

TRABALHO INFORMAL E PANDEMIA DA COVID-19: UM OLHAR PARA OS MOTOTAXISTAS EM CRATO-CE

Informal work and the Covid-19 pandemic: a look at mototaxi drivers in Crato-CE

Trabajo informal y pandemia de Covid-19: una mirada a los mototaxistas en Crato-CE

Christiane Luci Bezerra ALVES – Universidade Regional do Cariri (URCA)

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-5987-6814>

URL: <http://lattes.cnpq.br/0577187064179211>

EMAIL: christiane.alves@urca.br

Carlos Eduardo Pereira do NASCIMENTO – Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP); ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-1825-0097>

URL: <http://lattes.cnpq.br/0577187064179211>

EMAIL: eduardocarlos2807@gmail.com



RESUMO

A partir da década de 1990, ajustes estruturais, somados a choques conjunturais na economia brasileira expõe um cenário de novas acomodações no mercado de trabalho onde é crescente a difusão de ocupações precárias e por conta própria, na esteira da maior informalidade, seja em esfera nacional, seja no contexto de economias locais. Nesse cenário, a disseminação do serviço de mototáxi constitui alternativa de transporte com custo mais acessível, onde também estão presentes novos desafios frente à privatização de serviços públicos essenciais, à complexidade das redes urbanas e à falta de incentivos para transportes urbanos não motorizados. Ainda, a atividade se consolidada como opção para ocupação de mão de obra em situação informal, especialmente em municípios interioranos, com opções de trabalho menos diversificadas e fiscalização e regulamentação menos rigorosas. O objetivo desse trabalho é analisar as condições de trabalho de mototaxistas no município do Crato-CE, com destaque à sua exposição aos riscos durante o período de ocorrência da Covid-19. Os resultados apontam para múltiplos aspectos da precarização do serviço de mototáxi no município, especialmente relativos à segurança no mercado de trabalho, renda, exposição a riscos e acidentes, de representação, entre outros, acrescidos do contágio pela Covid-19 e diminuição de rendimentos no período pandêmico.

Palavras-chave: Mototaxista; Crato-CE; Pandemia Covid-19; Trabalho Informal.

ABSTRACT

Since the 1990s, structural adjustments, coupled with cyclical shocks in the Brazilian economy, expose a scenario of new accommodations in the labor market where the diffusion of precarious and self-employed occupations is increasing, in the wake of greater informality, both at the national level

<http://periodicos.apps.uern.br/index.php/GEOTemas/index>

This is an open access article under the CC BY Creative Commons license

Copyright (c) 2024 Revista Geotemas

Histórico do artigo

Recebido: 14 junho, 2023

Aceito: 06 agosto, 2023

Publicado: 08 fevereiro, 2024

and in the context of local economies. In this scenario, the dissemination of the motorcycle cab service is a more affordable transport alternative, where new challenges are also present in the face of the privatization of essential public services, the complexity of urban networks and the lack of incentives for non-motorized urban transport. In addition, the activity is consolidated as an option for occupying informal labor, especially in inland municipalities, with less diversified work options and less rigorous inspection and regulation. The objective of this study is to analyze the working conditions of motorcycle taxi drivers in the municipality of Crato-CE, with emphasis on their exposure to risks during the period of occurrence of Covid-19. The results point to multiple aspects of the precariousness of the mototaxi service in the municipality, especially related to safety in the labor market, income, exposure to risks and accidents, representation, among others, plus the contagion by Covid-19 and decreased income in the pandemic period.

Keywords: Mototaxi driver; Crato-CE; Covid-19 pandemic; Informal work.

RESUMEN

Desde la década de 1990, los ajustes estructurales, sumados a los choques cíclicos de la economía brasileña, han expuesto un escenario de nuevos acomodados en el mercado de trabajo donde crece la difusión de ocupaciones precarias y por cuenta propia, en la estela de una mayor informalidad, tanto a nivel nacional como en el contexto de las economías locales. En este escenario, la difusión del servicio de mototaxi constituye una alternativa de transporte más asequible, donde también se presentan nuevos desafíos ante la privatización de servicios públicos esenciales, la complejidad de las redes urbanas y la falta de incentivos para el transporte urbano no motorizado. Además, la actividad se ha consolidado como una opción para ocupar mano de obra informal, especialmente en los municipios del interior, con opciones de trabajo menos diversificadas y una inspección y regulación menos rigurosas. El objetivo de este estudio es analizar las condiciones de trabajo de los mototaxistas del municipio de Crato-CE, con énfasis en su exposición a riesgos durante el período Covid-19. Los resultados apuntan a múltiples aspectos de la precariedad del servicio de mototaxis en el municipio, especialmente en lo que se refiere a la seguridad del mercado de trabajo, ingresos, exposición a riesgos y accidentes, representación, entre otros, además del contagio por el Covid-19 y la disminución de los ingresos en el período de la pandemia.

Palabras clave: Mototaxista; Crato-CE; Pandemia de COVID-19; Trabajo informal.

1 INTRODUÇÃO

O cenário das economias capitalistas do final do século XX, particularmente nas décadas de 1970, 1980 e 1990, foi marcado por significativas transformações nos regimes de acumulação e de regulação mundiais, que envolvem fortes mudanças nas regras do jogo competitivo, transformações das forças produtivas e tecnológicas e ruptura dos paradigmas ideológicos e institucionais, as quais se refletem em novas acomodações dentro da divisão internacional do trabalho.

Particularmente, o início da década de 1970 expôs elementos de uma profunda crise estrutural do sistema capitalista, através de um quadro de perda de competitividade, produtividade e lucratividade por parte dos países centrais, especialmente dos Estados

Unidos. Esse cenário evidenciou a incapacidade de resposta dos modelos de produção em curso e forçaram a quebra da rigidez taylorista-fordista do modo de acumulação em direção à incorporação de elementos dos modelos de acumulação flexível, combinados a uma profunda reestruturação produtiva e novos mecanismos de gestão da força de trabalho (Alves *et al.*, 2018).

O conjunto desses ingredientes se constituíram pano de fundo para a chamada “crise do mundo do trabalho”, onde o principal elemento aparente é o desemprego estrutural, mas onde são crescentes diversas formas de precarização do trabalho – alicerce do modelo fordista de produção. Destarte, o Brasil estabeleceu industrialização, assalariamento e proteção em condições tardias, parciais e precárias, respectivamente (Luna; Oliveira, 2011).

A crise do modelo de produção keynesiano-fordista redefiniu o modelo capitalista sob a ótica de acumulação flexível e do neoliberalismo, elementos que estarão presentes em um conjunto de alterações estruturais que marcam a economia brasileira a partir dos anos 1990. Os reflexos foram sentidos de forma não negligenciável na desestruturação do mercado de trabalho nessa década, envolvendo especialmente desemprego estrutural e aberto e um forte componente de informalidade (Dedecca; Baltar, 1997; Cacciamali, 2000). A partir de 2003, a tendência de informalidade, presente nas relações laborais, reverteu-se significativamente frente aos níveis alcançados da década anterior. Todavia, o quadro geral do mercado de trabalho brasileiro não atingiu dimensões propriamente estruturais, marcado pela heterogeneidade, excedente estrutural de força de trabalho, elevada rotatividade, descumprimentos da lei, desigualdade de renda etc. A exploração da força de trabalho cresceu diante das exigências mais latentes de produtividade, mediante as novas configurações do trabalho da lógica capitalista (flexibilização, desregulamentação das relações de trabalho, terceirização, desemprego estrutural, empreendedorismo de subsistência etc.), as quais irromperam com bastante ímpeto na atualidade.

A difusão de ocupações precárias e por conta própria passou a ser proporcional à fragilidade das economias locais. Entre tais ocupações chama atenção a disseminação do serviço de mototáxi em diferentes estados brasileiros, que nas capitais passa a ser opção de trabalho para uma massa de desocupados. Por sua vez, constitui alternativa de transporte com custo mais acessível, relativo aos serviços de táxi. Isso ocorre em meio à precária oferta de transporte público, numa década onde as privatizações dos serviços públicos essenciais avançam na maioria dos estados e municípios brasileiros, ao passo que a rede urbana se torna mais complexa e são escassos os incentivos aos transportes

urbanos não motorizados, como de bicicletas e ciclovias. Ao mesmo tempo, esse tipo de serviço constitui terreno fértil nos municípios do interior, com opções de trabalho menos diversificadas e onde a fiscalização e a regulamentação são menos rigorosas.

No Crato, localizado na região do Cariri sul cearense, objeto de estudo do presente trabalho, desde 2006, a Lei nº 2.371, de 19 de junho de 2006¹, regulamentou a “prestação de serviços de transporte público de passageiros por veículo automotor tipo motocicleta”, sendo vedadas vagas a empresas particulares detentoras de capital, tendo o Departamento Municipal de Trânsito (DEMUTRAN) operando sua fiscalização (Crato, 2010; 2012).

Segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), para 2020, da frota de 56.026 veículos, 44,67% são motocicletas, superando o percentual de automóveis, 34,36%, enquanto que a frota de ônibus é de apenas 0,34%, o que revela a importância deste modal de transporte para a mobilidade urbana e rural do Crato (IBGE, 2022b). Conforme informações do DEMUTRAN, no ano de 2022 se encontravam registrados aproximadamente 1.000 mototaxistas, o que confere a essa ocupação importante fonte de renda e de diminuição da pobreza na economia local.

Em que pesem as contrapartidas à economia local, um conjunto de elementos de precarização laboral marcam a execução dos serviços de mototáxi, a maioria associados ao próprio processo operacional das atividades: falta de proteção da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e cobertura previdenciária; exposição à acidentes de trânsito; excessivas jornadas de trabalho; desconforto ergonômico; exposição diária e excessiva ao monóxido de carbono; problemas físicos e emocionais; exposição à condições de violência etc. Entre os problemas físicos, são comumente citados: dores nas costas; lesão por esforços repetitivos (LER), especialmente nos punhos; exposição excessiva ao sol (Luna; Oliveira, 2011; Pinto, Schor, 2013; Teixeira *et al.*, 2015). No rol de problemas e vulnerabilidades da ocupação, somar-se-ão, desde 2020, novos elementos condicionados pela recente pandemia da Covid-19.

Nesse sentido, esta pesquisa se propõe a analisar as condições de trabalho de mototaxistas no município do Crato-CE, com destaque especial à sua exposição aos riscos durante o período de ocorrência da Covid-19.

¹ Alterada posteriormente pelas Lei nº 2.627, de 30 de junho de 2010 e posteriormente, a Lei nº 2.787, de 28 de junho de 2012.

2 ASPECTOS METODOLÓGICOS

A área proposta para estudo é o município de Crato, no estado Ceará. Conforme o último Censo de 2010, possui uma população de 121.428 habitantes, sendo 83,11% moradores da zona urbana e 16,89%, da zona rural (IBGE, 2011). A população estimada, para 2017, corresponde a 130.604 habitantes (IPECE, 2017). Como a ocupação dos mototaxistas constituem atividade informal, os dados mais recentes, com informações municipais, ainda são do Censo Demográfico de 2010. Considerando a Região Metropolitana do Cariri, 25,4% dos trabalhadores são ocupados em atividades por conta própria, que auferem um rendimento médio de R\$ 1.827,18, sendo inferior ao rendimento dos trabalhadores com carteira assinada, R\$ 2.077,30. No Crajubar (Crato – Juazeiro do Norte – Barbalha), o percentual de trabalhador informal por conta própria que ganha menos de um salário mínimo corresponde a 19,4%, revelando as condições de precarização a que estes trabalhadores estão submetidos (IBGE, 2011).

A pesquisa em questão se trata de um estudo exploratório-descritivo, que contou, ainda, com a coleta e análise de dados primários obtidos por meio de visitas de campo e aplicação de questionários. O questionário abrangeu dois blocos de questões, um relativo às características socioeconômicas e condições gerais da atividade e o outro, com as condições de trabalho durante a pandemia da Covid-19, nos anos de 2020 e 2021, sendo aplicado, com o público alvo, no primeiro semestre de 2022. Para o cálculo da amostra a ser pesquisada, utilizou-se da proposição de Vital, Bertolino e Fonseca (2009), em que: n : tamanho da amostra (100 mototaxistas); Z : nível de confiança (10%); p : proporção populacional de indivíduos que fazem parte da categoria de interesse; q : $1 - p$; N : tamanho da população (1.000 trabalhadores); e ε : erro máximo tolerado:

$$n = \frac{Z^2 \cdot p \cdot q \cdot N}{\varepsilon^2 \cdot (N-1) Z^2 \cdot p \cdot q}$$

3 CRISE, PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO E EMERGÊNCIA DOS SERVIÇOS DE PLATAFORMA: O MOTOTAXISMO EM PERSPECTIVA

O trabalho precário e informal é parte constitutiva das relações de trabalho estabelecida pela industrialização do país, que vem ganhando novas formas, mediante as

transformações do trabalho com repercussões globais e locais.

Um complexo quadro de transformações na economia brasileira marcou as últimas décadas do século XX. O esgotamento do processo de substituição de importações (PSI), no final dos anos 1970, assinalou o encerramento de um ciclo de planejamento governamental para o desenvolvimento que ampliou, diversificou e modernizou a estrutura industrial doméstica. Porém, a crise do PSI deixou como herança um quadro de completa desestruturação do setor público, onde se acumulam inflação, dívida interna pública, endividamento externo explosivo, elementos que dão contorno à crise fiscal do Estado brasileiro (Carneiro; Modiano, 2014).

Os anos 1980 foram marcados por dois momentos: pelo receituário fortemente ortodoxo, do início da década, em meio à crise da dívida externa da América Latina; e, na segunda metade da década, pelo insucesso das tentativas heterodoxas de estabilização monetária. Todavia, o “ponto de inflexão” na trajetória da história econômica recente no Brasil ocorreu com a implementação do receituário de orientação neoliberal, no governo Collor, onde se destacam as liberalizações comercial e financeira e as privatizações. Somadas a uma política econômica fortemente recessiva, as reformas propostas forçaram um ajuste defensivo da economia, especialmente da indústria brasileira, que seria duramente atingida pela rápida e maior exposição à concorrência internacional, compelindo-se a intensificar o processo de reestruturação produtiva, tecnológica e empresarial (Alves *et al.*, 2018).

Esse processo foi intensificado no governo de Fernando Henrique Cardoso e a adaptação ao novo ambiente competitivo ocorreu através de uma nova ideologia no mercado de trabalho que envolveu: políticas de menores custos, maior qualidade e melhor escala de produção, com produtos mais competitivos, a fim de organizar a produção e o trabalho de forma a permitir que uma grande diversidade de produtos e serviços fosse oferecida no mercado (Alves; Madeira; Macambira, 2012). Os resultados da reestruturação foram, na década como um todo: um componente estrutural do desemprego, associado ao processo de modernização e incorporação tecnológica em ramos da indústria, serviços e atividades agropecuárias; e aumento do desemprego aberto, do grau de informalização, do número de empregados sem carteira ou por conta própria (Neri; Camargo; Reis, 2000).

Diante desse quadro, alternativas informais surgiram para suprir as lacunas deixadas pela crise do mercado de trabalho formal. O setor informal emergiu como uma cadeia produtiva do setor formal, decorrente dos processos de desmantelamento das relações de trabalho levadas pela flexibilização (Mendes; Campos, 2004). No Brasil, as manifestações

mais recorrentes da informalidade são pequenos estabelecimentos produtivos, autoemprego e o trabalho sem carteira assinada, sendo essas manifestações usuais do processo de informalidade (Cacciamali, 2001).

Destaque para a expansão do crédito destinado à aquisição de motocicletas no Brasil, através de consórcios e financiamentos, especialmente na primeira década dos anos 2000. No âmbito privado, sobressaiu-se a transformação de concessionárias em financeiras (Pinto, Schor, 2013), com linhas acessíveis de crédito e diversificação de marcas, promovidas pela intensificação da abertura comercial neste segmento. No âmbito público, experimentou-se um contexto de redução das taxas de juros nacionais, fruto da política menos ortodoxa do segundo governo Lula e um conjunto de desonerações fiscais que contribuíram para a maior facilidade de acesso e aquisição desse tipo de veículo nas diferentes economias nacionais.

O mototaxismo é uma das categorias de trabalho que surgem dentro desse contexto, como um transporte acessível e alternativo à diminuição de postos de trabalho formais, surgindo no município de Crateús, no Ceará, em 1996, estimulado por noticiários que mostravam o uso de motocicletas alugadas por turistas em Londres, na Inglaterra². Ainda que seja uma alternativa de transporte, serviço ágil e barato, as condições de trabalho não são favoráveis pois envolve diversos riscos, mesmo sendo reafirmado pelos profissionais a liberdade e autonomia da categoria de mototaxistas (Pereira Neto; Belo, 2018). Além das condições de trabalho que envolvem a regulamentação ou não da categoria, há outras variáveis que podem ser utilizadas para avaliar a situação dos mototaxistas: acúmulo de funções exclusive o mototaxismo; carga horária extenuante e flexível; fatores relacionados à saúde (dores, problemas de circulação, distúrbios da coluna vertebral, problemas vasculares) e à segurança (risco de violência urbana, assaltos e acidentes de trânsito) etc. (Pontes *et al.*, 2023).

Um dos pontos mais interessantes ao tratar do mototaxismo se refere às comparações entre ausência de direitos e vínculos trabalhistas e as noções de liberdade e autonomia tão apregoadas, num discurso de autolegitimidade de sua condição, enquanto categoria (Luna; Oliveira, 2011). Tal contrariedade situa-se no cenário em que, de um lado,

² A despeito de Crateús ter o *status* de município onde surgiu o mototaxismo, Sobral foi o primeiro a regulamentar a profissão, sendo inclusive utilizado como modelo para vários municípios do Nordeste e outras regiões do país (Gomes; Duque, 2009). A primeira capital de um Estado a criar uma lei municipal e um processo de licitação para este segmento foi a cearense, Fortaleza (Oliveira Junior; Azevedo Filho, 2002). Sua regulamentação só ocorreu quase 20 anos mais tarde, mediante Lei nº 12.009 de 29 de julho de 2009. Em 2015, foi incluída na Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) do MTE sob nº 5191-15 (MTE, 2023).

há oportunidades de ganhar uma renda significativa de acordo com a disponibilidade em trabalhar, por outro, não há acesso a garantias socioeconômicas em casos de incapacidade laboral, riscos peculiares da informalidade. O que se observa em diversos trabalhos é que grande parte dos mototaxistas não contribuem com a previdência social, ainda que julguem importante e necessária (Oliveira; Matos Filho; Araújo, 2012). Dessa forma, pode-se adequar a essa situação a 'autoexploração' (Antunes, 2016), na qual há uma intensificação sistêmica do trabalho, revestida de uma 'autonomia', gerando uma sobrecarga laboral que impacta diretamente a qualidade de vida dos trabalhadores.

Seja pelo desemprego, seja pela complementaridade à renda, a atividade de mototaxista não é a primeira opção dos que buscam trabalho. Diversas são as facetas desse serviço, sejam elas explícitas, marcadas pelo precário e informal, sejam elas implícitas, marcadas positivamente pelo sentido de classe e por forças de resistência, ou seja, a rede de proximidade dos mototaxistas como uma forma de compensar as mazelas do trabalho sem proteção legal, através da convivência e coleguismo diários com outros mototaxistas.

A despeito das formalizações e regularizações dos serviços de mototaxismo em diversas cidades do Brasil, ainda há muito que melhorar, sobretudo quando se enxergam mecanismos em curso que fogem dos olhares do Estado, como por exemplo, os serviços de aplicativo (Uber e o 99 Táxi) gerados no período pós-crise financeira de 2008, que abrangem também os mototaxistas. Os discursos no mundo que envolvem os serviços de plataforma de transporte de passageiros, como os citados, levantam diversos debates sobre os direitos trabalhistas e a forma que os motoristas são tratados. Ainda que gerem papéis relevantes na mobilidade urbana, facilitando o deslocamento em horários adversos sem acesso a transporte público, as questões relacionadas aos vínculos dos motoristas com a Uber, por exemplo, ainda é distorcida e pouco ampara legalmente seus trabalhadores (Talarico *et al.*, 2022).

Esse movimento de célere disseminação dos serviços de plataforma, em especial de transporte de passageiros, deve-se a crescente evolução das tecnologias, num movimento conhecido como 'uberização', um processo em que as relações de trabalho são cada vez mais individualizadas, em que os trabalhadores transitam entre instabilidade e ausência de identidade profissional, envoltos pela insegurança e pela falta de redes convencionais de proteção (Antunes, 2020).

Dentro do revés político pós-2016, com a ala política direita assumindo o Governo Federal, a reforma trabalhista em 2017 mostrou o aprofundamento da crescente

informalidade e precarização do trabalho. Mediante Lei nº 13.647/2017, sob o argumento de adequar as leis trabalhistas à nova realidade do mercado de trabalho, foram realizadas mudanças significativas na legislação. Tais mudanças se configuraram em legalizações de situações trabalhistas antes consideradas precárias, informais e ilegais. “Em vez de ampliar as possibilidades de formalização por meio de políticas públicas voltadas para a produtividade do trabalho, procura-se tornar legais trabalhos precários, sob o risco de precarizar trabalhos que hoje se encontram protegidos” (Carvalho, 2017, p. 87). Resignificou-se, pejorativamente, o trabalho precário em modernas modalidades de trabalho legitimadas (Macedo; Costa; Justo, 2019).

Vale ressaltar que as vulnerabilidades e inseguranças promovidas no sentido da precarização laboral, metamorfoseadas através das novas determinações da acumulação flexível, especialmente em seu componente periférico, da flexibilização nas relações de trabalho e pelas próprias determinações da adesão pouco ativa no contexto da globalização e massificação das orientações neoliberais, fazem emergir novas definições do que é precário. Aqui se destaca a noção do ‘preariado’, oferecida por Standing (2011), como o trabalhador privado das setes formas de segurança no trabalho: segurança no mercado de trabalho (como a possibilidade de auferir rendimentos); segurança no trabalho (proteção contra demissão por justa causa); segurança no emprego (possibilidade de nicho de emprego e ascensão); segurança contra doenças, acidentes etc.; segurança de reprodução de habilidades; segurança de renda; e segurança de representação.

Ademais, cabe frisar os efeitos perversos aliados a parca atuação do Estado brasileiro com a pandemia da Covid-19. A tensão economia e saúde foi acirrada neste período. Como em grande parte da população, a categoria de mototaxistas se viu exposta às vulnerabilidades sanitárias e sociais engendradas pela pandemia, com seus riscos à saúde e ao mesmo tempo tendo que se arriscar em busca da renda que lhes garante a sobrevivência. Tal contexto acentuou ainda mais as categorias do subemprego, da informalidade e das precarizações típicas das novas formas de exploração laboral sob a ótica neoliberal. Os novos caminhos do mercado de trabalho estimulados por esta ótica geraram uma desestruturação sob as seguranças conquistadas a um alto preço no direito do trabalho, uma *démarche* em que aprisiona ainda mais o indivíduo no trabalho para compensar a estabilidade perdida em detrimento de uma falsa liberdade apregoada por uma suposta autonomia.

Em que pesem os elementos (já mencionados) que colocam em risco a atividade de mototaxistas pelas características intrínsecas a profissão, os reveses trabalhistas

coordenados nos últimos anos, além da pandemia da Covid-19 tornou ainda mais árdua a atividade e os sacrifícios são mais elevados.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

4.1 Perfil dos entrevistados

A primeira parte do questionário procurou identificar o perfil dos trabalhadores em estudo. A atividade de mototaxista tem sido predominantemente masculina (Pinto; Schor, 2013; Teixeira *et al.*, 2015; Silva *et al.*, 2017; Pereira, 2020; Góes, 2022), realidade que se constata no município de Crato, onde 100% dos entrevistados são homens. A maioria se encontra casada (57%); 24% são separados ou divorciados, 17% estão solteiros e 2% são viúvos.

A idade média é de 38 anos e 2 meses e os pesquisados têm, majoritariamente, entre 30 e 40 anos (62%), o que se repete em grande parte da literatura (Teixeira *et al.*, 2015)³. A segunda e terceira faixas etárias que mais concentram trabalhadores têm 14% de jovens (até 29 anos) e 13% entre 51 e 60 anos. Acima de 60 anos, encontram-se seis pesquisados.

Para além da idade, é relevante o levantamento de há quanto tempo esses trabalhadores exercem a profissão de mototaxistas, a fim de que se tenha ideia de uma possível rotatividade nessa categoria. Para o conjunto dos pesquisados, a atividade é exercida há 14,2 anos. Esse segmento tem atraído e mantido os profissionais em exercício, mostrando que a rotatividade se revela baixa, como denotam os percentuais de 53% dos entrevistados exercendo a profissão entre 11 e 20 anos e 15% estando no mercado desde a década de 1990, com mais de 20 anos na atividade. Entre seis e dez anos, foram encontrados 28 trabalhadores. O longo tempo de permanência no mototaxismo em Crato se mostra superior a outras realidades municipais, que tem percentuais maiores nas faixas de até 10 anos na atividade (Pinto, Schor, 2013; Teixeira *et al.*, 2015). Essa característica pode indicar menores possibilidades de inserção no mercado de trabalho formal do município e uma estrutura produtiva menos diversificada.

Predominam, na atividade, trabalhadores negros, que correspondem a 63%, sendo 20 pretos e 43 pardos. Os brancos equivalem a 37 trabalhadores. Isso é um traço de como

³ Em Silva *et al.* (2017), há predominância da faixa etária até 29 anos.

o trabalho informal é exercido majoritariamente pela população negra. Conforme a PNAD contínua (IBGE, 2022a), no segundo trimestre de 2022, 61,3% dos trabalhadores informais do Brasil eram pretos e pardos, revelando a segregação no mercado de trabalho nacional quando considerada a raça. Segundo o DIEESE (2022), a partir de dados também da PNAD contínua, entre os segundos trimestres de 2019 e 2022, aumentaram a informalidade e a subocupação e diminuíram os rendimentos dos trabalhadores brasileiros, sendo tais efeitos mais intensamente sentidos por homens e mulheres negras, mostrando a persistente desigualdade entre negros e não negros no país.

Alusivo à escolaridade, prevalecem os trabalhadores com ensino médio completo (31%), maioria nesse segmento tal como pode ser observado em Pereira (2020), seguidos de fundamental completo (23%), médio incompleto (22%) e fundamental incompleto (17%). Apenas 6% acessam o ensino superior, mas sem completá-lo e somente um trabalhador é analfabeto. Esse grupo de mototaxistas apresenta escolaridade média de 9,6 ano de estudo. Quando comparada à escolaridade média das atividades formais do município de Crato, conforme dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) de 2021, encontram-se mais anos de estudo tanto para o conjunto da economia, quanto para o setor de serviços, sendo 12,5 anos para o primeiro e 13,6 anos para o segundo (BRASIL, 2021).

Quando consideradas as faixas de escolaridade, o perfil da atividade parece ser melhor que o constatado, em âmbito nacional e para o conjunto das atividades produtivas, onde os indivíduos que mais contribuem para a informalidade possuem de quatro a sete anos de estudo (fundamental incompleto). Considerando as realidades metropolitanas, os indivíduos com ensino médio são os que mais contribuem para o aumento dos postos informais de trabalho, situação mais próxima do município cratense (Barbosa Filho; Moura, 2012). Pertinente à escolaridade em grupos de mototaxistas, a literatura tem mostrado maior concentração de trabalhadores com ensino fundamental completo, como nos municípios de Uberlândia-MG (Silva, 2007), Ituiutaba-MG (Almeida; Ferreira, 2009), Irecê-BA (Barreto, 2010) e Jequié-BA (Teixeira *et al.*, 2015) e com o ensino fundamental incompleto, como em Lins-SP (Violato; Waisman, 2005).

4.2 O exercício da atividade

É primordial o entendimento de como os mototaxistas exercem sua atividade. Embora alguns entrevistados já tenham trabalhado com moto alugada, atualmente todos exercem a profissão com sua própria moto. O maior acesso ao crédito, nos anos 2000 e os

programas de incentivo fiscal são apontados como fatores que estimularam a aquisição de seus veículos. Nenhum dos entrevistados possui outra moto sendo alugada no segmento.

Conforme a Lei nº 2.371/2010, que regulamenta o exercício da atividade dos mototaxistas no município de Crato-CE, em seu artigo 20, inciso V, os veículos motocicletas destinadas ao serviço de mototáxi terão obrigatoriamente que ser licenciados pelo órgão oficial (DETRAN) e os mototaxistas, para a prestação do serviço, conforme artigo 21 da mesma lei, deverão ser cadastrados no DEMUTRAN. De acordo com a pesquisa, todos os entrevistados se encontram legalizados junto aos órgãos oficiais. Não obstante, apenas 33% dos trabalhadores se encontram vinculados a alguma entidade representativa.

Conforme a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), a média internacional da jornada de trabalho semanal é 36,8 horas. Em um levantamento realizado com 40 países, o Brasil ocupa a 10ª posição, num ranking de mais horas trabalhadas semanais, com 39,5 horas (OCDE, 2023). A realidade do segmento em estudo é uma jornada de trabalho diária de 8,9 horas, em seis dias da semana, o que totalizam 53 horas semanais. Em alguns casos, são relatadas horas trabalhadas nos domingos e feriados, ou em horários noturnos, para situações de viagens contratadas. A jornada exaustiva é determinada pela necessidade de obtenção de maiores rendimentos, já que ganhos de produtividade e lucro só são obtidos com o aumento no número de corridas. A sobrecarga de trabalho afeta a qualidade de vida desses trabalhadores, não apenas lhes expondo a maiores riscos de acidentes e aquisição de doenças, como relatado posteriormente, mas lhes dificultando situações de socialização, para além do universo de colegas e clientes, privando-lhes de maiores interações no seio familiar, lazer ou impedindo-lhes o desenvolvimento de importantes atividades, como atividades físicas.

A precarização a que estão submetidos, mesmo com tantas horas dedicadas à atividade, também se manifesta na remuneração auferida, já que 35% dos pesquisados faturam até um salário mínimo (SM) e 53% recebem entre um e dois salários. Apenas 12 trabalhadores afirmam faturarem entre dois e três SM no exercício da atividade. O grupo pesquisado apresenta, portanto, uma renda média entre um e dois SM, correspondente à R\$ 1.639,46. À despeito, o mototaxismo representa importante renda familiar, como apontam diversos estudos sobre o segmento (Silva *et al.*, 2008; Almeida; Ferreira, 2009).

A importância do serviço de mototáxi como garantia de ocupação, mesmo informal, no mercado de trabalho, está evidenciada nos 84% dos pesquisados que trabalham apenas como mototaxistas, realidade semelhante a encontrada em Jequié-BA (83,8%) (Teixeira *et al.*, 2015). Cabe mencionar que a extensa jornada de trabalho dos pesquisados influencia

o exercício da atividade única. Entre os 16% restantes, prevalece, na atividade extra, o caráter da informalidade (13 entrevistados), os quais afirmam fazerem “bicos” como entregadores diversos, auxiliar de pedreiro, pedreiro ou pintor, garçons, vigias ou seguranças e reciclador. Três pesquisados atuam, ainda, com atividades formais de garçom e auxiliar de farmácia. Se se entende a precarização para além das condições do mercado, incluindo um sistema de relações sociais onde devem importar a qualidade de vida, a realização e a satisfação dos trabalhadores, para esses 16 profissionais o nível de precarização passa pela sua própria condição de desumanização. Isso é observado quando suas jornadas se estendem, em sua maioria, em serviços extenuantes, que ocupam horas noturnas e de fins de semana, as quais deveriam ser dedicadas ao descanso, privando-os de lazer e da convivência em família. Atinente à renda obtida nessas atividades, 11 trabalhadores afirmam faturar meio SM, três recebem um SM e dois deles chegam a obter renda extra de um salário e meio.

Ainda relativo aos rendimentos, 81% dos mototaxistas afirmam não receber nenhum de benefício do governo. O restante dos 19% citam aposentadoria, bolsa família e auxílio doença como benefícios auferidos.

A precariedade está presente em relações de trabalho onde prevalecem insegurança e vulnerabilidade (Castel, 2007). O trabalhador que está à margem da segurança no trabalho, encontra-se alijado do sistema de seguridade social. Por se tratar de uma atividade informal, os ocupados no segmento em foco não possuem proteção da CLT. A realidade do serviço de mototáxi, em Crato, mostra que 87% dos trabalhadores não pagam o INSS como autônomos, nem estão cadastrados como microempreendedores individuais (MEI) e por não estarem formalizados, destarte, ficam completamente desamparados em casos de afastamento ou acidentes no trabalho (Macedo; Costa; Justo, 2019).

Os trabalhadores com domicílio unipessoais, ou seja, que moram sozinhos, correspondem a 14%. Para 25 trabalhadores, o número de pessoas no domicílio varia entre dois e quatro. 61% dos profissionais do segmento estão em domicílios onde residem acima de cinco pessoas. Esses resultados apontam para uma densidade domiciliar de 3,2 hab./dom. Todavia, em média, somente dois dos residentes exercem atividade remunerada. Em 26% dos domicílios, a renda familiar provém exclusivamente do trabalhador mototaxista e em 56%, provém do trabalhador e de outro membro do domicílio, revelando como as famílias são dependentes da renda gerada na atividade. A renda média familiar corresponde a 2,6 SM.

A profissão de mototaxista, como já enfatizada, encontra-se exposta a um conjunto

de riscos e vulnerabilidades, geralmente associados ao próprio processo operacional das atividades, que aumentam especialmente com trabalhadores cuja jornada de trabalho ultrapassa 50 horas semanais.

Sobre a percepção relativa à insegurança causada pela atividade, 95% dos trabalhadores reconhecem estar em situação de insegurança, sendo a violência o fator mais apontado por eles (84 mototaxistas). As estatísticas revelam que a moto é o veículo que mais mata no país, de acordo com dados de 2015, representando 39,67% das mortes no Brasil e 50,97%, no Ceará; ainda, esses veículos somam 27% da frota nacional e 49,4% da frota estadual, confirmando os riscos e a alta letalidade para seus usuários (ONSV, 2023). Apesar do que demonstram os dados, a percepção da insegurança por medo de acidentes cai para 44%. Nove mototaxistas percebem a insegurança relacionada à sua vulnerabilidade por falta de cobertura da previdência. Nenhum entrevistado associou a insegurança laboral ao risco de adquirir doenças relativas ao trabalho executado.

Acerca de acidentes ocorridos no exercício da profissão, 50% dos entrevistados estão nas estatísticas de acidentados, sendo apontadas batidas de trânsito e derrapagens pela maioria. Um motorista citou colisão com animais e outro citou um derrame na perna enquanto dirigia. Entre trabalhadores que precisaram se afastar em decorrência dos acidentes, o tempo médio de afastamento foi de 61,8 dias. O fato de os pesquisados estarem fora da CLT, pela condição da ocupação e não fazerem adesão ao MEI, os torna extremamente vulneráveis nas situações de afastamento por impedimento de saúde, já que ficam privados de auxílio-saúde.

Conforme enfatizaram Teixeira *et al.* (2015, p. 104), a “elevada carga horária associada às condições insalubres de trabalho, seja quando estão transportando os passageiros ou quando os aguardam nos pontos de mototáxi, podem comprometer a saúde, bem como a qualidade de vida desses profissionais”. Deste modo, os mototaxistas estão expostos a riscos de contrair doenças associadas ao exercício laboral. A realidade municipal mostra que 38% dos entrevistados já foram acometidos por algum tipo de doença, sendo citados dores e falta de mobilidade nos pulsos, dores na coluna, em muitos casos, evoluindo para hérnia de disco, dores em pernas e braços e problemas auditivos.

Apesar das condições de trabalho precárias a que estão submetidos poderem desencadear situações de estresse laboral, tendo em vista a exposição a ruídos, fumaça, frio/calor excessivos, riscos de acidentes, tensões interpessoais (Teixeira *et al.*, 2015), situações de violência, jornadas excessivas, entre outros, nenhum dos mototaxistas entrevistados apontaram ter adquirido qualquer doença associada a aspectos

psicossociais, como estresse, ansiedade ou depressão. Em Silva et al. (2017), os trabalhadores identificaram ter sintomas associados à ansiedade, como irritabilidade, insônia e taquicardia.

Mesmo estando expostos a um conjunto de vulnerabilidades e situações de precarização, somente 31% dos pesquisados demonstraram o desejo de mudar de atividade, o que coaduna com o longo tempo que esse grupo de mototaxistas se encontra nessa ocupação; entre os motivos elencados para uma possível mudança de posto de trabalho estão, majoritariamente, a insegurança em relação à violência urbana e de trânsito e a baixa remuneração e instabilidade financeira, sendo apontada, ainda, a falta de cobertura da previdência. Dois pesquisados, que estão na atividade há mais de 20 anos, citam problemas de relacionamento com outros taxistas, diante do excesso de individualização em muitos casos e a redução das ações coletivas, expondo o ofício à fragilidade e prejudicando o poder de agir (Pontes *et al.*, 2023).

4.3 As condições laborais durante o período pandêmico

O primeiro caso de Covid-19 foi anunciado na China, na província de Wuhan, em novembro de 2019 e em 11 de março de 2020, a Organização Mundial de Saúde (OMS) declarou como pandemia o avanço da SARS-CoV-2 (Covid-19). Em fevereiro deste ano foram constatados os primeiros casos no Brasil e o reconhecimento do estado de calamidade pública só vem com o Decreto Legislativo nº 3, de março de 2020 (BRASIL, 2020).

A demora na implementação de medidas de prevenção e enfrentamento à Covid-19 por parte do Governo Federal se refletiu na multiplicação de casos e óbitos e a paralização das atividades produtivas, com exceção das absolutamente essenciais, somadas às incertezas sobre a evolução da pandemia, apontam para a situação de vulnerabilidade a que estará exposta a população brasileira, especialmente os grupos de maior vulnerabilidade social, entre estes os desempregados, subempregados, trabalhadores informais e por conta própria e os alijados do sistema de seguridade social. A taxa de desocupação atingiu 16,6 milhões de brasileiros no 3º trimestre de 2020, onde também se registraram 5,9 milhões de pessoas em situação de desalento (IBGE, 2022a).

No segmento pesquisado, apesar da exposição aos riscos a uma doença de rápido contágio e alta letalidade, 67% dos mototaxistas continuaram exercendo sua atividade. Entre os que permanecem sob ocupação, 80% dos trabalhadores não têm alteração na

jornada de trabalho (não se registram aumentos na jornada). Número semelhante aos verificados no estado e no país, conforme dados da PNAD Covid, 79,9% e 79,2%, respectivamente (IBGE, 2020). Entre os que se afastaram do trabalho por algum período de tempo, a média de afastamento foi de 2,83 meses. Esses trabalhadores citam, como motivo para a volta às atividades, a necessidade de manutenção da renda para pagamentos de suas contas e sustento da família. Um destes trabalhadores aponta o desejo de manter sua saúde mental e outro a segurança em relação à primeira dose de vacina.

A permanência no exercício laboral ocorre mesmo que 98 entrevistados tenham a percepção de que o serviço de mototaxismo expõe 'muito' os trabalhadores ao contágio pela Covid-19. Entre os que decidiram continuar na ativa, 67 trabalhadores, 19 afirmam ter desenvolvido problemas de ansiedade (15) e depressão (4). Apenas quatro mototaxistas procuraram ajuda psicológica/psiquiátrica.

Para os pesquisados, 51% afirmam que o número de corridas caiu pelo menos pela metade, devido ao cenário de paralização das atividades; 55 trabalhadores estimam perda de renda, como observado em diversas partes do país (Silva, 2022); para a quase totalidade, a queda estaria em torno de 50% (apenas para 5, a perda de renda teria ficado entre 20% e 30%). Considerando o conjunto de trabalhadores ocupados, no Ceará apenas 17,7% tiveram rendimento menor do que o normalmente recebido (19,6% no Brasil), revelando que as perdas de renda são bem mais sensíveis quando se levam em conta os trabalhadores da informalidade (IBGE, 2020).

Vale ressaltar que entre fevereiro e março de 2020, a despeito do negacionismo do Governo Federal, aumentaram as pressões pela adoção de um mecanismo de renda mínima, de forma a atender a população mais vulnerável, aliviando-lhe sua condição de pobreza ao mesmo tempo em que se esperava o aquecimento e manutenção de setores essenciais, diminuindo o impacto econômico negativo causado, de forma geral, pela pandemia. Nesse sentido, aprovou-se um auxílio mensal de R\$ 600,00 para trabalhadores informais, desempregados, MEI de famílias de baixa renda e trabalhadores intermitentes que estivessem inativos e, portanto, sem receber. Ainda, um valor de até R\$ 1.200,00 para as mães que fossem as únicas responsáveis pelo sustento de suas famílias (BRASIL, 2020).

No grupo pesquisado, 58% recebeu auxílio emergencial no período pandêmico, sendo o tempo médio de recebimento de 10,4 meses. Esse dado mostra a grande presença do auxílio nas famílias, durante a Covid-19. Destaca-se, conforme dados da PNAD Covid, de novembro de 2020, que 55,1% dos domicílios cearenses (41% no Brasil) tiveram acesso

ao auxílio (IBGE, 2020)⁴.

Entre os pesquisados, 38% foram acometidos pela Covid-19; esse percentual pode ter sido mais alto, já que alguns trabalhadores admitem ter tido algum tipo de sintoma, mas não realizaram testes. Oito destes testaram positivo mais de uma vez e oito desenvolveram a doença em seu estado mais grave, precisando de internamento. 20 trabalhadores acreditam ter adquirido a Covid-19 exercendo suas atividades e os 18 restantes pensam ter sido contaminados em movimentações do dia a dia, alguns citando suas idas ao “mercado” como local de contágio; dois citam participação em festa de familiares e dois, visitas a parentes internados. Chama atenção o fato de que dez entrevistados continuaram trabalhando mesmo estando com Covid-19, ignorando a possibilidade de contaminar, especialmente, clientes e colegas de trabalho. Inclusive, 11 mototaxistas acreditam ter contaminado terceiros.

Sobre as condições de prevenção, o grupo pesquisado afirma ter acessado orientações gerais sobre a doença através da prefeitura e entidades de classe (97%), o que teria ocorrido via reuniões e cartilhas de esclarecimento (para 56%; 41% não especificam os meios). Todos os entrevistados afirmam terem utilizado algum tipo de cuidado como prevenção, sendo citados: uso de máscara (para 100%); testes preventivos (para 18%); uso de álcool em todas as corridas (51%); uso de álcool em algumas corridas (31%).

Atinente à cuidados preventivos com clientes, os pesquisados apontam: oferecimento de álcool gel em todas as corridas (15%); oferecimento de álcool gel em algumas corridas (74%); higienização da moto em todas as corridas (19%); higienização da moto em algumas corridas (55%); higienização do capacete (96%).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados apontaram que todos os pesquisados são homens que exercem a profissão nesse município, em que mais da metade são casados, na faixa de 30 e 40 anos (mais de 60%). Em sua maioria (mais de 50%) atuam na profissão a mais de 11 anos, identificando a pouca rotatividade. Mais de 60% são negros, traço que segue a trajetória da correlação entre trabalho informal e ser negro no Brasil. A escolaridade se concentra na

⁴ A importância do auxílio emergencial para as famílias brasileiras em 2020 pode ser vista através da queda das taxas de pobreza e extrema pobreza no ano pandêmico, em relação à 2019, mesmo no cenário de pandemia. A taxa de pobreza que em 2019 era de 25,9%, em 2020 atinge 24,1% e a taxa de extrema pobreza cai de 6,8%, em 2019, para 5,7% em 2020. Essa tendência se inverte para 2022, quando o percentual da população pobre e extremamente pobre se eleva para 29,4% e 8,4%, respectivamente (IBGE, 2022b).

conclusão do ensino médio (um terço dos entrevistados), mostrando uma distribuição do grau de instrução não tão usualmente registrada na categoria.

Todos estão regularizados junto aos órgãos competentes. Mais da metade recebe renda entre e um e dois SM. 84% enxergam a importância da atividade como garantia de ocupação. Ademais, 13 dos entrevistados fazem 'bicos' e três possuem cargos formais, além da atividade de mototaxista (destes, 11 recebem até meio SM). Apenas 19% receberam algum auxílio do Governo (aposentadoria, bolsa família, auxílio doença). 87% não pagam o INSS como autônomo. Mais de 60% vivem em domicílios com mais de cinco pessoas (nesta situação, sendo principalmente o provedor de renda para o domicílio, sobrecarrega-o ainda mais, forçando-o a trabalhar por mais tempo, culminando em malefícios a sua saúde e segurança).

Mesmo diante de tudo isso, quase todos (95%) têm consciência da situação de insegurança (sobretudo, pela violência mencionada por 84 entrevistados) e apenas um terço demonstrou desejo em mudar de atividade. Mais da metade já se acidentou de moto.

Quanto à pandemia da Covid-19, a situação dos mototaxistas piorou significativamente, gerando redução na quantidade de corridas, diminuição abrupta de renda. Tanto que dois terços dos entrevistados permaneceram na atividade mesmo com a pandemia. Para os que se afastaram, a média foi cerca de três meses. Destes, somente um alegou saúde mental como motivo de seu afastamento.

O entendimento do que a pandemia significava, ou seja, alta exposição e chances reais de morte, era claro para grande maioria. 38% pegaram Covid-19 (esta contagem pode ser subestimada, pois alguns admitiram ter sintomas, mas não realizaram testes), oito testaram positivo mais de uma vez e oito chegaram a passar por tratamentos intensivos diante da gravidade de seu estado. Quanto aos cuidados preventivos com os clientes, as medidas mais usadas foram oferecimento de álcool gel em algumas corridas (74%), higienização da moto em algumas corridas (55%) e higienização do capacete (96%).

Portanto, os resultados mostram forte tendência de precarização do serviço de mototáxi na cidade de Crato-CE. Na perspectiva do precariado (Standing, 2011), relativo a "segurança no mercado de trabalho" e à "segurança de renda", nota-se que a obtenção da renda se dá às custas de uma jornada de trabalho excessiva. Na "segurança do emprego", exerce-se o autotrabalho, inexistindo benefícios alusivos ao mercado de trabalho formal, como a possibilidade de ascensão no emprego.

A "segurança contra doenças e acidentes" é outro motivo da precarização, dada a exposição dos trabalhadores a esforços repetitivos, em longas horas de trabalho, com

pouco alternância para o descanso, exposição excessiva ao sol, ao monóxido de carbono, ao estresse do trânsito urbano, entre outros. Acerca da “segurança de reprodução de habilidades”, a precarização se faz presente no trabalho monótono e repetitivo, que impossibilita o desenvolvimento de novas competências.

Sobre a “segurança de representação”, há pouca ou nenhuma representação classista ou política, estando as reivindicações associadas majoritariamente a aspectos técnicos e operacionais no sistema de regulação. Há que se considerar que esse tipo de atividade, assim como as que envolvem trabalhadores por aplicativo, tem por característica o “incentivo ao individualismo e à concorrência recíproca entre os trabalhadores, [que] colocam desafios significativos à sua organização coletiva” (Lourenço Filho, 2020, p. 90). Logo, além de um serviço que atende a população, a atividade se caracteriza como serviço essencial para os mototaxistas. A ideia de liberdade e autonomia observada por estes ao se dedicar a categoria bate de frente com a ausência de direitos trabalhistas e previdenciários, o que os coloca em situação de vulnerabilidade econômica e social, sem as devidas proteções em momentos que não exercer a atividade. Pensar em formas de reduzir os riscos de acidentes (através de campanhas de prevenção e conscientização do uso dos equipamentos de proteção), em melhorar a fiscalização, sobretudo os que não estão devidamente regularizados, exercendo a atividade sem nenhuma forma de controle, são importantes para melhorar as condições da categoria.

AGRADECIMENTO

Os autores registram agradecimentos aos bolsistas Atila Dias de Menezes e Rita de Cassia Gomes Bento, do Laboratório de Estudos Interdisciplinares em Meio Ambiente, Território, Trabalho e Sustentabilidade (MATTAS), pela colaboração na pesquisa de campo e ao Fundo Estadual de Combate à Pobreza – FECOP, que viabilizou a pesquisa.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, E. G. de; FERREIRA, W. R. A entrevista enquanto dialogo assimetrico na geografia dos transportes: Uma reflexão sobre o mototaxismo em Ituiutaba. In: RAMIRES, J. C.; PESSOA, V. L. S. (Org.). **Geografia e pesquisa qualitativa**. Uberlândia: Assis, 2009.

ALVES, C.L.B. *et al.* Mercado de trabalho e vulnerabilidade ocupacional na RM Cariri. In: MORETTO *et al.* (Org.). **As transformações no mundo do trabalho e o sistema público de emprego como instrumento de inclusão social**. Fortaleza: IDT, 2018.

ALVES, C. L. B.; MADEIRA, S. A.; MACAMBIRA, J. Considerações sobre a dinâmica do setor de serviços cearense: uma análise sob a ótica do mercado de trabalho. **Revista Planejamento e Políticas Públicas**, nº. 38, p. 211-236, 2012.

ANTUNES, R. **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2020.

ANTUNES, R. **Adeus ao trabalho?** Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 16ª ed. São Paulo: Cortez, 2016.

BARBOSA FILHO, F. H.; MOURA, R. L. **Evolução recente da informalidade no Brasil**: uma análise segundo características da oferta e demanda de trabalho. Texto para Discussão, nº 17. FGV, 2012.

BARRETO, R. P. Mototáxi: Subemprego e degradação do homem. In: III Seminário Políticas Sociais e Cidadania. **Anais...** Salvador, 2010.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Previdência. **Relação Anual De Informações Sociais – RAIS**. 2021. Disponível em: <https://bi.mte.gov.br/bgcaged/caged_rais_vinculo_id/login.php>. Acesso em: mar. 2023.

BRASIL. Ministério da Economia. **Medidas tomadas pelo Ministério da Economia por causa da Covid-19 (Coronavírus)**. 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2020/marco/confira-as-medidas-tomadas-pelo-ministerio-da-economia-em-funcao-do-covid-19-coronavirus> . Acesso em: 18 de fevereiro de 2022.

CACCIAMALI, M. C. Padrão de acumulação e processo de informalidade na América Latina contemporânea: Brasil e México. **Pesquisa & Debate**, 12(1), p. 5-42, 2001.

CACCIAMALI, M. C. Globalização e processo de informalidade. **Economia e Sociedade**, Nº 14, p. 153-174, 2000.

CARNEIRO, D. D.; MODIANO, E. M. Ajuste interno e desequilíbrio externo, 1980-1984. In: ABREU, M. de P. **A ordem do progresso**. Dois séculos de política econômica no Brasil. Rio de Janeiro: Elsevier, 2014.

CARVALHO, S. S. Uma visão geral sobre a reforma trabalhista. **Mercado de Trabalho [Política em Foco]**, 63(10), 81-94, 2017.

CASTEL, R. Au-delà du salariat ou en deçà de l'emploi? L'institutionnalisation du précaire. In: PAUGAM, S. (Org.). **Repenser la solidarité**: l'apport des sciences sociales. Paris: PUF, 2007.

CRATO. Lei nº 2.627/2010. **Altera a Lei nº 2.371, de 19 de junho de 2006 e adota outras providências**. 2010. Disponível em: <<https://mail.crato.ce.gov.br/site/conteudo/2/2163.pdf>> Acesso em: 04 mar. 2022.

CRATO. Lei nº. 2.787/2012. **Altera a Lei Nº 2.627 de 30 de junho de 2010 e dá outras providências**. 2012. Disponível em:

<<https://mail.crato.ce.gov.br/site/conteudo/2/2660.pdf>>. Acesso em: 04 mar. 2022.

DEDECCA, C. S.; BALTAR, P. Mercado de trabalho e informalidade nos anos 1990.

Estudos Econômicos, nº 27 (Especial), p. 65-84, 1997.

DIEESE - DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS. A persistente desigualdade entre negros e não negros no mercado de trabalho. **Boletim especial 20 de novembro. Dia da Consciência Negra**. 2022.

GÓES, R. F. **Impacto da pandemia da Covid-19 no cotidiano dos mototaxistas**: um estudo em Arapiraca-AL, Brasil. 93 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Centro de Tecnologia e Geociências, UFPE, Recife, 2022.

GOMES, A. N.; DUQUE, A. N. F. Mototáxi: uma alternativa no transporte urbano de Sobral? **Revista Homem, Espaço e Tempo**, 3(1), p. 124-140, 2009.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **PNAD Contínua**. 2022a. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/9171-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios-continua-mensal.html>. Acesso em: 12 de março de 2023.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Síntese de indicadores sociais**. 2022b. Disponível em:

<<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/9221-sintese-de-indicadores-sociais.html?edicao=35616&t=resultados>>. Acesso em: 10 de março de 2023.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. PNAD Covid-19. 2020. Disponível em: <<https://covid19.ibge.gov.br/pnad-covid/trabalho.php>>. Acesso em: 15 de março de 2023.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2010**. 2011. Disponível em:

<<https://censo2010.ibge.gov.br/resultados.html>>. Acesso em: 14 de novembro de 2021.

IPECE - INSTITUTO DE PESQUISA E ESTRATÉGIA ECONÔMICA DO CEARÁ. **Perfil Básico Municipal do Crato de 2017**. 2017. Disponível em:

https://www.ipece.ce.gov.br/wp-content/uploads/sites/45/2018/09/Crato_2017.pdf. Acesso em: 10 de novembro de 2021.

LOURENÇO FILHO, R. O individual e o coletivo no trabalho por plataformas digitais: possibilidades de compreensão da constituição a partir da experiência do “breque dos apps”. **REJUR - Revista Jurídica da UFERSA**, v. 4, n. 8, p. 72-93, 2020.

LUNA, J. P.; OLIVEIRA, R. V. de. A nova reprodução do trabalho precário e os mototaxistas de Campina Grande. **Revista Latinoamericana de Estudos do Trabalho**, ano 16, n. 25, p. 91-119, 2011.

MACEDO, A. R.; COSTA, F. T. B.; JUSTO, J. S. O Mototaxista no mundo do Trabalho: Precarização, Desemprego e Informalidade. **Revista Subjetividades**, vol. 19, núm. 1, p. 7256-7273, 2019.

MENDES, R.; CAMPOS, A. C. C. Saúde e segurança no trabalho informal: Desafios e oportunidades para a indústria brasileira. **Revista Brasileira de Medicina do Trabalho**, 2(3), p. 209-223, 2004.

MTE – Ministério do Trabalho. **Classificação Brasileira de Ocupações**. Disponível em: <https://cbo.mte.gov.br/cbsite/pages/pesquisas/BuscaPorTituloResultado.jsf> /. Acesso em 24 de fevereiro de 2023.

NERI, M. C.; CAMARGO, J. M.; REIS, M. C. **Mercado de trabalho nos anos 90**: fatos estilizados e interpretações. Texto para Discussão nº 743. Rio de Janeiro: IPEA, 2000.

ONSV – OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA. **Portal de estatísticos do Observatório**. Disponível em: <http://iris.onsv.org.br/iris-beta/#/stats/maps>. Acesso em: 2 de março de 2023.

OCDE. **18 countries with more exhausting workweeks than the US**. Disponível em: <<https://www.oecdbetterlifeindex.org/topics/work-life-balance>>. Acesso em: 10 de março de 2023.

OLIVEIRA JUNIOR, J. A.; AZEVEDO FILHO, M. A. N. de. **The Brazilian Motorcycle Taxi Phenomenon**, 2002. Conference: International Conference on Traffic and Transportation Studies (ICTTS), China, 2002.

OLIVEIRA, T. S.; MATOS FILHO, S. A.; ARAÚJO, G. F. Conhecimento de mototaxistas quanto aos riscos ocupacionais. **Revista Baiana de Saúde Pública**, 36(4), p. 899-918, 2012.

PEREIRA NETA, A. S.; BELO, R. P. Trabalho informal: o impacto das condições de trabalho sobre a saúde mental dos mototaxistas. **Trabalho & Educação**, v. 27, nº 3, p. 263-285, 2018.

PEREIRA, S. de O. G. **“Se eu pudesse trabalharia só oito horas”**: as condições de trabalho dos mototaxistas e vendedores ambulantes de Palmas/TO. 118 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, UFT, Palmas, 2020.

PINTO, M. A. T.; SCHOR, T. S. Precarização sobre duas rodas: uma análise do serviço de mototáxi nas cidades de Itacoatiara e Parintins, Amazonas – Brasil. **Caderno Prudentino de Geografia**, nº 35, v. 2, p. 5-27, 2013.

PONTES, I. A. M. F. *et al.* **Correr Atrás do Vento: O Trabalho dos Mototaxistas de Sobral, Ceará. Psicologia: Ciência e Profissão**, v. 43, p. 1-15, 2023. Rio de Janeiro: Edições Loyola, 2006.

SILVA, A. B. da. **Mototaxistas**: os impactos financeiros causados pela pandemia do

Covid-19 na cidade de Laranjal do Jari – AP. Monografia (Graduação em Administração) – IFAP, Laranjal do Jari, Amapá, 2022.

SILVA, D. W. *et al.* Condições de trabalho e riscos no trânsito urbano na ótica de trabalhadores motociclistas. **Physis**, 18, p. 339-360, 2008.

SILVA, L. A. *et al.* Exposição ao monóxido de carbono: carboxihemoglobina e sintomas relatados por trabalhadores mototaxistas. **Journal Health NPEPS**, nº 2, v. 1, p. 218-229, 2017.

SILVA, R. M. **Acidentes de trânsito com envolvimento de motociclistas**: Uberlândia – 2002 a 2004. 154 p. Dissertação (Mestrado em Geografia e Gestão de Território) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2007.

STANDING, G. **The precariat**: the new dangerous class. London: Bloomsbury Academic, 2011.

TALARICO, C. A. *et al.* A precarização das relações de trabalho de motoristas e entregadores por aplicativos. **Revista UNIDON**, 13. Ed., p. 1-25, 2022.

TEIXEIRA, J. R. B. *et al.* Associação entre aspectos psicossociais do trabalho e qualidade de vida de mototaxistas. **Caderno Saúde Pública**, n. 1, v. 31, p. 97-110, 2015.

VIOLATO, R. R.; WAISMAN, J. O moto-táxi como modo de transporte urbano de passageiros. In: 15º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito. **Anais...** Goiânia: Associação Nacional de Transportes Públicos, 2005.

VITAL, J. V.; BERTOLINO, A. R.; FONSECA, I. G. da. Metodologia da amostragem para o cálculo de capacidade dos setores ATC. In: SIMPÓSIO DE PESQUISA OPERACIONAL DA MARINHA. **Anais...** Rio de Janeiro, 2009.
