VI CONGRESSO INTERNACIONAL CONSTITUCIONALISMO E DEMOCRACIA: O NOVO CONSTITUCIONALISMO LATINO-AMERICANO

SUBJETIVIDADES E IDENTIDADES

Organizadores:
José Ribas Vieira
Cecília Caballero Lois
Roberta Laena Costa Jucá

Subjetividades e identidades: VI congresso internacional constitucionalismo e democracia: o novo constitucionalismo latino-americano

1ª edição
Santa Catarina
2017

CONPEDI

VI CONGRESSO INTERNACIONAL CONSTITUCIONALISMO E DEMOCRACIA: O NOVO CONSTITUCIONALISMO LATINO-AMERICANO

SUBJETIVIDADES E IDENTIDADES

Apresentação

O VI Congresso Internacional Constitucionalismo e Democracia: O Novo Constitucionalismo Latino-americano, com o tema "Constitucionalismo Democrático e Direitos: Desafios, Enfrentamentos e Perspectivas", realizado entre os dias 23 e 25 de novembro de 2016, na Faculdade Nacional de Direito (FND/UFRJ), na cidade do Rio de Janeiro, promove, em parceria com o CONPEDI – Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito, a publicação dos Anais do Evento, dedicando um livro a cada Grupo de Trabalho.

Neste livro, encontram-se capítulos que expõem resultados das investigações de pesquisadores de todo o Brasil e da América Latina, com artigos selecionados por meio de avaliação cega por pares, objetivando a melhor qualidade e a imparcialidade na seleção e divulgação do conhecimento da área.

Esta publicação oferece ao leitor valorosas contribuições teóricas e empíricas sobre os mais diversos aspectos da realidade latino-americana, com a diferencial reflexão crítica de professores, mestres, doutores e acadêmicos de todo o continente, sobre SUBJETIVIDADES E IDENTIDADES.

Assim, a presente obra divulga a produção científica, promove o diálogo latino-americano e socializa o conhecimento, com criteriosa qualidade, oferecendo à sociedade nacional e internacional, o papel crítico do pensamento jurídico, presente nos centros de excelência na pesquisa jurídica, aqui representados.

Por fim, a Rede para o Constitucionalismo Democrático Latino-Americano e o Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PPGD/UFRJ) expressam seu sincero agradecimento ao CONPEDI pela honrosa parceira na realização e divulgação do evento, culminando na esmerada publicação da presente obra, que, agora, apresentamos aos leitores.

Palavras-chave: Subjetividades. Identidades. América Latina. Novo Constitucionalismo Latino-americano.

Rio de Janeiro, 07 de setembro de 2017.

Organizadores:

Prof. Dr. José Ribas Vieira – UFRJ

Profa. Dra. Cecília Caballero Lois – UFRJ

Me. Roberta Laena Costa Jucá – UFRJ

TRABALHO AUTÔNOMO: AS PERCEPÇÕES SOCIOAMBIENTAIS DOS MOTOTAXISTAS DA CIDADE DE MANAUS/AM

INDEPENDENTY WORK: THE PERCEPTIONS OF ENVIRONMENTAL MOTOTAXI OF MANAUS CITY / AM

Anderson Lincoln Vital Da Silva [1]
Mariana Faria Filard
Thandra Pessoa de Sena

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

[1] Advogado. Mestre em Ciências Ambientais e Sustentabilidade na Amazônia. (UFAM). Professor do Curso de Direito da Uninorte Laureate.

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/Resumen/Résumé

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.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Environmental perception and risk, Mototaxi, Informal employment

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: o 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 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.

Nesse ínterim, em que são apresentados os dados do aumento da presença da motocicleta e consequentemente da profissão do mototaxista na cidade —, aliada aos riscos que a profissão apresenta —, esta pesquisa propôs como questão central: Os mototaxistas percebem os riscos ambientais e psicológicos no desempenho de suas funções?

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.

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. Apresenta-se ainda o procedimento de análise lançado mão no 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.

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.

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

2. 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 exemplifica 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, resulta 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 (KUHNEM; HIGUCHI, 2011).

Ittelson (1978 *apud* KUHNEN; 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 com a 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.

3. MÉTODOS

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.

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. 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 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,; 2) avaliação pelo Comitê de Ética em Pesquisa, que está devidamente registrado sob o CAAE nº. 31617314.0.0000.5017; 3) aplicação do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido para realização das entrevistas com os mototaxistas que se dispuseram a colaborar com a pesquisa.

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

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. 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.

4.1 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 demostrado 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, apernas 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 afirmaram 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 profissão, a maioria (68%) não recomenda esta profissão a seus filhos 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"*.

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 previdência 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.

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 indicies 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.

Destes resultados, concluem-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 consequente opção por um vinculo 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.

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

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.

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.

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. Acesso em 30 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. Acesso em: 11 de outubro de 2010.

_____. **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. Acesso em 24 de janeiro de 2014.

_____. **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. 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. Acesso em 30 de janeiro de 2015.

BRILHANTE, O. Gestão e avaliação da poluição, impacto e risco na saúde ambiental. In: BRILHANTE, O.; CALDAS, L. (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.

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

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

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

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.

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.

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.

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

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>. Acesso em mar 2014.

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.

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.

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.

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

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.

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

_____. **Politicas de Transporte no Brasil**: A construção da mobilidade excludente. São Paulo, Manole, 2013.