



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS**  
**PROGRAMA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO**  
**Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na**  
**Amazônia PPG/CASA**  
**Mestrado Acadêmico**

**ANDERSON LINCOLN VITAL DA SILVA**

**CIDADE E TRABALHO AUTÔNOMO:**  
**UM ESTUDO SOBRE A PERCEPÇÃO DOS MOTOTAXISTAS**  
**DA CIDADE DE MANAUS/AM**

MANAUS-AM  
2015



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS**  
**PROGRAMA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO**  
**Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na**  
**Amazônia PPG/CASA**  
**Mestrado Acadêmico**

**ANDERSON LINCOLN VITAL DA SILVA**

**CIDADE E TRABALHO AUTÔNOMO:**  
**UM ESTUDO SOBRE A PERCEPÇÃO DOS MOTOTAXISTAS DA CIDADE DE**  
**MANAUS/AM**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia – PPGSCA da Universidade Federal do Amazonas – UFAM como requisito para obtenção do título de Mestre em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia.

Linha de Pesquisa: Dinâmicas Socioambientais

**Orientadora:** Profa. Dra. Maria Inês Gasparetto Higuchi

MANAUS-AM

2015

Ficha Catalográfica elaborada pela Bibliotecária  
Danielle de Paula CRB11/774)

S586c SILVA, Anderson Lincoln Vital da.  
Cidade e trabalho autônomo: um estudo sobre a percepção dos  
mototaxistas da cidade de Manaus/Am / Anderson Lincoln Vital da  
Silva. - 2015.  
91 f. : il. color..

Orientadora: Profª. Dra. Maria Inês Gasparetto Higuchi

Dissertação (Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade  
na Amazônia – Universidade Federal do Amazonas.

1. Percepção Ambiental e do Risco. 2. Mototáxi . 3. Trabalho  
Informal. 4. Higuchi, Mari Inês Gasparetto, orientadora II. Universidade  
Federal do Amazonas III. Título

CDU 331.102.12(811)

**ANDERSON LINCOLN VITAL DA SILVA**

**CIDADE E TRABALHO AUTÔNOMO:  
UM ESTUDO SOBRE A PERCEPÇÃO DOS MOTOTAXISTAS DA CIDADE DE  
MANAUS/AM**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia – PPGSCA da Universidade Federal do Amazonas – UFAM como requisito para obtenção do título de Mestre em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia.

Aprovada em: 13/04/2015.

**Profa. Dra. Maria Inês Gasparetto Higuchi  
(INPA)  
(Orientadora)**

**BANCA EXAMINADORA**

**Profª. Dra. Elenise Faria Scherer  
(PPG-CASA- UFAM)  
(Membro)**

**Profª. Dra. Kátia Helena Serafina Cruz Schweickardt  
(UFAM/SEMMAS)  
(Membro)**

**Prof. Dr. Marcelo Gustavo Aguilar Calegare  
(PPG-PSI- UFAM)  
(Membro)**

## **DEDICATÓRIA**

*A Deus e a minha família.*

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a **Deus** por te me concedido forças e saúde entre outras dádivas nesta caminhada.

Aos meus pais, estes merecem todo o meu agradecimento. A minha mãe, **Rosa Eulália Vital**, que sempre me incentivou não medindo esforços, até hoje, para concretização da minha formação acadêmica de qualidade. E, ao meu pai, **Geraldo Farias**, pelo apoio nesta caminhada.

Aos meus irmãos, **Amanda Vanessa** e **Victor Rogério**, por compartilhar comigo todos os momentos importantes de nossas vidas.

**Ao meu amigo Jaime Brito** pelo incentivo e apoio.

A minha orientadora, **Profª. Dra. Maria Inês Gasparetto Higuchi**, que tão gentilmente aceitou o convite para orientação deste trabalho, com dedicação e organização contribuiu para efetivação da pesquisa e responsável por indicar a temática com minha área de formação como foco de pesquisa.

Aos **demais professores** do Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia da UFAM, os quais contribuíram com conhecimentos teóricos e práticos para minha formação na área das ciências ambientais, em especial as **Profª. Dra Elenise Scherer** e **Profª. Dra. Katia Schweickardt** pelas contribuições na aula de qualificação.

Aos meus colegas de turma que comigo conquistaram espaço profissional.

Aos assessores jurídicos e advogados da **Vital Advogados Associados** que compreenderam as ausências pelas manhãs, e me incentivaram a continuar o mestrado nesse período de minha formação.

À Faculdade de Direito da Universidade Federal do Amazonas e a Faculdade Salesiana Dom Bosco pelo apoio.

À Cooperativa dos mototaxistas da Cidade de Manaus, da qual foi possível a realização da pesquisa.

À todos que direta e indiretamente incentivaram, apoiaram, trocaram ideias e se fizeram presentes tanto na minha vida pessoal quanto na acadêmica,

**Meu muito obrigado!**

## **EPÍGRAFE**

*“A verdadeira motivação vem de realização, desenvolvimento pessoal, satisfação no trabalho e reconhecimento.”*

Frederick Herzberg

## RESUMO

O presente estudo teve por objetivo investigar as percepções dos mototaxistas na cidade de Manaus-AM em relação à saúde ambiental e aos riscos a partir do seu trabalho de exposição constante às intempéries ambientais. A pesquisa buscou delinear o perfil socioeconômico desses trabalhadores, possibilitando discutir a relação cidade e trabalho, enquanto condicionantes à renda e condições laborais além de evidenciar as subjetivações em relação à saúde ambiental a partir das atividades cotidianas. De modo especial, os mototaxistas expressam suas percepções sobre riscos ambientais e saúde psicossocial relacionando ao desempenho de suas funções, e suscitam medidas de proteção socioambiental que esses trabalhadores consideram necessárias. Os sujeitos da pesquisa foram trabalhadores vinculados à Cooperativa dos Mototaxistas da Cidade de Manaus com no mínimo dois anos de habilitação na respectiva categoria. Os dados foram obtidos a partir de entrevista semiestruturada que foi aplicada a 25 trabalhadores (todos homens) em suas bases de atuação (locais de espera dos usuários). Os dados foram analisados segundo a técnica da análise de conteúdo proposta por Bardin (1997). Os resultados obtidos demonstram que os participantes são adultos jovens, em sua maioria, na faixa etária de 20 a 40 anos de idade, com ensino médio completo, solteiros, porém com filhos. Quanto à jornada de trabalho, 64% destes têm uma jornada de até doze horas diárias, para obter um ganho na faixa de R\$ 2.000,00 mensais, e apesar da exigência legal de sua contribuição para o INSS, apenas 20% destes o fazem. No exercício de sua profissão, são exigidos equipamentos obrigatórios, porém o único que todos eles possuem é o capacete; o que aumenta o risco de sua atividade, não somente para si e seus passageiros, pois realizam manobras arriscadas no trânsito para ganhar tempo. Devido às condições de seu trabalho, as ruas e o trânsito, são expostos a uma extensa jornada de trabalho, alternância climática, fadiga e violência do trânsito. Por isso, apesar de reconhecerem as vantagens do trabalho autônomo (liberdade de autoridade hierárquica, ganho financeiro diário, baixo investimento em sua motocicleta), não indicariam esta profissão para seus filhos. Deste modo, percebem que a atividade do mototaxismo é consequência da situação socioeconômica marcada pelo desemprego, baixa escolaridade, aliada ao baixo investimento para aquisição da motocicleta; a qual levou a vislumbrarem nesta profissão o meio para sustento próprio, apesar dos riscos inerentes a ela.

**Palavras-chave:** Percepção Ambiental e do Risco, Mototáxi, Trabalho Informal.



## ABSTRACT

This study aimed to investigate the perceptions of motorcycle taxi drivers in the city of Manaus - AM on environmental health and the risks of their continued exposure to environmental elements. The research sought to describe the socioeconomic profile of these workers enabling discuss the relationship between town and work while conditioning the income and working conditions and also highlights the subjectivities in relation to environmental health through daily activities. The motorcycle taxi drivers express their perceptions of environmental risks and psychosocial health relating to the performance of its functions and raise environmental protection measures that these workers consider necessary. The interviewed were workers linked to the Cooperative of Manaus City motorcycle taxi drivers with at least two years of qualification in the respective category. Information was obtained from semi-structured interview that was applied to 25 workers (all men) in their operations bases (standby local users). Information were analyzed according to the content analysis technique proposed by Bardin (1997). The results show that participants are young adults, mostly in the age group 20-40 years old, completed high school, single, however they have children. About working hours, 64% of these, has a journey of up to twelve hours a day, as a salary of approximately R\$ 2,000.00 monthly, and despite the legal requirement of their contribution to the INSS, only 20% of them make the contribution. To exercise the profession, they have to have a list of equipment required by law, but usually the only thing they have is the helmet; this increases the risk of their activity, not only for themselves and also the lives of their passengers, because they do prohibited maneuvers to save time. Due to their work conditions, streets, traffic, are exposed to an extensive working hours, alternating climate, fatigue and violence on traffic. So, despite recognizing the advantages of self-employment (freedom of hierarchical authority, daily financial gain, low investment on your motorcycle), they do not indicate this profession for their children. However, they realize that "mototaxismo" activity is a consequence of socioeconomic status because of unemployment, low education, and also the low investment to acquire the motorcycle; leading to many people to became motorcycle taxi drivers to provide for themselves, despite the risks inherent in it.

**Key-words:** Environmental Perception and Risk, Mototaxi, Informal Employment.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Diagrama de Veículos, Equipamentos e Padronização. ....	55
---	----

**LISTA DE TABELAS**

Tabela 1: Distribuição dos sujeitos em função da idade .....	47
Tabela 2: Distribuição dos sujeitos em função da escolaridade.....	48
Tabela 3: Distribuição dos sujeitos em função do estado civil .....	48
Tabela 4: Distribuição dos sujeitos em função do quantitativo de filhos ou enteados .....	48
Tabela 5: Distribuição dos sujeitos em função da jornada de trabalho .....	49
Tabela 6: Distribuição do ganho mensal dos indivíduos .....	50
Tabela 7: Distribuição dos sujeitos em função da contribuição previdenciária.....	52
Tabela 8: Distribuição dos sujeitos em função das marcas de motocicleta.....	53
Tabela 9: Distribuição dos sujeitos em função da realização de manobras arriscadas .....	59
Tabela 10: Distribuição dos sujeitos em função da recomendação da profissão aos filhos.....	69

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Estrutura de modos, serviços e infraestrutura do Transporte e da Mobilidade Urbana. ....	19
Quadro 2: Produção dos produtos no faturamento da Zona Franca de Manaus (% por ordem decrescente). ....	23
Quadro 3: Produção de motocicletas por marca de 1990 a 2011 .....	24
Quadro 4: Riscos Ambientais aplicados aos motociclistas profissionais.....	35

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	13
<b>1. ESPACIALIDADE E MOBILIDADE URBANA NA ATIVIDADE SOCIAL</b> .....	17
1.1 Da civilização do automóvel à necessidade de políticas públicas de transporte.....	20
1.2 A utilização da motocicleta e o mototaxismo .....	23
1.3 Trabalho Informal e Precarização .....	26
<b>2. SAÚDE AMBIENTAL E TRABALHO</b> .....	29
2.1. Fatores de risco ambiental no trabalho.....	31
<b>3. PERCEPÇÃO AMBIENTAL E PERCEPÇÃO DE RISCOS</b> .....	38
<b>4. METODOLOGIA</b> .....	44
<b>5. RESULTADOS E DISCUSSÃO</b> .....	47
5.1. Perfil dos Participantes da Pesquisa.....	47
5.2 Jornada de Trabalho, Renda e Contribuição Previdenciária.....	49
5.3 Tipos e Equipamentos Usados no Trabalho Diário.....	53
5.4 Condições da Base Física dos Mototaxistas .....	56
5.5 Condições da Execução de Trabalho.....	58
5.6 Condições de Saúde e Bem Estar no Trabalho .....	62
5.7 Sobre a Profissão e Realização Pessoal .....	67
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	71
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	75
<b>APÊNDICES</b> .....	83
Apêndice A - Carta de Anuência .....	84
Apêndice B - Termo de Consentimento Livre Esclarecido – TCLE .....	85
Apêndice C - Formulário da Entrevista com mototaxistas .....	86
<b>ANEXOS</b> .....	88
<b>ANEXO A - Folha de Aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa</b> .....	89

## INTRODUÇÃO

A discussão dos problemas ambientais nas últimas décadas vem se tornando uma das temáticas obrigatórias no cotidiano das cidades, em virtude do ritmo acelerado de construções, trabalho, produção de mercadorias e serviços, consumo situados no espaço urbano. O que de fato corrobora para essas discussões, já vem de algumas décadas aliadas à questão ambiental no contexto sociopolítico e econômico.

Aliadas a essas transformações no meio ambiente das cidades, tempo e espaço vêm se alternando numa constante aceleração do crescimento dos centros urbanos, ocasionando dificuldades de mobilidade, acessibilidade, condições de recepções de prestações de serviços em geral. Tendo como consequência novos modos de gestão de trabalho e implicações no viver do cotidiano, sendo pautadas por uma lógica do trabalho, tendo como imperativo da velocidade a própria rapidez.

Tradicionalmente, a motocicleta era utilizada apenas como veículo particular de uso, no entanto as questões de mobilidade urbana trouxeram a figura de um novo profissional: o entregador de mercadorias leves e alimentação. Recentemente, surge um uso inusitado: a mototáxi que realiza o transporte individual de passageiros. Logo surge também a ocupação mototaxista.

Esta categoria de profissionais foi reconhecida no Brasil em 2003 como profissão pelo Ministério do Trabalho e Emprego, contudo sendo exercida muito antes de seu reconhecimento oficial. Ressalta-se que, para além da simples descrição no Código de Ocupações Brasileiras para realizar serviços de coleta, entregas e cobranças de documentos e passageiros, estes profissionais são tidos como agentes da transformação da relação: produção e consumo no cotidiano das cidades, tendo em vista a necessidade da velocidade para alcançar a satisfação de seus clientes.

O surgimento dos mototaxistas atrela-se também a uma ineficiência ou ausência do transporte coletivo, em alguns bairros da cidade, além das condições geofísicas dos espaços urbanos (relevos íngremes), favorecendo o uso do mototáxi pela facilidade que apresenta quanto à velocidade e a agilidade com baixo custo.

Ao mesmo tempo em que o mototáxi surge como resposta a uma possível ausência de prestação de serviços de empresas de transporte coletivo em todas as áreas da cidade, acaba emergindo também como solução a inúmeros jovens do sexo masculino, em sua grande maioria, com baixa qualificação. Garantindo um ganho econômico considerável, além da integração e redes de sociabilidade.

Estudos (TEIXEIRA, 2013; SILVA, et. al, 2009) apontam que os trabalhadores que utilizam a motocicleta como instrumentos de trabalho estão sujeitos a diversos riscos (físicos, químicos, biológicos, ergonômicos, psicossociais, entre outros), decorrentes das condições precárias de trabalho a que são submetidos em seu próprio processo operacional na execução de suas atividades, como o sol, a chuva, o frio e demais condicionantes ambientais que estando expostos em demasia, tendem a prejudicar a saúde deste trabalhador.

Manaus atualmente conta com 1.679 mototaxistas devidamente legalizados através do processo licitatório para obter a permissão municipal de exploração do referido serviço. E neste ano de 2015 serão concedidas ainda 1.624 novas permissões conforme dados da Superintendência Municipal de Transportes Urbanos, conforme disponível no edital de concorrência pública de nº. 001/2015 – CEL/SMTU.

Nesse íterim, em que são apresentados os dados do aumento da presença da motocicleta e conseqüentemente da profissão do mototaxista na cidade —, aliada aos riscos que a profissão apresenta —, esta pesquisa propõe as seguintes questões norteadoras: Os mototaxistas percebem os riscos ambientais e psicológicos no desempenho de suas funções? Que medidas de proteção socioambiental esses trabalhadores consideram necessárias?

A presente pesquisa, assim, teve como objetivo geral investigar as percepções dos mototaxistas na cidade de Manaus-AM em relação à saúde ambiental e riscos a partir do seu trabalho de exposição constante às intempéries ambientais.

Para o desenvolvimento foram traçados os seguintes objetivos específicos: delinear o perfil socioeconômico dos mototaxistas; discutir a relação cidade e trabalho enquanto condicionantes a renda do trabalhador, e evidenciar as subjetivações em relação à saúde ambiental a partir das atividades como mototaxista.

Trata-se de uma pesquisa qualitativa, aplicando-se a técnica da entrevista semiestruturada, buscando obter informações e coletar dados subjetivos, combinando com perguntas abertas e fechadas, possibilitando ao sujeito discorrer sobre os objetos da pesquisa.

Uma pesquisa sobre as percepções dos mototaxistas tanto em relação aos fatores de risco quanto às medidas de proteção socioambiental, se torna relevante, na medida em que se descobre se esse indivíduo, portador de direitos previstos em nosso ordenamento jurídico, consegue compreender a importância de seu papel na área da prestação de serviços, nos riscos que sua profissão apresenta e nas medidas de proteção com fito a uma qualidade de vida.

Em face de minha formação acadêmica em Direito pelo Centro Universitário Luterano de Manaus e militando na área do Direito do Trabalho como advogado, mais especificamente como advogado da cooperativa dos mototaxistas da cidade de Manaus, percebi, nas consultorias jurídicas a estes profissionais, que a maioria mencionava as condições ambientais desfavoráveis, tais como o calor e a chuva, o cansaço aparente da jornada de trabalho excessiva bem como os índices elevados de requerimentos para o recebimento do seguro DPVAT e ações de indenizações por danos materiais decorrentes de acidente de trânsito. Fatores estes que me motivaram para a realização do presente estudo.

A presente dissertação está estruturada em capítulos contendo o referencial teórico, o qual está dividido em quatro seções possibilitando a articulação teórica do problema da pesquisa. A primeira seção discute a cidade, as repercussões da espacialidade e da mobilidade na atividade social, a relação cidade e trabalho com ênfase no contexto do direito a cidade e ao direito urbanístico e as condições ambientais da cidade que possibilitaram, a partir da civilização do automóvel, a utilização da motocicleta e surgimento do mototaxismo.

Na segunda seção do referencial teórico, discute-se trabalho informal e sua precarização em relação ao aumento de profissionais, que, com baixa qualificação, aderem a ocupações que apresentam diversos riscos e sujeitos as intempéries ambientais. A terceira seção destina-se à saúde ambiental e ao trabalho com destaque da saúde e fatores de risco ambiental, e as normas regulamentadoras previstas no campo da segurança do trabalho. Na quarta seção, a discussão centra-se na percepção ambiental e percepção de riscos, propiciando uma análise teórica para os resultados e discussões.



O capítulo seguinte trata dos procedimentos metodológicos destacando o tipo de pesquisa e técnica aplicada. Apresenta-se ainda o procedimento de análise de tratamento dos dados, os quais foram analisados pela técnica da análise de conteúdo proposta por Bardin (1997), na qual o objetivo consiste em compreender criticamente o sentido das comunicações, seu conteúdo manifesto ou latente, as significações explícitas ou ocultas. Os capítulos seguintes são dedicados aos resultados obtidos a partir dos objetivos traçados, os quais estão agrupados os seguintes itens: perfil dos participantes da pesquisa, jornada de trabalho, renda e contribuição previdenciária, tipos e equipamentos usados no trabalho diário, condições da base física, condições da execução de trabalho, condições de saúde e bem estar no trabalho e sobre a sua profissão e realização pessoal. Por fim, foram traçadas as considerações gerais sobre a pesquisa desenvolvida e suas implicações para as políticas públicas e problematizações socioambientais.

A articulação teórica deste estudo estrutura-se com a discussão na relação cidade e trabalho, evidenciando ainda a Cidade de Manaus-AM como local de produção e polo de oferta de duas rodas a população. Nesse contexto basilar, é apresentado o trabalho do motociclista com evidência aos riscos ambientais e o direito à saúde ambiental deste trabalhador autônomo, sendo ainda discutido sobre a percepção ambiental e percepção do risco. Iniciamos com a discussão desses marcos teóricos e problemáticas que embasam o estudo.

## 1. ESPACIALIDADE E MOBILIDADE URBANA NA ATIVIDADE SOCIAL

Com a criação das cidades, dos processos de industrialização e os fluxos migratórios intensos do meio rural para o urbano, começam a aparecer problemas estruturais no espaço urbano envolvendo qualidade do ar, organização socioespacial, transportes e questões ligadas à saúde ambiental. Ao mesmo tempo em que crescem as questões econômicas típicas do desenvolvimento da cidade, aumenta a necessidade de planejamento urbano. As consequências são inúmeras, mas fica saliente a dificuldade da mobilidade e a circulação de mercadorias e de pessoas em um curto espaço de tempo. Vasconcellos (2013) afirma que, em face da concentração acentuada dos empregos nas áreas centrais da cidade, houve o aumento considerado entre a distância residência e trabalho, com a consequente redução da produtividade do sistema coletivo de transporte, tendo que rodar uma quilometragem maior para atender a mesma demanda.

Estes cenários de agenda de pesquisa são justificáveis em face do cenário principal que é a cidade. Para Oliven (2002), é na cidade, o local para o aparecimento de uma nova forma de cultura, caracterizada por diversos papéis sociais, que, combinado aos processos de urbanização, pode apontar ao mesmo tempo para uma desagregação em virtude da predominância de contatos secundários e efêmeros, relações sociais transitórias, mudanças nos laços familiares e competição individualista.

Corroborando para o entendimento sobre o conceito de cidade, Certeau (1994) afirma que é um espaço de produção própria com a sua devida organização racional, num lugar em que se evidenciam transformações e apropriações de objetivos de intervenção do sujeito.

Destaca-se ainda que para além do simples fato de habitar numa cidade, existem as questões de moradia, do espaço da cidade e da relação imbricada entre o público e o privado, na qual prevalecem relações de sociabilidade, reuniões do direito de ir e vir da vida cotidiana. Nessa seara, Carlos (2010) pontua que é na cidade que acontece todos os movimentos da vida cotidiana enquanto prática por meio do espaço e pelo seu uso percebido e vivido pelo corpo e seus sentidos.

A Constituição Federal de 1988 estampa em seu art. 182 quanto à política de desenvolvimento urbano, com fito de atender as funções sociais da cidade e com garantia do bem-estar.

**Art. 182** - A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem estar de seus habitantes.

Nesse íterim, o Estatuto da Cidade, exteriorizado através da Lei 10.257, de 2011, compreende que o pleno desenvolvimento das funções sociais ocorre com a moradia, trabalho, lazer e entre outros.

**Art. 2º** A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

Desta forma, para que se efetivem as funções sociais da cidade estampados no ordenamento jurídico e nos conceitos estruturantes, há que existir um planejamento urbano de modo articular tais premissas e desta forma reduzir questões sócioespaciais de mobilidade urbana. Lammas (1992) comenta ainda que à medida que se desenvolviam as cidades juntamente com as relações interpessoais e suas complexidades, a mobilidade interna da cidade passa a ser um fator crítico de arranjo espacial em sua morfologia.

Um dos fatores históricos para a contribuição desse cenário foram os reflexos da Revolução Industrial, pois havia a exigência de uma produção em escala que por sua vez necessitava de um contingente de trabalhadores, evidenciando a busca de moradia e serviços urbanos. Esteves (2003) afirma que as formas do agravamento progressivo do crescimento desordenado dos núcleos urbanos foram: o super adensamento das áreas residenciais - sendo em sua maioria ocupada por operários, o congestionamento das áreas centrais da cidade e a busca da população por com custos mais baratos. Tais fatos reiteram novamente a afirmação de Vasconcellos (2013) quanto ao tempo de deslocamento casa-trabalho-casa e o atendimento insatisfatório da demanda pelos meios de transportes disponíveis.

Nessa perspectiva, cabe ainda a reflexão proposta por Lefebvre (2001), ao afirmar que o processo de industrialização, há um século e meio, é o motor da transformação da cidade. Tal reflexão torna-se verdadeira ao ponto de que a partir deste processo de caracterização da sociedade moderna, surgem os grandes deslocamentos empresariais, demandas logísticas, estudos das mais diversificadas tecnologias visando o desenvolvimento urbano. Lefebvre (2001) completa que o processo de industrialização, seria o indutor desta relação e o induzido se configura, com os problemas relativos ao crescimento da cidade e ao desenvolvimento da realidade urbana.

Ressalta-se ainda que se entenda por mobilidade urbana, conforme a Lei 12.587 de 2012, em seu art. 4º, II, como: “a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”, devendo este ocorrer através de um conjunto organizado e coordenado de modos de transportes, de serviços e de infraestrutura nesse processo de deslocamento.

A seguir é apresentado no Quadro 1 os modos, os serviços e os transportes conforme lei em epígrafe.

**Quadro 1: Estrutura de modos, serviços e infraestrutura do Transporte e da Mobilidade Urbana.**

Modos de transporte urbano	Motorizados	Não motorizados	
<b>Serviços de transporte urbano</b>	<b>Quanto ao objeto:</b> a) de passageiros; b) de cargas;	<b>Quanto à característica do serviço:</b> a) coletivo; b) individual	<b>Quanto à natureza do serviço:</b> a) público; b) privado.
<b>Infraestruturas de mobilidade urbana</b>	a) Vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias; b) Estacionamentos; c) Terminais, estações e demais conexões; d) Pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas; e) Sinalização viária e de trânsito; f) Equipamentos e instalações; e g) Instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.		

Fonte: SILVA (2014)<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Quadro elaborado a partir da Lei 12.587 de 2012

Apesar de se ter uma Lei em que se instituem diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o que se manifesta no cotidiano da cidade está nas dificuldades de locomoção, trânsito engarrafado, baixa aderência ao uso do transporte público e baixa qualidade de vias públicas (TCU, 2010).

Essas discussões devem ser inseridas em pautas políticas, em agendas de pesquisa com o objetivo de otimizar a qualidade de vida do cidadão, uma vez que tais temas são importantes no desenvolvimento da cidade (LEFEBVRE, 2001).

### **1.1 Da civilização do automóvel à necessidade de políticas públicas de transporte**

Ao se estudar o processo de urbanização verifica-se que as pessoas foram recolocadas em ambientes urbanos, nas quais elas passaram a necessitar de transporte público regular (VASCONCELLOS, 2013). As distâncias foram aumentadas de bairros periféricos para os centros urbanos na busca de trabalho e mercados. Desta forma, foi favorecido o crescimento do uso de transporte individual motorizado, surgindo daí a relação da civilização do automóvel ou cultura do automóvel. Tal civilização teve seu processo de constituição a partir da oferta regular da indústria automobilística, ao passo de sua representação ser mais acessível ao transporte individual.

Schor (1999) afirma que o uso do automóvel não é questionado enquanto objeto técnico, como meio de transporte nem por seu uso individual e nem como máquina por ser oriundo da necessidade social de locomoção. A autora completa que o problema do uso do automóvel se manifesta a partir da escassez de estruturas para o seu funcionamento.

Nesse contexto, o surgimento do automóvel está relacionado com a construção do conhecimento e de outra realidade objetiva para as condições de locomoção de qualidade, em face da concentração urbana (SCHOR, 1999). Quanto a esta cultura do automóvel, Schor (1999) esclarece que podemos falar sim em uma “cultura automotiva”, pelas relações derivadas de seu uso e pelo fato do ser do homem modernizado se reconhecer pelo carro e não conseguir imaginar sua vida sem o respectivo objeto.

Vários incentivos para compra do uso do automóvel foram realizados e continuam a acontecer se caracterizando pelo apoio da indústria automobilística, para compra do automóvel e a criação da infraestrutura viária adaptada a seu uso. Por conseguinte, os incentivos indiretos estão relacionados à liberdade irrestrita de circulação, gratuidade de estacionamento em vias públicas, redução de licenciamentos e tributos de um modo geral e a deficiência na fiscalização, no comportamento dos condutores e das condições dos veículos.

A questão da tributação representa ligação direta com esta civilização do automóvel a ponto de regular sua compra e venda. De acordo com Vasconcellos (2013), desde 1961 ocorre a popularização de venda do produto, a criação do carro 1.0 nos anos 1990, popularizando ainda mais a sua compra, acompanhada da ideia impregnada pela indústria automobilística quanto à utilização de um produto indispensável à imagem pessoal. Nas últimas décadas, os incentivos governamentais consistiram com a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI, até formas de pagamento com postergação de até 90 dias.

Deve-se mencionar ainda nesse processo, que a indústria automobilística exerce influência nas políticas públicas e consequentemente no desempenho governamental do país. De acordo com dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, em 2009 a indústria gerou R\$ 35,7 bilhões em tributos para o governo. Dados ainda mais recentes, de agosto de 2014, apontam crescimento pelo segundo mês consecutivo, com 5,3% representando uma produção de 265,9 mil autoveículos fabricados em agosto deste ano.

Outras influências são marcantes também para esta civilização do automóvel no que concernem as facilidades de obtenção de crédito para aquisição deste produto e seu financiamento. Vasconcellos (2013) afirma que desde 1959 o governo adotou procedimentos quanto ao prazo do financiamento, os juros a serem cobrados e a parcela do valor de compra que podia ser financiado. Já em 1973, outra definição governamental foi exteriorizada na Lei dos Consórcios com mudanças em 2008, com a Lei 11.795. Por fim, a partir de 2004, os incentivos foram através do leasing.

A respeito de todos esses incentivos, Vasconcellos (2013) comenta sobre a atuação do governo e sua relação com a indústria automobilística exercendo duplo papel, sendo um de sócio porque recolhe uma grande quantidade de impostos e,

outro papel de refém, no que tange as ameaças com demissões de empregados, sendo que o governo acaba cedendo às pressões do empresariado.

Argumentando favoravelmente, a própria Associação dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA, 2006, p. 23) destaca:

Nos primórdios, para estimular a produção nacional, o governo concedeu alguns benefícios, como taxas de cambio mais favoráveis apenas para a importação de peças não fabricadas localmente e crédito de financiamento de máquinas e equipamentos destinados à instalação e ampliação do parque fabril brasileiro. Passada a fase de implementação o setor automotivo cresceu a taxas médias de 20% ao ano, no período de 1967 a 1974. Tal incremento só foi possível porque o governo, nessa ocasião criou mecanismos de créditos para o consumidor adquirir veículos.

Diante de todo este cenário há que ser considerado como consequências desses incentivos, uma efetividade de políticas concernentes de transporte e mobilidade possibilitando ao cidadão o seu deslocamento de forma eficaz com a infraestrutura necessária, um sistema viário no qual não pode ser alargado e que impossibilite a circulação dos veículos. Para que isso ocorra, o Plano Diretor da Cidade deve ser claro e com o objetivo de cumprir as funções sociais urbanas e melhoria da qualidade de vida da população.

Corroborando para este entendimento Salim Filho (2007) confirma que uma política pública de transporte deve-se utilizar como estratégias: “racionalização do consumo de energia, aproveitamento máximo do potencial dos sistemas existentes através da manutenção, restauração e reaparelhamento das infraestruturas, ampliação do sistema de transporte urbano e sua integração ao uso do solo” (p. 46).

Vasconcellos (2000) confirma que a promoção de uma política pública de transporte constitui-se como instrumentos de gestão eficiente e sustentável das cidades e desta forma reduzindo desigualdades e tendências espacial de pobreza.

Investimentos vêm sendo realizados pelo Governo Federal, conforme apontado pelo Relatório do Tribunal de Contas em 2010. Segundo o TCU (2010), no Programa Pró-transportes que tem por missão a melhoria da malha viária e dos transportes urbanos nas cidades, foram investidos R\$ 11 bilhões, quando em 2003 a 2006, os recursos somavam R\$ 1 bilhão podendo ser gasto apenas R\$ 250 mil por exercício financeiro.

A não realização de investimentos e aplicação de políticas públicas de transporte efetiva possibilitou o surgimento da utilização de um novo veículo chamado de motocicleta com posterior categoria de trabalho.

## 1.2 A utilização da motocicleta e o mototaxismo

Segundo os dados do Denatran (2008), em 1990 havia apenas 1,5 milhão de motocicletas no Brasil. Tal fato decorre de sua utilização tradicional como veículo particular de uso.

A partir de 1994, com o Plano Real houve uma política intensificada para uso da motocicleta que passa a ser utilizada não apenas para o uso particular, mas para a entrega de documentos e pequenas mercadorias nas grandes cidades, principalmente nas congestionadas (VASCONCELLOS, 2013). Nesse ínterim, com as questões de mobilidade urbana trouxeram a figura de um novo profissional, o entregador de mercadorias leves e alimentação.

Na década de 1990, surge o trabalho de mototáxi na cidade de Cratêus-CE, onde o transporte convencional público era inexistente (PINTO; SCHOR, 2013). Ressalta-se ainda que os serviços de mototáxi constituem um ramo consagrado, como uma opção especial para o transporte remunerado de passageiros, aos quais se oferece maior agilidade e mobilidade do que pelos transportes coletivos. O mototáxi é um tipo de transporte público individual, no qual os passageiros têm livre escolha de local de embarque e desembarque.

A partir destas condições, houve um aumento exponencial da produção de motocicletas na Zona Franca de Manaus, chegando a atingir em 2007 o 2º lugar com 23,3% no que se refere à arrecadação (BISPO, 2009), conforme demonstrado no Quadro 2 a seguir.

**Quadro 2:** Produção dos produtos no faturamento da Zona Franca de Manaus (% por ordem decrescente).

<b>Produto</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
Eletroeletrônica <sup>1</sup>	31,1	34,6	35,9	34,5	29,3
Duas rodas	17,7	16,8	16,7	18,3	23,3
Informática	23,9	22,3	20,6	19,0	17,0
Outros <sup>2</sup>	27,4	26,3	26,8	28,2	30,4
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Bispo (2009)

<sup>1</sup> Televisão, micro-ondas, aparelho de som, celulares, condicionadores de ar.

<sup>2</sup> Química, metalurgia, mecânica, relojoaria, bebidas, brinquedos,



Nos últimos anos, observa-se o crescimento da frota de motocicletas e com sua respectiva utilização na esfera do mundo do trabalho, para serviços de entrega e transportes de pessoas. De acordo com dados da SUFRAMA (2011), foram produzidas 1.581.574 unidades de motocicletas, motonetas e ciclomotores. Para o Departamento Estadual de Trânsito do Amazonas (2014), o relatório aponta que a frota atual de veículos emplacados está em 685 mil, dentre os quais 175 mil são motocicletas.

O exercício de atividades de profissionais em transporte de passageiros chamado de mototaxista foi efetivamente incluído no bojo do ordenamento jurídico com a Lei 12.009, de julho de 2009. No entanto, até o presente, o Código de Trânsito Brasileiro de 1997, não prevê tal serviço como atividade de trabalho remunerada. Mesmo com todas as incertezas trabalhistas e de segurança, essa atividade que emerge com um forte apelo social, enfrenta alguns impasses para se consolidar como ocupação devidamente regulamentada. Nesse sentido, há um movimento que tem se dedicado com muita dificuldade, na organização da categoria em associação, cooperativa e sindicato para lutar pela regularização da categoria por parte do poder público municipal. Porém, questões subjetivas como aquelas relativas às condições dignas de trabalho e saúde do trabalhador, parecem ser negligenciadas tanto pelo poder público quanto pelo trabalhador.

Nesse contexto, o Amazonas apresenta-se como maior polo consumidor em termos de motocicleta tanto na capital quanto no interior - e nestas localidades se torna ainda mais imprescindível o seu uso - chegando a ser uma única forma de transporte interurbano (PINTO; SCHOR, 2013). Assim, de acordo com os dados da ABRACICLO - Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicleta, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (2012), entre as marcas e a sua relação com a produção de motocicleta no período de 1990 a 2011 estão às empresas Honda e Yamaha, conforme esquematizado no Quadro 3:

**Quadro 3:** Produção de motocicletas por marca de 1990 a 2011

<b>Marca</b>	<b>Unidades</b>	<b>% do total</b>
Honda	26.265.272	81,6
Yamaha	4.104.274	12,7

Sundown	631.249	2,0
Dafra	437.329	1,4
Outras	756.976	2,4
Total	32.195.100	100

Fonte: Abraciclo (2012)

Por se tratar ainda, de uma das profissões que mais se expandem no Brasil, a Lei 12.009, de julho de 2009; e o Código de Ocupações Brasileiras, através do Ministério do Trabalho e Emprego – MTE encontra-se devidamente registrado sob o nº 5191-10:

Coletam e entregam documentos, valores, mercadorias e encomendas. Transportam pessoas. Realizam serviços de pagamento e cobrança, roteirizam entregas e coletas. Localizam e conferem destinatários e endereços, emitem e coletam recibos do material transportado. Preenchem protocolos, conduzem e consertam veículos (COB-MET).

Os motociclistas profissionais, conhecidos como motoboys ou mototaxistas, são responsáveis por entregas de produtos ou prestam pequenos serviços de transporte de passageiros, surgem num contexto para atender as necessidades de rapidez e agilidade da sociedade de consumo. Há que se afirmar ainda, que tanto em médio quanto em longo prazo torna-se irreversível frear o crescimento da utilização da motocicleta como ferramenta de trabalho.

Segundo os dados de 2009 do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), já se estima cerca de 1,2 milhões de profissionais nessa área no Brasil. A justificativa para tal crescimento, segundo Silva *et al.* (2009), está no aumento do desemprego observado entre os jovens no Brasil nas últimas décadas. Alia-se, ainda, nesse cenário, as privatizações tecnológicas e a abertura comercial, resultando no aumento da informalidade e da flexibilização das relações de trabalho.

Por ser um trabalhador *a priori*, de natureza autônoma, e pela própria organização inicial da profissão, pois foram somente em 2002 com a ocupação devidamente cadastrada na Classificação Brasileira de Ocupações; e, em 2009, com a Lei 12.009 quanto da sua regulamentação, foi possível uma maior formalização da categoria, possibilitando desta forma mais garantias fundamentais a este trabalhador. Em Manaus, considera-se uma média de 40 representações da classe de mototaxistas entre associações e cooperativas (NASCIMENTO, 2011).

Atualmente, em Manaus, a Superintendência Municipal de Transportes Urbanos – SMTU realizou uma Concorrência Pública, modalidade de licitação, para outorga de 3.303 permissões de serviço público para exploração de transporte individual de passageiro por mototáxi no referido município. Ainda consta como requisitos respaldados na Lei 12.0009/09 ter completado 21 (vinte e um) anos, possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos na categoria, ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do CONTRAN; e não ter pontuação superior a 12 nos últimos 2 anos.

O curso de especialização para condutores de veículos de duas rodas está fundamentado na Resolução nº. 285 de 2008 do CONATRAM, envolvendo módulos teóricos de legislação de trânsito, direção defensiva, noções de primeiros socorros noções de proteção e respeito ao meio ambiente e de convívio social no trânsito e noções sobre funcionamento de veículo. O curso prevê ainda a parte prática referente à condução do veículo.

A ação do município com a realização desta concorrência pública, através da melhor proposta técnica, consiste em conferir a seus operadores uma elevação do ponto social. Posto que os seus usuários vão percebê-los não mais como uma atividade clandestina e sim uma profissão regulamentada.

Há que se discutir ainda quanto ao seu trabalho informal e sua precarização, nestas interfaces em que surgem novas categorias de trabalhadores em respostas às demandas comerciais.

### **1.3 Trabalho Informal e Precarização**

O crescimento das cidades tem transformado modos de agir e pensar da sociedade. Nesse fenômeno de intensa urbanização e adensamento populacional, há uma diversificação dos processos produtivos e respectivas relações de trabalho, modificando ainda o sistema urbano brasileiro. A urbanização está diretamente associada ao sistema capitalista de organização da sociedade contemporânea. Nesse mundo do trabalho sob a égide do pensar e agir de forma capitalista, observa-se intensas metamorfoses do trabalho. Antunes (2011) aponta para as repercussões desde a diminuição da classe operária industrial tradicional, como para inserção expressiva do trabalho assalariado, no setor de serviços, como também a

presença feminina no mercado de trabalho. Outra dimensão apontada pelo autor é quanto à subproletarização em que consiste “na expansão do trabalho parcial, temporário, precário, subcontratado, “terceirizado”, que marca a sociedade dual do capitalismo” (ANTUNES, 2011, p.45).

Por um lado, essas “novas” formas de trabalho gradualmente levam mais e mais trabalhadores à busca de qualquer labor, submetendo-se a um pacote de “precariedades” que vão desde o risco da ocupação que vem desempenhando falta de regulamentação de leis trabalhistas, além do aumento da flexibilização das condições de trabalho. Por outro lado, surgem novas oportunidades que se estabelecem como novas categorias de trabalhadores. Nesse contexto, Antunes (2011, p. 104) afirma quanto à lógica da flexibilização toyotizada de ser proletariado como no caso das “trabalhadoras de *telemarketing* e *call center*, dos *motoboys* que morrem nas ruas e avenidas. (...) dos digitadores que laboram (e se lesionam) nos bancos, dos assalariados do *fast-food*, dos trabalhadores dos hipermercados etc”.

Quanto aos mototaxistas, Ferreira (2011) aponta que no caso da precarização deste trabalho, a sua origem pode estar associada à problemática da cidade em face do transporte coletivo urbano que se apresenta de uma maneira deficitária e não otimizada. Para Vasconcellos (2013) a associação desse fenômeno está nos incentivos que o governo federal concede à população que vão desde os benefícios fiscais e facilidades de aquisição, liberação da circulação de motocicletas entre filas de veículos em movimento, baixa fiscalização do poder público, até a irresponsabilidade da população na exigência de entrega de mercadoria e de sua própria circulação no espaço urbano, chegando a ignorar as condições de segurança.

O mototaxista destaca-se como trabalhador autônomo, status previsto na legislação brasileira. A Lei 8.213/1991, que dispõe sobre os Planos e Benefícios da Previdência, conceitua: “h) a pessoa física que exerce, por conta própria, atividade econômica de natureza urbana, com fins lucrativos ou não”. Martins (2006) esclarece que o trabalhador autônomo, e aquele que presta serviços por conta própria, não sendo, portanto subordinado. Logo, não preenche os requisitos do art. 3º da CLT.

Desta forma, o trabalhador autônomo é aquele que exerce sua atividade profissional, sem vínculo empregatício. Por conta própria ele é o responsável pelo lucro, risco e prejuízos advindos de sua ação laborativa. No caso deste tipo de

trabalhador, a principal característica é a sua independência e liberdade quanto à jornada de trabalho, ganhos e benefícios, assumindo o próprio risco de sua atividade.

O diferencial no caso dos motociclistas profissionais é o conhecimento das ruas da cidade e seus atalhos objetivando alcançar o maior número de corridas equivalentes à entrega de pequenos produtos e/ou transporte de passageiros. Nessa hipótese a liberdade e a independência se apresentam como vantagem à negociação livre das relações de trabalho com horários flexíveis e salários.

Concorrente a este cenário está à preocupação de seu trabalho autônomo, uma vez que não se subordina a vínculo empregatício constante ao art. 3º da Consolidação das Leis Trabalhistas<sup>2</sup>. Porém por não ter essa característica salarial da relação empregado e empregador, deixa de ter acesso a todos os benefícios decorrentes da relação de emprego, tais como a aposentadoria e os seguros: acidente de trabalho, seguro-desemprego, entre outros (SASAKI; MENEZES, 2012).

Ost (2008), afirma que no caso do trabalhador autônomo, o mesmo é considerado como prestador de serviço de profissão regulamentada, em virtude da Lei 12.009 de julho de 2009, com a devida fiscalização do órgão municipal e estadual de trânsito. A discussão que cabe, ainda, é quanto à segurança e ao seu direito à saúde ambiental, advindo dos fatores de riscos ambientais proporcionados pela profissão.

Quanto à sua relação com a representação de sua classe trabalhadora, pode ser tanto a associação como cooperativa. O cooperativismo se propõe como uma alternativa ao modelo de sociedade empresarial, com obtenção exclusivamente de lucro, ou seja, a sua gênese não está relacionada em virtude das pessoas ou do capital, mas como espaço jurídico e econômico mútuo de contribuição na perspectiva de trabalho coletivo a bem da coletividade.

De acordo com Mamede (2011), as cooperativas são pessoas jurídicas de Direito Privado, organizadas a partir da reunião de pessoas, não estando sujeitas a falência, sendo um ente finalístico, pois são constituídas de acordo com os seus objetivos específicos, merecendo a atribuição de personalidade jurídica a partir de seu registro. Considerando as nuances de um trabalho cooperado e que se

---

<sup>2</sup> Art. 3º - Considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário.

apresenta em alguns momentos como precário, deve ser analisado, desta forma as condições de saúde ambiental deste trabalhador.

## 2. SAÚDE AMBIENTAL E TRABALHO

No mundo moderno o crescimento populacional, o desenvolvimento econômico, as inovações tecnológicas e a organização social e política são os possíveis fatores distais da gênese do problema, levando tanto ao aparecimento do risco como o aumento da chance de exposição (CARDOSO, 2005).

Segundo a Organização Mundial de Saúde, denomina-se saúde um estado de completo bem-estar físico, mental e social. Não apenas se restringindo a ausência de doença ou enfermidades, mas caracterizado pelo bem-estar em seus variados aspectos. Nesse ínterim, a Constituição Federal de 1988 estampa o direito à saúde como um direito fundamental, refletindo ainda numa relação intrínseca entre meio ambiente e saúde nos art. 196 e 225, *in verbis*:

**Art. 196** A saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação.

**Art. 225** Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

Peçanha *et al.* (2012) afirmam que a saúde não mais se explica exclusivamente pela ausência de doença, apoiada em intervenções clínico cirúrgicas, mas como resultado de caráter intersetorial que a considere um produto e, ao mesmo tempo, um insumo do desenvolvimento.

Ainda no campo da legislação, a Lei nº 8080/90 define, em seus diversos artigos sobre o direito à saúde com observação ao meio ambiente do trabalho:

**Art. 2º** A saúde é um direito fundamental do ser humano, devendo o Estado prover as condições indispensáveis ao seu pleno exercício.

**Art. 3º** Os níveis de saúde expressam a organização social e econômica do País, tendo a saúde como determinantes e condicionantes, entre outros, a alimentação, a moradia, o saneamento básico, o meio ambiente, o trabalho, a renda, a educação, a atividade física, o transporte, o lazer e o acesso aos bens e serviços essenciais.

**Art. 6º** Estão incluídas ainda no campo de atuação do Sistema Único de Saúde (SUS):

**V** - a colaboração na proteção do meio ambiente, nele compreendido o do trabalho.

Motta (2002) afirma que para a concretude de um ótimo nível de saúde, deve haver a necessidade de uma ação conjunta de vários setores, com ações intersetoriais envolvendo setores do público e do privado. O autor ainda contempla: “Saúde, não é algo estático, como um estado, mas ao invés disso, é um processo dinâmico, em constante mutação” (MOTTA, 2002, p. 45).

Rocha (2010) esclarece ainda quanto ao direito à saúde positivado no ordenamento jurídico, que a sua exigência respalda-se no documento constitucional, podendo qualquer pessoa valer-se do seu direito.

Na realidade essas preocupações sobre saúde podem variar para cada sociedade, pois as visões de mundo aliado à organização social irão definir o discurso social quanto à saúde/doença e ao corpo. As definições destas ações serão refletidas através da promoção da saúde como processo que permite às pessoas aumentarem o controle sobre sua saúde (NEVES; GUILAM, 2007).

Destaca-se ainda que no Brasil houve uma evolução quanto ao sistema jurídico relacionado a saúde do trabalhador de um modo geral e sua relação com a previdência social. Apresentando-se um sistema misto de normas que vão desde a natureza de obrigações públicas e normas cuja obrigação será efetivada no âmbito privado com o cumprimento de Normas Regulamentadoras. Araújo (2012) confirma que a proteção à saúde do trabalhador brasileiro vem sendo implementada de maneira gradativa pelo Estado, através de uma farta legislação a respeito de medicina e segurança do trabalho. Contudo, ainda se está longe do estágio ideal de proteção. Há que se destacar que importantes contribuições têm vindo dos tribunais e do meio acadêmico, no sentido de admitir a responsabilização do empregador com base na teoria objetiva da responsabilidade, ou até mesmo por meio da técnica processual de inversão do ônus da prova, segundo a qual, caberia ao empregador provar que cumpriu seu dever contratual de preservação da integridade física do empregado, respeitando as normas de segurança e medicina do trabalho.

De acordo com a Política Nacional de Saúde Ambiental (BRASIL, 2007), o campo da saúde ambiental apresenta-se como área da saúde pública, para a formulação de políticas públicas e as correspondentes intervenções (ações)

relacionadas à interação entre a saúde humana e os fatores ambientais, tanto de natureza natural ou antrópica, que determinam, influenciam e melhoram a qualidade de vida do ser humano com objetivo da promoção da sustentabilidade. Destacam-se ainda os fatores de risco ambiental no trabalho em face de sua atuação profissional.

## **2.1. Fatores de risco ambiental no trabalho**

O estudo acerca dos riscos apresenta-se na atualidade com uma vasta literatura científica sobre o tema. O termo risco originou-se nas sociedades modernas ocidentais com a possibilidade de previsão de determinadas situações ou eventos com a sua devida fundamentação – conhecimento, ou através de indicadores combinados com uma probabilidade da estatística no que concerne aos acontecimentos futuros. A própria palavra risco remete a ligação com as diversas áreas do conhecimento, devendo ser contextualizado de acordo com o objeto de investigação, como exemplo, risco ambiental, risco econômico e político, entre outros cenários de risco na atualidade.

Porto (2000) destaca que na Psicologia, Antropologia e Sociologia a palavra risco associa-se à abordagem dos estudos de percepção que visem analisar como populações diferentes percebem e reagem frente a determinados riscos. Dos resultados desses estudos origina-se a formulação de programas de comunicação de risco além de contribuir na formulação de programas e políticas públicas, assim como no gerenciamento das crises de risco considerando aspectos econômicos e a gestão adequada tanto de recursos humanos quanto financeiros, além da dita compreensão do fenômeno originado do risco. Beck, Giddens e Lash (2007) confirmam ao apontar que o risco é um tema mediador que demanda uma nova divisão de trabalho entre a ciência, a política e a economia.

De acordo com o relatório da Organização Mundial de Saúde – (WHO, 2002), fica definido risco como “uma probabilidade de uma consequência adversa ou um fator que aumenta esta probabilidade”. Desta forma, ao alinhar o conceito de risco com a promoção de saúde do trabalho, estes se tornam estruturantes e complementares. Isso porque há um intento de subsidiar estratégias e políticas públicas na área em questão bem como múltiplas ações que objetivam escolher hábitos saudáveis durante suas atividades laborativas. Os riscos ambientais à



saúde são diversos e variam desde riscos tradicionais até a complexa mistura de poluentes atmosféricos resultantes do tráfego de veículos automotores (CARDOSO, 2005). Lima (1995) considera também os riscos ambientais como uma dimensão social, devido a inúmeros indivíduos estarem expostos, ocasionado pelo crescimento demográfico, oriundo das zonas rurais para às zonas urbanas e expansão das cidades. Ainda assim, a autora considera nesta dimensão social do risco ambiental como problemas sociais por serem condutores acentuados das desigualdades sociais – por serem pobres, apresentam uma menor capacidade de intervenção sobre o meio, criando mecanismos de estigmatização social.

A relação que cabe quanto ao risco ambiental e sua dimensão social proposta em análise por Lima (1995) consiste no cenário de mercado de trabalho que se configura como insucesso. Essa ação pode levar os trabalhadores a buscarem profissões informais, e por questões diversas não chegam a considerar as condições ambientais e de segurança no desempenho de suas funções.

Persistindo nessa seara conceitual, Rosa, Fraceto e Carlos (2012) definem risco ambiental como a probabilidade de ocorrência de um acidente e a gravidade dos danos potenciais. Na perspectiva empresarial, os autores destacam que sua associação está para a manipulação de substâncias químicas altamente perigosas, presentes na atividade industrial e no devido transporte. Os fatores ambientais que podem proporcionar um risco estão relacionados quando uma determinada comunidade explora os elementos de seu entorno, enfraquecendo e debilitando os ecossistemas no que se refere à capacidade de absorver sem traumatismos os fenômenos da natureza.

Tais fenômenos podem ser exemplificados como: a exploração dos solos, os desvios de rios, a degradação dos recursos naturais, e as mudanças climáticas, entre tantos outros. Observa-se, de acordo com os estudos científicos, que os efeitos das ações antrópicas equivocadas permitem ao mundo enfrentar um desequilíbrio ambiental que atinge a todos os seres humanos e ao ecossistema global sem distinção.

Quanto ao fator de risco ambiental do profissional motociclista, associa-se a questão do não lugar, entendido segundo Augé (1994) como lugares que se recompõem, prometido à individualidade solitária, à passagem, ao provisório e ao efêmero.

A relação entre a pesquisa em tela e o conceito de não lugar de Augé (1994) cristaliza-se quando pela sua constante movimentação, não considerando um território que lhe permite uma apropriação e apego. Esse espaço acaba não se localizando geograficamente, mas apenas globalmente, isto é, a atividade laboral se dá num âmbito efêmero e não definido. O espaço do motociclista profissional é a cidade, que por sua vez constituído de ruas, avenidas, praças, bosques, edifícios, ou seja, diversas imagens que são formadas por meio de passagens rápidas em sua memória, pois como afirma Augé (1994), seu espaço de trabalho não se realiza de forma total.

O mototaxista, de forma prática, desenvolve sua atividade profissional em um ambiente público e se exterioriza no trânsito das ruas, becos e avenidas. Pode-se caracterizá-lo como um andarilho de difícil localização. O fato de não possuir um local que possa ser identificado como endereço fixo, o transforma num agente de trabalho diferenciado e que se contrapõe aos modelos vigentes de atividade laboral, no qual o comprovante de endereço profissional passa a ser um critério de distinção. Tal situação o expõe simbolicamente, podendo ser discriminado na sociedade e de forma real quando se expõe aos riscos dessa atividade sem abrigo, sujeito às condições de tráfego, clima e do trajeto das vias (BATTISTON; CRUZ; HOFFMANN, 2006).

Nessa perspectiva Beck, Giddens e Lash (2007) associa o risco em sua dupla face do perigo e da oportunidade. Ao mesmo tempo em que o mototaxista tem em sua essência uma profissão de risco, também não se pode deixar de considerar como oportunidade de trabalho gerando emprego e renda. Desta forma, a categoria da sociedade de risco tematiza o processo de questionamento das ideias centrais para o contrato de risco, apresentando-se a possibilidade de controle e a possibilidade de compensação de incertezas e perigos fabricados industrialmente (BECK; GIDDENS; LASH, 2007).

No campo da legislação, em virtude da Segurança e Medicina do Trabalho, a Portaria do Ministério do Trabalho e Emprego, de nº 3.214, de 08 de junho de 1978 (BRASIL, 1978) estabeleceu a Norma Regulamentadora nº 09 quanto aos riscos ambientais. Assim, para esta NR, define-se como:

9.1.5. Para efeito desta NR, consideram-se riscos ambientais os agentes físicos, químicos e biológicos existentes nos ambientes de trabalho que, em função de sua natureza, concentração ou intensidade e tempo de exposição, são capazes de causar danos à saúde do trabalhador.

A própria NR-09 (BRASIL, 1978), caracteriza os agentes físicos, químicos e biológicos que afetam a saúde e a segurança do trabalhador, *in verbis*:

9.1.5.1. Consideram-se agentes físicos as diversas formas de energia a que possam estar expostos os trabalhadores, tais como: ruído, vibrações, pressões anormais, temperaturas extremas, radiações ionizantes, bem como o infra-som e o ultra-som.

9.1.5.2. Consideram-se agentes químicos as substâncias, compostos ou produtos que possam penetrar no organismo pela via respiratória, nas formas de poeiras, fumos, névoas, neblinas, gases ou vapores, ou que, pela natureza da atividade de exposição, possam ter contato ou ser absorvido pelo organismo através da pele ou por ingestão.

9.1.5.3. Consideram-se agentes biológicos as bactérias, fungos, bacilos, parasitas, protozoários, vírus, entre outros.

Ainda devem-se destacar os riscos de natureza ergonômica e de acidentes presentes na literatura científica. Em virtude desses riscos, a Norma Regulamentadora institui o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais em seu ambiente de trabalho com as próprias diretrizes estampadas na NR-09.

Melo (2014) afirma que no Direito do Trabalho o bem ambiental envolve a vida do trabalhador como pessoa e integrante da sociedade, devendo ser preservado por meio da implementação de adequadas condições de trabalho, higiene e medicina do trabalho. Quanto às responsabilidades, cabe ao empregador a obrigação de preservar e proteger o meio ambiente laboral e, ao Estado e à sociedade, fazer valer a incolumidade desse bem.

O próprio Caderno de Atenção Básica à Saúde do Trabalhador (BRASIL, 2002, p.67) estabelece os inúmeros riscos ambientais, dos quais citam:

Risco físico (ruído, vibração, radiação e extremos de temperatura).  
Risco químico (poeira, substâncias perigosas e corantes).  
Risco mecânico (acidentes com máquinas e quedas).  
Risco ergonômico (postura inadequada, movimentos repetitivos e esforço físico).  
Risco psicossocial (estresse, cobrança e insatisfação).

Os riscos ambientais são capazes de causar danos à saúde e a integridade física em função de sua natureza, concentração, intensidade e suscetibilidade e tempo de exposição. Ao caracterizar a atividade do mototaxista, é possível identificar uma série de riscos aos quais o trabalhador está exposto. Tais riscos e suas consequências estão sumarizados no quadro 4.

Quadro 4: Riscos Ambientais aplicados aos motociclistas profissionais

Risco	Tipo	Consequência
Físico	Ruído	Cansaço, irritação, dores de cabeça, diminuição da audição, aumento da pressão arterial, problemas do aparelho digestivo, taquicardia e perigo de infarto.
	Vibrações	Cansaço, irritação, dores nos membros, dores na coluna, doença do movimento, artrite, problemas digestivos, lesões ósseas, lesões dos tecidos moles, lesões circulatórias.
	Calor	Taquicardia, aumento de pulsação, cansaço, irritação, prostração térmica, choque térmico, fadiga térmica perturbações das funções digestivas, hipertensão.
	Umidade	Doenças do aparelho respiratório, quedas, doenças na pele, doenças circulatórias.
Químicos	Poeiras, fumos, neblinas, gases ou vapores.	Irritação das vias aéreas superiores, dores de cabeça, náuseas, sonolência, doença pulmonar.
Biológicos	Bactérias, fungos, bacilos, parasitas, protozoários, vírus.	Doenças infectocontagiosas. Infecções variadas internas e externas, inclusive de pele. Infecções cutâneas ou sistêmicas, podendo causar contágio.
Ergonômicos	Ritmos excessivos, trabalho.	Cansaço, dores musculares, fraquezas, alterações do sono e da libido e da vida social, com reflexos na saúde e no comportamento.

Fonte: Silva (2014)<sup>3</sup>

Segundo os dados do Departamento Estadual de Trânsito do Estado do Amazonas – DETRAN/AM, até 2012 houve um crescimento de 117 mil motocicletas devidamente emplacadas. Esse aumento de máquinas está relacionado com um crescimento de 44% de acidentes envolvendo motociclista profissional. Muitos motivos desses acidentes, segundo o DETRAN/AM, são devido à falta de utilização de equipamentos de segurança obrigatórios tais como: capacete, colete e antena. Esses acidentes estão diretamente associados ao aumento do número de mortes. De acordo com o Ministério da Saúde, através do sistema DATASUS (2010), o Brasil passou de 2% em 1996 para 32% em 2010 no que tange ao total de fatalidades envolvendo motocicletas.

Tais ocorrências oneram o sistema público no pagamento de benefícios. No período de 2000 a 2010 houve um grande volume de indenizações pagas pelo

<sup>3</sup> Quadro elaborado a partir dos estudos de Oliveira, Filho e Araújo (2013), devidamente citado nas referências.

seguro DPVAT, atingindo mais de 176 mil indenizações por morte e 781 mil indenizações por invalidez de usuários de motocicletas (Líder Seguradora, 2013). Observa-se, portanto, que os riscos e irresponsabilidades decorrentes de um trabalho sob risco voluntário confirma elementos que se somam às tragédias sociais que ocorrem no país (VASCONCELLOS, 2013).

Em referência aos riscos ambientais destacam-se: a exposição da energia solar, com altas temperaturas e raios não ionizante ultravioleta (UV), pois durante sua jornada laboral, o motociclista está exposto à incidência do sol. Para Oliveira, Matos Filho e Araújo (2013), quanto às consequências originadas deste risco ambiental associado ao componente energia podem provocar várias reações cutâneas, vareando desde a queimadura até câncer.

A cidade de Manaus está localizada próxima à linha do Equador, com temperatura média anual de 26,5°C. Com o crescimento da cidade, mais prédios, concreto e asfalto ocupam o lugar que antes pertencia a floresta, formando ilhas de calor que são um problema de saúde pública e predispõem a doenças respiratórias e circulatórias (PIVETA, 2012).

Outro destaque é quanto ao ruído e as vibrações que são produzidos pelo motor numa relação direta, para destinação de movimento oscilatório com reflexo no equilíbrio ou referência e da sirene dos demais carros. Da mesma forma, Braga (2007) afirma que as vibrações podem afetar o bem-estar e o conforto tanto do mototaxista quanto do passageiro. Dependendo do nível de sua exposição chegando a gerar lesões fisiológicas e patológica graves em seu grau de intensidade.

No que concerne aos riscos bio sanitários, por uma ausência de um local fixo de trabalho, com condições dignas para acesso a sanitários, bebedouros e demais necessidades fisiológicas, a profissão apresenta também este risco.

No campo do risco psicológico, a preocupação consiste na atenção intensa ao trânsito, carga horária de trabalho variada e trabalho noturno, elevando desta forma, consequências graves para a saúde do trabalhador apontando-se como o desgaste psicológico e estresse. De acordo com Oliveira, Matos Filho e Araújo (2013) os estressores ocupacionais estão comumente relacionados à organização do processo de trabalho, tais como pressão para produtividade, condições adversas à segurança no trabalho, falta de treinamento e orientação e ciclos trabalho-descanso.

A reflexão que deve ser tecida consiste na necessidade de elaboração de um Programa de Prevenção de Riscos Ambientais, em modelos ou similaridades estabelecido na NR-09, em virtude da própria caracterização de um trabalho informal e autônomo, tendo apenas a garantia de sua associação e cooperativa para sua representação enquanto categoria profissional, além de condicionantes sociais de precarização, a baixa qualificação profissional, altos índices de acidentes, além de aspectos culturais de trabalhadores oriundos de outros Estados para a cidade em busca de empregos.

Outro destaque consiste na vulnerabilidade que ocorre através da utilização da motocicleta como meio de transporte e de trabalho, pois tanto para o passageiro quanto para o motociclista, as condições de segurança são mínimas, além de sua exposição às alterações ambientais. Nesse ínterim, Silva *et. al.* (2009) argumenta quanto à fragilidade e vulnerabilidade do trabalhador que utiliza a motocicleta como ferramenta de trabalho.

De acordo com Silva *et. al.* (2008), umas das causas para explicar os altos índices de acidentes é justamente à exposição aos fatores de influência ambiental em vias públicas (estressores) e pela necessidade de realizar o maior número de corridas (estresse). No que concerne ao transporte de pessoas ou serviços de entrega, os riscos ocorrem pelo fato de que os mesmos devem ser realizados em um curto intervalo de tempo, aliado ao fator de alta velocidade e das manobras arriscadas no trânsito. Ressalta-se, ainda, outros riscos que envolvem a profissão, sendo de natureza física, ergonômica, ambiental, social, biossanitária, psicológica entre outros (OLIVEIRA; MATOS FILHO; ARAÚJO, 2013).

Considerando que independente da atividade laboral que o trabalhador executa, o trabalho nunca é neutro em relação à saúde ou aos riscos que podem ser ocasionados advindos do ambiente de trabalho. A própria percepção do risco por parte do trabalhador depende de vários fatores e do contexto de sua inserção no tempo e no espaço para a execução de sua função (ESPÍRITO SANTO; PAULA; PEREIRA, 2009).

O que cabe mediante a este cenário é uma gestão do risco, sendo um processo dinâmico que permita aos atores sociais integrar de maneira consciente, o que, por sua vez, é também um processo dinâmico: sistema-meio-ambiente-sociedade. Porém, considerando que risco ambiental envolve boa parte de subjetividade por conta das pessoas, este aspecto está subordinado aos aspectos

socioculturais presentes na relação ambiente e saúde. Uma forma de compreender os aspectos relativos aos riscos ambientais e saúde é a partir da perspectiva da percepção ambiental. Melazo (2005) afirma que o estudo da percepção ambiental é fundamental para compreender as inter-relações entre homem e o ambiente em que vive. Como o percebe, reage e responde as ações sobre o meio, ao mesmo tempo em que deve promover a sensibilização e o desenvolvimento da compreensão do ambiente ao redor.

### **3. PERCEPÇÃO AMBIENTAL E PERCEPÇÃO DE RISCOS**

Se há tantos fatores evidentes de riscos e perigos que o mototaxista se expõe, o que o leva a desconsiderá-los? Nessa vertente, vários estudos nos levam a mostrar que há fatores objetivos e subjetivos envolvidos nas decisões de ocupações arriscadas. Não desconsiderando os motivos reais e concretos da precarização do trabalho e risco que o trabalhador é levado a ignorar. Os aspectos subjetivos são relevantes, os quais discutiremos sob a perspectiva da percepção ambiental.

A percepção é um processo ativo que envolve a seleção, a organização e a interpretação das estimulações captadas pelo organismo. Esta ação é executada pelo sistema nervoso central que irá interpretar estas impressões, atribuir significado a partir de suas próprias experiências. Devido a isto, a percepção é subjetiva pessoal, única, individualizada, devido às características de cada sujeito. Em consonância com este pensamento, Simões e Tiedemann (1985) dizem que o que difere uma pessoa de outra diante dos estímulos é a percepção com sua seleção e interpretação das informações sensoriais.

Davidoff (2001) diz que os sentidos são como as janelas para o mundo, pois trazem as informações, às quais serão interpretadas de forma diferenciada, e exemplificada pela visão que capta as imagens de forma invertida e da esquerda para direita, as quais depois são organizadas; ainda, cada olho capta uma imagem diferente. Deste modo, a percepção caracteriza-se como processo de organização e interpretação das informações recebidas pelos sentidos formando a consciência a respeito do ambiente.

O que implica na estreita relação entre percepção e a construção do conhecimento, questão levantada por Aristóteles e Platão na Grécia Antiga e

perdura até os dias atuais. Para Aristóteles, nada há na consciência que não tenha passado antes pelos sentidos (MORIN; AUBÉ, 2009). No entanto, os sentidos não captam a realidade de forma exata e o conhecimento não implica em cópia do mundo que o cerca. Simões e Tiedemann (1985, p. 35) citam Kant para o qual: “nós não vemos as coisas como elas são, porém como nós somos”.

A percepção, portanto, não é um espelho da realidade ou um reflexo desta, pois os sentidos não respondem a toda gama de estímulos que o ambiente oferece, sejam eles de ordem sonora (ultrassom ou infrassom), elétrica ou magnética, olfativa como certos animais. Certos estímulos são percebidos sem a presença deles como no caso de estimulação elétrica em certas regiões do cérebro ou sob o efeito de drogas geradoras de alucinações. Além do que, as percepções vão sofrer a influência das expectativas, motivações e experiências vividas (DAVIDOFF, 2001; MORIN, AUBÉ, 2009; SIMÕES; TIEDEMANN, 1985).

O que demonstra o caráter ativo da percepção é atividade cognitiva, como aponta Morin e Aubé (2009) parafraseando Merleau Ponty, que possibilita a captação das informações tanto de seu organismo quanto do ambiente atribuindo-lhes significado.

A percepção é resultante de várias atividades cognitivas, dentre elas a atenção, concentração, consciência, memória e a linguagem. A atenção dá o foco, a direção para onde estará voltado o órgão do sentido mais propício a sentir aquele estímulo; o que leva a concentração para o som da buzina, a luz no horizonte, ou o calor do escapamento da motocicleta. Se há o foco, é mais fácil compreender as informações recebidas. A consciência irá influenciar também na percepção, pois dependendo do estado emocional, se está feliz ou triste, o mesmo estímulo pode ser belo, triste ou até mesmo sem significado para o sujeito. Quanto à memória ela funciona como arquivo. O qual será utilizado para julgar, comparar as sensações recebidas a partir de experiências anteriores ou semelhantes. A linguagem vai influenciar a cognição moldando a percepção de forma indireta. Esse processo de dar sentido, comparar, julgar e processar as informações recebidas pelos sentidos é feita pela percepção em um processo contínuo e adaptativo para manutenção da vida e sobrevivência do indivíduo.

Estas experiências de vida resultantes da percepção vão determinar o comportamento do sujeito nas diversas situações, ou seja, a ação do sujeito é o resultado do modo como ele percebe o ambiente, resultando de uma relação



consigo ou com o outro (MORIN; AUBÉ, 2009). O que leva Davidoff (2001) reconhecer a percepção como atividade cognitiva fundamental originando desta todas as outras.

É neste aspecto que deve ser valorizado o organismo, o corpo, como reconhecem Higuchi, Kuhnen e Bonfim (2011), pois o ambiente natural ou o humano será apreendido a partir desta mediação corporal, será representado, elaborado e manipulado a partir dele e de suas significações.

A partir deste viés, as reflexões sobre a relação corpo e ambiente, mediado pela subjetividade em um processo ativo vão ser elaboradas as discussões sobre percepção ambiental. Pois o tema extrapolou seu campo de estudo de origem (fisiologia e psicologia) sendo tomado como objeto de estudo por outras ciências, sobretudo aquelas voltadas à relação homem-ambiente (KUHNE; HIGUCHI, 2011).

Ittelson (1978 *apud* KUHNE; HIGUCHI, 2011) define percepção ambiental como o modo pelo qual a pessoa vivencia os aspectos ambientais. A percepção ambiental é compreendida como uma forma de explicação do mundo e de seus elementos constitutivos. Durante este processo, os sentidos são combinados realizando uma organização ativa de modo a dar coerência aquela experiência sensorial. Isso leva a respostas diferenciadas dos indivíduos diante do meio, pois suas respostas resultam de sua percepção, ou seja, da forma como ocorrem seus processos cognitivos, julgamentos, expectativas que nem sempre são evidentes ou constantes, mas afetam a conduta, muitas vezes de forma inconsciente, como afirmam Fernandes *et. al.* (2011) e Kuhnen e Higuchi (2011).

Segundo Tuan (1980), a percepção é um processo mental que, a partir dos interesses e das necessidades, estrutura e organiza a relação da realidade com o mundo através da seleção das informações e armazenamento, dando-lhes significado. Ou seja, para este autor a percepção é resultado da ativação dos sentidos tendo sua exploração nos valores culturais, devendo ser analisados pelas atitudes e valores culturais dos grupos.

O estudo de percepção ambiental articula diversos fenômenos para a compreensão do espaço em que o indivíduo está inserido. Esses fenômenos referem-se à história de vida, condições espirituais, tempo, espaço entre outros elementos. Quando relacionado ao ambiente urbano, são variados os aspectos que afetam a seus habitantes: condições de trabalho, transportes, saúde, educação, miséria, violência, poluição, espaços de lazer. Fatores que quando julgados podem

ser causadores de satisfação ou insatisfação quanto à vida urbana. Entretanto, as cidades exercem forte atração devido às múltiplas oportunidades que oferecem.

Fischer (1994) lembra que o ser humano não pode viver isolado de seu meio, sempre se vive em um espaço, sendo este a matriz que informa as relações na sua complexidade e ao mesmo tempo é o resultado de fatores culturais, sociais e institucionais, pois, se o ambiente age sobre o sujeito este também age sobre aquele.

Deste modo, quando se busca compreender a relação pessoa-ambiente, a abordagem teórica da percepção ambiental pode nos ser útil e vislumbrar aspectos subjetivos presentes nos modos de trabalho, como no caso de mototaxistas. Sendo destacado o pensamento de Ittelson (1978 *apud* KUHNEN; HIGUCHI, 2011), o qual afirma ser necessário compreender os significados e valores atribuídos ao ambiente, haja vista que a subjetividade é forjada coletivamente, de cujo grupo o indivíduo faz parte. Daí a necessária compreensão da subjetividade e como estes processos interferem na relação pessoa-ambiente.

Para Ittelson (1978 *apud* KUHNEN; HIGUCHI, 2011) a percepção ambiental é constituída por várias dimensões destacando-se a cognição (o modo como são criadas as imagens mentais), o afeto (o apego ou não ao ambiente), o histórico (a história do lugar, o momento político ou econômico) e as preferências relacionadas ao ambiente (o grau de atratividade para com o meio ou as pessoas). Estas dimensões ajudam a construir a subjetividade aliada aos aspectos objetivos da realidade física, pois ao serem internalizadas, as imagens e sensações passam a fazer parte do extrato cognitivo (KUHNEN; HIGUCHI, 2011). Não são apenas simples abstrações, sendo produtos e produtoras das relações sociais. Garcia Mira (1997) insiste que todo estudo do ambiente deve envolver não apenas os aspectos físicos de um lugar, mas a variedade de elementos perceptíveis, pois desta forma as percepções ou interpretações, bem como os significados atribuídos ao ambiente, permite compreender os comportamentos em relação ao meio em que vive.

A constelação dos elementos físicos e os elementos psicossociais são pontuados por Fischer (1994), que afirma que os lugares onde uma pessoa trabalha ou vive moldam de alguma forma sua maneira de ser, de pensar se comportar. A partir da relação que se estabelece com o ambiente, em consonância com este pensamento Kuhnen e Higuchi (2011) dizem ser necessário conhecer como as pessoas percebem, vivenciam e valoram o ambiente em que vivem para que os

gestores públicos atendam aos anseios das comunidades. Sob este aspecto, deve ser compreendida a percepção do risco ambiental, o qual segundo Porto (2000) está associado aos estudos de percepção e visando analisar como as populações percebem e reagem diante do risco. Inicialmente risco é compreendido como possibilidade de previsão de determinadas situações ou eventos futuros.

Quanto ao risco ambiental pode ser compreendido como probabilidade de ocorrer um acidente gerando danos potenciais. Brilhante (1999) compreende o risco ambiental como aquele ocorrido no meio ambiente e classificado de acordo com o tipo de atividade; exposição, probabilidade de ocorrência; severidade, reversibilidade, visibilidade, duração.

Brilhante (1999) aponta para a classificação do risco segundo a Organização das Nações Unidas para a Proteção Ambiental, os quais são: risco direto; risco de acidentes de grande porte (catástrofe); e, risco percebido pelo público. O risco percebido pelo público sofre a influencia da sua aceitação ou não, sendo que sua compreensão e aceitação são resultantes das informações recebidas, dos dispositivos de segurança e da retrospectiva da atividade. O que levanta a discussão a respeito da aceitação ou não do risco. Como o risco é uma probabilidade, diante dos fatos, ele pode ser aceitável caso haja possibilidade de os benefícios serem maiores, o autor exemplifica pelos pilotos de carros de corrida que consideram que o prazer é superior aos riscos de sua profissão.

Ainda, Brilhante (1999) destaca o caráter subjetivo percepção na aceitação do risco, pois as pessoas reagem de modo diferenciado diante dele. A autora dá o exemplo segundo o qual as pessoas tem mais medo de morrer em um ataque terrorista dentro de um avião, do que no trajeto do ônibus para o aeroporto. Sendo que a probabilidade matemática aponta para a superioridade dos números de acidentes de trânsito, ou seja, a matemática apesar de levantar a questão da racionalidade e fornecer subsídios para a discussão, não implica na aceitação pura e simples do risco. Sob este aspecto, Peres (2002) destaca que o risco é definido por profissionais de diversas áreas do saber como potencial de perdas e danos, enquanto que para os leigos o risco é interpretado como sinônimo de perigo.

A percepção do risco ambiental é construída subjetivamente no processo de interação homem e meio, nas relações estabelecidas, no reconhecimento do seu próprio corpo e do seu meio natural ou cultural. Stewart (1990 *apud* BRILHANTE, 1999) lembra que trabalhadores que exercem profissões perigosas quase sempre

falham na tomada de precauções, pois estas podem levar a ampliação da exposição ao risco. Peres (2002) exemplifica pelo motorista que terá uma percepção diferenciada do passageiro que o acompanha; ou, ainda, do engenheiro de segurança que analisa a planta de uma indústria que fará uma leitura diferenciada daquela da população que mora no entorno do empreendimento.

Esses pressupostos teóricos embasam a presente pesquisa, que tem como propósito investigar as percepções dos mototaxistas na cidade de Manaus – AM em relação à saúde ambiental e riscos do seu trabalho de exposição constante às intempéries ambientais.

#### 4. METODOLOGIA

A abordagem adotada nesta pesquisa foi qualitativa. Nesse tipo de abordagem há uma relação dinâmica entre o sujeito e o objeto, pois se encontra presente uma negociação de sentidos entre a subjetividade do pesquisador e a do pesquisado. Com essa abordagem, reconhece-se a densa partilha com as pessoas, fatos e locais que constituem objetos da pesquisa, para extrair os significados visíveis e latentes (CHIZZOTTI, 2003).

O presente estudo é também descritivo e exploratório, pois conforme Marconi e Lakatos (2003), é baseado em investigações de pesquisas empíricas cuja principal finalidade é o delineamento ou análise das características de fatos ou fenômenos de variáveis principais ou chave. Nesse tipo de estudo cabe, a utilização de um conjunto de técnicas de pesquisa, possibilitando uma coleta de dados sistêmicas em suas amostras, com o objetivo de uma descrição completa de determinado fenômeno para qual foram realizadas análises empíricas e teóricas.

Neste estudo foi aplicada entrevista semiestruturada. Trata-se de um procedimento utilizado na investigação social, para a coleta de dados que possam contribuir na explicação de determinado fenômeno e pela proximidade que permite entre o pesquisador e sujeito, permitindo a obtenção de informações mais precisas.

Desta forma, foi elaborado um roteiro (Apêndice C) definido constando de perguntas fechadas e abertas, haja vista que este tipo de questão permite a livre expressão do sujeito frente aos questionamentos e posterior elaboração das categorias para análise de conteúdo. O roteiro final foi consolidado após algumas entrevistas piloto, no qual foram feitos ajustes na forma das perguntas e tempo.

O roteiro foi dividido em dois blocos, sendo primeiro bloco a fim de atender a um dos objetivos específicos da pesquisa em tela, que concerne ao perfil socioeconômico e o segundo bloco no que tange as percepções da relação ambiental com o desempenho de sua profissão, num total de 48 perguntas.

Antes do estabelecimento do roteiro final foi feita a verificação de validade e fidedignidade das questões a partir da aplicação de entrevistas piloto com o objetivo de verificar se o instrumento está adequado aos objetivos que se propõe, além da busca da fidedignidade das respostas.

Para Chizzotti (1991) neste tipo de técnica o informante passa a exprimir com clareza quanto sua experiência e comunica a sua singularidade quanto à historicidade dos atos, concepções e ideias.

As entrevistas já definidas foram realizadas no período diurno, no horário compreendido entre as 09h às 11h e das 15h às 17h. Este horário foi adotado, pois segundo orientação da Cooperativa, cujos mototaxistas eram associados, considera como horário de menor fluxo de transporte de passageiros, possibilitando a participação dos sujeitos na pesquisa não ocorrendo interrupções durante as entrevistas.

A pesquisa de campo se efetivou com os mototaxistas vinculados à Cooperativa dos Mototaxistas de Manaus – COOPERTAME, localizada no bairro do Novo Aleixo, zona leste da cidade de Manaus após a devida anuência do Presidente da Cooperativa (Apêndice A).

Participaram da pesquisa 25 sujeitos, todos homens, atuantes como mototaxistas com vínculo na cooperativa e com tempo de igual ou superior a 2 (dois) anos de tempo de habilitação na categoria respectiva. A escolha foi de forma aleatória simples a partir da acessibilidade e disponibilidade.

A duração média de cada entrevista foi de até 30 minutos com cada sujeito, que após o devido conhecimento que se tratava de uma pesquisa e com leitura e assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (Apêndice B) eram gravada as entrevistas possibilitando o maior quantitativo de informações e riqueza das palavras do que foram ditas.

A aplicação das entrevistas seguiu um procedimento ético organizado nas seguintes etapas: 1) elaboração e envio do projeto de pesquisa a Cooperativa dos Mototaxistas da Cidade de Manaus para o aceite da pesquisa, (Apêndice A); 2) avaliação pelo Comitê de Ética em Pesquisa, que está devidamente registrado sob o CAAE nº. 31617314.0.0000.5017 (Anexo A); 3) aplicação do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (Apêndice B) para realização das entrevistas (Apêndice C) com os mototaxistas que se dispuseram a colaborar com a pesquisa.

Após a tramitação de aceite para o desenvolvimento da pesquisa e aprovação no Comitê de Ética em Pesquisa, foram entrevistados 25 sujeitos, todos do sexo masculino, apresentando como critérios de inclusão o requisito de tempo de igual ou superior a 2 (dois) anos de habilitação na categoria de habilitação A. Este critério foi adotado tendo como referência a Lei nº 12.009 de 2009, que estabelece o tempo

mínimo para a realização da atividade de mototaxista. Ressalta-se ainda que não houve nenhuma outra dependência de critério demográfico para participação da pesquisa. Os sujeitos que preenchiam o critério estabelecido, e tinha disponibilidade, puderam participar da pesquisa.

As entrevistas ocorriam nas bases ou pontos em que os mototaxistas prestam serviços, conforme será apresentado a seguir a partir da caracterização do local. Após as entrevistas de cada dia, estas eram transcritas em tabela específica, possibilitando sua dinâmica de análise, adotando-se a técnica de Bardin (1997). A análise de conteúdo proposta por Bardin (1997) tem como objetivo compreender criticamente o sentido das comunicações, seu conteúdo manifesto ou latente, as significações explícitas ou ocultas. Quanto ao procedimento desta técnica foi desenvolvido pelas categorias temáticas, sendo preconizado a pré-análise, análise do material, tratamento dos resultados, inferência e interpretação.

## 5. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Neste capítulo serão apresentados os resultados e discussão dos dados obtidos na entrevista. Apresenta-se o perfil dos mototaxistas, sendo evidenciados os dados sociodemográficos com suas variáveis, a seguir as condições e qualidade de vida e do trabalho e por fim suas percepções dessa atividade.

### 5.1. Perfil dos Participantes da Pesquisa

Todos os 25 entrevistados eram do sexo masculino, retratando o universo dessa atividade de trabalho, apesar de existirem algumas mulheres. É também atividade basicamente composta por jovens adultos, porém, mesmo que em número menor, há mototaxistas com mais de 40 anos. Entre os participantes, 44% se inseriam na faixa etária de 21 a 30 anos, 40% na faixa etária de 31 a 40 anos e 16% possuíam entre 41 a 57 anos de idade (Tabela 1).

Tabela 1: Distribuição dos sujeitos em função da idade

<b>Idade</b>	<b>Número de Sujeitos</b>	<b>%</b>
21-30	10	44
31-40	11	40
41-51	03	12
51-60	01	4
<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>100</b>

Fonte: Silva (2014)

A população de mototaxistas também retrata níveis de escolaridade que raramente inclui o ensino universitário. Entre os participantes entrevistados nesta pesquisa, 12% tinham o ensino fundamental incompleto, 12% o ensino fundamental completo e 76% tinham o ensino médio completo (Tabela 2).



Tabela 2: Distribuição dos sujeitos em função da escolaridade

<b>Escolaridade</b>	<b>Número de Sujeitos</b>	<b>%</b>
Ensino Fundamental Incompleto	03	12
Ensino Fundamental Completo	03	12
Ensino Médio Completo	19	76
<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>100</b>

Fonte: Silva (2014)

No que tange ao estado civil dos sujeitos, a maioria (68%) são solteiros e 32% são casados (Tabela 3). Observa-se, no entanto, que 80% deles já têm pelo menos um filho (Tabela 4). Tal situação nos mostra que apenas 20% destes participantes não têm filhos dependentes de sua remuneração. Isso, porém, não isenta o participante de ter responsabilidade com o sustento de outros membros da família, tais como pais ou parentes.

Tabela 3: Distribuição dos sujeitos em função do estado civil

<b>Escolaridade</b>	<b>Número de Sujeitos</b>	<b>%</b>
Solteiro	17	68
Casado	08	32
<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>100</b>

Fonte: Silva (2014)

Tabela 4: Distribuição dos sujeitos em função do quantitativo de filhos ou enteados

<b>Filhos ou enteados sob sua responsabilidade</b>	<b>Número de Sujeitos</b>	<b>%</b>
Nenhum	05	20
1	03	12
2	07	28
3	04	16
Mais de 4	06	24
<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>100</b>

Fonte: Silva (2014)

Destes dados sociodemográficos é possível verificar que se trata de uma profissão exercida quase exclusivamente por trabalhadores do sexo masculino, sendo estes jovens ou jovens adultos, estando numa relação civil de solteiro, ou

ainda, com uma união estável ou status de casados. E não raro tendo filhos ou agregados sob sua responsabilidade.

Ainda quanto à sua qualificação, estes apresentam baixo nível de escolaridade, ratificando os estudos de Salim Filho (2007) e Amorim *et al.* (2012), uma vez que esse tipo de atividade absorve uma parcela da população que não consegue ingressar ou retornar ao mercado formal de trabalho, evidenciando o mercado informal, que atuam em jornadas de trabalho e renda preocupantes.

## 5.2 Jornada de Trabalho, Renda e Contribuição Previdenciária

Os mototaxistas entrevistados relataram que possuem uma jornada de trabalho intensa, com turnos de duração além do que seria saudável e legal. A atividade profissional e os turnos se distinguem em três grupos, a saber: grupo 1, os que trabalham no período de manhã e de tarde; no grupo 2, os que trabalham nos três períodos considerando manhã, tarde e noite; e no grupo 3, os que trabalham somente pelo período da noite (Tabela 5).

Tabela 5: Distribuição dos sujeitos em função da jornada de trabalho

<b>Horários da jornada de trabalho</b>	<b>Número de Sujeitos</b>	<b>%</b>
08h às 18h	07	28
08h às 20h	16	64
19h às 02h	02	8
<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>100</b>

Fonte: Silva (2014)

No grupo 1 foi considerado apenas os sujeitos que trabalham no período comercial com jornada de trabalho de oito horas por dia. Nesta classificação, apenas 28% dos sujeitos afirmaram trabalhar apenas pelo turno diurno, iniciando sua jornada de trabalho às 07h horas da manhã com término às 18h horas. Ressalta-se, ainda, que nesse grupo os mesmos não retornam para suas casas durante o intervalo intrajornada de trabalho, realizando suas refeições em bares, restaurantes e quiosques, dependendo da localização em que estiverem além de não ter um horário de intervalo definido.

O grupo 2, refere-se a maioria dos sujeitos (64%), que trabalham das 06h horas da manhã até às 20h horas da noite, com intervalo intrajornada de descanso em média de uma hora e meia de duração, e desta forma, totalizando uma carga horária de doze horas de trabalho. A diferença está que no seu intervalo intrajornada, a maioria dos entrevistados dizem retornar para suas residências para uma pausa em média de duas horas e em seguida voltar ao trabalho.

Por fim, no grupo 3, apenas (8%) dos sujeitos trabalham no período noturno compreendido das 19h horas da noite até as 02h horas da manhã pois consideram ser um período em que há passageiros que estão saindo de estabelecimentos de ensino, comércio e de diversão. Estes sujeitos durante o dia não desenvolvem outra ocupação.

É importante dizer que o tempo de intervalo intrajornada é um direito do trabalhador dentro da sua jornada de trabalho, com um período para repouso e alimentação, tendo, portanto, natureza higiênica (VENEZIANO, 2010).

A renda relatada pelos entrevistados deste estudo se insere desde um valor mínimo diário de R\$ 50,00 (cinquenta reais), até um máximo de R\$ 150,00 (cento e cinquenta reais). A renda máxima foi relatada entre aqueles que têm uma jornada superior a oito horas por dia. Mensalmente, este valor pode variar de no mínimo R\$ 500,00 (quinhentos reais) até R\$ 3.000,00 (três mil reais), tendo a maior predominância mensal o ganho de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) representando 20% dos sujeitos (Tabela 6).

Tabela 6: Distribuição do ganho mensal dos indivíduos

<b>Ganho mensal em Reais - R\$</b>	<b>Número de Sujeitos</b>	<b>%</b>
500,00	01	04
600,00	01	04
850,00	02	08
1.000,00	03	12
1.500,00	03	12
1.800,00	02	08
2.000,00	05	20
2.250,00	01	04
2.500,00	04	16
3.000,00	03	12
<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>100</b>

De modo geral, não existe uma tabela para controle do custo da corrida, por isso os preços são combinados com os usuários. No entanto, há certo consenso no valor cobrado. Ressalta-se ainda que o mesmo trajeto pode ter valores distintos para cada mototaxista, nem mesmo isso sendo tabelado. Tendo em vista que cada corrida possui um valor distinto, esses trabalhadores não souberam responder categoricamente o valor cobrado do usuário. Nesse sentido, observa-se um critério bastante impreciso, uma vez que até o momento dessa pesquisa, não havia no município, aparelhos de motocímetro instalados nas motocicletas. A utilização do motocímetro é considerado de uso obrigatório tendo sua previsão legal no art. 47, III da Lei 1.763 de 2013, que determina a sua utilização, devendo ser afixado ao guidão, aferido e licenciado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro) ou pelo Instituto de Pesos e Medidas do Estado do Amazonas (IPEM).

Apesar de existir a regulamentação, em Manaus ainda se discute quanto aos estudos para a fixação dos valores e a quilometragem mínima com o respectivo valor rodado. A implementação ainda não ocorreu, pois não teve o parecer final tanto do INMETRO quanto do IPEM, para que os permissionários possam adquirir o motocímetro.

A utilização do motocímetro representa para o passageiro o preço justo da corrida e conseqüente uma valorização da profissão. Estudo realizado por Abreu (2012), afirma que a ausência do motocímetro torna-se uma desvantagem para a profissão, uma vez que o preço praticado pelos profissionais não representa uma tarifa igualitária. Ainda nessa discussão, a maioria dos passageiros desconhecem a regulamentação quanto a obrigatoriedade do uso do motocímetro, devendo ficar a cargo do Poder Público divulgar de forma transparente, a composição da planilha de custos, que será a base da tarifa (ABREU, 2012).

A falta de um horário padrão impõe ao mototaxista certa ambigüidade em sua atividade. Por um lado, pode representar uma autonomia na elaboração de seu horário de trabalho. Por outro lado, exige do trabalhador alta carga de trabalho para obtenção da necessária renda. Tais aspectos acumulam riscos ao trabalhador, que desde muito cedo já expostos às condições ambientais desfavoráveis e ao trabalho precário, que ainda exige alta produtividade e rapidez no desempenho de sua função (AMORIN, *et al.*, 2012).

Contatou-se que entre os mototaxistas, apenas 20% deles dizem estar contribuindo para o INSS. Somente uma pequena parcela teria acesso aos benefícios de proteção presentes na legislação trabalhista, em caso de acidente de trabalho<sup>4</sup> (Tabela 7). No entanto, considerando que este é um critério necessário para a concessão de mototaxista, conforme realização do último processo de licitação no ano de 2014, acredita-se que os 80% que não contribuem para o INSS venham a ter que fazê-lo.

Tabela 7: Distribuição dos sujeitos em função da contribuição previdenciária

<b>Previdência Social (INSS)</b>	<b>Número de Sujeitos</b>	<b>%</b>
Contribui para o INSS	05	20
Não contribui para o INSS	20	80
<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>100</b>

Fonte: Silva (2014)

De um modo geral, percebe-se, com estes resultados, que a remuneração mensal apresenta-se como uma forma de atrativo para aqueles que não têm uma qualificação diante das condições e exigências institucionais para melhores empregos. Entretanto, por um lado apresenta-se como uma atividade lucrativa da qual se exige apenas uma motocicleta, capacete e habilitação na respectiva categoria. Por outro lado, o sujeito está exposto às condições ambientais desfavoráveis, jornadas de trabalho elevadas e por serem jovens, acabam sendo inseridos em um processo precoce de envelhecimento e redução da qualidade de vida, conforme será verificado nos próximos resultados. Além das restrições previdenciárias para sua aposentadoria e seguridade em caso de acidentes, as quais não tem sido inerentes ao cumprimento exigido. Novas pesquisas, que aprofundem esses aspectos, poderiam esclarecer as motivações e condições que estabelecem esses níveis e de certa forma, contribuem para a precarização do trabalho e das condições de vida dessas pessoas.

<sup>4</sup> Para a Previdência Social (2014), acidente de trabalho refere-se às lesões decorrentes de causas externas, aos traumas e envenenamentos ocorridos no ambiente do trabalho durante a execução de atividades ocupacionais e/ou durante o trajeto de ida ou retorno para o trabalho, e às doenças ocupacionais.

### 5.3 Tipos e Equipamentos Usados no Trabalho Diário

Qualquer atividade tem em sua regulamentação alguns critérios relacionados para um melhor desempenho e segurança. Vasconcellos (2013), Amorin *et al.* (2012) e Salim Filho (2007) descrevem que a motocicleta até pouco tempo atrás era utilizada para o lazer ou para o deslocamento pessoal. Observa-se, segundo esses autores e que pode ser constatado no dia a dia, que nos dias atuais passa a ser utilizada como instrumento de trabalho em larga escala, seja como alternativa de fuga de grandes congestionamentos no espaço urbano ou como formação de uma nova categoria profissional.

Observou-se que os motociclistas utilizam vários tipos de motocicletas. A marca com maior predominância entre os entrevistados é a Honda (84%), seguida da Suzuki (8%), Dafra e Yamaha ambas com (4%) (Tabela 8). Vários motivos estão associados a essa escolha, seja oportunidade de compra, preferência individual ou escolha profissional.

Tabela 8: Distribuição dos sujeitos em função das marcas de motocicleta

<b>Marca da motocicleta</b>	<b>Número de Sujeitos</b>	<b>%</b>
Honda	21	84
Suzuki	02	08
Dafra	01	04
Yamaha	01	04
<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>100</b>

Fonte: Silva (2014)

Há que se ressaltar que todas as motocicletas estavam dentro da exigência legal prevista na Lei nº. 1.763 de 02 de setembro de 2013 que regulamenta o serviço de transporte individual de passageiros por mototáxi no município de Manaus, que dispõe em seu artigo 47, II quanto à caracterização do veículo, *in verbis*:

Art. 47. O veículo destinado ao serviço de mototáxi, além dos equipamentos exigidos pelo Código de Trânsito Brasileiro deve:  
 II – possuir potência entre 125 cc<sup>3</sup> (cento e vinte e cinco cilindradas cúbicas) e 300 cc<sup>3</sup> (trezentas cilindradas cúbicas), motor de quatro tempos, com redutor de velocidade.

Os tipos mais frequentes neste estudo foram a Honda 150 CG, Yamaha 150 CG, Suzuki 125 CC e Dafra 150 CC. De acordo com as especificações técnicas disponíveis nos sites dos fabricantes todas apresentam a exigência legal e com condições para a realização do transporte de passageiros.

Quanto aos equipamentos de segurança, foram elencados cinco itens previstos no Código de Trânsito Brasileiro e no Projeto Básico da Concorrência Pública de nº. 001/2013, a saber: capacete, protetores de isolamento de escapamento para evitar queimaduras, antena corta pipa, barra metálica para sustentação e apoio ao passageiro e barra protetora de perna. Destes, apenas o capacete era o item presente tanto para o passageiro quanto para o uso próprio. Os demais itens de segurança não foram encontrados em nenhuma das motocicletas. A utilização do capacete em todos os sujeitos entrevistados pode ser interpretada como o equipamento universalmente mais conhecido e sua representação quanto à integridade física de proteção da cabeça devidamente comprovada por diversos estudos (WHO, 2006).

A ausência dos itens elencados se torna um dado relevante quanto à segurança e prevenção de acidentes envolvendo mototaxistas. Uma vez que ao deixar de apresentar elementos de segurança obrigatórios, confirmam-se as estatísticas de DETRAN (2012), DATASUS (2010) e Vasconcellos (2013) quanto às afirmações de altos índices de acidentes e mortes envolvendo tais sujeitos. No sentido de segurança, além da falta dos itens indispensáveis, todos os entrevistados afirmaram que costumam utilizar o celular tanto para contato de trabalho quanto durante a direção da motocicleta. Observa-se, portanto grande possibilidade de riscos à vida desses trabalhadores.

Ainda sob o aspecto de cuidado com a saúde, os resultados mostraram que todos esses trabalhadores negligenciam os requisitos de higiene e condições segurança sanitária ao não considerarem e não disponibilizarem a touca descartável ao passageiro. Esse item, considerado desnecessário é apontado como fator de risco biológico já descrito por Cardoso (2005) e Brasil (2002). Esses resultados podem ser indicativos para que os Poderes Públicos tanto na esfera Estadual e Municipal, com seus órgãos respectivos de atuação, possam desenvolver medidas educativas e de fiscalização para efetivar tanto a segurança do profissional quanto do passageiro.

Ressalta-se que desde dezembro de 2013, na Cidade de Manaus, vem sendo realizado um trabalho de organização da categoria quanto à concessão para a exploração do serviço e a padronização conforme apresentado na Figura 1.

Figura 1: Diagrama de Veículos, Equipamentos e Padronização



Fonte: SMTU (2013).

A Figura 1 disponibilizada pela Superintendência Municipal de Transportes Urbanos - SMTU, demonstra a preocupação e efetivação das normas gerais de circulação e condutas relacionadas a segurança tanto do motorista quanto do passageiro estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro e demais Resoluções e Decretos Municipais.

A utilização de qualquer meio de transporte exige equipamentos de segurança em sua funcionalidade. No caso da motocicleta, é recomendado equipamentos de segurança tanto para o condutor quanto para o passageiro, uma vez que a condição de vulnerável, torna-se evidente em caso de acidente. (VASCONCELLOS. 2013a). Na pesquisa em tela, apesar dos mototaxistas



possuírem uma moto dentro dos padrões para o transporte quanto à questão mecânica. Estes por sua vez deixam de equipar com os acessórios que dão suporte ao passageiro e ao próprio condutor. De maneira geral, apenas a utilização do capacete foi encontrado entre os sujeitos, o que reitera desta forma maior atuação do Poder Público quanto à fiscalização e somente a permissão de circulação após o licenciamento com a presença de todos os equipamentos.

#### **5.4 Condições da Base Física dos Mototaxistas**

O local de trabalho é um espaço definitivamente importante para o estabelecimento de condições de vida e modos de ser da pessoa (FISCHER, 1994). Assim, o espaço de segurança dos mototaxistas seria as bases ou pontos de referência de localização para construção de uma identidade social urbana envolvendo a dimensão territorial e social (MOURÃO; BOMFIM, 2011).

Apesar de desenvolverem suas atividades nas ruas, avenidas e demais espaços urbanos da cidade e por isso sendo considerados como análise de um não lugar (AUGÉ, 1994), a forma encontrada pelos mototaxistas de referenciamento de localização e de indicação do local de trabalho se materializa através da base ou do ponto.

No caso dos mototaxistas, estes se referem ao ponto onde aguardam os passageiros como base. Neste bloco de questões, a investigação concentrou para as condições deste abrigo de sua base ou ponto. Dentre os principais tipos de base foram identificados pontos (lugares de espera) como entrada de supermercados, ao lado de guaritas de segurança, paradas de ônibus, próximo de postes em esquinas e em alguns poucos casos uma sala.

Este espaço da sala é pequeno, dotado de banheiro, bebedouro e armários para guardar objetos pessoais. Este tipo de base é alugado pelos próprios mototaxistas que juntos pagam o valor correspondente a R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais), conforme informado nas entrevistas por meio de contrato de locação de imóvel não residencial. As próprias condições de trabalho dos mototaxistas ao reunirem-se para ter um local de trabalho (base fixa) possibilita tanto aos usuários quanto a eles mesmos uma segurança na organização de seu trabalho

*“porque a gente vê o negocio mais seguro. A gente tem uma toalha para tomar um banho, pode guardar a moto para não ficar no sol”.*

Pode-se notar, ainda, que mesmo utilizando as paradas de ônibus, postes de esquinas, guaritas de supermercados ou bases fixas. Estes espaços constituem-se como uma dimensão territorial para a constituição de sua identidade social urbana. Valera e Pol (1994) e Mourão e Bomfim (2011) afirmam que esta identidade social urbana, na perspectiva da dimensão territorial, se constitui quanto aos limites geográficos (área, bairro, região ou cidade) de uma determinada categoria urbana, sendo considerado como importante fator para a identificação endogrupal. A questão de pertencer e de identificar seu local de trabalho é para os mototaxistas um aspecto de identidade e distinção, pois ao indicar a base ou ponto que pertencem estes mostram seu enraizamento e sustentação territorial como fortalecimento enquanto categoria profissional.

Apenas 32% utilizavam uma base do tipo sala com ventilação artificial e demais quesitos de conforto ambiental. A maior parte dos sujeitos (68%) utilizava como bases de trabalho um ambiente aberto, desprovida de qualquer forma para uma qualidade no desempenho de suas funções laborativas, sem banheiro, bebedouro ou local para guardar objetos pessoais. No caso da necessidade de uso do sanitário, esses sujeitos diziam utilizar qualquer facilidade encontrada no seu percurso de uma corrida, na maioria das vezes, postos de gasolina, supermercados, lojas, quiosques. Não raro em algum lugar da via pública.

Nessas bases o mototaxista se vê privado de ter água potável para beber. Como não há uma organização desse ambiente, lhes resta a alternativa de comprar água, trazê-la de suas casas ou esperar por ser agraciados por água disponibilizada em comércios como supermercados, instituições ou postos de gasolina. Não existindo uma base de uso privado, esses trabalhadores também não tem um local para guardar objetos pessoais. Muitas vezes carregam alguns pequenos pertences (carregador de celular, luvas, documentos pessoais) consigo em suas corridas. Tal situação é vista como necessidade e preocupação uma vez que seria importante ter esse local *“porque a gente quando tem uma base própria não fica como "pirata", rodando à toa, já tem os clientes certo. Ai e só ligar para nós. As pessoas já tem mais segurança. Tem caras que se vestem de mototáxi, para roubar as pessoas”.*

Ao passo em que são mantidas relações de confiança entre cliente e mototaxista na prestação de serviços de transportes, demonstra-se uma constituição

de sua identidade lugar ao ter uma base fixa. Ressalta-se que este tipo de identidade de lugar está relacionado a aspectos temporais, configurando-se tanto para o desempenho da vida dos sujeitos como para os aspectos espaciais, podendo ser o lugar ou lugares aos quais as pessoas se sentem vinculados a partir de um processo de apropriação (MOURÃO; CAVALCANTE, 2011).

O fato de estarem submetidos a essa ausência de um local de trabalho os deixa à mercê do favorecimento de outros e de forma precária, levando-os a certeza de que *“todos nós precisamos de um local bom para trabalhar”* e de que *“precisamos de melhoraria se tivesse na base. Mas é complicado, a gente já ganhou aqui do gerente do Carrefour esse espaço”*. Há o reconhecimento enfim de que *“fica difícil ter um lugar, pois tá na beira da rua. Nosso único meio de ganhar o nosso pão de cada dia, é aqui”*.

Tanto Fischer (1994) como Mourão e Cavalcante (2011) afirmam a importância do local de trabalho para a pessoa, por constituírem referências para a construção identitária realizada ao longo da vida do sujeito. Profissionais como os mototaxistas que são considerados trabalhadores a “céu aberto” (SILVA, *et al.*, 2013) por desempenharem suas funções num espaço da rua e estarem sujeitos as condições ambientais, encontram-se na base ou ponto seja um supermercado, parada de ônibus ou a sala como referência para a constituição de sua identidade de lugar e social urbana.

## **5.5 Condições da Execução de Trabalho**

As atividades dos mototaxistas e suas condições de trabalho são sem sombra de dúvida elementos que aumentam a vulnerabilidade desses trabalhadores. O fato de nos últimos seis meses não sofrerem assaltos e nem receberem multas de trânsito nesse período foi algo expresso como surpreendente. O que deveria ser surpreendente ter vivenciado tais fatos, aqui se tem um contraditório que merece um estudo aprofundado sobre essas reações.

É fato que o sistema ético e judicial presente nas mais variadas áreas sociais esteja fragilizado por motivos que aqui não serão discutidos, mas quando analisamos esses aspectos na relação concreta de um mototaxista, essas dissonâncias são preocupantes.

Nesse sentido o que se tem é uma ausência de multas pela própria exigência da Administração Pública ao conceder as permissões para exploração do serviço na capital, em ter permissionários com prontuário zerado, ou seja, sem pontuações advindas de imprudência no trânsito. Tal ausência não parece estar como limitadora de ações infracionais, uma vez que ao serem questionados se realizam manobras arriscadas e se as corridas exigem altas velocidades, 60% concordam que isso ocorre sempre e 36% apenas ocasionalmente, e apenas 4% reconhece nunca fazê-lo (Tabela 9).

Tabela 9: Distribuição dos sujeitos em função da realização de manobras arriscadas

<b>Realiza manobras arriscadas</b>	<b>Número de Sujeitos</b>	<b>%</b>
Sempre	15	60
Às vezes	09	36
Nunca	01	04
Total	25	100

Fonte: Silva (2014)

É preciso notar que manobras arriscadas põem em risco a segurança tanto do mototaxista e passageiro quanto dos transeuntes em vias públicas. Essa flexibilização das normas de segurança pode advir, ou ser ocasionada pela ausência de leis. Mas é, sobretudo, um aspecto que tem severas consequências, podendo provocar lesões físicas e emocionais e seu afastamento das atividades laborais (AMORIN, *et al.*, 2012).

Os números envolvendo acidentes com mototaxistas no Brasil é crescente. Segundo o Boletim Estatístico da Seguradora Líder DPVAT (2014), responsável pelos pagamentos de indenizações no Brasil, divulgou que nos meses de janeiro a setembro de 2014 a motocicleta foi o veículo com o maior número de indenizações. Apesar de representar apenas 27% da frota nacional, concentrou 76% das indenizações. Das indenizações pagas no período, 81% foram para invalidez permanente e apenas 4% para morte. Desta última, 88% das indenizações por morte foram para vítimas do sexo masculino, sendo estas em sua maioria jovens em idade economicamente ativa, com idade entre 18 e 34 anos, sendo neste período analisado, pagas quase 200.000 indenizações por invalidez permanente a vítimas nessa faixa etária, envolvendo o uso de motocicletas.

Entre as manobras mais frequentes citadas pelos entrevistados estão desde utilizar o corredor (entre carros das pistas) em zig-zag até avançar o sinal vermelho. Esse relato é feito de forma racional, como se isto fosse comum e necessário, pois segundo eles *“nós mototaxistas sempre fazemos manobras arriscadas. As manobras são do tipo avançar o sinal vermelho, passar por cima da calçada, cortar a frente do ônibus. É um grande erro, mas não tem um motoqueiro que não deixe de fazer isso. Isso eu te garanto”*. As justificativas têm um argumento do estado de densidade populacional *“porque de manhã cedo o trânsito tá quase Rio Janeiro e São Paulo. Cara! Tá superlotado de carro. Às vezes eu vou por cima da calçada, pula mesmo, porque a moto é um veículo mais rápido do que um carro e como ela é mais estreita em qualquer lugar que der a gente passa, mas com segurança”*.

O que vem sendo diagnosticado em estudos relacionados à condução da motocicleta refere-se à desobediência das normas de trânsito, tais como a condução em alta velocidade, uso de celulares e malabarismos em suas rotas, potencializando comportamentos que evidenciam altos índices de acidentes e demais consequências para a sua qualidade de vida e saúde (TEIXEIRA, 2013).

Observa-se que essas atitudes ariscadas e inseguras são consideradas como reações de defesa contra um caos que os “outros” formaram. Ao se eximirem da responsabilidade fica visível a atribuição de culpa aos de fora, pois *“para nós que dirigimos moto, a gente é obrigado a fazer uma manobra arriscada para escapar de outra coisa pior. Avançar o sinal vermelho. Às vezes o trânsito tá muito parado, se pula o canteiro.”*

Esse tipo de comportamento que os entrevistados afirmam ocorrer pode se externalizar nos índices de aumento de acidentes de trânsito envolvendo motociclistas (LEGAY, 2012). Tais condutas se caracterizam por modos de imprudência que finalizam em sérios acidentes, muito comuns entre usuários de motocicleta. Há aqui uma grave distorção de regras de trânsito defensivo, pois o motorista deveria agir com a necessária cautela. Ao deixar de empregar as precauções, os resultados são inevitavelmente lesivos a si e a população em geral (GAGLIANO; PAMPLONA FILHO, 2013).

O caráter dissonante de segurança fica evidente também no velocímetro, quando dizem que correr não faz parte do cotidiano. A condição de trânsito congestionado limita o desejo de uma velocidade desejada: *“aqui na cidade não dá*

*para correr muito não, sinceramente. A cidade já foi boa para rodar de moto, agora está complicado e o máximo é 60 km, passou disso o cara tá se arriscando demais na moto”.*

Para escapar do congestionamento e limitar a velocidade, bem como, procurar rotas alternativas, os atalhos são uma saída tendo em vista que isso passa a ser quase uma exigência econômica, pois as corridas são valores combinados, ou seja, tarifadas sem ter o motocímetro, e desta forma, quanto mais rápido chegar ao destino final com o passageiro, maior a possibilidade de ter mais corridas ao final do dia.

“A rota mais fácil, por causa para facilitar a minha vida e a do passageiro. Quanto mais rápido eu deixo o passageiro, mais rápido eu posso pegar outra corrida.”

“Procuro atalho. Primeiro porque quando a gente fecha uma corrida, a gente que chegar o mais rápido possível e voltar o mais rápido possível. Não é como o taxista que quer ir pelo lugar mais longe.”

O que fica aparente com essas condutas é a exigência de longas jornadas de trabalho com pressão de tempo e exigência de produtividade, o que acarreta efeitos negativos na saúde deste trabalhador (AMORIN, *et al.*, 2012).

O trabalho emerge na medida em que aparecem os passageiros e suas exigências. Esses usuários, os passageiros, se distinguem em modos e tipos que são notificados pelo mototaxista. Assim, os passageiros são classificados como usuários que suscitam um interesse em atender ou até a recusa de atender. Segundo os entrevistados, os passageiros preferenciais são aqueles chamados de clientes fixos, que já possuem o número do mototaxista que apresentam uma relação de afinidade entre mototáxi e passageiro. Vários motivos definem essa preferência, mas o que se distingue é a aproximação e respeito que o cliente dispensa ao mototaxista.

“Todo dia a gente pega passageiro diferente. Mas sempre tem um que a gente marca, já tem aquela amizade com os passageiros. Tem aquele passageiro fixo nosso. A gente já sabe que ele vai pegar. Já tem o nosso contato, como exemplo, tá atrasado, a gente pega no estabelecimento dele e a gente leva, onde ele quer chegar, o objetivo dele”.

“Um cliente que já te conhece, sabe onde mora, que valoriza teu trabalho, você cobra um preço e te paga correto. Pessoas que são gratas, eu admiro muito isso”.

Há outros aspectos que contam para essa preferência de transporte, tais como a adaptação do corpo na garupa e no *embraceamento* ao piloto. Nesse sentido, as mulheres se destacam como mais flexíveis e facilitadoras do ajuste corporal, pois *“ela tem um equilíbrio maior na garupa que os homens”*. De toda forma isto não exclui alguns homens que podem se tornar um “bom” passageiro, uma vez que *“o melhor passageiro de transportar é aquele que sabe sentar numa moto e andar junto com a gente. Porque quando ele atrapalha, a moto balança. Não tem diferença de sexo”*.

Considerando esse encaixe corporal e equilíbrio, há passageiros que não são interessantes em transportar, como aquele que está embriagado. Esse tipo de passageiro, segundo os entrevistados torna a corrida mais arriscada, pois pode ocasionar quedas e ainda dar trabalho ao mototaxista.

“Bêbado, não faço nem questão. Se tu transportar um bêbado pode ter certeza que tu vai pro chão com ele”.

“Bêbado. Eu não transporto. Você botando um bêbado corre o risco de você com ele cair. E arrumar problema, porque chegando a policia você vai ter que prestar socorro e ai já viu ne”.

Quanto ao aspecto da execução de trabalho ficou demonstrado que 60% dos entrevistados realizam manobras arriscadas durante o desempenho de sua função representando exposição aos riscos quanto a efetivação de acidentes de trânsito e sendo confirmados pelas pesquisas de seguradoras que efetuam o pagamento das indenizações DPVAT(2014). Outra relevância esta no tipo de passageiro a ser transportado, sendo evidenciado a preferência quanto ao cliente fixo, proporcionando uma maior segurança tanto para o condutor quanto para o usuário. Há uma rejeição para usuários que estão embriagados, tornando-se o transporte arriscado.

Fica evidenciado ainda que pelos mototaxista serem trabalhadores informais, estes se tonam responsáveis pela própria gestão de seu trabalho, bem como a decisão por uma maior ou menor exposição aos riscos e agravos inerentes à sua atividade profissional, estando sujeitos até a incapacidades relacionadas ao trabalho, em caso de acidentes graves com sequelas (TEIXEIRA, 2013).

## **5.6 Condições de Saúde e bem-estar no trabalho**

A saúde e o bem-estar do corpo é um destaque imprescindível para o sucesso de qualquer atividade profissional. Embora em todas as atividades de trabalho seja objeto de verificação, para os mototaxistas é o corpo que parece comandar o equilíbrio do corpo de si e do outro de forma direta e proximal. O corpo está exposto ao sol, exposto à chuva e demais intempéries do ambiente.

A condição ambiental estaria sendo observada por esses trabalhadores? Que tipo de incômodo essa exposição lhes traz, se é que é vista como incômodo? O fato de estarem “acostumados” com esse tipo de exposição, certos aspectos continuam a ser notados como desconforto. A temperatura em Manaus apresenta uma variação com dois períodos distintos, sendo que nos primeiros meses do ano, de janeiro a abril (1º quadrimestre) as temperaturas são menores de até 26°C (SOUZA, 2012). Por sua vez, nos meses subsequentes e principalmente de agosto a outubro aumento da temperatura, sensação térmica elevada, devido às formações das ilhas de calor na cidade. Essas temperaturas nos meses mais quentes podem variar com picos de até 37°C (SOUZA, 2012).

Assim, a maior representação quanto ao incômodo referente às condições ambientais que interferem durante o desempenho de sua profissão estão o calor e a poeira. Essas duas condições ambientais ocasionam redução da qualidade de vida e saúde. Para estes trabalhadores o calor é um incômodo *“porque queima a pele, o rosto. A gente de manga comprida sente o calor. O corpo exige muito liquido. Muito complicado. Utilizo hidratante para aliviar a insolação que fica muito quente”*. Com isto, podem ocorrer agravos diversos à sua saúde, uma vez que estão expostos aos riscos advindos das altas temperaturas, já mencionado por Oliveira, Filho e Araújo (2013), tais como reações cutâneas, como queimadura e até o agravamento em caso do não cuidado, podendo desenvolver inclusive câncer de pele.

Em relação à poeira devido às altas temperaturas, o mototaxista é forçado a levantar a viseira do capacete ocasionando a entrada de poeira e demais poluentes do ar, como demonstrado pela maioria dos entrevistados: *“o certo é você andar com a viseira fechada, mas às vezes é tão quente, que você não consegue andar com ela fechada, ai entra a poeira”*. Nesse caso com as temperaturas elevadas, o calor pode ocasionar um maior cansaço, hipertensão, irritação e em relação à poluição do ar, as consequências podem ser irritação das vias aéreas, até doenças pulmonares graves (BRASIL, 2002; OLIVEIRA; MATOS FILHO; ARAÚJO, 2013).



Impactos devido à sua exposição prolongada sobre a motocicleta ocasionam danos à sua saúde, como por exemplo, as dores na coluna sendo considerado *“hoje de muitos motoqueiros e a coluna, tipo uns 80%. Sinto dores, tenho que está sempre no analgésico”*. Para outros, essas dores na coluna passa a ser considerada como dor crônica necessitando tanto de tratamento combinado com medicamentos e fisioterapia.

“São problemas devido a própria profissão. A motocicleta te dar dor nas costas. Eu tenho um problema sério. Eu faço fisioterapia, mas no SUS. A minha dor nas costas e crônica, a cada dois dias tenho que estar tomando torcilaxi”.

Diante destes resultados, confirma-se os estudos de Teixeira (2013) e Brasil (2012) quanto aos problemas de saúde advindos de uma extensa jornada de trabalho, sendo expostos a ambientes vulneráveis de alternância climática, fadiga em relação à quantidade horas de trabalho, violência do trânsito e outros fatores já descritos.

Amorin *et al.* (2012) justifica que esse trabalho de exposição direta gerando longas jornadas de trabalho causam a presença de fadiga, incômodos físicos nos membros e queixa muscoesquelética, necessitando desta forma de acompanhamento médico contínuo.

Existem outros fatores não somente advindo das condições ambientais, mas conjugados com os fatores ambientais e pela própria dinâmica laboral dos mototaxistas. Entre esses incômodos, o estresse foi evocado como de maior relevância pelos entrevistados, podendo ser associado para alguns devido às condições ambientais: *“o stress, às vezes um pouco. Causou irritação assim até a minha pressão subiu, e eu não tenho. Nesse engarrafamento no sol quente”*. Assim, como pode ocorrer apenas o aumento de pressão arterial, com associação das intempéries ambientais e sua atuação profissional e com o devido acompanhamento médico, consegue o restabelecimento de sua saúde. Outros mototaxistas inclusive chegam a ter que se afastar temporariamente de seu trabalho: *“fiquei à beira da loucura. Cheguei ao ponto de me consultar ao psiquiatra, tomei remédio controlado, durante uns 45 dias. Fui obrigado a sair da rua”*.

Diante deste cenário evidencia-se a questão do estresse laboral que está relacionada aos aspectos psicossociais do trabalho. Tal fato deve-se pela informalidade que é caracterizadora desta profissão. No caso dos mototaxistas, eles

estão expostos a múltiplos agravos, entre esses a evidência do aumento de produtividade e lucratividade que são capazes de gerar o estresse ocupacional e impactar negativamente o processo de saúde e doença (TEIXEIRA, 2013).

Situações como a ansiedade de esperar a sua vez para a próxima corrida na base ou no ponto, o congestionamento, a cobrança para ao mesmo que tenha que chegar no horário e de maneira rápida e ágil, este profissional deve proporcionar segurança e confiança ao passageiro, cenários estes que contribuem para a baixa qualidade de vida e de saúde destes trabalhadores (OLIVEIRA; MATOS FILHO; ARAÚJO, 2013). Por serem considerados trabalhadores informais e apresentarem uma carga horária de trabalho de 6 a 8 horas diárias por 6 a 7 dias por semana, Limongi-França e Rodrigues (2011) asseveram que o estresse no ambiente de trabalho prejudica a saúde e a capacidade cognitiva do trabalhador, pois os níveis de exposição prolongada a esses estressores tanto na proporção física quanto aos psicológicos resultam em danos físicos, sociais e psicológicos.

Assim, confirma-se com estas respostas o trabalho precário e a “céu aberto” do mototaxista. Teixeira (2013) pontua que os mototaxistas estão sujeitos de forma mais próxima e direta às temperaturas nada serenas da Amazônia e a todos os aspectos da poluição urbana e conjugação da sua própria atuação profissional.

Podemos notar que se trata de uma atividade periculosa, sendo devidamente incluída pela Lei 12.997 de junho de 2014, considerando como perigosa atividade de trabalhador em motocicleta. Tal inclusão possibilita ao trabalhador que atua no exercício da função sobre a motocicleta o respectivo pagamento ao adicional de periculosidade no caso de 30% sob o salário base.

A justificativa para esta inclusão do paragrafo 4º do art. 193 da Consolidação das Leis Trabalhistas<sup>5</sup> foi originada pelo projeto de lei aprovado no Senado em 2011, apontando a ocorrência do elevado número de acidentes envolvendo motociclistas e veículos similares com vítimas fatais, pagamentos de indenizações por seguradoras ou graves lesões impossibilitando o retorno ao trabalho.

O diferencial deste adicional que não haverá necessidade de perícia médica ou engenheiro da segurança do trabalho, pois a simples comprovação que o

---

<sup>5</sup> **Art. 193.** São consideradas atividades ou operações perigosas, na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e Emprego, aquelas que, por sua natureza ou métodos de trabalho, impliquem risco acentuado em virtude de exposição permanente do trabalhador a:  
§ 4º São também consideradas perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta.

trabalhador desempenha na sua função com a motocicleta, já efetiva o pagamento do respectivo adicional repercutindo no cálculo dos benefícios previdenciários eventualmente concedidos ao trabalhador, como são os casos do auxílio-doença e da aposentadoria.

A discussão aqui evidenciada quanto ao adicional de periculosidade, justifica-se para reiterar quanto aos riscos que esta profissão representa e a própria ação do governo em garantir aos trabalhadores uma segurança e pressionar os empregadores quanto à responsabilidade objetiva e atenção as normas de segurança e medicina do trabalho (CLT, art. 157)<sup>6</sup>, sendo de obrigação do empregado colaborar no seu cumprimento (CLT, art. 158)<sup>7</sup> e atribuição do Estado promover a respectiva fiscalização (CLT, art. 156)<sup>8</sup>, de modo a construir-se uma cultura de prevenção de acidentes.

Entretanto, para os mototaxistas que são trabalhadores sem reconhecimento de vínculo de emprego e não possuem carteira de trabalho devidamente assinada, ficam sem poder receber o referido adicional de insalubridade por estarem nas condições de autônomos.

Assim, a saúde do trabalhador mototaxista sofre com as condições ambientais gerando desde simples incômodos até doenças crônicas necessitando de tratamento médico complexo e conseqüentemente influência na produtividade deste profissional, uma vez que com a exposição acentuada, as condições ambientais desfavoráveis e sendo conjugados outros fatores da dinâmica do seu próprio trabalho, tendem para a redução das demandas físicas e psicossociais (TEIXEIRA, 2013).

---

<sup>6</sup> Art. 157 - Cabe às empresas

I - cumprir e fazer cumprir as normas de segurança e medicina do trabalho;

II - instruir os empregados, através de ordens de serviço, quanto às precauções a tomar no sentido de evitar acidentes do trabalho ou doenças ocupacionais;

III - adotar as medidas que lhes sejam determinadas pelo órgão regional competente

IV - facilitar o exercício da fiscalização pela autoridade competente

<sup>7</sup> Art. 158 - Cabe aos empregados:

I - observar as normas de segurança e medicina do trabalho, inclusive as instruções de que trata o item II do artigo anterior;

<sup>8</sup> Art. 156 - Compete especialmente às Delegacias Regionais do Trabalho, nos limites de sua jurisdição:

I - promover a fiscalização do cumprimento das normas de segurança e medicina do trabalho; .

II - adotar as medidas que se tornem exigíveis, em virtude das disposições deste Capítulo, determinando as obras e reparos que, em qualquer local de trabalho, se façam necessárias;

III - impor as penalidades cabíveis por descumprimento das normas constantes deste Capítulo, nos termos do art. 201

## 5.7 Sobre a Profissão e Realização Pessoal

A transição do século XX para o século XXI está constituída de transformações na perspectiva do espaço geográfico, das condições ambientais e principalmente das relações socioeconômicas com desdobramento no mercado de trabalho. Transformações estas que não se limitam apenas ao sistema capitalista sejam com ruptura ou com seu processo de acumulação (HARVEY, 1996), como também às novas categorias de trabalho que surgem na contemporaneidade (ANTUNES, 2011).

Categorias estas de trabalho favorecidas como resposta à ruptura de um sistema capitalista em seu modelo de acumulação fordista, para um modelo de flexibilização (ANTUNES, 2011; HARVEY, 1996). No caso desta pesquisa, centra-se quanto à razão do sujeito na definição de sua trajetória de atividades vinculado à sua motivação referente ao processo de “escolha” de seu trabalho.

Verificando quanto às motivações a se tornarem mototaxistas, estes sujeitos apresentaram uma origem que foi comum a todos os participantes da pesquisa, ou seja, o desemprego, a baixa qualificação profissional, as dificuldades de uma recolocação no mercado formal, e colaborando com uma demanda da cidade quanto à utilização desse tipo de serviço, estes profissionais tornaram-se mototaxistas e com o passar do tempo permanecem na profissão: *“eu tava desempregado. Eu trabalhava, ai eu caí, quebrei um braço e quando eu voltei a empresa me deu a conta, ai não tive outra opção e virei mototáxi. Ai eu tô até hoje”*.

Confirmando-se ainda as pesquisas de Teixeira (2013) e Vasconcellos (2013), quanto às facilidades de aquisição de uma moto em face dos valores praticados e inclusive pela própria política tributária do Brasil, a maioria dos sujeitos ao se perceberem desempregados, encontra no mototaxismo uma forma de meio de vida e sobrevivência: *“acho que o meio de vida que a gente tem que ganhar o nosso dinheiro. Na época eu tava desempregado, ai eu me associei”*.

Outro aspecto ainda ser considerado nesse cenário, é que a maioria destes profissionais, inicia a profissão de mototáxi apenas como algo passageiro até que

conseguisse outra recolocação no mercado formal de trabalho, e ao conhecerem e perceberem quanto às vantagens de ser autônomo, acabam permanecendo.

Vantagens essas muitas vezes percebidas apenas nas seguintes perspectivas: a possibilidade de se ter uma renda diária, ausência do controle de jornada de trabalho, monotonia e relação de subordinação hierárquica como requisito obrigatório na relação de vínculo de emprego formal (SILVA, 2009; TEIXEIRA, 2013), como demonstrado a seguir:

“O emprego tá muito difícil. O cara paga R\$ 600,00 por mês e como mototáxi a gente tem dinheiro todo o dia. E muito melhor ser mototáxi do que ficar se sujeitando as ordens dos caras”.

“Pra gente que acostumou a trabalhar para mim mesmo, tu não tem tanta chatice. No emprego tu tem que bater cartão, da satisfação para chefe o dia todo. O dono é você”.

O que desde já com estes discursos, é possível considerar esta atividade prazerosa, pela liberdade em que é proporcionada e pelo rápido dinheiro diariamente feito com as corridas: *“sim. Dá muito trabalho. A gente praticamente se vicia, nesse trabalho e dá um prazer”*; *“com certeza, liberdade a gente faz o nosso horário. Não tem aquela carga horaria de Distrito. Eu por exemplo tenho uma meta diária de fazer pelo menos 3 corridas, batendo essa meta eu volto para casa”*.

Por outro lado, essa sensação de liberdade, muitas das vezes não é percebida pelos mototaxistas, quanto às desvantagens ou riscos que a profissão apresenta, tais como: elevadas jornadas de trabalho com pouco descanso de intervalo intrajornada, ausência de contribuição previdenciária e salário fixo mensal, exposição às intempéries ambientais desfavoráveis a execução de seu trabalho. Isso pode ser confirmado quanto à opção por se ter novamente vínculo ou não formal com o seu devido registro em sua Carteira de Trabalho, sendo que as maiorias dos entrevistados afirmaram que não deixariam a condição de autônomo, pelo vínculo formal, pois preferem *“ser autônomo mesmo. Porque autônomo eu trabalho do jeito que eu quero e ganho mais. Funcionário a gente trabalha humilhado e só ganha aquela salarinho, ai não dá”*.

Deste quantitativo de 25 sujeitos, apenas dois responderam que optariam pela formalidade, porque *“ser autônomo não te dá segurança. Porque na lei hoje se*

*“você não poder pagar seu INSS você é um inválido, não tem direito a nada. Você tendo a carteira assinada, você tá seguro, se adoecer”.*

Reitera-se que não se restringe somente ao benefício de um auxílio-doença em caso de acidentes, mas de verbas salariais previsto na Consolidação das Leis Trabalhistas e na Constituição Federal de 1988, verbas estas que sem vínculo formal, não tem direito. Mesmo assim, boa parte dos sujeitos entrevistados afirmou em preferir não ter um vínculo formal, pois tem a percepção de que a partir do momento em que começassem a pagar o INSS estariam com a devida cobertura previdenciária em caso de acidentes.

Há que se ressaltar que ao mesmo tempo em que consideram prazerosa sua atividade profissional a maioria (68%) não recomenda esta profissão a seus filhos (Tabela 10) por considerarem perigosa, elevado risco de acidentes e violência com assaltos, além da responsabilidade em transportar passageiros, como pode ser verificado: *“não. Com certeza pelo fato do risco. Todos sabem e as pessoas não dão valor ao nosso trabalho. Tem risco de vida”.* Ao passo de que 32% recomendariam por ser uma profissão como outra qualquer sem distinção e considerando como trabalho digno: *“Com certeza. Hoje nós estamos evoluindo, nós passamos 10 anos sendo discriminados e hoje com a regulamentação, eu vou dizer que sou uma categoria reconhecida”.*

Tabela 10: Distribuição dos sujeitos em função da recomendação da profissão aos filhos

<b>Recomendaria a profissão de mototáxi a seu filho?</b>	<b>Número de Sujeitos</b>	<b>%</b>
Sim	08	32
Não	17	68
Total	25	100

Fonte: Silva (2014)

Nesses aspectos apresentados, analisa-se quanto à flexibilização de trabalho como forma de resposta aos processos produtivos do capitalismo e inclusive quanto às demandas que surgem do cotidiano das cidades (SILVA, 2009), o que acaba por aparecer um trabalho precário e com subcontratações. Na realidade, a difusão para as massas quanto ao jargão da flexibilidade no mundo trabalho ocasiona percepções quanto a estas evidenciadas nos resultados acima: preferência pelo

mercado informal, sem reconhecimento de vínculo de emprego, jornada de horários flexíveis e ganhos diários, entre outros. Com isso, acaba gerando um rompimento com vínculo e de salários fixos, aumento da produtividade considerável para justificar a compensação de ganhos, e com menor abrangência de proteção social do Estado, uma vez que não há contribuição previdenciária na maioria dos casos (CACCIAMALLI; JOSE-SILVA, 2001). Diante disso, colabora-se ainda mais para a precarização do trabalho, alimentando-se a vulnerabilidade social, o que ao final pode chegar ao desemprego e a desfiliação (exclusão) (CASTEL, 2003).

Outro aspecto referente à sua realização profissional e motivação para os mototaxistas refere-se quanto à atuação do Poder Público no processo de fiscalização para os que não estão credenciados ou legalizados, ou seja, que não passaram pelo processo de licitação para exploração do uso da permissão do serviço.

Uma preocupação desta representa o desejo de uma categoria pela sua organização e reconhecimento profissional, isso pode ser explicado porque a motivação no trabalho desencadeia e orientam os comportamentos, isto é, necessidade, tendências e valores que animam a vida da pessoa e desdobram-se na realização profissional em que se envolvem desejos, vontades, prazer entre outras características da psicodinâmica do trabalho (MORIN; AUBÉ, 2009).

Nessa lógica de representação enquanto categoria profissional, foi em unanimidade quanto à necessidade dos serviços do mototaxista, como resposta ao transporte coletivo público de baixa qualidade, seja pelo quantitativo inferior para atender a população, seja pelo não acesso a todas as ruas de um bairro e ao trânsito congestionado em horários de pico. O que na realidade devem ser organizados são ferramentas e instrumentos de análise e intervenção como a engenharia do tráfego, a fiscalização e a educação para o trânsito (VASCONCELLOS, 2005), com o objetivo de aperfeiçoar um planejamento urbano que vise acesso ao transporte coletivo e favoreça a mobilidade urbana.

Nesta seara, a profissão e realização profissional dos mototaxistas apresenta-se como uma resposta encontrada por muitos trabalhadores como estratégia de sobrevivência, em face da lógica de um capital marcado pela precariedade e de condições desfavoráveis à sua atuação profissional, em face da exclusão do mercado formal de trabalho. Por outro lado, a própria cidade no que se refere à sua organização socioespacial, favorece um maior número de adeptos a este trabalho.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa em tela se sustenta na tríade: Cidade, Trabalho Autônomo e Percepção Ambiental e do Risco, vinculando-se a atuação do mototaxista quanto à sua saúde ambiental nos espaços em que desenvolve sua profissão. Os resultados da pesquisa geraram inquietações e apresentaram percepções e evidências da subjetivação de um trabalhador informal e precário.

Fatores favoreceram o surgimento deste trabalhador, chamado de mototaxista, para a função de serviços alternativos no transporte de mercadorias e pessoas. Primeiro pelo desenvolvimento das cidades que gerou uma constituição de novos espaços físico-ambientais nas últimas décadas, ocasionando, assim, uma expansão descontrolada das cidades e o surgimento de novos mercados. Desta forma, novas ocupações habitacionais foram estabelecidas sem planejamento urbano. Longas distâncias foram estabelecidas. Isso acabou gerando a dependência do transporte motorizado, seja pela civilização do automóvel para aqueles que tenham uma condição aquisitiva melhor, seja pela necessidade de locomoção e sua respectiva utilização do transporte público coletivo.

Segundo fator, diz respeito à motocicleta que é considerada um veículo de custo acessível, sendo possível uma aquisição com maior facilidade tanto devido a seu baixo custo quanto pelas iniciativas do governo, além de ter uma manutenção com valores reduzidos. O terceiro fator veicula-se à crise no transporte coletivo público gerado pelos custos da tarifa de ônibus, engarrafamentos quilométricos. Esses fatores acabam dificultando uma rápida mobilidade. Além de interesses políticos e econômicos favorecendo o modelo de desenvolvimento motorizado (automóveis e motocicletas).

Outros fatores também colaboraram para o surgimento desta modalidade de transporte, como ausência efetiva do transporte público para acessar todas as áreas da cidade, dificuldades de mobilidade e a velocidade para atender as demandas mercadológicas.

Ademais, quanto ao perfil destes trabalhadores, nesta pesquisa e em outros estudos citados no decorrer do trabalho, apresentaram-se similaridade, pois tem como maioria jovens e adulto-jovens na faixa etária de 21 aos 40 anos do sexo masculino. Com escolaridade até o ensino médio completo, tendo a maioria tida



alguma experiência no mercado formal de trabalho. Entretanto devido a fatores extrínsecos não se mantiveram e tornaram-se mototaxistas.

Apesar de uma regulamentação que legitima a profissão exteriorizada pelo Ministério do Trabalho e Emprego – MTE, Lei nº. 12.009 de 29 de Julho de 2009, que regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista” e Lei nº. 1.763 de 23 de Setembro de 2013 municipal da Cidade de Manaus que dispõe sobre o Serviço de Transporte Individual de Passageiros por Mototáxi, ainda existe a clandestinidade o que dificulta ainda mais o reconhecimento por parte da sociedade como trabalhadores e a ocupação regulamentada por lei.

Preliminarmente, os mototaxistas sofrem com os diversos olhares da sociedade. Seja pelo fato de estarem em pontos a “céu aberto” ou por estarem expostos às condições ambientais desfavoráveis. Seja pela insegurança do próprio transporte, o que ocasiona o aumento dos índices de acidentes, ou pela associação à criminalidade. O que se esquece é que este trabalhador, numa análise preliminar, trabalha arduamente como jornada excessiva, lutando pela sua sobrevivência e de seus familiares.

Quanto à organização de seu trabalho, constatou-se que os mototaxistas apresentam uma jornada de trabalho intensa, com turnos de duração além do que seria saudável e legal, tendo em contrapartida uma remuneração mensal elevada levando em consideração sujeitos que não têm uma qualificação diante das condições e exigências institucionais para melhores empregos. Mas, há que se ressaltar que na sua maioria não contribui para o INSS.

Destes resultados, conclui-se que esses trabalhadores que laboram por mais de oito horas por dia cotidianamente tornam-se vulneráveis ao declínio, à qualidade de vida e de saúde e por não terem uma boa qualificação, tornam-se frágeis à recolocação no mercado formal de trabalho.

Outra consideração a ser mencionada, mesmo não sendo expresso pelos entrevistados, mas percebido pelas condições de trabalho dos mototaxistas, consiste quanto às contribuições previdenciárias e a sua conseqüente opção por um vínculo formal de emprego, a maioria dos entrevistados optam por estar na informalidade sem o reconhecimento e assinatura na Carteira de Trabalho. O que inviabiliza que o mesmo utilize outros benefícios previdenciários em caso de acidentes e não somente receba o seguro DPVAT, quanto a direitos trabalhistas

estampados na Constituição Federal de 1988 e na Consolidação das Leis Trabalhistas, tais como: férias, décimo terceiro salário, aposentadoria, licença remunerada por doença e regulamentação da jornada e turno de trabalho, o que ocasionaria um aumento da qualidade de vida e sua saúde.

Sendo assim, estratégias podem ser desenvolvidas com o objetivo de promover a saúde e a própria cidadania dos mototaxistas. Como, por exemplo, investimento em cursos que possibilite sua profissionalização e melhor prestação de seu serviço com atenção na segurança sua e do passageiro, e os cuidados com a sua própria saúde. Estas ações devem ser efetivadas com linguagem acessível, mediante comunicação de massa, possibilitando grandes campanhas cuja finalidade seria atrair toda a sociedade e em especial este grupo de trabalhadores. Essas medidas devem ter, dentre outras, foco na educação no trânsito, utilização de equipamentos de segurança, prevenção e redução de acidentes.

Com estes dados propiciados nesta investigação, podem ser formuladas políticas públicas voltadas aos mototaxistas quanto à promoção de saúde. Considerando uma vez que estes sujeitos desenvolvem suas atividades em condições desfavoráveis inerentes ao ambiente. Tudo isso, por trabalharem nas ruas, avenidas e não disporem em sua maioria de um local para intervalo e descanso intrajornada. Favorecendo o desgaste físico, emocional com aumento a acidentes conforme evidenciado durante a pesquisa.

Para as dificuldades quanto à segurança, para a redução de assaltos e redução de acidentes envolvendo a utilização de manobras ariscadas conforme demonstrado na pesquisa, recomenda-se estruturas necessárias do Poder Público envolvendo ações de segurança, blitz em diversos horários. Possibilitando, assim, reconhecimento por ambas as partes – trabalhadores e sociedade -, bem como o resgate de sua cidadania, e dignidade enquanto trabalhador.

Esta pesquisa apresenta sua relevância para os estudos do campo da Ciência do Ambiente, pois se vincula à linha de pesquisa de dinâmicas socioambientais, justamente por identificar e evidenciar as dinâmicas ambientais presentes na cidade. Estas dinâmicas detectadas na percepção do mototaxista e das condições de desempenho e realização de sua profissão.

Portanto, foi possível com este trabalho e os resultados desta pesquisa, uma reflexão quanto aos agravos sofridos pelos mototaxistas em suas práticas profissionais de transporte de pessoas. Além das indicações à gestores públicos e

privados que atuem com referência a saúde do trabalhador para construção de políticas públicas e estratégias de promoção de saúde e qualidade de vida.

## REFERÊNCIAS

ABRACICLO. Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicleta, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares. **Anuário da indústria brasileira de motocicletas**. 2012.

ABREU, Artur José Dias de. **Mototáxi**: Proposta de parâmetros e normas gerais para concessão do serviço – estudo de caso no município de Betim – MG. Dissertação (Mestrado em Geotécnica e Transportes). Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2012.

AMORIM, Camila Rego. ARAÚJO, Edna Maria. ARAÚJO, Tania Maria de. OLIVEIRA, Nelson Fernandes. Acidentes de trabalho com mototaxistas. **Revista Brasileira de Epidemiologia**. São Paulo, v. 15, n. 1, mar., 2012.

ANFAVEA, Associação Nacional dos Fabricantes de veículos automotivos. **Indústria automobilística brasileira – 50 anos**. São Paulo, 2006.

ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao Trabalho?** Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade no mundo do trabalho. 15ª ed. São Paulo: Cortez, 2011.

ARAÚJO, Francisco Rossal. A Saúde do Trabalhador como Direito Fundamental no Brasil. Caderno 14. **ANAMATRA – Associação dos Magistrados da Justiça do Trabalho da IV Região**. 2012. Disponível em: <http://www.amatra4.org.br/cadernos/264-caderno-14>. Acesso em 30 de janeiro de 2014.

AUGÉ, Marc. **Não-Lugares**: Introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas. Papirus, 1994.

BARDIN, Laurence. **Análise de Conteúdo**. Lisboa, Edições 70, 1997.

BATTISTON, Márcia. CRUZ, Roberto Moraes. HOFFMANN, Maria Helena. Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano. **Estudos de Psicologia**, 11(3)333-343, 2006.

BECK, Ulrich; GIDDENS, Anthony; LASH, Scott. **Modernização reflexiva: política, tradição e estética na ordem social moderna**. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 2007.

BISPO, Jorge de Souza. **Criação e distribuição de riqueza pela Zona Franca de Manaus**. Tese de Doutorado (Doutorado em Controladoria e Contabilidade) – Departamento de Contabilidade e Atuária. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

Braga Cristiano Augusto da Costa. **Exposição ocupacional a vibrações no sistema mão-braço no sector da construção** [dissertação]. Porto: Universidade do Porto; 2007. Extraído de [http://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/.../Texto%20integral.pdf], acesso em [6 de janeiro de 2011].

BRASIL, Ministério da Saúde. **Política Nacional da Saúde Ambiental**. Brasília. Editora do Ministério da Saúde, 2007.

\_\_\_\_\_. **Caderno de Atenção Básica**. Saúde do Trabalhador. Brasília. 2002.

BRASIL, Presidência da República. **Decreto-Lei nº. 5.452 de 1º de Maio de 1943**. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del5452.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm). Acesso em 30 de janeiro de 2014.

\_\_\_\_\_. **Portaria Ministério do Trabalho Brasileiro nº. 3.214 de 08 de Junho de 1978**. Aprova as Normas Regulamentadoras - NR - do Capítulo V, Título II, da Consolidação das Leis do Trabalho, relativas a Segurança e Medicina do Trabalho. Disponível em: <http://www3.dataprev.gov.br/sislex/paginas/63/mte/1978/3214.htm>. Acesso em 24 de janeiro de 2014.

\_\_\_\_\_. **Constituição da República Federativa do Brasil**. promulgada em 05 de outubro de 1988. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm). Acesso em: 11 de outubro de 2010.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 8.080, de 19 de Setembro de 1990**. Dispõe sobre as condições para a promoção, proteção e recuperação da saúde, a organização e o funcionamento dos serviços correspondentes e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8080.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8080.htm). Acesso em 24 de janeiro de 2014.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 8.213, de 24 de Julho de 1991**. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8213cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8213cons.htm). Acesso em 24 de janeiro de 2014.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm). Acesso em 24 de janeiro de 2014.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 10.257, de 10 de Julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm). Acesso em 24 de janeiro de 2014.

\_\_\_\_\_. **Resolução nº. 285 de 29 de Julho de 2008**. Alterar e complementar o Anexo II da Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004 do CONTRAN, que trata dos cursos para habilitação de condutores de veículos automotores e dá outras providências. Disponível em: <http://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=107840>. Acesso em 30 de janeiro de 2015.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 12.009, de 29 de Julho de 2009**. Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega

de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2007-2010/2009/lei/l12009.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2009/lei/l12009.htm). Acesso em 24 de janeiro de 2014.

\_\_\_\_\_. **Lei nº. 12.587 de 3 de Janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm). Acesso em 24 de janeiro de 2014.

\_\_\_\_\_. **Lei nº. 12.997 de 18 de Junho de 2014.** Acrescenta § 4º ao art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº5.452, de 1º de maio de 1943, para considerar perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2011-2014/2014/Lei/L12997.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2014/Lei/L12997.htm). Acesso em 30 de janeiro de 2015.

BRILHANTE, Ogenis. **Gestão e avaliação da poluição, impacto e risco na saúde ambiental.** In: BRILHANTE, Ogenis.; CALDAS, Luis Querino. (Coords). **Gestão e avaliação de risco em saúde ambiental.** Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, 1999.

CACCIAMALI, Maria Cristina; JOSÉ-SILVA, Maria de Fatima. **Emprego e Seguridade Social: Mais uma década Perdida no Mercado de Trabalho da América Latina.** In: Coggiola, O. **América Latina: Encruzilhadas da História Contemporânea.** São Paulo: Xamã, 2003.

CARDOSO, Maria Regina Alves. **Epidemiologia Ambiental.** In. PHILLIP JR, Arlindo. **Saneamento, Saúde e Ambiente: Fundamentos para um desenvolvimento Sustentável.** Barueri, Manoel, 2005.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Utopia da Gestão Democrática da Cidade.** In OLIVEIRA, José Aldemir de. **Cidades Brasileiras: Territorialidades, sustentabilidade e demandas sociais.** Vol II. Manaus: EDUA, 2010.

CASTEL, Robert. **As metamorfoses da questão social: uma crônica do salário.** Petrópolis: Vozes, 2003

CERTEAU, Michel de. **A invenção do Cotidiano: Artes de Fazer.** 12ªed. Rio de Janeiro: Vozes, 1994.

CHIZZOTTI, Antônio. **A Pesquisa Qualitativa em Ciências Humanas e Sociais.** São Paulo: Cortez, 1991.

DPVAT, Seguradora Líder. **Boletim Estatístico.** Janeiro a Dezembro. Ano 03. Mimeografado. 2013.

\_\_\_\_\_. **Boletim Estatístico.** Janeiro a Dezembro. Ano 04. Mimeografado. 2014.

DATASUS, Sistema de Informação e serviços do SUS. **Cadernos de Informações de Saúde.** 2010. Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/tabdata/cadernos/cadernosmap.htm#cadernos>. Acesso em 20 de fevereiro de 2013.

DAVIDOFF, Linda. **Introdução à Psicologia**. 3. ed. São Paulo: Makron Books, 2001.

ESPIRITO SANTO, Aline de Freitas; PAULA, Janine Aguiar; PEREIRA, Orcione Aparecida Vieira. Percepção de trabalhadores de uma indústria têxtil sobre os riscos de seu ambiente de trabalho. **Revista Enfermagem Integrada** – Ipatinga: Unileste-MG, v. 2. N. 1 – Jul/Ago. 2009.

ESTEVES, Ricardo. **Cenários Urbanos e Traffic Calming**. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Ciências da Engenharia da Produção. Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2003.

FERNANDES, Roosevelt; SOUZA, Valdir Jose; PELISSARI, Vinicius Braga; FERNANDES, Sabrina. **Uso da Percepção Ambiental como Instrumento de Gestão em Aplicações ligadas às Áreas Educacional, Social e Ambiental**. Disponível em: [http://www.redeceas.esalq.usp.br/noticias/Percepcao\\_Ambiental.pdf](http://www.redeceas.esalq.usp.br/noticias/Percepcao_Ambiental.pdf). Acesso em: 18 ago 2014.

FERREIRA, Rafael Bastos. **Mobilidade urbana e trabalho informal**: O espaço dos mototaxistas no meio urbano em Macapá-AP. Revista Percurso- NEMO Maringá, v. 3, n. 1 , p. 89-105, 2011.

FISCHER, Gustave N. **Psicologia social do ambiente**. Lisboa: Instituto Piaget, 1994.

GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo curso de direito civil**: responsabilidade civil. v. 3. 10. ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

HARVEY, David. **A Condição Pós-Moderna** – Uma Pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 1996.

KUHNEN, Ariane. HIGUCHI, Maria Inês Gasparetto. Percepção Ambiental. In. Cavalcante Elali, S.; G. A. (orgs). **Temas Básicos em Psicologia Ambiental**. São Paulo: Editora Vozes. 2011.

LAMAS, Jose Manuel Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1992.

LÉFÈBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LEGAY, Letícia Fortes et al. Acidentes de transporte envolvendo motocicletas: perfil epidemiológico das vítimas de três capitais de estados brasileiros. **Epidemiol. Serv. Saúde** [online]. vol.21, n.2, 2012.

LIMA, Maria Luísa. Viver com o risco: Abordagens da Psicologia Social Ambiental. **Inforgo**, 9-10, p. 4-54, 1995.

LIMONGI FRANÇA, Ana. Cristina.; RODRIGUES, Avelino Luiz. **Stresse e trabalho: Uma abordagem psicossomática**. São Paulo: Atlas, 2011.

MAMEDE, Gladston. **Direito Societário: Sociedades Simples e Empresárias**. 5ª ed. São Paulo: Atlas, 2011.

MANAUS, Prefeitura. **Projeto Básico da Permissão de Serviço Público para Transporte Individual de Passageiros por Mototáxi no Município de Manaus**. Mimeografado. Edital de Licitação, publicado no Diário Oficial de Manaus de 28 de novembro de 2013.

\_\_\_\_\_. Lei nº. 1.763, de 02 de setembro de 2013. **Dispõe sobre o serviço de transporte individual de passageiros por táxi e por mototáxi no Município de Manaus, e dá outras providências**. Disponível em: <http://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=258140>. Acesso em 30 de janeiro de 2014.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MARTINS, Sergio Pinto. **Direito da Seguridade Social**. 23ª ed. São Paulo:Ed. Atlas, 2006.

MELAZO, Guilherme Coelho. Percepção ambiental e educação ambiental: uma reflexão sobre as relações interpessoais e ambientais no espaço urbano. **Revista Olhares & Trilhas**. Ano VI, n. 6. Uberlândia, 2005. Disponível em: < <http://www.seer.ufu.br/index.php/olharesetilhas/article/download/3477/2560> > Acesso em 01 jan. 2014.

MELO, Raimundo Simão de. **Direito Ambiental do Trabalho e a Saúde do Trabalhador**. Ed. Ltr, São Paulo, 2004.

MORIN, Estelle M.; AUBÉ, Caroline. **Psicologia e Gestão**. São Paulo: Atlas, 2009.

MOTTA, Jorge **O processo saúde/doença**. Curso de Aperfeiçoamento em Biossegurança On-Line. Rio de Janeiro: EAD/ENSP, 2000.

MOURÃO, Ada Raquel Teixeira. BOMFIM, Zulmira Áurea Cruz. Identidade social urbana. In. Cavalcante Elali, S.; G. A. (orgs). **Temas Básicos em Psicologia Ambiental**. São Paulo: Editora Vozes. 2011.

MOURÃO, Ada Raquel Teixeira. CAVALCANTE, Sylvia. Identidade de lugar. In. Cavalcante Elali, S.; G. A. (orgs). **Temas Básicos em Psicologia Ambiental**. São Paulo: Editora Vozes. 2011.

NASCIMENTO, Márcio Silveira. **Dimensão sócio-espacial do transporte informal em Manaus: O caso do Mototáxi**. Anais da II Conferência do Desenvolvimento. 2011. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/code2011/chamada2011/pdf/area7/area7-artigo5.pdf>. Acesso em fevereiro de 2014.



NEVES, Tatiana Pereira das. GUILAM, Maria Cristina Rodrigues. Diminuindo riscos, promovendo vida saudável: o conceito de risco na promoção da saúde. **Saluvista**, Bauru, v. 27, n. 3, 2007.

OLIVEIRA, Thaise Souza; MATOS FILHO, Silvio Arcanjo. ARAÚJO, Giovana Fernandes. Conhecimento de mototaxistas quanto aos riscos ocupacionais. **Revista Baiana de Saúde Pública**. v 36, n. 34, 2013.

OLIVEN, Ruben George. **A Antropologia de Grupos Urbanos**. 5ª ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2002.

OST, Stelamaris. Trabalho autônomo. In: *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, XI, n. 51, mar 2008. Disponível em: <[http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=4755](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=4755)>. Acesso em mar 2014.

PEÇANHA, Marcela Pellegrini; FREITAS, Nobel Penteado; LOURENÇO, Roberto Wagner; CORDEIRO, Maria Rita Donalisio; CORDEIRO, Ricardo Calos; VEDOVATO, Maria Aparecida. Saúde e meio ambiente. In. ROSA, André Henrique. FRACETO, Leonardo Fernandes. CARLOS, Viviane Moschini. **Meio Ambiente e Sustentabilidade**. Porto Alegre: Bookman, 2012.

PERES, Frederico. **Onde mora o perigo?** O processo de construção de uma metodologia de diagnóstico rápido da percepção de riscos no trabalho rural. Tese de Doutorado. (Doutorado em Saúde Coletiva). UNICAMP – SP, 2002.

PINTO, Moises Augusto Tavares. SCHOR, Tatiana. Precarização sobre duas rodas: uma análise do serviço de mototáxi nas cidades de Itacoatiara e Parintins, Amazonas – Brasil. **Caderno Prudentino de Geografia**, Presidente Prudente, n.35, v.2, p.5-27, ago./dez.2013.

PIVETA, Marcos. Ilhas de calor na Amazônia. Disponível em: <[http://revistapesquisa.fapesp.br/wp-content/uploads/2012/10/078-081\\_ilhascalor\\_200.pdf](http://revistapesquisa.fapesp.br/wp-content/uploads/2012/10/078-081_ilhascalor_200.pdf)>. Acesso em: 03 mar. 2014.

PORTO, Marcelo Firpo de Souza. Análises de Risco nos locais de trabalho: conhecer para transformar. **Cadernos de Saúde do Trabalhador**. São Paulo, n. 3, jun 2000. Disponível em: <http://www.cresp.org>. Acesso em: jan de 2014.

ROCHA, Carmen Lúcia Antunes. **O serviço público de saúde no direito brasileiro**. Belo Horizonte: Jurídicos Lê, 2010.

ROSA, André Henrique. FRACETO, Leonardo Fernandes. CARLOS, Viviane Moschini. **Meio Ambiente e Sustentabilidade**. Porto Alegre: Bookman, 2012.

SALIM FILHO, Massoud Tufi. **Demandas e Políticas Públicas de Transporte**. Dissertação. (Mestrado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido). Núcleo de Altos Estudos Amazônicos. Universidade Federal do Pará, Belém, UFPA/NAEA, 2007.

SASAKI, Maria Amélia Sasaki. MENEZES, Ione Vasques. Trabalhador Informal e Previdência Social: o caso dos trabalhadores por conta própria de Brasília-DF. **Política & Sociedade** - Florianópolis - Volume 11 - Nº 21 - julho de 2012.

SCHOR, Tatiana. **O automóvel e o desgaste social**. *São Paulo Perspec.* [online]. vol.13, n.3, pp. 107-116. 1999.

SILVA, Daniela Wosiack da. ANDRADE, Selma Maffei de; SOARES, Darli Antonio; NUNES, Elisabete de Fátima Pereira. de Almeida; MELCHIOR, Regina Melchior. Condições de Trabalho e Riscos no Transito Urbano na ótica de trabalhadores motociclistas. *Physis – Revista de Saúde Coletiva*. Rio de Janeiro, 18, 2008.

SILVA, Luiz Almeida da; ROBAZZI, Maria Lucia do Carmo Cruz and TERRA, Fabio de Souza. Associação entre acidentes de trabalho e os níveis de carboxi-hemoglobina em trabalhadores mototaxistas. **Rev. Latino-Am. Enfermagem** [online]. vol.21, n.5., 2013.

SILVA, Luiz Almeida; MARTINS, Julia Trevizan; FREITAS, Fabiana Cristina Taubert; DALRI, Rita de Cássia de M.B; RABAZZI, Maria Lucia do Carmo. Algumas Características do trabalho e do trabalhador mototaxista: revisão bibliográfica. **Revista de Enfermagem UFPE on line**. Julho/Setembro 3(2): 2009.

SILVA, Mariéli Brum. OLIVEIRA, Michele Braga. FONTANA, Rosane Terezinha. Atividade do mototaxista: riscos e fragilidades autorreferidos. **Revista Brasileira de Enfermagem**. Brasília. Nov-dez. 2011.

SIMÕES, Edda Augusta Quirino; TIEDEMANN, Klaus Bruno. **Psicologia da percepção**. São Paulo. EPU, 1985.

SOUZA, Diego Oliveira de. **Influência da ilha de calor urbana nas cidades de Manaus e Belém sobre o microclima local**. Tese (Doutorado em Meteorologia) – Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais. São José dos Campos, 2012.

TCU, Tribunal de Contas da União. **Relatório de Auditoria Operacional – Mobilidade Urbana**. Mimeografado. 2010. Disponível em: [http://portal2.tcu.gov.br/portal/page/portal/TCU/comunidades/contas/contas\\_governo/contas\\_10/fichas/Ficha%205.2\\_cor.pdf](http://portal2.tcu.gov.br/portal/page/portal/TCU/comunidades/contas/contas_governo/contas_10/fichas/Ficha%205.2_cor.pdf). Acesso em outubro de 2014.

TEIXEIRA, Jules Ramon Brito. Qualidade de vida e aspectos do trabalho dos mototaxistas. Dissertação (Mestrado em Enfermagem e Saúde). Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, 2013.

TUAN, Yi-Fu. **Topofilia**: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente. São Paulo: DIFEL, 1980.

VALERA, Sergi. POL, Enric. El concepto de identidade social urbana: uma aproximación entre la Psicología Social y la Psicología Ambiental. **Revista Anuario de Psicología**, 62. 1994.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Circular é preciso, viver não é preciso**: a história do trânsito na cidade de São Paulo. São Paulo: Amablume, 2000.

\_\_\_\_\_. **A Cidade, o Transporte e o Trânsito**. São Paulo: Polivros, 2005.

\_\_\_\_\_. **Políticas de Transporte no Brasil**: A construção da mobilidade excludente. São Paulo, Manole, 2013.

\_\_\_\_\_. **Risco no trânsito, omissão e calamidade**: impactos do incentivo à motocicleta no Brasil. São Paulo: Ed. do Autor, 2013a.

VENEZIANO, André Horta Moreno. **Direito e Processo do Trabalho**. 3ª ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Reducing Risk Promoting Healthy Life**. The world health report 2002. Genebra, 2002. Disponível em: [www.who.int/whr/2002/en](http://www.who.int/whr/2002/en). Acesso em jan. 2014.

\_\_\_\_\_. **Helmets**: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Genebra, Suíça, 2006. Disponível em: [www.who.int/whr/2006/en](http://www.who.int/whr/2006/en) Acesso em jan. 2015.

## APÊNDICES

## Apêndice A - Carta de Anuência



Universidade Federal do Amazonas  
 Centro de Ciências do Ambiente  
**Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente e  
 Sustentabilidade na Amazônia - PPG/CASA**



**PPG/CASA**

Ao Senhor

**ORLANDO BINDÁ**

Presidente da Cooperativa dos Mototaxistas de Manaus - COOPERTAME

Nesta

Prezado Senhor,

Ao cumprimentá-lo cordialmente venho solicitar a anuência e colaboração para que seja realizada a pesquisa com os mototaxistas vinculados a esta cooperativa. A pesquisa tem por objetivo compreender o quê e como pensam os mototaxistas sobre os riscos e aspectos de saúde que estão envolvidos no exercício de suas atividades profissionais.

Esta pesquisa será desenvolvida pelo mestrando Anderson Lincoln Vital da Silva, vinculado ao Programa de Pós Graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia – PPGCASA – UFAM, na linha de pesquisa de Dinâmicas Socioambientais, sob a orientação da Prof.<sup>a</sup> Dra. Maria Inês Gasparetto Higuchi.

A pesquisa constará de duas etapas, a primeira será um período de observação do dia a dia desses mototaxista, o lugar e suas atividades. Após, serão convidados aproximadamente 40 mototaxistas a participarem de uma entrevista individual, respondendo a algumas perguntas com duração de cerca de 30 minutos em lugar e dia a serem combinados. A participação na entrevista é de caráter voluntário, de modo que nada pagarão e nem receberão pagamento. Sua organização bem como os participantes não serão identificados para manter anonimato dos respondentes. Esse trabalho pretende contribuir para melhor compreensão dessa atividade e os aspectos de saúde ambiental do mototaxista.

Desde já agradecemos sua colaboração.

Atenciosamente,

**ANDERSON LINCOLN VITAL DA SILVA**  
 Mestrando em Ciências do Ambiente e  
 Sustentabilidade na Amazônia PPGCASA-  
 UFAM

**MARIA INÊS GASPARETTO HIGUCHI,**  
**Profa. Dra.**  
 Orientadora do Programa de Pós-Graduação  
 em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade  
 na Amazônia PPGCASA-UFAM

## Apêndice B - Termo de Consentimento Livre Esclarecido – TCLE

Prezado(a) Mototaxista:

Meu nome é Anderson Lincoln Vital da Silva, sou aluno de mestrado da Universidade Federal do Amazonas, através do Programa de Pós Graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia.

Venho através deste convidá-lo(a) para participar da pesquisa que estou desenvolvendo como parte da minha formação de Mestrando, sob a orientação da Prof.<sup>a</sup> Dra. Maria Inês Gasparetto Higuchi.

O estudo busca compreender como e o que pensa o mototaxista a respeito dos riscos e saúde na sua atividade de trabalho. Sua participação será através de resposta a algumas perguntas numa entrevista que será marcada no dia, hora e local que for combinado com o(a) senhor(a). A entrevista terá duração em média de 30 minutos e será gravada com sua permissão para não perder a riqueza de suas palavras e melhor entender o que foi dito. Após a transcrição a gravação será descartada. Sua participação é voluntária e sua identidade será mantida em sigilo.

Sua participação não terá nenhuma despesa e nem receberá pagamento por ela. Se o(a) senhor(a) se sentir constrangido ou em desconforto com alguma pergunta, poderá não respondê-la, ou, até se retirar da pesquisa a qualquer momento, sem prejuízo algum.

Sua participação muito contribuirá para melhor entender essa atividade profissional e os aspectos que envolvem seu desenvolvimento na cidade de Manaus. Depois de concluída a pesquisa os resultados serão divulgados numa dissertação e será feita uma apresentação na cooperativa para os que tiverem interesse em participar.

Desde já, agradecemos vossa colaboração e nos colocamos a disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que se fizerem necessários, seja pelo meu telefone 8431-7239; ou e-mail [andersonlincoln.adv@gmail.com](mailto:andersonlincoln.adv@gmail.com), além de poder entrar em contato com a coordenação do curso na UFAM pelo telefone

Atenciosamente

**ANDERSON LINCOLN VITAL DA SILVA**

-----recortar aqui

Consentimento pós informação

Eu, \_\_\_\_\_,  
após esclarecimentos quanto aos objetivos da pesquisa **“O DIREITO A SAÚDE AMBIENTAL DO TRABALHADOR AUTÔNOMO: UM ESTUDO SOBRE A PERCEPÇÃO DOS MOTOTAXISTAS DA CIDADE DE MANAUS/AM”**, aceito participar espontaneamente, na forma de entrevista, sabendo que a qualquer momento posso me retirar da mesma e que as informações colhidas serão mantidas em sigilo, não causando nenhum dano ou constrangimento a minha pessoa. Atesto ainda que me foi dada uma cópia deste documento.

Manaus, \_\_\_\_\_, de \_\_\_\_\_ de 2014.

## Apêndice C - Formulário da Entrevista com mototaxistas

Entrevista nº. \_\_\_\_\_ Dia: \_\_\_/\_\_\_/2014.

**Dados demográficos e socioeconômicos:** *“gostaria que você me fornecesse alguns dados para eu poder descrever quem são as pessoas que trabalham nessa atividade de mototáxi”.*

1. Sexo: ( ) M ( ) F
2. Idade: \_\_\_\_\_
3. Escolaridade: \_\_\_\_\_
4. Estado civil: \_\_\_\_\_
5. Religião: \_\_\_\_\_
6. Número de filhos/enteados sob sua responsabilidade? \_\_\_\_\_
7. Bairro de residência: \_\_\_\_\_
8. Localização da Base: \_\_\_\_\_
9. Tempo que dirige moto: \_\_\_\_\_
10. Tempo de habitação em moto: \_\_\_\_\_
11. Renda Diária: \_\_\_\_\_
12. Ganho mensal: \_\_\_\_\_
13. Jornada de Trabalho e descanso: \_\_\_\_\_
14. Turno de Trabalho: \_\_\_\_\_
15. Contribui para Previdência Social (INSS): \_\_\_\_\_

**Tipo e uso de equipamentos para o trabalho:** *“agora vou fazer algumas perguntas sobre sua atividade em si, as coisas que você faz uso”.*

16. Tipo da motocicleta: \_\_\_\_\_
17. Tipo de capacete: \_\_\_\_\_
18. Tipo de vestimenta: \_\_\_\_\_
19. ( ) Tem protetores de isolamento de escapamento para evitar queimaduras
20. ( ) Tem antena corta pipa
21. ( ) Tem barra metálica para sustentação e apoio ao passageiro
22. ( ) Tem barra protetora de perna.
23. ( ) Usa celular para contato de trabalho
24. ( ) Usa Rádio comunicador para contato de trabalho
25. ( ) Dispõe de touca descartável ao passageiro

**Condições de Abrigo:** *“me fale agora onde você se estabelece para fazer seu trabalho, coisas que tem na sua base”.*

26. Tipo de Base: ( ) Casa ( ) Sala ( ) Quiosque ( ) Esquina  
( ) Parada ônibus ( ) Outra. Qual? \_\_\_\_\_.
27. Conforto ambiental: ( ) Climatizado ( ) Ventiladores ( ) Ventilação Natural ( ) Outra.  
Qual? \_\_\_\_\_
28. Bebedouro:  
( ) Não. (Como faz para beber água, onde?).  
( ) Sim. Como é esse bebedouro? (água mineral, gelada, garrafão, garrafinha, copo, etc).
29. Banheiro:  
( ) Não. (Onde faz para usar banheiro diante das necessidades durante o trabalho? etc).  
( ) Sim. Como é esse banheiro? (apropriado, dispõe de papel, toalha, etc.).
30. Lugar para guardar objetos pessoais:  
( ) Não. (tem necessidade? Para guardar o quê?. etc).  
( ) Sim. (Condições, se armário, locker, caixa, etc.)

**Condições de execução de trabalho:** “vamos falar agora sobre sua atividade e as condições de trabalho que você tem. Vamos mudar um pouco o jeito de responder. Eu vou falando o tipo de coisa e você me diz se isso acontece sempre, às vezes ou nunca”.

31. Tenho que usar rotas alternativas – procurar atalhos:

Sempre	Às vezes	Nunca
<i>Escrever aqui o por quê e que tipo de atalho?</i>		

32. Tenho que fazer manobras arriscadas:

Sempre	Às vezes	Nunca
<i>Escrever aqui o por quê e o tipo?</i>		

33. Minhas corridas exigem alta velocidade e rapidez:

Sempre	Às vezes	Nunca
<i>Escrever aqui o por quê e a velocidade mais alta já utilizada?</i>		

34. Tenho preferência no trânsito:

Sempre	Às vezes	Nunca
<i>Escrever aqui o por quem e onde, em que momento?</i>		

35. Sofro assalto nas corridas:

Sempre	Às vezes	Nunca
<i>Escrever aqui o por quem e onde, em que momento?</i>		

36. Tive multas nos últimos 6 meses:

37. ( ) nenhuma ( ) uma ( ) duas ( ) três ( ) mais que três.

Tipo de multa: \_\_\_\_\_.

38. Descreva o tipo de passageiro que é legal transportar:

39. Descreva o tipo de passageiro que não é legal transportar:

**Condições de saúde e bem estar no trabalho:** “gostaria que você me falasse sobre você, como você se sente em termos de saúde e bem estar do corpo fazendo essa atividade.”.

40. Das condições ambientais, o que mais te incomoda: o calor, o barulho, a poeira ou o sol?

41. Você já teve algum problema de saúde devido essa sua atividade de trabalho? O que foi? Você tratou com médico ou fez alguma coisa?

42. Você sofre de alguma dor crônica, isto é, todo dia você sente um desconforto ou até uma dor maior? Onde? O que você faz pra isso passar?

**Sobre a profissão e realização pessoal:** “estamos quase terminando. Agora vamos falar sobre seus sentimentos, o que você pensa sobre o seu trabalho e sua realização pessoal”.

43. Quais os motivos que te levaram a ser mototaxista?

44. Você considera essa atividade uma profissão, isso é uma ocupação reconhecida pela lei? Por quê? O que você almeja para que isso aconteça?

45. Você considera essa atividade prazerosa? Tem alguma coisa a ser mudada para melhorar essa atividade?

46. Se você tivesse outra oportunidade de trabalho você deixaria de ser mototaxista? Por quê?

47. Você recomendaria essa atividade para seu filho, por exemplo? Por quê?

48. As condições de trabalho autônomo lhe dá segurança? Você optaria por outra forma de vínculo de trabalho? Por quê?



## **ANEXOS**

## ANEXO A - Folha de Aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa

FACULDADE LITERATUS /  
UNICEL - AM



### PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

#### DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

**Título da Pesquisa:** CIDADE E TRABALHO AUTÔNOMO: UM ESTUDO SOBRE A PERCEPÇÃO DOS MOTOTAXISTAS DA CIDADE DE MANAUS/AM

**Pesquisador:** ANDERSON LINCOLN VITAL DA SILVA

**Área Temática:**

**Versão:** 3

**CAAE:** 31817314.0.0000.5017

**Instituição Proponente:** Centro de Ciências do Ambiente

**Patrocinador Principal:** Financiamento Próprio

#### DADOS DO PARECER

**Número do Parecer:** 888.672

**Data da Relatoria:** 10/11/2014

#### **Apresentação do Projeto:**

dentro das perspectivas do protocolo.

#### **Objetivo da Pesquisa:**

alcançáveis.

#### **Avaliação dos Riscos e Benefícios:**

dispostas de forma clara e objetiva pelo pesquisador.

#### **Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:**

Relevante para a classe trabalhadora e para a classe de usuários do sistema .

#### **Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:**

dentro das conformidades solicitadas

#### **Recomendações:**

#### **Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:**

foi reapresentada as adequações solicitadas no parecer anterior

#### **Situação do Parecer:**

Aprovado

**Endereço:** Av. Constantino Nery, 3693

**Bairro:** Chapada

**CEP:** 69.000-000

**UF:** AM

**Município:** MANAUS

**Telefone:** (92)3212-8900

**Fax:** (92)3212-8900

**E-mail:** comite.etica@literatus.edu.br