profissão de mototaxista é regulamentada por uma lei aprovada e promulgada pela Câmara Municipal em 20 de novembro de 1996. A Lei Nº 803/96, estipula regras e parâmetros para a concessão de alvarás e determina a localização dos pontos de mototaxistas espalhados pela cidade e a quantidade de profissionais que podem atuar em cada um deles. Em São Luís, capital do estado, foi sancionada, em 19 de maio de 2003, a Lei Nº 4.200, que reconhece e regulamenta no município o exercício da atividade profissional de *mototaxista*, (condutor de sistema alternativo de transporte individual de passageiros com uso de motocicleta), caracterizando a referida atividade profissional como uma de “prestação de serviços”.

Focando nossa atenção nas experiências dos nossos interlocutores de pesquisa, o texto de Natasha Ramos, intitulado “*Sobre duas rodas: o mototáxi como uma invenção de mercado*” (2015), apresenta alguns dos motivos que levam os mototaxistas da favela da Rocinha¹⁶, comunidade do Rio de Janeiro, a exercer tal ocupação. A autora caracterizou o trabalho de mototáxi como uma “invenção de mercado”, apontando que este tipo de serviço surgiu após as mudanças mundiais que ocorreram no mundo do trabalho, associadas à reestruturação produtiva que a modernidade e o espírito capitalista estimularam. Nesse contexto trabalhista, o mototáxi surge conectado ao aumento do desemprego que afeta de maneira sensível os jovens pobres de nossas cidades, geralmente moradores de áreas economicamente menos favorecidas, que buscam nesta ocupação uma forma de sobreviver e se distanciar do mundo do crime.

Em um contexto de transformação das relações trabalhistas, passa-se a aderir a contratos de trabalho com baixos salários e sem a garantia dos mínimos direitos. Como resultado desse processo ganham forma altos índices de desemprego e o crescimento do mercado informal nas mais diversas cidades do país, estimulando nossos jovens a “se virar” para promover a manutenção de suas vidas e o sustento de suas famílias. Essa catástrofe atinge drasticamente o jovem pobre na faixa etária entre 15 e 24 anos, que se encontram cada vez mais vulneráveis em meio às suas necessidades de consumo. Ramos (2005) considera que, para além das questões relativas à precarização do trabalho:

[...] muitos jovens são dizimados nas constantes brigas entre facções rivais ou nos embates com a polícia. E outros tantos que conseguem sobreviver aos extermínios não escapam do recolhimento em internatos e prisões. De acordo com estimativas do Ministério da Justiça, jovens de 18 a 25 anos representavam cerca de 60% da população carcerária em 2001. (RAMOS, 2005, p.30)

¹⁵ Imperatriz tem uma população de cerca de 273.110 habitantes (IBGE), sendo, assim, o segundo município mais populoso do estado maranhense. É a sede da Região de Planejamento do Tocantins e da Região Metropolitana do Sudoeste Maranhense, com sete municípios conurbados.

¹⁶ A Rocinha é uma favela localizada na Zona Sul do município do Rio de Janeiro, no Brasil. Destaca-se por ser densamente povoada e possuir ruas estreitas e sinuosas.

Com base nas dificuldades enfrentadas pelos jovens brasileiros, e especificamente na comunidade da Rocinha no Rio de Janeiro, ser mototaxista apresenta-se como uma estratégia de sobrevivência, já que diante das exigências do mercado de trabalho, ter um emprego formal está cada dia mais difícil. Entre as exigências do trabalho e da escola, a evasão escolar apresenta-se como um empecilho para a conclusão dos níveis fundamental e médio da educação, tornando impossível alcançar as qualificações tão exigidas e valorizadas pelo mercado de trabalho. Desta maneira, Ramos (2005) aponta que tal ocupação, como uma “invenção de mercado”, dá aos jovens pobres a oportunidade de desenvolver uma ocupação e sustentar-se economicamente, mantendo o mínimo de dignidade para que se sintam incluídos em nossa sociedade.

Em São Bernardo, assim como em outras cidades do Maranhão, tal ocupação encontra vários motivos para seu crescimento, além da clara falta de oferta de postos de trabalho formais, o município não possui nenhum tipo de serviço público de transporte, desta forma, os moradores contam com o trabalho dos mototaxistas para se deslocarem diariamente em sua área central e rumo a seus distritos mais afastados, localmente conhecidos como “povoados”.

4. TRABALHO, SEGURANÇA E VIOLÊNCIA

Explorando, com Matos Júnior (2019), a clássica compreensão de Weber acerca da violência e sua importância para a formação dos Estados Nacionais modernos, podemos observar as problemáticas questões que envolvem o monopólio da violência considerada legítima em nosso país. Ao realizar uma análise sobre a história ditatorial no Brasil, ocorrida entre 1964 e 1985, o autor nos apresenta o difícil trajeto e alguns dos percalços que atravessam a construção da nossa cidadania após nosso último regime autoritário. De acordo com a teoria clássica de Weber, a dominação é um fenômeno social inerente a todas as sociedades, permeando diversas relações, espaços e dinâmicas sociais. Para o clássico autor, as relações de poder consideradas socialmente legítimas são estabelecidas em uma esfera macropolítica associada a instituições como o Estado ou por meio de relações sociais baseadas em construções sociais duradouras, como a tradição, o carisma e a lei. Dessa forma, Weber (1999) associa o poder a imposição da vontade de uma pessoa ou instituição sobre outros indivíduos, apontando para uma compreensão da violência que foca sua atenção nos desrespeitos às autonomias dos sujeitos e grupos sociais.

No Brasil teríamos, sob essa perspectiva sociológica, um frágil monopólio da violência, considerada legítima, nas mãos do Estado, que escolhe, de maneira preferencial, a massa menos privilegiada de nossa sociedade, sobretudo jovens pobres e pretos, para sofrer os efeitos de uma violência institucionalmente reproduzida. Estes sujeitos estão sempre à mercê de atos violentos, permitindo aos agentes da lei operarem livremente o uso da força física, ao passo que impedem que o cidadão usufrua desse mesmo direito. Para Matos Júnior (2019, p. 235):

O monopólio legítimo da violência, associado na chave interpretativa weberiana a um componente territorial e a relações de dominação, não é apreciado como uma invenção sociotécnica qualquer, emergindo como um dos meios externos que garantem a reprodução do estado como associação política. Frente a pretensa monopolização da violência nas mãos dos Estados Nacionais, as perturbações dos limites e regras agenciadas por sujeitos e coletividades a quem é vedado o exercício da coação física considerada legítima modulam as representações sobre a violência, associando-se indiscriminadamente a sua modalidade.

Nesse caminho interpretativo, apesar do monopólio da violência considerada legítima ser exercido pelo Estado, suas formas têm se diversificado com o tempo, estimulando mudanças significativas nas maneiras de apreciar e analisar sociologicamente esses fenômenos.

Em nosso recente percurso democrático os direitos civis da população, diante das múltiplas formas que a violência assume em nossa contemporaneidade, são rotineiramente desrespeitados, visto que nem toda a sociedade é alcançada de maneira satisfatória pelo que ditam as leis brasileiras. De acordo com Matos Júnior (2019, p. 241):

[...] os direitos civis da cidadania no Brasil não seriam violados apenas por sujeitos para os quais não é reservado o exercício do monopólio legítimo da violência, mas também, e de forma recorrente, por representantes das agências estatais encarregados de lidar com a violência e a criminalidade em nossa sociedade.

Sob essa argumentação percebem-se as claras deficiências do sistema de segurança pública nacional em conter os imbróglios advindos do crescimento urbano, tais como os problemas das instituições da justiça penal e a recorrência de práticas policiais abusivas e discriminatórias. Mesmo diante de um pretenso monopólio da violência considerada legítima, ocorre um descontrole no sistema, pois, como apontam Adorno e Dias (2014, p.188), “o Estado se revela cada vez mais incapaz de controlar a economia nacional e de conter a violência no interior dos limites da legalidade do Estado de Direito”.

Nesse arranjo social o crescimento da violência urbana, especialmente na forma do crime comum, do chamado “crime organizado”, da violência doméstica e das violações de

Direitos Humanos¹⁷, vem se constituindo como uma das maiores preocupações da sociedade brasileira contemporânea, criando as condições de possibilidades para que o medo e a insegurança permeiem a vida de distintos grupos e sujeitos sociais. Em uma trajetória histórica de desrespeito aos direitos civis e impunidade generalizada grande parte da população brasileira teve rotineiramente seus direitos violados, nos levando, junto com Adorno e Dias (2014, p.1900), a considerar:

[...] um dos maiores desafios ao controle democrático da violência e, consequentemente, a instauração de um Estado de Direito nesta sociedade reside no monopólio legítimo da violência física. Esse desafio se apresenta sob uma dupla forma: de um lado, o controle efetivo da violência endêmica no seio da sociedade civil; de outro, o controle efetivo das forças repressivas do Estado.

Como resultado do crescimento da violência endêmica, aumenta e endurece a violência policial, uma vez que a instituição amplia e prioriza a utilização de práticas repressivas. Estas inserem-se no cotidiano da população, em torno das frustradas tentativas de manter a ordem e conter o crescimento do crime, atingindo as populações economicamente e socialmente menos favorecidas, sobretudo na forma de agressões indevidas e prisões ilegais.

Faz-se necessário apontar que na cidade de São Bernardo não é perceptível o medo de abordagens policiais. Aqui, diferentemente de outras localidades, o mototaxista não é vítima de estigmatização pelo poder público ou pela sociedade. Dessa forma, o medo na cidade centra-se na figura do “bandido”, termo ambíguo que, de acordo com Alba Zaluar (1985), é comumente utilizado como uma estratégia para enquadrar quem o maneja na categoria do “trabalhador”, evitando processos de estigmatização e possíveis abordagens.

Deste modo, para estes profissionais o medo da violência e dos potenciais criminosos, agrupados na categoria “bandido”, vem interferindo em suas rotinas de trabalho, estimulando a tomada de uma série de reflexões e ações que buscam dar continuidade a suas atividades cotidianas. Sob esse temor, ganham forma medos e inseguranças, queixas relacionadas ao baixo efetivo policial da cidade para atender as demandas da população local, e, relatos sobre a falta de empenho do poder público para a resolução dos problemas locais de segurança, já que os roubos de motos são constantes nas estradas vicinais do município. Nesse arranjo, até mesmo pessoas que nunca foram assaltadas na cidade desenvolveram *medos cíclicos*, temores que, conforme Baierl (2008, p.143), caracterizam as experiências de pessoas que mesmo nunca tendo passado por situações relacionadas à crimes e violências, as encaram como algo real e

¹⁷ Artigo 3 - Todo ser humano tem direito à vida, à liberdade e à segurança pessoal. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d0678.htm. Acesso em: 29 de maio de 2024.

possível de acontecer, vivenciando um medo imaginário, mas real em suas consequências.

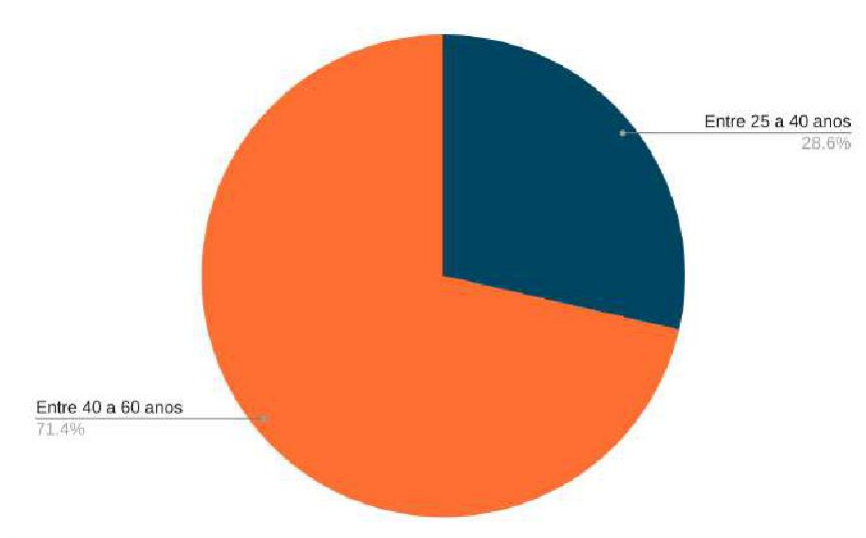
5. MOTOTÁXI, TRABALHO E SEGURANÇA NO BAIXO PARNAÍBA MARANHENSE

Nesse momento do trabalho apresento os resultados obtidos durante a realização da etapa de campo da pesquisa, por meio do qual destacamos, entre outras situações, os perfis destes trabalhadores, suas relações de trabalho, caracterizadas pela informalidade, e as violências e os medos que atravessam cotidianamente suas vidas.

5.1 Perfil dos interlocutores da pesquisa

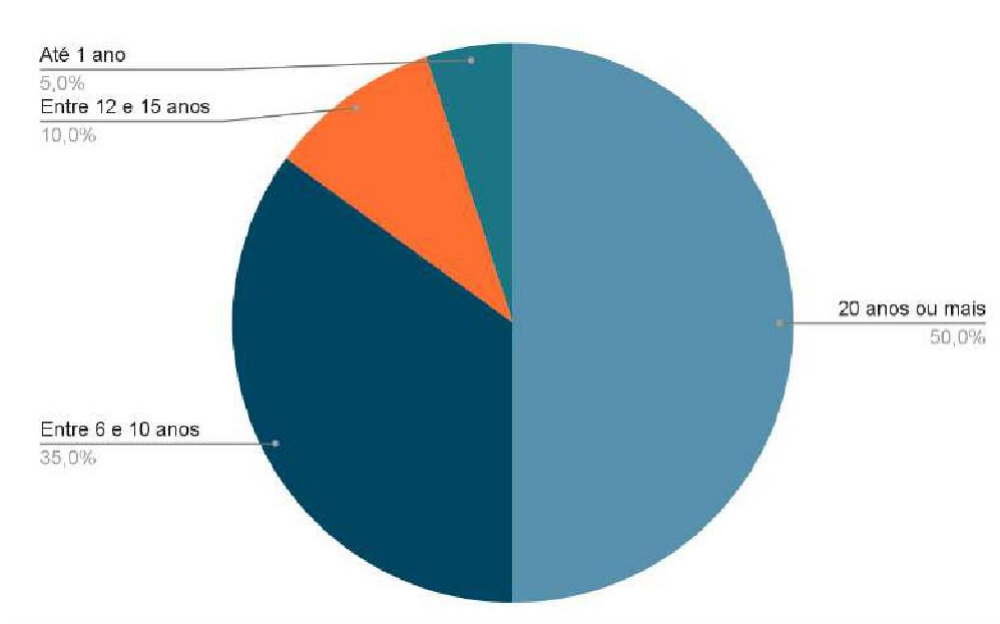
No que se refere ao perfil dos sujeitos dessa pesquisa, 71,4% dos entrevistados, do total de 21 pessoas, encontram-se na faixa etária de 40 a 60 anos (**Gráfico I**) e 50% estão exercendo a ocupação há 20 anos ou mais (**Gráfico II**).

Gráfico I - Faixa Etária dos Mototaxistas



Fonte: Pesquisa de Campo (2022).

Gráfico II - Tempo de Trabalho como Mototaxista



Fonte: Pesquisa de Campo (2022).

Na perspectiva de Antunes (2020), esses trabalhadores se enquadram em uma espécie de “informalidade tradicional”, pois a atividade que exercem requer uma baixa capitalização, visto que busca ganhos econômicos somente para seu sustento e o de suas famílias, e, muitas vezes, são iniciadas como algo provisório que acaba por se tornar permanente. Esta situação ocorreria devido esses sujeitos iniciarem nessas atividades ainda jovens, ficando cada vez mais distantes das exigências do mercado, já que as rotinas de trabalho tendem a inviabilizar a continuidade da vida escolar e, por sua vez, uma melhor qualificação. Acerca disso, Antunes (2020) aponta que para esses profissionais:

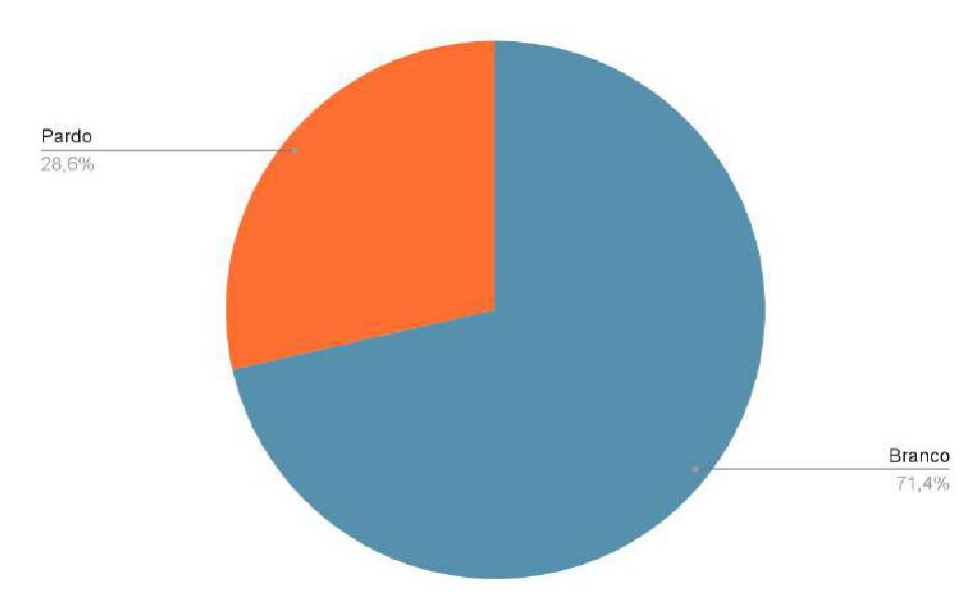
Não há horário fixo de trabalho e as jornadas com frequência avançam pelas horas vagas em função da necessidade de se aumentar a renda. Acrescente-se ainda o fato de que, no trabalho por conta própria, além do uso da própria força de trabalho, pode haver a incorporação de outros membros da família, com ou sem remuneração (ANTUNES, 2020, p.73).

Em termos da identificação racial e étnica de nossos interlocutores, 71,4% se autodeclararam brancos, enquanto 28,6% se autodeclararam pardos (**Gráfico III**), apontando para questões sensíveis e problemáticas quanto ao autorreconhecimento desses sujeitos e a invisibilidade da população preta e parda em São Bernardo.

Durante as entrevistas, pude perceber o quanto a autodeclaração étnica é um ponto sensível na vida desses sujeitos, sendo por vezes indagada com perguntas tais como: “*Sou branco né? Assim, meio claro, meio escuro, moreno?*” Faz-se necessário, sob essa ótica, pensar

o quanto a negação da identificação étnica e racial está presente na experiência desses interlocutores e o quanto o racismo impõe de forma cruel a busca por “máscaras brancas” (Fanon, 2008). Esse arranjo aponta para o quão nocivas podem ser as violências que oprimem cotidianamente a população preta do Maranhão, nos estimulando a defender “de uma vez por todas, o seguinte princípio: uma sociedade é racista ou não o é. Enquanto não compreendermos essa evidência, deixaremos de lado muitos problemas” (Fanon, 2008, p.85).

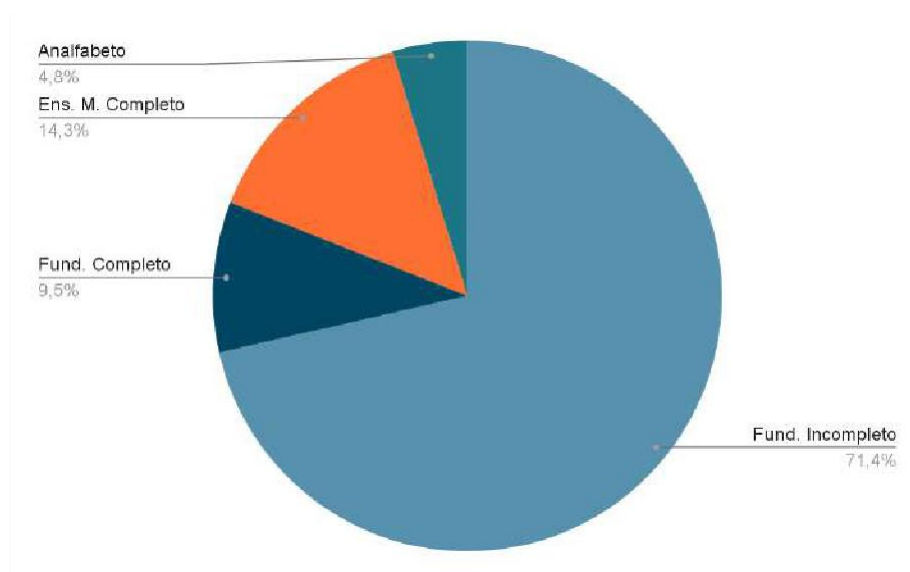
Gráfico III - Raça e Etnia



Fonte: Pesquisa de Campo (2022).

No tocante ao nível de escolaridade, 4,8% de nossos interlocutores se declararam analfabetos, 71,4% afirmaram possuir o Ensino Fundamental Incompleto, 9,5% o Ensino Fundamental Completo e apenas 14,3% o Ensino Médio Completo (**Gráfico IV**). Diante desse quadro, evidencia-se a vulnerabilidade desses sujeitos à evasão escolar, muitas vezes associada a uma necessidade precoce de trabalhar. Nesse contexto, percebe-se que em São Bernardo ocorre um processo nefasto de abandono escolar semelhante aos que ocorrem nas comunidades pobres das grandes cidades brasileiras, como no caso anteriormente citado do Rio de Janeiro.

Gráfico IV - Escolaridade dos Mototaxistas

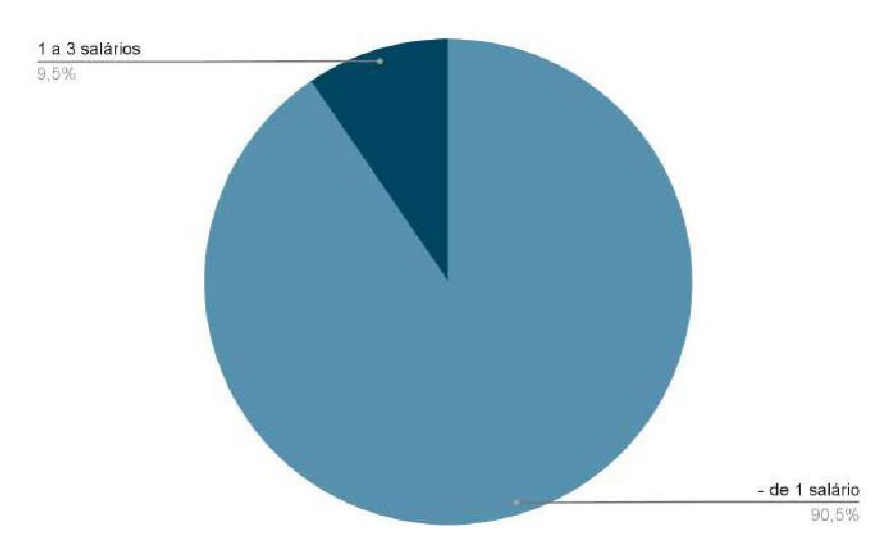


Fonte: Pesquisa de Campo (2022).

As transformações do capital, como bem apontado por Antunes (2020), demonstram que é chegada a era da financeirização e da mundialização em escala global que introduzem uma nova internacionalização do mundo do trabalho, estimulando a precarização, a informalidade e a intelectualização das relações trabalhistas. Nesse contexto, são exigidos níveis altos de escolaridade para ocupar postos de trabalho rentáveis, estando esses profissionais, que não tiveram a oportunidade de obter a qualificação esperada, fadados à uma informalização permanente.

Outro resultado de destaque da pesquisa, que acaba por confirmar os dados apresentados sobre a situação nacional desses trabalhadores, relaciona-se ao fato de que 90,5% dos entrevistados afirmam possuir renda familiar inferior a um salário-mínimo e apenas 9,5% possuem renda entre 1 e 3 salários (**Gráfico V**). Segundo a análise dos dados, a grande maioria desses sujeitos afirma viver exclusivamente do que consegue faturar como mototaxista, sendo que alguns deles se dedicam a outros trabalhos, tais como pedreiro, segurança, agricultor e garçoneiro (caso da única mototaxista da cidade), para garantir a complementação dos rendimentos familiares.

Gráfico V - Renda Familiar



Fonte: Pesquisa de Campo (2022).

Durante as entrevistas tive a curiosidade de perguntar se algum deles tinha contrato com a prefeitura local ou trabalhava com carteira assinada. Dos 21 mototaxistas entrevistados, um trabalhava na prefeitura como contratado e um como vigilante com carteira assinada, conformando um quadro de 19 mototaxistas que vivem na completa informalidade, estando desprovidos de benefícios sociais e/ou previdenciários e confirmando os dados evidenciados pelo IBGE, e noticiados pelo G1 (2021), sobre os altos índices de informalidade no estado maranhense.

O Maranhão é o estado com a maior taxa de informalidade entre todos os estados do país no 1º trimestre, na comparação com o trimestre encerrado em dezembro. Os dados são da pesquisa divulgada nesta quinta-feira (27) pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que apontou recordes de taxa de desocupação e pessoas sem trabalho no país. Segundo o levantamento, o Maranhão possui uma taxa de informalidade de 61,6%. A taxa de informalidade é a proporção de trabalhadores informais ocupados em relação ao total de trabalhadores ocupados. (Por G1 MA — São Luís, 28/05/2021 09h26)

Importante frisar que os índices de informalidade e desemprego são cotidianamente experimentados em São Bernardo não apenas por meus interlocutores, mas por boa parte da população local, já que mesmo as pessoas que conseguem uma colocação nos poucos postos de trabalho existentes, raramente possuem carteira assinada, ficando, como tantos outros moradores da cidade, desprovidos de qualquer direito ou garantia trabalhista.

5.2 Relações de trabalho, informalidade e segurança

Após a fase de identificação do perfil dos interlocutores da pesquisa adentrei no primeiro bloco de perguntas buscando compreender as relações de trabalho e as experiências de cada um deles com o serviço que prestam. Com essas perguntas pude identificar os motivos pelos quais esses sujeitos se tornaram mototaxistas, ganhando destaque em suas falas, de forma unânime, a situação do desemprego local. Alguns desses mototaxistas trabalhavam anteriormente para a gestão municipal tendo, com a alteração dos mandatários locais e a entrada do então prefeito em 2016, perdido seus contratos. Outros trabalhadores relataram que já foram “tentar a vida” em outros estados do país, sobretudo São Paulo, Pará e Paraná, mas devido não terem uma “boa formação” escolar não conseguiram “bons empregos”, sendo forçados a retornar para São Bernardo e aderir a um posto de trabalho informal.

Os postos de trabalho ofertados em São Bernardo pela iniciativa privada, geralmente, têm remuneração que varia de R\$ 300,00 (trezentos reais) a R\$ 500,00 (quinhentos reais) mensais, tornando os postos de trabalho do comércio local pouco atrativos para esses sujeitos. Desse modo, apesar da ocupação de mototaxista não garantir uma “boa renda”, nossos interlocutores consideram melhor trabalhar nessa atividade do que no comércio local, pois, de alguma forma, estão “livres” dos abusos e explorações por parte dos empresários locais.

Nesse contexto de maior “liberdade”, que também envolve a possibilidade de administração do tempo, tornar-se mototaxista em São Bernardo dispensa a necessidade de qualquer formação específica e até mesmo a obrigatoriedade da posse da carteira de habilitação¹⁸, o que facilita a entrada de jovens pobres e desempregados na ocupação. Destaca-se nas falas de nossos interlocutores referências à ausência de órgãos responsáveis pela fiscalização dessa atividade no município, o que estimula o trânsito de trabalhadores não habilitados e motos irregulares na cidade, tornando-as um veículo mais barato e acessível a esse público de trabalhadores.

Como bem pontuado por Gervásio e Rodrigues (2015), atualmente no país, segundo dados da ABRACICLO (2013), a frota nacional de motocicletas ultrapassa o número de 20 (vinte) milhões, o que torna o Brasil o 5º produtor mundial desse tipo de veículos. Em relatório de frota divulgado pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), o Maranhão aparece como o Estado brasileiro que possui o maior percentual proporcional de motos em circulação em relação à proporção do país. Segundo os dados do Denatran, a proporção nacional de motos para a frota de veículos é de 22,25%, mas, no Maranhão, essa proporção chega a 49,57%, sendo

¹⁸ A Carteira Nacional de Habilitação (CNH) é o documento que atesta às pessoas a aptidão de conduzir um veículo automotor pelas vias terrestres brasileiras.

contabilizadas 504.335 motocicletas para 293.175 veículos de outros tipos em circulação no estado.

Adentrando nos assuntos relacionados às conexões entre trabalho e segurança pude explorar como os mototaxistas analisam essa relação no município. Todos, sem exceção, relataram que se sentem inseguros durante suas rotinas de trabalho e que esta insegurança é o principal desafio diário para sua atividade laboral, que vive ameaçada pelos constantes relatos de assaltos que ocorrem no centro administrativo e na zona rural da cidade.

Com relação à segurança pessoal dos trabalhadores e passageiros, apesar dos nossos interlocutores relatarem que acham importante o uso dos equipamentos de segurança, pouquíssimos fazem uso do capacete. Os mototaxistas de São Bernardo afirmaram que oferecem capacetes a seus passageiros no início das “corridas”, mas os mesmos se negariam a usar, versão não identificada em minhas “corridas” de mototáxi durante os anos em morei na cidade. Dessa forma, o trânsito de passageiros sem os devidos equipamentos de segurança no município e cidades da região é uma prática muito comum, de certa forma pela falta de orientação e fiscalização, elevando a vulnerabilidade dos profissionais e usuários desse serviço no Baixo Parnaíba Maranhense.

De acordo com Rego e Maria (2012, p.26), ocorreu um aumento no número de acidentes de trânsito relacionados ao trabalho no Brasil e estas ocorrências se devem, entre outras motivações, às condições degradadas e à informalidade nas quais muitos profissionais exercem suas funções. Para os autores, *“os motociclistas apresentam uma maior vulnerabilidade a acidentes de trânsito devido à exposição direta durante o impacto com outros veículos ou objeto fixo e, por conseguinte, estão sujeitos a múltiplas lesões* (REGO, MARIA, 2012, p.35).

Em meio a falta de segurança e a informalidade, observamos com o desenvolvimento da pesquisa que os mototaxistas de São Bernardo não possuem nenhum tipo de organização coletiva formal, tais como associações, cooperativas ou sindicatos. Nesse arranjo, os trabalhadores locais demonstraram significativo interesse em instituições desse tipo, afirmando entender a importância e a necessidade da existência de uma organização capaz de os representar e, de certa forma, trazer mais segurança, confiabilidade ao serviço e apoio por parte dos órgãos públicos municipais.

5.3 Mototáxi, cotidiano, violências e medo

O último momento da entrevista, e talvez o mais importante, nos permitiu observar o quanto o medo, especialmente da violência e do crime, permeia a vida desses trabalhadores. De

acordo com Bauman (2005), a insegurança moderna, em suas várias manifestações, é caracterizada pelo medo dos crimes e dos criminosos, já que suspeitamos dos outros e de suas intenções, e nos recusamos a confiar (ou não conseguimos fazê-lo) na constância da vida social e na regularidade da solidariedade humana.

Durante o percurso das entrevistas tive a oportunidade de ouvir relatos sobre as estratégias e mecanismos adotados por esses sujeitos para conseguir driblar a violência e o medo crescente na cidade que, de certa forma, os torna um alvo privilegiado dos assaltantes que atuam na região. Todos os trabalhadores entrevistados relataram terem medo e se sentirem inseguros diante dos perigos e riscos de assaltos que permeiam suas rotinas de trabalho. Em meio ao medo de perderem seu único instrumento de trabalho, a moto, ou até mesmo suas vidas, os 21 mototaxistas entrevistados afirmaram que já foram vítimas de assaltos ou conhecem algum colega de trabalho que já foi assaltado e/ou espancado por resistir a um assalto na cidade. Acerca disso, nossos interlocutores disseram que:

[...] Temo o risco pela vida já que a cidade não dispõe de segurança. Já fui assaltado e nunca recuperei minha moto.

(João, Entrevista realizada em janeiro de 2022)

[...] Tenho medo de trabalhar, nunca fui assaltado, mas conheço quem já foi. Observo sempre o cliente, a violência atrapalha, observo o jeito do passageiro, mas não penso em desistir porque preciso trabalhar. Mas necessita de mais segurança na cidade.

(Marcos, Entrevista realizada em janeiro de 2022)

[...] Não existe nenhum apoio da prefeitura. Nosso maior problema é a insegurança, o maior problema são os assaltos, porque nunca conseguimos recuperar nossa moto.

(José, Entrevista realizada em janeiro de 2022)

[...] Me sinto insegura. Tenho medo de roubos, nunca sofri violência, mas conheço mototaxista que foi assaltado e morto, só contamos com a ajuda de Deus.

(Maria, Entrevista realizada em janeiro de 2022)

Como destacado por nossos interlocutores, os mototaxistas que foram assaltados na cidade não conseguiram recuperar seus veículos após esses episódios. Três situações são relevantes para compreender, em suas percepções, esse fenômeno:

I) o fato de não haver fiscalização local sobre a circulação e regulamentação de veículos, permitindo que muitas motocicletas circulem na região sem placas, o que dificulta a identificação dos veículos roubados ou furtados;

II) o baixo efetivo policial disponibilizado para atender as demandas da população local em sua área central e na zona rural do município; e,

III) a ausência de seguros veiculares que cubram os roubos de motocicletas, uma vez que os trabalhadores afirmam não terem condições financeiras de manter esses gastos mensalmente.

Em relação à primeira situação, nota-se que é muito comum em São Bernardo os veículos circularem sem as devidas autorizações legais. Essa situação é reforçada pelo fato de não ocorrerem rotineiramente na cidade abordagens das forças de segurança para coibir essa prática, sendo este, também, um dos motivos para a não recuperação de veículos furtados e roubados, já que sem a devida identificação dos mesmos os assaltantes podem descaracterizá-los e circular pela região sem maiores problemas. Soma-se a esse quadro a existência de comunidades rurais distantes do centro administrativo da cidade, situação que tende a facilitar os furtos e roubos e a circulação de motocicletas ilegais nessas áreas.

Sobre a segunda situação, podemos destacar que apesar do Maranhão estar entre os oito estados do Brasil que aumentaram o contingente de policiais entre 2013 e 2023, ainda assim ele não tem a quantidade ideal de policiais militares para um trabalho efetivo e qualificado em seu território, pois, de acordo com o Fórum Brasileiro de Segurança Pública (FBSP), os únicos estados que dispõem da quantidade desejada são: Roraima, Tocantins e Ceará. De acordo com a Organização das Nações Unidas (ONU)¹⁹, a quantidade recomendada para uma atuação qualificada das forças de segurança seria de 01 (um) policial militar para cada 250 (duzentos e cinquenta) habitantes. O estado do Maranhão tem atualmente 10.690 policiais militares, de acordo com dados do IBGE para o ano de 2022, perfazendo o quantitativo de 01 (um) policial para cada 800 (oitocentos) habitantes.

Em São Bernardo, município onde realizamos nossa pesquisa, de acordo com um policial que não quis ter sua identidade revelada, o efetivo policial da cidade é de 15 (quinze)

¹⁹ A Organização das Nações Unidas (ONU) é uma organização internacional criada em 1945 a partir da iniciativa de países que se reuniram voluntariamente, após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), para trabalhar pela paz e o desenvolvimento mundial.

profissionais militares, ou seja, teríamos a distribuição média de 1.796 habitantes para cada policial militar. Levando-se em consideração as escalas de revezamento, folgas e férias, essa situação se torna ainda mais sensível, já que normalmente ficam de plantão diariamente na cidade 04 (quatro) a 05 (cinco) policiais que tem a tarefa de atender a todas as demandas da zona urbana e dos povoados da zona rural que formam o município.

O terceiro e último ponto destacado pelos mototaxistas acaba por se interligar com os anteriores, já que uma vez que as motocicletas não são regulamentadas e não existe uma fiscalização eficiente para implementar este controle, a adesão a apólices de seguros sobre esses veículos se tornam impraticáveis. É importante ressaltar que, como já foi apontado, os mototaxistas não contam com nenhum incentivo do poder público municipal, no sentido da regularização e promoção do seu trabalho. Nessa perspectiva, estabelecer regras de concorrência para que todos pratiquem os mesmos preços e limitar a quantidade de profissionais na cidade, além de outras medidas, poderiam melhorar os ganhos desses profissionais e possibilitar o acesso desses sujeitos a seguros veiculares.

Diante de todas essas questões, vale destacar que, frente a pretensa ineficiência policial para a resolução dos crimes que ocorrem em toda a extensão do município, cada mototaxista cria estratégias para se proteger e mecanismos cotidianos capazes de mitigar o medo do crime e garantir a continuidade de suas rotinas de trabalho. No planejamento dessas *táticas* contextuais e locais (Certeau, 2017), alguns mototaxistas preferem:

- I) Trabalhar somente durante o turno da manhã, horário do dia em que se sentem mais seguros;
- II) Realizar “corridas” curtas e para localidades conhecidas; e,
- III) Selecionar seus passageiros, recusando transportar pessoas cuja aparência física e/ou conduta seja considerada suspeita, excluindo e estigmatizando pessoas enquadradas como possíveis “bandidos”.

No desenho da primeira tática apontada pelos mototaxistas, nos foi relatado que a manhã é um horário “mais tranquilo” e “mais lucrativo” para trabalhar, já que o movimento na cidade é maior devido a circulação de pessoas que vêm dos povoados distantes do centro para fazer compras e ir ao médico ou ao banco. Nesse turno, devido à grande circulação de pessoas, dificilmente acontecem assaltos na cidade. A segunda tática utilizada por nossos interlocutores enfatiza, por um lado, a preferência desses sujeitos por transportar “pessoas conhecidas” ou

“indicadas” por alguém, e, por outros, a limitação de suas “corridas” a pequenas distâncias, pois, dessa forma, eles sentem-se mais seguros. Transportar “conhecidos” ou percorrer familiares emergem, nesse jogo contextual de promoção da segurança, como estratégias decisivas para sua segurança pessoal e manutenção econômica. A terceira tática, e com certeza a que mais chama nossa atenção, gira em torno da estigmatização social que estes profissionais acionam na escolha de seus passageiros, situação que incide sensivelmente sobre cidadãos cujas aparências e estereótipos são rotineiramente associados ao crime e à violência. Durante nossas entrevistas essa situação foi relatada por diversos dos nossos interlocutores, que significativamente enquadram pessoas pobres, pretas e localmente “desconhecidas” na categoria de potenciais “bandidos”.

Nesse arranjo de inseguranças e vulnerabilidades, muitos dos nossos interlocutores afirmaram que diariamente pensam em desistir de trabalhar como mototaxistas, mas que não o fazem por necessidades financeiras, já que não dispõem de outras opções de trabalho na cidade. Foi possível perceber, também, certa indignação por parte desses profissionais por não receberem nenhum tipo de incentivo, reconhecimento e/ou ajuda da gestão municipal local, potencializando sua sensação de vulnerabilidade e risco.

Um ponto positivo a ser destacado nessas linhas finais do nosso artigo gira em torno do fato de que, diferentemente de outras cidades, os mototaxistas de São Bernardo não são tachados como “imprudentes”, mesmo não utilizando os devidos equipamentos de segurança e desobedecendo as regulamentações de trânsito individuais e veiculares. Apesar das dificuldades apresentadas sobre as experiências dos mototaxistas de São Bernardo, é evidente que, mesmo diante das ausências por parte do poder público municipal e das forças de segurança locais, esses sujeitos estão isentos de abordagens abusivas e repressivas e do estigma por parte da população bernardense.

Nessa região do Maranhão os mototaxistas são vistos como uma categoria de extrema importância para a população local, já que sem eles a mobilidade de pessoas e mercadorias nas pequenas cidades do Baixo Parnaíba Maranhense seriam sensivelmente prejudicadas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ser mototaxista, como uma “invenção de mercado”, não parece ser uma escolha em nenhuma parte do país, nem mesmo em São Bernardo, região Leste do Estado do Maranhão. Aqui, como em outras cidades do Brasil, a popularização e o crescimento da atividade é um

reflexo da falta de oportunidades de postos de trabalho formais, situação que afeta indistintamente os jovens e adultos das cidades do interior brasileiro. Diante da ausência de postos de trabalho formais nossos interlocutores parecem escolher um “risco honesto” diante da necessidade de lutar por sua sobrevivência pessoal e familiar, rompendo com o “futuro do crime”, que muitos acreditam ser incontornável para os pobres, pretos e moradores das áreas periféricas de nossas cidades, sejam elas grandes, médias ou pequenas.

Estes trabalhadores encontram-se vulneráveis aos riscos que o próprio trânsito de veículos oferece, assim como às inseguranças promovidas pelo crime e pela ineficiência dos órgãos de segurança locais. Sob essa ótica, atuar como mototaxista em São Bernardo não significa apenas transportar pessoas ou encomendas, pois consiste em uma luta diária pelo sustento de suas famílias em meio ao medo de perder seus veículos e vidas. Invisibilizados pelo poder público local, estes trabalhadores precisam de ações públicas capazes de promover melhores condições de trabalho, uma vez que vivem expostos ao sol, tendo que, rotineiramente, escolher entre a opção de comprar sua comida diária ou um protetor solar. Nesse contexto, pequenas ações poderiam melhorar a qualidade de vida física, emocional e trabalhista desses sujeitos, proporcionando uma maior segurança para eles e para os usuários que necessitam deste serviço na cidade.

Na interação com nossos interlocutores, a criação de uma cooperativa foi ventilada como uma forma de qualificar e melhorar sua atividade, na medida em que poderiam promover medidas proativas, tais como: i) conferir reconhecimento para os trabalhadores autônomos ou microempreendedores (MEI), possibilitando o recolhimento de impostos para sua futura aposentadoria; ii) promover ações educativas em parceria com o poder público local para a qualificação do trabalho desses profissionais, o que poderia beneficiar trabalhadores e usuários; iii) ações que possibilitem a aquisição da Carteira de Habilitação, em seu município de moradia, para esses trabalhadores; e, iv) a promoção de um trabalho de conscientização sobre a necessidade e obrigatoriedade da regularização dos veículos e utilização dos equipamentos de segurança durante suas atividades. Ações como estas poderiam viabilizar algumas melhorias às atividades desses sujeitos, agregando o mínimo de dignidade ao trabalho que exercem, além de promover segurança para estes trabalhadores e seus usuários.

Para esses sujeitos é de extrema importância uma ação conjunta dos poderes públicos estadual e municipal no sentido de melhorar a segurança pública em São Bernardo, uma vez que esses trabalhadores têm se tornado alvo de assaltos diante da fragilidade da capacidade de ação da polícia nos diversos espaços do município. Contudo, entendo que além de reforçar a segurança na cidade é preciso diminuir a evasão escolar dos jovens bernardenses, uma vez que

estes, motivados pelo desemprego, tão comum no Baixo Parnaíba Maranhense, não veem na educação a esperança de dias melhores. Nessa ótica, é preciso pensar em ações e políticas públicas que possam manter os adolescentes e adultos estudando, pois não é possível pensar em uma diminuição dos índices de informalidade e criminalidade sem prover a educação como uma alternativa para a população.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADORNO, Sérgio; DIAS, Camila. Monopólio Estatal da Violência. In. LIMA, Renato Sérgio de; RATTON, José Luiz; AZEVEDO, Rodrigo Ghiringhelli (Orgs.). **Crime, Política e Justiça no Brasil**. São Paulo: Contexto, 2014.

ALMEIDA, Emerson Gervásio de. **A Mobilidade Urbana nos Enredos do Serviço de Mototáxi em Ituiutaba-MG**. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-graduação em Geografia, Uberlândia, 2010.

ALMEIDA, Ferreira. MOTOTÁXI: a (r)evolução na mobilidade urbana sobre duas rodas – um estudo multicaso no Triângulo Mineiro (MG) e Sul Goiano (GO). **OBSERVATORIUM: Revista Eletrônica de Geografia**, v.7, n.19, jun. 2016, p. 75-93.

AMORIM, Camila Rego *et al.* Acidentes de trabalho com mototaxistas. **Revista Brasileira de Epidemiologia**, Rio de Janeiro, nº 15, volume 1, 2012. p. 25-37.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. 2.ed. São Paulo: Boitempo, 2020.

BAIERL, Luiza Fátima. Medo Social: dilemas cotidianos. **Revista Ponto e Vírgula**, 3, p.138-151, São Paulo, 2008.

BAUMAN, Zygmunt. **Confiança e medo na cidade**. Rio de Janeiro Zahar Editora, 2009.

BRASIL. **CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.html. Acesso em: 13 de fevereiro de 2025.

BRASIL. **LEI Nº 12.009, DE 29 DE JULHO DE 2009**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/12009.htm#:~:text=As%20motocicletas%20e%20motonetas%20destinadas%20ao%20transporte,e%20do%20Distrito%20Federal%2C%20exigindo%2Dse%2C%20para%20tanto:&text=Responde%20pelas%20infra%C3%A7%C3%B5es%20previstas%20neste%20a

rtigo%20o,%C3%A0%20seguran%C3%A7a%20do%20trabalho%20prevista%20no%20art.
Acesso em: 08 de junho de 2025.

BRASIL. **LEI 12.587, DE 03 DE JANEIRO DE 2012.** Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso em: 08 de junho de 2025.

DURAN, Marília Claret Geraes Duran. Maneiras De Pensar o Cotidiano com Michel de Certeau, **Diálogo Educ.**, Curitiba, v. 7, n. 22, p. 115-128. 2007.

FANON, Frantz. **Pele negra máscaras brancas.** Salvador, BA: EDUFBA Salvador, 2008.

FILHO, Massoudi Tufi Salim. **Políticas Públicas e trabalho no transporte alternativo na Amazônia.** Belém: UFPA/NAEA, 2007.

FONSECA, Natasha Ramos Reis da. **Sob Duas Rodas:** o mototáxi como invenção do mercado. Dissertação (mestrado) - Escola Nacional de Ciências Estatísticas (ENCE/IBGE), Rio de Janeiro, 2015.

FREITAS, Luciano Ferreira. **Qualidade de Vida de Trabalhadores Mototaxistas de Aparecida de Goiânia.** Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciências Ambientais e Saúde, Goiânia, 2015.

MATOS JÚNIOR, Clodomir Cordeiro de. Sobre a Polissemia da Violência de Estado no Brasil: apontamentos para sua análise e compreensão. **Revista de Políticas Públicas**, Maranhão, Vol. 23, nº 1, 2019. p. 232-245.

MATOS, Raphael Henrique de Fernandes. **“Entre o desemprego e o mototáxi. Prefiro o mototáxi”:** um estudo dos mototaxistas do Distrito Federal. Brasília: Tese (doutorado) – Universidade De Brasília, Instituto De Ciências Sociais, Departamento de Sociologia, 2016.

MAY, Tim. **Pesquisa Social:** Questões, métodos e processos. 3ª ed. Porto Alegre. Artmed, 2004.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (org). **Pesquisa Social:** Teoria, método e criatividade. Petrópolis. Editora Vozes, 2007.

MISSE, Michel. Crime, sujeito e sujeição criminal: aspectos de uma contribuição analítica sobre a categoria “bandido”. **Revista Lua Nova**, São Paulo, nº 79, 2010, p. 15-38.

PEREIRA, Jesus Marmanillo; PEREIRA, Ana Paula Pinto. Interações, Estigmas e Sentimentos: notas sobre o ofício de Mototaxistas em Imperatriz - MA. **Revista Tessituras**, Pelotas - RS, v. 5, n. 2, jul./dez. 2017. p. 160-183

_____. **Trajetos do Medo:** a profissão dos mototaxistas de Imperatriz - MA. Trabalho apresentado no “II Encontro de Antropologia Visual da América Amazônica”, realizado entre os dias 25 e 27 de outubro de 2016, Belém/PA. Disponível em: <http://www.eavaam.com.br/2018/eavaam2016/index.html>. Acesso em: 05 de agosto de 2021.

SILVA, Alfredo; FERNANDES, Talita; MACHADO, Filipe. **Michel de Certeau e estudos organizacionais:** uma leitura do cenário brasileiro. Maringá: Caderno de Administração, Maringá, v.25, 2017.

SILVA, Mariéli Brum da; OLIVEIRA, Michele Braga de; FONTANA, Rosane Teresinha. Atividade do Mototaxista: riscos e fragilidades autorreferidos. **Revista Brasileira de Enfermagem**, Santo Ângelo - RS, v.64, nº.6, 2011. p.1048-55.

ZALUAR, Alba. **Juventude Violenta: Processos, Retrocessos e Novos Percursos.** Revista de Ciências Sociais, Rio de Janeiro, vol. 55, no 2, 2012, pp. 327 a 365.

Páginas da internet:

Taxa de desemprego cai de 8,8% para 6,7% no Maranhão no terceiro trimestre do ano, aponta IBGE. O Maranhão é um dos três estados da Federação que registrou a redução na taxa de desemprego nesse período. Disponível em: <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2023/11/22/taxa-de-desemprego-cai-de-88percent-para-67percent-no-maranhao-no-terceiro-trimestre-do-ano-aponta-ibge.ghtml>. Acesso em: 29/05/2024.

Maranhão tem a maior frota de motos do país, aponta relatório. Número de motos representa metade da frota de veículos de todo o Estado. O Ministério da Saúde diz que acidentes envolvendo motos também cresceram. Disponível em: <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2012/07/maranhao-tem-maior-frota-de-motos-do-pais-aponta-relatorio.html>. Acesso em: 29/05/2024.

Maranhão bate novo recorde histórico de desempregados no 2º trimestre de 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2021/09/02/maranhao-bate-novo-recorde-historico-de-desempregados-no-2o-trimestre-de-2021.ghtml>. Acesso em: 18 de agosto de 2024.

Apêndices



UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO

Fundação Instituída nos termos da Lei nº 5.152, de 21/10/1966 – São Luís - Maranhão.

COORD. LIC. EM CIÊNCIAS HUMANAS / SOCIOLOGIA

CARTA DE APRESENTAÇÃO

Prezado (a) Senhor (a),

Por meio desta carta apresentamos a acadêmica **Suzana Dantas dos Santos**, aluna do Curso de Licenciatura em Ciências Humanas/Sociologia da Universidade Federal do Maranhão (LCH/UFMA) em São Bernardo, devidamente matriculada sob o número 2020044919 nesta instituição de ensino, que está realizando a pesquisa intitulada **“Experiências e representações sobre o trabalho de moto taxistas em São Bernardo, Maranhão”**.

Na oportunidade, solicitamos sua participação no processo de execução da pesquisa e coleta de dados, o que se dará através da aplicação, presencial ou remota, de entrevistas e rodas de conversa, seguindo as orientações sanitárias referentes ao contexto pandêmico. Queremos informar que o caráter ético desta pesquisa assegura o sigilo das informações coletadas e garante, também, a preservação da identidade e da privacidade de seus participantes.

Agradecemos vossa compreensão e colaboração no processo de desenvolvimento desta futura profissional. Em caso de dúvidas o (a) senhor (a) pode procurar a coordenação do Curso de Licenciatura em Ciências Humanas/Sociologia da Universidade Federal do Maranhão (UFMA) pessoalmente ou entrar em contato comigo, orientador da discente, através do e-mail clodomir.cordeiro@ufma.br e do telefone: (85) 99613-3433.

São Bernardo, 01 de Maio de 2022.

Atenciosamente,

Prof. Dr. Clodomir Cordeiro de Matos Junior (Professor Orientador)
Universidade Federal do Maranhão – LCH/UFMA
Matrícula 2141213



UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO

Fundação Instituída nos termos da Lei nº 5.152, de 21/10/1966 – São Luís - Maranhão.

COORD. LIC. EM CIÊNCIAS HUMANAS / SOCIOLOGIA

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Convidamos o (a) senhor (a) a participar da Pesquisa “**Experiências e representações sobre o trabalho de moto taxistas em São Bernardo, Maranhão**”, sob a responsabilidade da pesquisadora **Suzana Dantas dos Santos**, do Curso de Licenciatura em Ciências Humanas/Sociologia da Universidade Federal do Maranhão (LCH/UFMA) em São Bernardo, e orientação do professor Dr. Clodomir Cordeiro de Matos Júnior. O objetivo da pesquisa é compreender as experiências e representações dos moto taxistas da cidade de São Bernardo, Maranhão, acerca do seu trabalho e cotidiano.

Sua participação nessa pesquisa é voluntária e se dará por meio da coleta de informações prestadas a uma entrevista ou outros métodos que porventura permitam o alcance dos objetivos da pesquisa.

Se o (a) senhor (a) aceitar participar, estará contribuindo para a produção científica do Estado do Maranhão e o debate público sobre as relações de trabalho nas cidades do Baixo Parnaíba maranhense.

Se depois de consentir em sua participação o (a) senhor (a) desistir, tem o direito e a liberdade de retirar seu consentimento em qualquer fase da pesquisa, seja antes ou depois da coleta dos dados, independente do motivo e sem nenhum prejuízo a sua pessoa. O (a) senhor (a) não terá nenhuma despesa e também não receberá nenhuma remuneração por sua participação.

Os resultados da pesquisa serão analisados e utilizados na produção de um relatório de pesquisa e eventuais artigos, mas sua identidade não será divulgada, sendo guardada em sigilo durante e após a pesquisa. Para tanto, os nomes utilizados nas transcrições das entrevistas poderão ser fictícios, caso sua divulgação não seja autorizada pelo (a) entrevistado (a). Caso algum entrevistado (a) queira, poderá ter acesso aos dados originais de sua entrevista.

Para qualquer outra informação, o (a) senhor (a) poderá entrar em contato com o orientador da discente, através do e-mail clodomir.cordeiro@ufma.br e do telefone: (85) 99613-3433, e com a Universidade Federal do Maranhão (UFMA) no endereço da Rua Projetada, s/n, Planalto, São Bernardo - MA. CEP: 65550-000.



UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO

Fundação Instituída nos termos da Lei nº 5.152, de 21/10/1966 – São Luís - Maranhão.

COORD. LIC. EM CIÊNCIAS HUMANAS / SOCIOLOGIA

Consentimento Pós-Informação

Eu, _____
_____, RG _____,
CPF _____, concordo em participar da pesquisa
**“Experiências e representações sobre o trabalho de moto taxistas em São
Bernardo, Maranhão”**. Fui devidamente informado (a) e esclarecido (a)
pela pesquisadora **Suzana Dantas dos Santos** sobre os objetivos da
pesquisa, os procedimentos nela envolvidos, assim como a importância de
minha participação. Foi-me garantido que posso retirar meu consentimento
a qualquer momento, sem que isto leve a qualquer prejuízo. Este documento
é emitido em duas vias que serão ambas assinadas por mim e pela
pesquisadora, ficando uma via com cada um (a) de nós.

Assinatura do entrevistado (a)

Data: ____/ ____/ ____

Assinatura da entrevistadora



Impressão do dedo polegar
Caso não saiba assinar



UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO

Fundação Instituída nos termos da Lei nº 5.152, de 21/10/1966 – São Luis - Maranhão.

Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica

ROTEIRO DE ENTREVISTA

PESQUISADORA:	DATA E HORA DA ENTREVISTA:

NOME DO(A) ENTREVISTADO(A): _____

PERFIL DO ENTREVISTADO

01. FAIXA ETÁRIA ☐ 18 a 25 ☐ 25 a 40 ☐ 40 a 60 ☐ 60 ou mais	02. SEXO/GÊNERO (Autodeclarado) ☐ Masculino ☐ Feminino ☐ Outro: _____
03. COR (Autodeclarado) ☐ Branco ☐ Negro ☐ Pardo ☐ Outra: _____	04. ESCOLARIDADE ☐ Fundamental Incompleto ☐ Fundamental Completo ☐ Médio Incompleto ☐ Médio Completo ☐ Superior Incompleto ☐ Superior Completo ☐ Pós-graduação ☐ Outra: _____
05. RENDA FAMILIAR ☐ Menos de 01 salário mínimo ☐ 01 a 03 salários ☐ 03 a 05 salários ☐ 05 a 10 salários ☐ Mais de 10 salários ☐ Não declarou	06. ESTADO CIVIL ☐ Solteiro(a) ☐ Casado(a) ☐ União Estável ☐ Separado(a)/Divorciado(a) ☐ Viúvo(a) ☐ Outro: _____
07. LUGAR DE MORADIA CIDADE: _____ BAIRRO ou LOCALIDADE _____	

BLOCO I – TRABALHO E PROFISSÃO

- 08. Há quanto tempo você é moto-táxi?
- 09. Você costuma trabalhar em quais horários?
- 10. Você exerce outra atividade de trabalho além do moto-táxi?
- 11. Como você começou nesse trabalho?
- 12. Você conhece alguma mulher que trabalhe como moto-táxi na cidade?
- 13. Você fez algum curso ou foi obrigado a tirar algum documento para exercer a profissão? Se sim, qual ou quais?
- 14. O poder público da sua cidade incentiva o trabalho do moto-taxista de alguma maneira? Se sim, como?
- 15. O que a prefeitura da sua cidade poderia fazer para melhorar o seu trabalho?

BLOCO II – TRABALHO E SEGURANÇA
--

- 16. Quais os desafios que você enfrenta atualmente na sua profissão?
- 17. Você se sente seguro durante o seu trabalho? Se não, por quê?
- 18. Você tem carteira assinada?
- 19. Você utiliza algum equipamento de segurança durante o seu trabalho? Se sim, quais?
- 20. Você se preocupa com a segurança dos seus passageiros? O que você faz pela segurança do seu passageiro?
- 21. Existe alguma associação que representa os moto-taxistas na sua cidade?

BLOCO III – TRABALHO, VIOLÊNCIA E MEDO

- 22. Você tem medo durante o exercício do seu trabalho?
- 23. Você já sofreu algum tipo de violência ou crime quando estava trabalhando? Qual ou quais?

24. Você conhece algum moto-táxi que sofreu algum tipo de violência ou crime no trabalho?
25. O que você faz para evitar a violência e os crimes quando está trabalhando?
26. Você acha que a violência e o crime na cidade atrapalham o seu trabalho? Por quê?
27. Você já evitou realizar “corridas” em seu trabalho? Por quê?
28. Você costuma fazer “corridas” para lugares distantes? Se não, por quê?
29. Você evita pegar algum tipo de passageiro em seu trabalho? Por quê?
30. Em algum momento você já pensou em desistir da profissão por medo da violência ou da criminalidade na cidade?
31. O que você acha que pode ser feito para combater a violência em sua cidade?