

INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DO AMAPÁ
CAMPUS LARANJAL DO JARI
CURSO BACHARELADO EM ADMINISTRAÇÃO

ARI BENTES DA SILVA

MOTOTAXISTAS: Os impactos financeiros causados pela pandemia do Covid-19 na
cidade de Laranjal do Jari – AP

LARANJAL DO JARI-AP

2022

ARI BENTES DA SILVA

MOTOTAXISTAS: Os impactos financeiros causados pela pandemia do Covid-19 na cidade de Laranjal do Lari – AP

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado a coordenação do curso Superior Bacharelado em Administração como requisito avaliativo para obtenção do título de Bacharel em Administração.
Orientadora: Prof.^a Esp. Vera Lúcia Silva de Souza Nobre

LARANJAL DO JARI-AP

2022

Biblioteca Institucional - IFAP
Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

B23234 Bentes da Silva, Ari
m Mototaxistas: Os impactos financeiros causados pela pandemia do Covid-19 na cidade de Laranjal do Jari-AP / Ari Bentes da Silva - Laranjal do Jari, 2022.
46 f.: il.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) -- Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amapá, Campus Laranjal do Jari, Curso de Bacharelado em Administração, 2022.

Orientadora: Vera Lúcia Silva de Souza Nobre.

1. Mototaxistas. 2. Pandemia. 3. Impactos. I. Nobre, Vera Lúcia Silva de Souza, orient. II. Título.

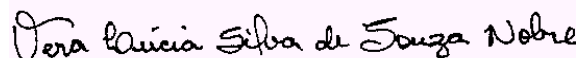
ARI BENTES DA SILVA

MOTOTAXISTAS: Os impactos financeiros causados pela pandemia do Covid-19 na cidade de Laranjal do Lari – AP

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado a coordenação do curso Superior Bacharelado em Administração como requisito avaliativo para obtenção do título de Bacharel em Administração.

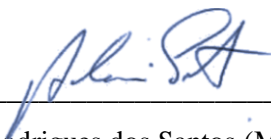
Orientadora: Prof.^a Esp. Vera Lúcia Silva de Souza Nobre

BANCA EXAMINADORA



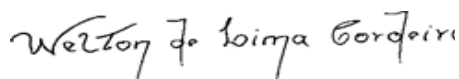
Prof.^a: Esp. Vera Lúcia Silva de Souza Nobre (Orientadora)

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amapá



Prof. Msc. Alain Roel Rodrigues dos Santos (Membro da banca examinadora)

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amapá



Prof. Esp. Welton de Lima Cordeiro (Membro da banca examinadora)

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amapá

Apresentado em: 09 / 12 / 2022

Conceito/Nota: 7,5

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar gostaria de agradecer a Deus, sem ele eu jamais teria chegado até aqui, em meio a tantas dificuldades sempre me deu forças, saúde para superar diversos obstáculos e me fez chegar ao fim desejado durante esses cinco anos de estudos.

Em especial a meus pais, Antonio Cunha da Silva e Maria Lobato Bentes, minha prima Mônica Silva e Silva, aos amigos Edizete Leão Nunes, Joelson de Miranda, Lucas Malone, Elveson Neves, minha família, meus irmãos e a todos os meus colegas de classe por todo o apoio e pela ajuda direta ou indiretamente, que muito contribuíram durante toda essa jornada.

Aos professores, Alain dos Santos (coordenador do curso) e Edilon Mendes Nunes, por todos os conselhos, dicas, ajuda e paciência com a qual conduziram o meu aprendizado. À minha orientadora, Vera Lúcia Silva de Souza Nobre, que conduziu nosso trabalho com paciência e dedicação, sempre disponível a compartilhar todo o seu vasto conhecimento para o enriquecimento dessa pesquisa.

À instituição de ensino IFAP, e a todo seu corpo docente que sempre me deu todo o suporte, apoio e ajuda no processo de formação profissional, pela dedicação de todos os profissionais envolvidos, e por todo ensinamento e aprendizado que recebi ao longo de minha graduação.

Os sonhos não determinam o lugar onde iremos chegar, mas produzem a força necessária para tirar-nos do lugar onde estamos.

(Augusto Cury)

RESUMO

Esta pesquisa tem como objetivo refletir e compreender o trabalho dos mototaxistas do município de Laranjal do Jari durante a pandemia de Covid-19, uma atividade simultaneamente arriscada e existencial que gera sentido, experiência e subjetividade. Devido ao contexto, a classe trabalhadora dos mototaxistas durante o período crítico de pandemia foi muito afetada, e o impacto ainda é inestimável, mas comprometendo direta e/ou indiretamente sua saúde e finanças, alterando a dinâmica social, não apenas por causa dos graves efeitos à saúde, mas também por sua interferência nas perspectivas econômica, política e de social. A abordagem que norteia é a perspectiva da pesquisa exploratória, levantamentos bibliográficos como procedimentos, estudos de caso e seus resultados apresentados de forma qualitativa, que são motivados essencialmente pela curiosidade do pesquisador em especular as descobertas abordadas. A pesquisa de campo caracteriza-se como um estudo de caso na medida em que envolve um ponto mais profundo de um determinado assunto, a fim de desenvolver uma ampla elaboração e compreensão do tema. A entidade escolhida para o levantamento de dados é a Associação de Mototaxistas de Laranjal do Jari - UNIVALE, a partir de entrevistas semiestruturadas, a categoria convive com o possível impacto da pandemia prejudicando suas atividades laborais.

Palavras-chave: Mototáxi; Impactos; Saúde; Covid-19.

ABSTRACT

This search aims to reflect and understand the work of motorcycle taxi drivers at Laranjal do Jari during the Covid-19 pandemic, a simultaneously risky and existential activity that generates meaning, experience and subjectivity. Due to the context, the motorcycle taxi driver working class during the critical period was greatly affected, and the impact is still invaluable, but directly and/or indirectly affecting their health and finances, changing social dynamics, and not just because of these serious health effects, but also for its interference in economic, political and health perspectives. The approach that guides is the perspective of exploratory research, bibliographical surveys as procedures, case studies and their results presented in a qualitative way, and are essentially motivated by the curiosity of the researcher to speculate on the discoveries addressed. Field research is characterized as a case study insofar as it involves a deeper point of a given subject, in order to develop a broad elaboration and understanding of the subject (Kauark et al., 2010). The entity chosen for the data collection is the Associação de Mototaxistas de Laranjal do Jari - UNIVALE, based on semi-structured interviews, the category lives with the possible impact of the pandemic and harms its work activities.

Keywords: Motorcycle; Impacts; health; Covid-19.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Gênero	28
Gráfico 2 – Faixa etária	29
Gráfico 3 – Raça	29
Gráfico 4 – Você foi infectado	30
Gráfico 5 – Você recebeu instruções de métodos de prevenção ou kit de higienização para seu uso ou dos usuários	30
Gráfico 6 – Você contraiu Covid-19 antes de ser vacinado	31
Gráfico 7 – Você precisou se ausentar do trabalho devido a Covid-19	32
Gráfico 8 – Quanto era sua renda mensal antes da pandemia	33
Gráfico 9 – Quanto era sua renda mensal durante da pandemia	33
Gráfico 10 – Em que área da sua vida o Covid-19 mais impactou	34
Gráfico 11 – Quantos dependentes financeiros você tem	34
Gráfico 12 – Sua renda era o suficiente para sustentar sua família.	35
Gráfico 13 – Você tinha alguma outra fonte de renda	35

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
2	REFERENCIAL TEÓRICO	12
2.1	Histórico da implantação e atuação dos mototaxistas	12
2.2	Dificuldades enfrentadas pelos mototaxistas no período pandêmico	18
3	METODOLOGIA	25
3.1	Lócus da pesquisa	26
3.2	Sujeitos da pesquisa e coleta de dados	26
3.3	Análise de dados	27
3.4	Sobre os pesquisados	27
4	RESULTADOS E DISCUSSÕES	28
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	37
	REFERÊNCIAS	39
	APENDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA	42
	ANEXO A – (TCLE) TERMO DE CONSETIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO	44
	ANEXO B – CONSENTIMENTO DE PARTICIPAÇÃO	45

1 INTRODUÇÃO

Todos os dias são adquiridos novas experiências, geradas por situações que corriqueiramente estão além do previsto e que podem ser inimagináveis para a humanidade, assim ocorreu em 2020, quando o mundo parou para enfrentar a primeira pandemia mundial do século XXI, causada por um vírus nomeado coronavírus SARS-CoV-2, sendo uma infecção respiratória aguda potencialmente grave, com elevada transmissibilidade e distribuição global.

Segundo Amorim (2012) “Os mototaxistas são trabalhadores autônomos, que exercem sua profissão na informalidade, sendo que a maioria desses profissionais não contribui para a Previdência Social. Assim, estes trabalhadores, quando vítimas de acidentes de trabalho, não possuem os benefícios da proteção concedida pela legislação trabalhista.” Contudo, a saber, a fragilidade e perigo dessa profissão, sabe-se também a importância do trabalho exercido pela categoria na locomoção de passageiros e ajudando no desafogamento do trânsito em nossas cidades.

Entretanto, durante o período de pandemia e isolamento social, a classe de mototaxistas sentiu o impacto financeiro causado pela Covid-19 em Laranjal do Jari, reduzindo o número de passageiros, e da preocupação de contágio pelo vírus entre profissionais da categoria e os clientes do ramo.

Cabe ressaltar que, com o período pandêmico, as pessoas necessitaram reorganizar sua rotina, sua vida profissional e maneira de conviver em sociedade, projetos e empreendimento. Causando a todas as dúvidas e incertezas e levando os empreendimentos a reinventarem-se para prover meios para manter e superarem eventuais dificuldades advindas do inusitado momento.

Contudo, o seguinte trabalho terá como objetivo geral descobrir como foi viver uma realidade pandêmica, até então inédita no século XXI, sob a ótica dos trabalhadores mototaxistas, considerando que estes tiveram que conviver sob o risco de contágio durante sua atuação profissional neste período.

Foram tomadas algumas medidas de suspensão preventiva das atividades do comércio local de serviços públicos (exceto os essenciais ligados à assistência em saúde), restaurantes, academias e demais espaços privados ou não que pudessem causar aglomeração e possível transmissão do vírus, com isso, foi observado o impacto financeiro negativo que alcançou uma redução na renda de aproximadamente de 40% do valor produzido no ramo.

E como objetivos específicos, será possível desvendar as principais dificuldades financeiras enfrentadas no período de pandemia do Covid-19, sabendo que são muitas e requer estudos para melhor serem avaliadas; pautar ações de enfrentamento da doença que impactaram a classe dos mototaxistas.

Sabendo que, como estamos falando de tempos passados, essas medidas existiram, foram adotadas de alguma maneira, e a pesquisa em questão busca mostrar como foi feito no que se refere à classe estudada; verificar como o serviço de mototáxi foi tratado no período pandêmico, considerando possíveis interpretações jurídicas sobre a legalidade do serviço, a saber, buscar compreender os caminhos percorridos por entidades competentes no auxílio da classe, para amenizar queda de renda, e para dar condições de trabalho aos mototaxistas e como conquistar a confiança do público atendido; identificar o perfil socioeconômico dos mototaxistas de Laranjal do Jari, como intuito descobrir de forma mais aprofundada a verdadeira realidade social e econômica da classe.

Dessa forma, a metodologia foi desenvolvida por meio de pesquisa básica exploratória com fontes primárias e secundárias, tendo como tratamento dos procedimentos de dados o levantamento bibliográfico de forma qualitativa.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Histórico da implantação e atuação dos mototaxistas

No Brasil, as transformações nas relações de trabalho com a chamada reestruturação produtiva, iniciada na década de 1980 e que toma impulso na década seguinte (Lessa, 2000, p. 4), têm conduzido a uma crescente precarização do trabalho.

De acordo com Cacciamali (2001, p. 7) e Cacciamali e Britto (2002, p. 100), a liberalização do comércio e o aumento da competitividade introduzem não somente mudanças nos métodos de produção e nos processos de trabalho, mas também produzem relações compatíveis com a necessidade de redução de custos. Nesse sentido, a informalidade passa a ser um dos caminhos seguidos pela precarização, por meio da criação de unidades produtivas com base familiar, trabalho autônomo, empregos domésticos, entre outros.

Em meados de 1980, e mais intensamente a partir de 1990, o Brasil passou a apresentar um elevado número de trabalhadores sem contrato formal de trabalho. De acordo com a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) do IBGE realizada em 1981, os trabalhadores sem carteira de trabalho assinada representavam cerca de 28% da população ocupada. A partir dos anos 1990, estudos internacionais apontavam que trabalhadores jovens, idosos e pouco qualificados representavam a parte mais significativa dentro da informalidade (Funkhouser, 1996, p. 1739; Pagés & Márquez, 1998, p. 49).

A profissão de mototaxista é uma das mais conhecidas do país, especialmente em cidades menores, onde há maior número de pessoas sem transporte próprio, e que necessita se transportar para qualquer local com mais rapidez e agilidade. Contudo, o valor cobrado é bem atrativo aos bolsos dos passageiros.

Definida no Dicionário Aurélio (FERREIRA, 1985, p. 1160) como “Bicicleta com motor a gasolina; motociclo. [F. red.: moto.]”, a motocicleta é um veículo de duas rodas acionadas por um motor de explosão. Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a “moto” é classificada como “veículo automotor”, da espécie de passageiros e categoria de aluguel.

Pode-se mencionar que o mototáxi é um tipo de transporte público individual, no qual os passageiros têm a maior liberdade de escolher o local de embarque e desembarque, o que gera um diferencial para a classe. Segundo Gomes (2021, p. 98), “A palavra mototáxi é um neologismo que foi cunhado no Brasil pela justaposição do sufixo moto (redução de “motocicleta”) e da palavra táxi”. Segundo alguns estudiosos, esse serviço já existia na Alemanha desde 1987 e na Bolívia desde 1992. Portanto, essa atividade paralela fazendo o

serviço de mototáxi em alguns momentos feitos por alguns motoboys, produziu-se distorções e confusões na identificação do serviço mototáxi até então.

Alguns erros talvez em detrimento a isto ocorreram, e o serviço de mototáxi foram muitas das vezes confundidos com os dos motoboys em todo Brasil. Em Anápolis – GO, a preocupação do vereador Fernando Cunha (PSDB) foi posta em evidência em não confundir o serviço mototáxi com os motoboys em um projeto de lei. Portanto, as preocupações enquanto a confusão existente entre as duas atividades marca mais um das problemáticas no que envolve o serviço de mototáxi.

Em detrimento estas problemáticas, a emergência da regulamentação da atividade se tornou a principal bandeira das reivindicações desses trabalhadores, além de buscar garantir os direitos trabalhistas. Desde então, se acentuou os debates em todo o Brasil.

O caminho para contornar esse imbróglio e de tensão sem dúvida não se daria pela repressão da atividade, uma vez, que os próprios estados não negavam suas fragilidades e deficiências no serviço de transporte coletivo urbano. Portanto, foi o que aconteceu, a regulamentação do serviço de mototáxi em 2009 sancionado no dia 29 de julho pela Lei nº 12/009, permitindo benefícios como o reconhecimento da profissão pela justiça e pelo poder público.

Conforme o Art. 1º, esta Lei regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "moto-boy", com o uso de motocicleta, dispõe sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas - moto-frete -, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

Diante do fato de que a atual fase do processo de modernização das forças produtivas impõe a condição de submissão às mais diversas formas de precarização das relações trabalhistas aos que necessitam vender sua força de trabalho, a regulamentação tornou esse tipo de trabalho atrativo, passando a ideia de que o trabalhador seria capaz de gerenciar seu próprio negócio, diferente de outro tipo de trabalho. A realidade vem mostrando o contrário, com a acentuação da exploração do trabalho nesse segmento.

O serviço de mototáxi tornou-se uma das mais atrativas alternativas para aqueles que se encontram excluídos do mercado formal de trabalho e viram uma forma de ocupação e alternativa para garantir o seu sustento (Sousa, Ramalho, Leandro, & Luna, 2008).

Desde julho de 2009, este serviço está presente no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), graças à promulgação da Lei nº 12.009/2009, a mesma lei que regulamenta os serviços dos motoboys.

Em relação ao transporte com a moto, o principal papel da lei, além de reconhecer a profissão, foi definir os pré-requisitos mínimos para quem deseja trabalhar como mototaxista. Vale destacar que os municípios também têm liberdade para criarem suas próprias regulamentações, desde que não restrinjam o serviço para além da lei federal, como determinou o Supremo Tribunal Federal – STF. De acordo com a lei, os requisitos para se tornar um mototaxista são:

- Ter completado 21 anos;
- Possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria;
- Ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran;
- Estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retro refletivos, nos termos da regulamentação do Contran.

Alves (2011) classifica o trabalho informal desempenhado em “trabalhadores informais tradicionais, casos em que o trabalho é o meio de sobrevivência da família, sem a contratação de assalariados” trabalhadores assalariados sem registro, quando se trata de pessoas contratadas à margem das leis que regulamentam o mercado de trabalho.

Já os trabalhadores autônomos ou por conta própria, geralmente mais qualificados, com meios próprios e que também recorrem à família para incrementar a força de trabalho, e o pequeno proprietário informal, que diferencia dos trabalhadores autônomos, pois entende que há empresas pequenas que possuem considerável número de trabalhadores assalariados.

O serviço de mototáxi surgiu no Brasil no ano de 1994, na cidade de Cratêus, Ceará, quando um bancário, desiludido com a carreira e insatisfeito com a situação econômica do país, resolveu dar asas à própria propensão empresarial. Estimulado por notícias de que nos países europeus se utiliza o serviço de moto-frete e de moto-entrega como solução para o descongestionamento do trânsito, ele percebeu que a deficiência de transportes coletivos em sua cidade podia ser resolvida com a implantação do serviço remunerado de transporte individual de passageiro por motocicletas.

A ideia que causou estranhamento inicial e desconfiança foi logo apreciada pela população. Em algumas semanas, diversos motoqueiros aproveitaram-se da proposta do bancário, como uma alternativa para incrementarem seus efetivos econômicos, e puseram-se a oferecer aos transeuntes o serviço de transporte de passageiro ao preço de R\$ 1,00.

A partir de 1995, o serviço de mototáxi propagou-se para outros lugares do Brasil, tais

como João Pessoa-PB, Salvador - BA, Belo Horizonte - MG, Palmas - TO, São Luís - MA, Belém-PA e Manaus-AM, chegando a Laranjal do Jari por volta de 2008, que por intermédio de um grupo de trilheiros popularmente conhecidos por Largados e Pelados, que juntos visando à carência da população por um transporte mais alternativo organizaram uma comoção para aprovação pública e em seguida com ajuda dos vereadores para apoiar em duas seções juntos a câmara legislativa eo poder executivo.

A ex-prefeita do município Euricélia Melo Cardoso assinou a liberação para 100 permissionários, para execução do serviço no mesmo ano. E posteriormente o ex-prefeito Idemar Sarraf Felipe, alterou a lei e aumentou o quantitativo para 152 mototaxistas. Dessa forma, foi sancionada a Lei Municipal Nº 346, regularizada em 28 de outubro de 2009. E em 31 de março de 2022, o prefeito em exercício, o senhor Macio Clay da Costa Serrão, aprovou alteração na Lei Municipal, que visa à flexibilização ao transporte com o mototáxi, o principal papel da lei, além de dar mais autonomia para classe, teve como o principal requisito Art. 3º[...] Parágrafo Único. O direito de transferência de posse da outorga a terceiros de forma gratuita, nos termos dos art. “1.829 e seguintes do Título II do livro V da parte especial da Lei Nº10.406 de janeiro de 2002 (CODIGO CIVIL)”.

Assim, o serviço de mototáxi passou a ser atividade regularizada junto ao poder público municipal laranjalense, restringido aos permissionários do serviço de transporte alternativo por meio de processo licitatório. Com a edição da norma reguladora do exercício da prestação de serviço de mototáxi, em Laranjal do Jari, muitos motoqueiros que não conseguiram a concessão da licença de permissão para o exercício da atividade viram-se, de uma hora para outra, na condição de informalidade do exercício do serviço. A presença de mototaxistas informais “écomum e já faz parte do cotidiano da cidade”.

O serviço de mototáxi possibilitou a ampliação do transporte público na cidade de Macapá, operando de forma subsidiária e complementar aos sistemas regulares de transporte urbano, haja vista constituir-se em fato irreversível, e que exige empenho das esferas públicas para garantir segurança aos usuários e o direito ao trabalho aos mototaxistas.

Cada país tem suas peculiaridades, considerando-se, sobretudo, a questão de ter ou não se constituído como uma sociedade salarial. Desse modo, no caso do Brasil e de outros países da América Latina, a expansão dos pequenos estabelecimentos produtivos, o auto emprego, o serviço doméstico e o trabalho sem carteira assinada são manifestações usuais do processo de informalidade (Cacciamali, 2001, p. 28).

O mototaxista é como um taxista comum, porém, que utiliza a motocicleta para transportar passageiros. Com um capacete próprio para eles, curso certificado e CNH

Categoria A, sendo possível oferecer segurança e mais rapidez para quem o procura, sendo uma opção mais barata em muitas cidades do país, além de garantir viagens que demoram bem menos do que quando se utiliza um veículo como o carro.

Isto é, o mototaxista é um profissional excelente para cidades de todos os tamanhos e traz consigo a ideia de transportar passageiros de um ponto a outro cobrando bem menos do que um táxi via carro, algo importante para quem precisa do deslocamento, mas não tem como arcar com os altos preços que isso traz, relatou-se até o momento do quanto o mototaxista é essencial para a sociedade como um todo.

Algumas vantagens dessa profissão são, trabalhar em diversos horários, dependendo do fluxo de pessoas que precisam dos seus serviços, em outros termos, é possível fazer seu próprio horário e não é necessário estar empregado com a CLT, o que torna o trabalho mais livre e com mais possibilidades de rendimentos.

A rotina de um mototaxista é muito dinâmica e estar sempre na rua tem seus pontos positivos, especialmente para aquelas pessoas que não gostam de passar o dia fechado em escritórios ou empregos onde não é possível sair durante o horário de trabalho.

O profissional deste ramo conhece muitas pessoas ao longo do seu dia e conversa bastante com os seus clientes e colegas – isso é excelente para saúde mental desses trabalhadores, que precisam enfrentar o trânsito pesado do dia a dia.

Para quem tiver um tempo livre, além de atuar como mototaxista, também é possível com o mesmo curso atuar como motoboy e fazer entregas, o que garante que a renda aumente gradualmente. É possível também empreender e começar a atuar por conta própria, montando sua própria frota de mototáxi.

Parte significativa dos mototaxistas ingressa nesse trabalho não por escolha própria, mas como alternativa para o desemprego ou complementação da renda familiar. Contudo, para muitos, o que se inicia como uma opção forçada acaba se transformando na descoberta de um tipo de trabalho atraente e gratificante, sobretudo por propiciar sensação de maior autonomia e liberdade.

O trabalho como mototaxista, assim como tantas outras profissões ou demais experiências de vida vistas como precárias e informalizadas, podem carregar consigo facetas diversas e contrastantes. O precário e o informal se apresentam, em suas facetas mais visíveis, como uma condição marcada pela ausência de vinculações estáveis, direitos e garantias sociais, assim como pela insegurança e falta de proteções mínimas. No entanto também mostra outras facetas produzidas por forças de resistência.

Nesse sentido, o mototáxi essencialmente se mostra a partir de seus aspectos

originais um exemplo da própria condição do circuito inferior que melhor será exposto mais adiante. No entanto, de antemão adianta-se: a atividade criou outra economia no meio urbano; outra possibilidade; alternativa para uma parte da população que pagava pela irresponsabilidade com o transporte urbano e com o mau serviço.

A falta de cobertura no que se refere à saúde e aposentadoria dos mototaxistas, em situações críticas, como acidentes ou doenças que os impeçam de trabalhar, favorecem reações de defesa e busca de proteção fora do sistema oficial.

Castel (1998, p. 24) destaca esse fenômeno afirmando que “(...) inúmeros grupos populares, a precariedade das condições de trabalho pôde, frequentemente, ser compensada pela densidade de rede de proteção próximas”. Um dos nossos entrevistados enfatizou a boa convivência, coleguismo e a troca de informações entre os mototaxistas como sendo um dos aspectos positivos do ambiente de trabalho.

Nesse ponto de vista, o serviço de mototáxi informal (em seu surgimento), desde logo, apresenta em sua essência as características do circuito inferior que denuncia a face de uma população não sendo atendida em seus serviços fundamentais. Em Laranjal do Jari, por exemplo, em detrimento ao mau serviço prestado e as limitações do serviço de transporte coletivo urbano, que não dispõe de alternativas como vans, metrô e trens, o serviço de mototáxi se tornou a alternativa mais viável às necessidades.

Embora hoje, a atividade esteja bem mais discutida na esfera do Estado e nas pesquisas acadêmicas, muito ainda tem que se avançar, sobretudo, o espaço dos mototaxista no meio urbano (FERREIRA, 2011^a, p. 90), ou seja: sobre as motovias, as sinalizações e, sobretudo, qualificar e educar melhor, em sentido geral, as pessoas que circulam no espaço urbano.

Sem enaltecimento ou banalizar, conforme pode ser observado nas entrevistas realizadas, o trabalho do mototaxista, enquanto um trabalho precário e informal possui múltiplas facetas. Segundo eles próprios afirmam, é um tipo de trabalho que buscam como o último recurso contra o desemprego, renunciando a proteções de leis trabalhistas e de alguma estabilidade no emprego com carteira assinada. Em contrapartida, dizem experimentar uma sensação de liberdade e autonomia maior do que no trabalho formal e amparado pelas leis trabalhistas.

As relações entre a informalidade e o Estado são assim, íntimas e complexas e então longe de se extinguir. Tendem seguir imiscuindo-se cada vez mais, nestes tempos de globalização e economias subterrâneas também globais.

Podemos resumir o processo de legalização em algumas fases que vão desde o início da atividade, passando pela organização de entidades representativas, que se unem em torno do objetivo de conseguir a formalização. Este processo, como descrito por De Soto

(1987, p. 156), também implica a realização de manifestações reivindicando o direito de trabalharem livremente. Marx e Engels (2006, p. 30) apontam como uma classe se forma na luta contra um inimigocomum, no caso, os mototaxistas contra a perseguição do Estado.

2.2 Dificuldades enfrentadas pelos mototaxistas no período pandêmico

Em Laranjal do Jari, o mototáxi é regulamentado pelo decreto Nº 436/2009, de 28 de outubro de 2009, que criou a Associação de Mototaxistas de Laranjal do Jari – UNIVALE, órgão que todos os mototaxistas da cidade devem ser credenciados para realizar o serviço. Para isso, é necessário:

- Ter completado vinte e um anos de idade até a data de protocolo do requerimento de inscrição;
- Possuir Carteira Nacional de Habilitação – CNH – na categoria “A” há pelo menos dois anos, com a inscrição “mototaxista” ou no campo de “observações”;
- Possuir colete de segurança dotado de dispositivos retro refletivos, na cor amarela, nos termos da Resolução do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – nº 410, de 02 de agosto de 2012;
- Possuir capacete de segurança, com viseira ou óculos de proteção, nos termos da Resolução do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – nº 410, de 02 de agosto de 2012;
- Estar aprovado em exame de curso profissionalizante para mototaxista, nos termos da Resolução CONTRAN – nº 410, de 2012;
- Ser proprietário do veículo ou ter a posse legítima do veículo, a qual pode ser comprovada com Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo – CLRV, emitido no Estado do Amapá; com contrato de arrendamento mercantil – leasing – ou de financiamento em seu nome; ou com contrato de cessão de direitos e obrigações do veículo devidamente registrado em seu nome em cartório;
- Declarar, sob as penas da lei, não possuir vínculo empregatício tendo por objeto a prestação de serviço de que trata o Decreto;

Este tipo de serviço tem sido incorporado muito ultimamente em Laranjal do Jari, uma alternativa de subsistência aos trabalhadores informais que procuram nesta atividade uma fonte de renda com um trabalho independente.

Com a pandemia da doença causada pelo novo coronavírus (COVID-19), tornou-se um dos grandes desafios do século XXI, desencadeando sintomas respiratórios, tais como:

febre, tosse e dificuldade respiratória, doença que levou à morte de milhares de pessoas, sendo especialmente preocupante o índice de contágio. Devido ao contexto, a classe trabalhadora de mototáxi durante o período crítico, ficou bastante prejudicada e seus impactos ainda são inestimáveis, mas afetou direta e/ou indiretamente a saúde e a economia da população.

O Covid-19 é uma doença infectocontagiosa causada pelo coronavírus da síndrome respiratória aguda grave (SARS-CoV-2), do inglês Severe Acute Respiratory Syndrome-Associated coronavirus. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), em 31 de dezembro de 2019, em Wuhan, na China, foram descritos os primeiros casos de pneumonia causada por um agente desconhecido e reportados às autoridades de saúde.

Desde então, os casos começaram a se propagar rapidamente pelo mundo, inicialmente pelo continente asiático, havendo relatos na Tailândia, Japão e Coreia do Sul. Em seguida, o vírus foi importado para outros países e continentes, e por fim sendo registrado no Município de Laranjal do Jari.

O atual cenário não é satisfatório e surge a adoção de medidas de saúde pública pelos gestores a níveis federais, estaduais e municipais, com o objetivo de mitigar as taxas de morbimortalidade e erradicar a doença. As medidas sanitárias e de higiene foram imprescindíveis para o controle da epidemia, as barreiras sanitárias foram importantes e, hoje, por meio de estudos, é possível provar que, uma vez que não podemos impedir o surgimento de epidemias, é possível controlá-las.

No momento, as medidas mais eficazes objetivavam evitar a propagação da doença de pessoa para pessoa. Para tanto, as medidas mais comuns são: isolamento, quarentena e distanciamento social. Um estudo publicado por Pan et al. mostrou que intervenções comportamentais, incluindo restrições de viagens, contribuíram de forma significativa com a mitigação da epidemia e, conseqüentemente, com o controle da doença na China.

Outro estudo, publicado por Kupferschmidt e Cohen, demonstrou que o distanciamento social imposto por órgãos públicos e serviços de saúde também foi imprescindível para a diminuição da quantidade de casos confirmados.

Com essas medidas tomadas pelo poder público, os mototaxistas ficaram impossibilitados de trabalhar, causando transtornos consideráveis na sua vida como um todo.

O Covid-19 alterou a dinâmica social não somente por seu grave impacto na saúde, mas também por suas interferências nas perspectivas econômicas, políticas e sanitárias. Em decorrência disso, o olhar de parte considerável da sociedade se voltou para a comunidade acadêmico-científica em busca de respostas.

Sepúlveda-Vildósola et al. (2020) discutem que:

Os profissionais de saúde tiveram que decidir rapidamente a respeito da melhor forma de tratar uma doença até então desconhecida, considerando sua expansão mundial e a conseqüente ameaça ou efetivo colapso dos sistemas de saúde.

Pesquisas clínicas, medicina baseada em evidências, estudos randomizados e revisões sistemáticas são algumas das ferramentas que possibilitam o estabelecimento de condutas de políticas em saúde, sendo que toda informação é resultado de um processo de investigação científica que demanda tempo. A organização de todos esses estudos passou por momentos de instabilidade inicialmente, considerando que no início da pandemia os especialistas buscavam termos adequados para descrever o cenário mundial que nos atingia a partir daquele momento.

Essa emergência global gerou pesquisas e artigos científicos, dados epidemiológicos e laboratoriais, informações de organizações noticiosas, documentos multimídias e inclusive a necessidade de definição terminológica de como a doença e o vírus seriam conhecidos, sendo que no primeiro momento a denominação diversificada de ambos, dificultou a organização dos dados e da informação (SANTOS, 2020, p. 76).

Ao longo do século XX, cada país desenvolveu seu sistema de proteção social à sua forma. No Brasil, a principal característica dessa construção é o seu caráter parcial, ou seja, o nosso sistema de proteção nunca foi capaz de alcançar todos os indivíduos. Isso se deve ao fato de que não apenas no Brasil, mas também em outros países como a França o acesso à proteção social está condicionado ao trabalho, mais especificamente, ao trabalho formal.

Assim, um sistema de proteção social universal requer que todos os trabalhadores tenham acesso a um trabalho formal, o que a França conseguiu promover por um momento. No Brasil, o acesso ao trabalho formal pode se dar como assalariado com carteira assinada ou autônomo com CNPJ.

Além de férias e décimo terceiro, o trabalho formal garante acesso a outros direitos, como auxílio-doença, seguro desemprego e aposentadoria. É certo que tem se tornado cada vez mais difícil acessar esses direitos com as reformas que temos vivenciado nos anos recentes. Mas são esses os mecanismos de proteção social com os quais os trabalhadores formais podem contar neste momento de pandemia, e os informais, não.

A pandemia do corona vírus (Covid-19) tem trazido enormes desafios para a economia mundial. O mundo do trabalho vem sendo duramente afetado. Seja com a perda de emprego e renda, com a introdução massiva do trabalho remoto ou com a exposição a situações de risco de contágio, trabalhadores de todo o planeta sofrem os efeitos da COVID-19, das políticas

restritivas e da retração econômica.

De acordo com dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios – PNAD:

No segundo trimestre de 2019, tínhamos mais de 38 milhões de trabalhadores informais no Brasil. E os trabalhadores formais representavam apenas 56% dos ocupados no terceiro trimestre, segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA. Globalmente, a Organização Internacional do Trabalho - OIT divulgou relatório em que projeta que cerca de 1,6 bilhão de trabalhadores informais já foram afetados pelas medidas restritivas de isolamento que estão sendo tomadas em todo o mundo.

Esses trabalhadores tiveram, no primeiro mês da crise, sua renda reduzida em 60%, em média, sendo ainda maior na África e na América Latina, com perda média de 81%. Com isso, a taxa de pobreza relativa deve aumentar em 34% para trabalhadores informais em países de renda média-alta, como o Brasil, e em 56% em países de renda média-baixa, como vários países da América Latina e da África (ILO, 2020).

Nesse momento, muitas pessoas estão impedidas de exercerem seus trabalhos e ganharem o seu sustento por questões sanitárias. No entanto, enquanto os trabalhadores formais podem solicitar auxílio-doença caso venham a ser contaminados pelo Covid-19, ou o seguro-desemprego caso sejam desligados.

E isso é verdadeiro não apenas neste momento particular em que estamos vivendo, é importante lembrar que esta é a realidade do trabalhador informal com ou sem pandemia. O que a pandemia está produzindo é uma generalização de uma situação que os informais sempre conheceram para todos os trabalhadores: por motivos externos que estão fora do seu controle, estão impedidos de garantirem o seu sustento. Além disso, é importante lembrar que essa desproteção não é neutra - ela atinge homens e mulheres, negros e brancos - de formas diferentes, de modo que reproduz e amplia as desigualdades de gênero e raça na sociedade brasileira. Nesse sentido, as pessoas mais afetadas pela pandemia serão aquelas que já são mais afetadas pelas mazelas da desigualdade social da sociedade brasileira.

A pandemia do Covid-19 tem trazido enormes desafios para a economia mundial. O mundo do trabalho vem sendo duramente afetado. Seja com a perda de emprego e renda, com a introdução massiva do trabalho remoto ou com a exposição a situações de risco de contágio, trabalhadores de todo o planeta sofrem os efeitos das políticas restritivas e da retração econômica.

Como no restante do planeta, os trabalhadores informais são os mais vulneráveis aos efeitos das crises e também a situações que afetam individualmente as pessoas, mesmo em

situação de crescimento econômico, como acidentes, doenças e outros problemas de ordem pessoal. São milhões de pessoas que trabalham como autônomos – como motoristas, motociclistas e até ciclistas de aplicativos de transporte e entrega –, trabalhadores do setor privado que trabalham sem carteira, empregadas domésticas mensalistas e diaristas também sem carteira, pessoas – jovens e mulheres, principalmente – que trabalham como auxiliar em pequenos negócios familiares e ainda empreendedores sem CNPJ e que também contratam auxiliares – como ambulantes, pedreiros, pintores etc.

O trabalho informal no Brasil historicamente sempre foi alto. Desde a promulgação da CLT, passamos a maior parte do tempo tendo mais trabalhadores informais do que trabalhadores protegidos pela legislação, aqueles com carteira assinada (CARDOSO, 2010). A menor média histórica brasileira de trabalhadores informais é do ano de 2013, 37,4%. Em números absolutos representavam cerca de 30 milhões de trabalhadoras e trabalhadores que não tinham acesso à proteção social proporcionada pelos direitos trabalhistas.

Atualmente, são 39,9% da população ocupada no Brasil ou 36,8 milhões de pessoas. Segundo os dados da última PNAD Contínua (IBGE, 2020), referente ao primeiro trimestre de 2020, a força de trabalho no Brasil é constituída por 105 milhões de pessoas, sendo que 12,8 milhões estão desempregadas.

Dos que estão trabalhando, 11,8 milhões são empregados do setor privado sem carteira, 4,3 milhões são trabalhadoras/es domésticos sem carteira, 800 mil são empregadores sem CNPJ, 18,7 milhões são trabalhadores por conta própria sem CNPJ e 1,9 milhão são trabalhadores familiares auxiliares. Somados aos 12,8 milhões de desempregados, são quase 50 milhões de pessoas desamparadas, sem a proteção do Estado.

Para os trabalhadores mais pobres, o auxílio emergencial, de R\$ 600,00, se configura como um alento, mas está longe de resolver o problema da súbita redução da renda das famílias. Tal redução impacta também a economia como um todo, tendo em vista a drástica queda do consumo, mas pesa sobretudo na vida de cada um que sofre com a escassez e a elevação do preço dos produtos.

Sem contar as dificuldades enfrentadas por quem busca o auxílio, como as filas gigantescas, a falta de um CPF válido e a dificuldade no acesso à plataforma digital disponibilizada pelo governo. Há milhões de casos que se encontram “em análise”, sem prazo para que sua situação seja definida.

Em outros inúmeros casos, a negativa dos benefícios atinge pessoas que se enquadrariam entre os beneficiários, mas que, por razões inexplicadas, simplesmente têm seus benefícios negados.

Observando as medidas do governo brasileiro, percebe-se que a agenda neoliberal impede a adoção de medidas mais efetivas. Em um primeiro momento, o governo anunciou medidas tão irrisórias que gerou críticas até mesmo entre economistas liberais e analistas alinhados com o mercado financeiro.

Depois, anunciou mais medidas de salvamento econômico, como a possibilidade de redução salarial ou suspensão dos contratos de trabalho com a complementação do salário pela União; isenção, redução e adiamento do pagamento de alguns impostos e; abertura de linhas de financiamento com juros reduzidos para pequenas e médias empresas, a fim de custear as folhas de pagamentos.

Tais medidas, apesar de importantes, não impedem a queda da renda dos trabalhadores e ainda mantêm a incerteza quanto ao futuro, uma vez que elas se restringem ao período de calamidade pública, inicialmente previsto para três meses, e não consideram as dificuldades que serão enfrentadas por empresas e trabalhadores no possível retorno das atividades.

O impacto econômico e sobre o trabalho, nessa pandemia, é enorme e abrangente, coloca em xeque o ideário neoliberal e a crescente desregulamentação do trabalho que o mundo inteiro tem experimentado. Se não houver uma mudança drástica de como os Estados atuam sobre a economia e distribuem as riquezas, a sociedade perecerá, levando consigo o próprio capitalismo.

David Harvey, analisando os impactos da pandemia sobre os Estados Unidos observa que:

confiança e o sentimento dos consumidores tornou-se, nos últimos quarenta anos, a chave para a mobilização de uma demanda efetiva e o capital tornou-se cada vez mais orientado pela procura e pelas necessidades. Esta fonte de energia econômica não tem estado sujeita a flutuações bruscas (com algumas exceções, como a erupção vulcânica islandesa que bloqueou os voos transatlânticos por algumas semanas). Mas a COVID19 não fundamenta uma flutuação brusca, e sim uma queda generalizada no coração da forma de consumismo que domina nos países mais ricos. A forma espiral de acumulação interminável de capital está implodindo, de uma parte do mundo para todas as outras. A única coisa que pode salvá-lo é um consumismo de massa financiado, inventado e incentivado pelo governo, surgido do nada. Isto exigirá a socialização de toda a economia dos Estados Unidos, por exemplo, sem chamar-lhe de socialismo. (HARVEY, 2020, p. 20)

Mesmo assim, o que Harvey (2020) tem observado é corroborado por economistas e governos de todo o mundo. Defensores de programas de renda mínima, que garantem um mínimo de consumo pela massa da população têm se multiplicado e diversos governos ensaiam, a partir do auxílio emergencial devido à COVID-19, a abertura de programas de renda básica que independem da situação de trabalho na qual as pessoas se encontram. Essa

ideia, mesmo no Brasil, tem ganhado adeptos e não é vista mais como uma excentricidade do ex-senador Eduardo Suplicy (PT).

Frente ao desemprego em massa, ao aumento da informalidade, à desregulamentação das relações de trabalho e à necessidade do Capital de que as mercadorias sejam compradas, parece que a renda básica universal pode ser a tábua de salvação da economia combalida pela pandemia do coronavírus e da sociedade capitalista como um todo. Resta saber se teremos, no caso do Brasil, um governo atento às mudanças que ocorrem no mundo e às necessidades que surgemem nossa sociedade.

3 METODOLOGIA

O presente estudo foi natureza básica, cuja metodologia tem como objetivo a pesquisa exploratória com fontes primárias e secundárias, tendo como tratamento o levantamento bibliográfico, estudo de caso e seus resultados apresentados de forma qualitativa, motivada pela curiosidade intelectual do pesquisador, sobretudo no nível da especulação e descoberta da verdade (GIL, 1999; CERVO; BERVIAN, 2002; VERGARA, 2005).

Com dados de reportagens de imprensa nacional e local, a pesquisa de campo se utilizou leituras de relatório do Congresso da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes – CNTT (2005), entidade que estabelece critérios, métodos e técnicas para a elaboração de uma pesquisa e visa oferecer informações sobre o objeto desta e orientar a formulação de hipóteses.

A pesquisa de campo teve o intuito de colher informações pertinente aos desafios ocorridos no período pandêmico, na qual os mototaxistas foram entrevistados por meio do questionário, composto por 13 (treze) questões alinhadas aos objetivos traçados para o estudo e aplicado in- loco, para verificar as dificuldades financeiras ocorridas em tempo de pandemia e o risco de contágio.

As técnicas de coleta de dados deram-se inicialmente por fontes primárias e secundárias, que são informações forjadas a partir das entrevistas, ou seja, informações inéditas que até então não foram relatadas. As fontes secundárias foram aquelas obtidas a partir de informações já documentadas e processadas por outros autores em artigos, livros, etc. O levantamento bibliográfico se deu pela utilização de monografias, teses, artigos, dentre outros estudos já realizados a fim de melhor compreender o tema. (Kauark et al. 2010).

A pesquisa de campo se caracteriza por um estudo de caso, por envolver uma pesquisa mais profunda acerca de determinado objeto, de modo a permitir amplo detalhamento e conhecimento sobre a temática (Kauark et al. 2010). A entidade selecionada para o estudo de caso foi a Associação de Mototaxistas de Laranjal do Jari - UNIVALE, a partir de entrevista semiestruturada, categoria que convive com possíveis impactos causados pela pandemia e ocasionando prejuízos em suas atividades laborais.

Foram entrevistados 14 homens com faixa etária de 18 a 50 anos, com grau de escolaridade de ensino fundamental a nível superior, e que residem no município de Laranjal do Jari por um período entre 01 e 20 anos, aos moradores entrevistados serão atribuídos nomes fictícios a fim de preservar suas identidades.

3.1 Locus da pesquisa

A pesquisa foi realizada nos dias 02, 03 e 04 de novembro de 2022, em uma associação sem fundos financeiros, localizada no município de Laranjal do Jari – AP. A cidade de Laranjal do Jari, é o terceiro maior município do estado do Amapá, comportando em sua conjuntura, 53 mil habitantes, conforme dados estatísticos de 2021, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A instituição pesquisada foi a UNIVALE, Associação de Mototaxistas de Laranjal do Jari, na qual iniciaram suas atividades em 28 de outubro de 2009, oferecendo apoio e suportes legais e jurídicos a seus 152 associados e fica localizada, na Rodovia da Usina, nº 1035, Bairro: Centro, mantendo o atendimento nos horários de 08h00min as 18h00minh.

Os requisitos de funcionamento foram definidos em audiência pública, e abertos para os sócios, com foco no cumprimento de critérios do trânsito local, envolvendo, segurança coletiva. O valor estipulado pela corrida, foi de 1 (um real) por corrida durante um ano em curso. Foi acordado com o gestor público o valor de 20 (vinte reais) mensal para associados, além de critérios básicos e essenciais para segurança, saúde, vestimenta e padronização da classe em Laranjal do Jari - AP.

A sala específica destinada a UNIVALE se estabelece em um prédio junto de uma oficina de motores, é de madeira e possui uma extensão de 4/3 metros quadrados. Atualmente, a associação possui como presidente o senhor, Jackson de Sousa Moraes, e seu vice Josivan da Sousa Dutra.

A Associação dos Mototaxistas trabalham em conjunto e firmaram convenio com o Departamento Estadual de Trânsito do Amapá (DETRAN – AP) e a Prefeitura Municipal de Laranjal do Jari - PMLJ, na oferta de cursos de qualificação e aprimoramento da classe, também com a Guarda Municipal no qual os mesmos fazem blitz educativas e a fiscalização da categoria.

3.2 Sujeitos da pesquisa e coleta de dados

O primeiro momento do projeto consistiu no estudo bibliográfico, para construção do embasamento teórico acerca do assunto, que será base de auxílio na análise dos resultados que serão obtidos. Em segundo momento consiste na pesquisa de campo em si, com aplicação de questionário previamente elaborado com os mototaxistas associados e atuantes na associação de mototaxistas de Laranjal do Jari a UNIVALE, sendo que todos são pertencentes ao sexo masculino.

O critério de seleção destes sujeitos foi com base no fato de que todos são mototaxistas sócios e atuantes em Laranjal do Jari/AP. O questionário semiestruturado, contém (13) perguntas de múltipla escolha. Segundo Marconi e Lakatos (2003 p.201) “Questionário é um instrumento de coleta de dados, constituído por uma série ordenada de perguntas, que devem ser respondidas por escrito e sem a presença do entrevistador”.

As perguntas tiveram como objetivo, traçar uma análise sobre as dificuldades que os mototaxistas de Laranjal do Jari enfrentaram durante o período pandêmico ao ter que lidar com público em tempos de isolamento social, como também entender quais métodos/didáticas de higienização estava sendo empregados para lidar com a situação do atual do momento.

3.3 Análises de dados

Primeiramente, foi realizado um levantamento na associação de mototaxistas UNIVALE, localizada Rua da Usina, 1035, Município de Laranjal do Jari/AP, sobre os mototaxis em Laranjal do Jari, acerca da sua importância no deslocamento das pessoas da e a sua relação com seus clientes, como também as dificuldades que os mesmos enfrentam no dia-a-dia devido às diversidades enfrentadas no decorrer de cada dia. No segundo ato foi aplicado um questionário de forma eletrônica, através da ferramenta Google Forms com os profissionais da área. Após a aplicação do questionário se dimensionou eixos-temáticos: Eixo 1 - Perfil dos Mototaxistas de Laranjal do Jari; Eixo 2 - Desafios e Condições de Atuação Durante a Pandemia; Eixo 3 - Impactos no Âmbito Financeiros e Demais Aspectos.

3.4 Sobre os pesquisados

O questionário foi direcionado aos mototaxistas para que, fosse possível conhecer e traçar algumas características específicas desses trabalhadores. Foram realizadas perguntas sobre seu perfil pessoal, financeiro e suas condições de trabalho durante o período pandêmico. Na entrevista foram abordados alguns pontos a fim de conhecer sobre o aspecto de atuação dos mototaxistas de Laranjal do Jari/AP, os dados coletados foram sintetizados nas tabelas de formato pizza, para assim, se tornar mais fácil a análise e compressão dos dados. Os mototaxistas estão representados na tabela em forma de porcentagem, de forma que assim permaneceu o sigilo dos entrevistados.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

O presente trabalho foi realizado na associação de mototaxistas de Laranjal do Jari/AP, a UNIVALE, com intuito de descobrir as dificuldades financeiras enfrentadas durante o período do Covid-19, e quais ações de enfrentamento da doença, verificar como o serviço de mototáxi foi tratado, identificar o perfil socioeconômico dos mototaxistas, através da pesquisa de campo realizada.

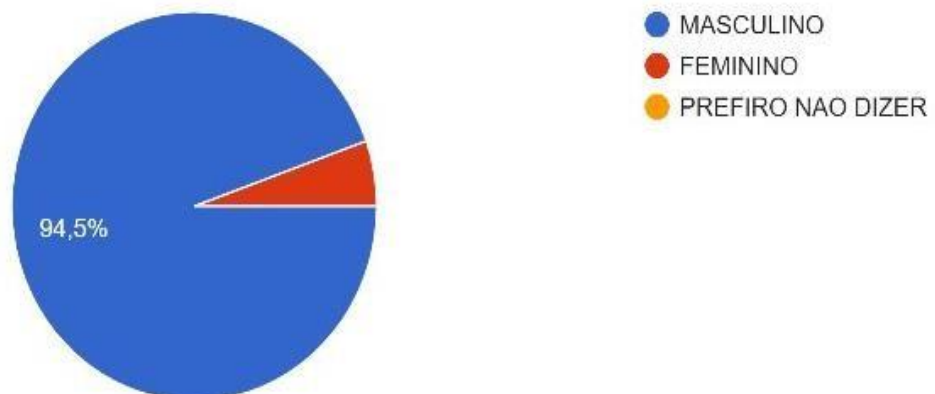
Segundo Marconi e Lakatos (2003, p.28) “a análise que vai permitir observar os componentes de conjunto, perceber suas possíveis relações, ou seja, passar de uma ideia-chave para um conjunto de ideias mais específicas, passar à generalização e, finalmente a crítica”, o perfil de 55 mototaxistas, sendo que todos são do sexo masculino, e por motivo de ética seus nomes não serão descritos no trabalho, porém serão tratados como mototaxistas, o questionário teve 13 (treze) perguntas com respostas fechadas e que foram dadas por 3 (três) eixos, sendo eles os eixos 1, 2 e 3.

No eixo 1, foi perguntado gênero, faixa etária e raça, no eixo 2 quem foi infectado, se receberam instruções e métodos de prevenção, contraiu COVID antes da vacina e quem precisou se afastar do trabalho. Já no eixo 3 foi perguntado a fonte de renda antes e durante a pandemia, área mais impactada, quantidades de dependentes, outras fontes de renda e se conseguiram manter suas famílias, sabendo que todas as respostas foram colidas e devidamente serão representadas em gráficos.

Eixo 01: Perfil dos mototaxistas de Laranjal do Jari/AP.

Gráfico 1 – Gênero

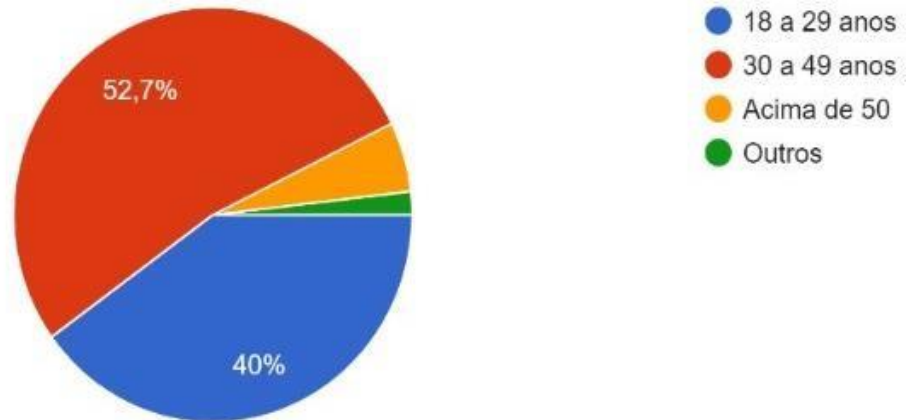
55 respostas



Fonte: o próprio autor, (2022).

Gráfico 2 – Faixa Etária

55 respostas

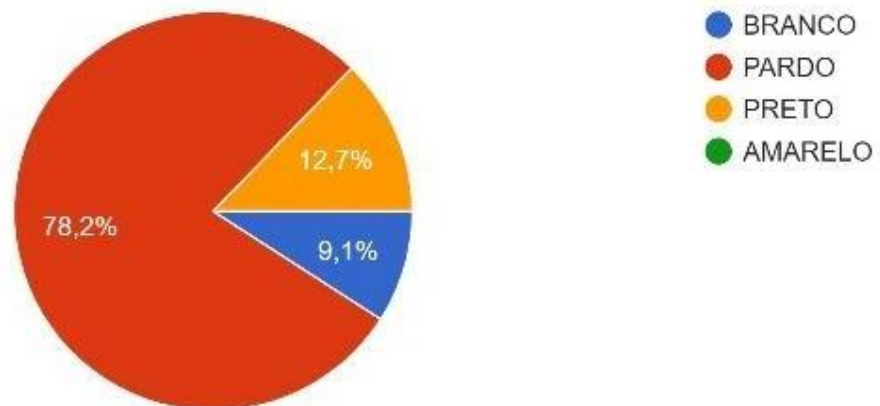


Fonte: o próprio autor, (2022).

Os resultados obtidos nos primeiros gráficos apresentados, é possível notar que de maneira predominante a classe é dominada pelo sexo masculino com 97%, contra apenas 5,5% contrário, sabendo também que são adultos com idade entre 21 a 49 anos somando um total de 97,7%. Em e contrapartida, apenas 2,3% fogem desse padrão, mostrando que o padrão de idade em Laranjal do Jari se faz compatível com a exigida na Lei 12/009/2009, pelo código de trânsito brasileiro (CTB). nota-se também que todas as faixas etárias são representadas, no entanto pardos prevalecem com 78,2% enquanto os brancos tem menos representatividade com apenas (9,1%).

Gráfico 3 – Raça

55 respostas



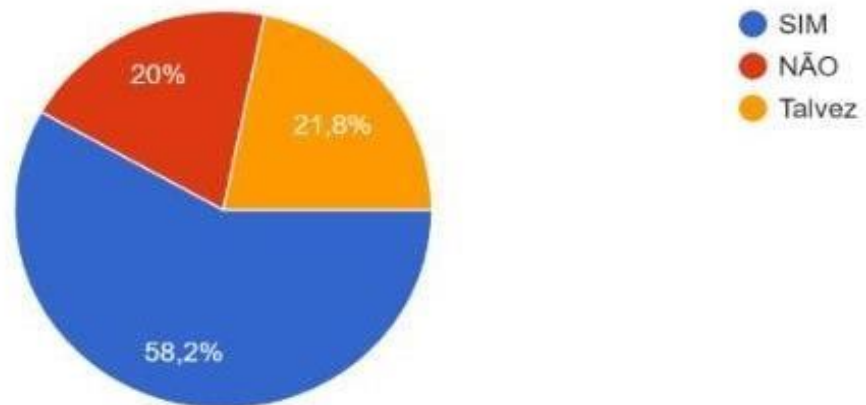
Fonte: o próprio autor, (2022).

Nota-se também que, todas as faixas etárias são representadas, no entanto pardos prevalecem com 78,2%, seguido com os que classificam pretos com 12,7% enquanto o branco tem menos representatividade com apenas 9,1%.

Eixo 02: Desafios e condições de atuação durante pandemia

Gráfico 4 – Foi infectado?

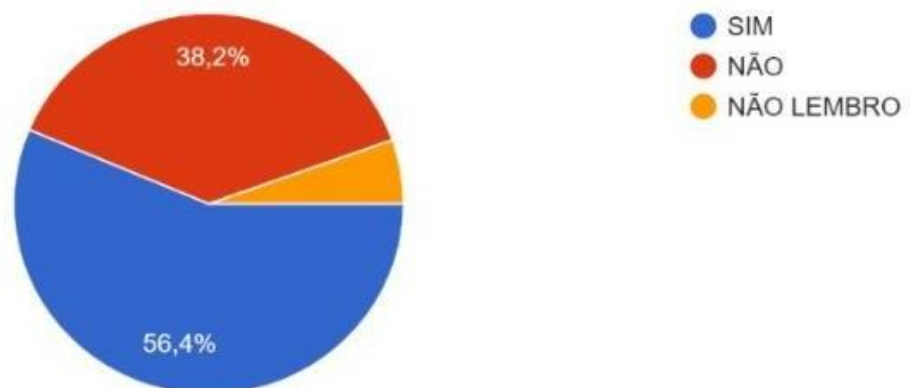
55 respostas



Fonte: o próprio autor, (2022).

Gráfico 5 – Recebeu instruções sobre métodos de prevenção ou kit de higienização para seu uso e outros usuários?

55 respostas



Fonte: o próprio autor, (2022).

Segundo ITO e PONGELUPPE (2020) “O primeiro caminho é limitado pela falta de recursos especializados; portanto, para evitar a disseminação da COVID-19, o governo local deve desenvolver uma colaboração plural nos setores público e privado”. Sabendo da pertinência do tema foi questionado aos entrevistados: Você foi infectado? Todas as

respostas continham como maior relevância tanto individual quanto social sabendo que os mesmos trabalham em contato direto com público em geral.

Diante de tais informações, ao analisar as respostas, percebe-se que, obtivemos respostas positivas e negativas, assim como quem não soube responder, o que pode ter variação para serem ambos os lados de maneira que pode ser vista como preocupante. Enquanto 32 entrevistados correspondentes a 58,2%, responderam que sim de maneira clara para o contágio, contudo, em contrapartida 23 respostas representando 41,2%, disseram que não, ou que não souberam.

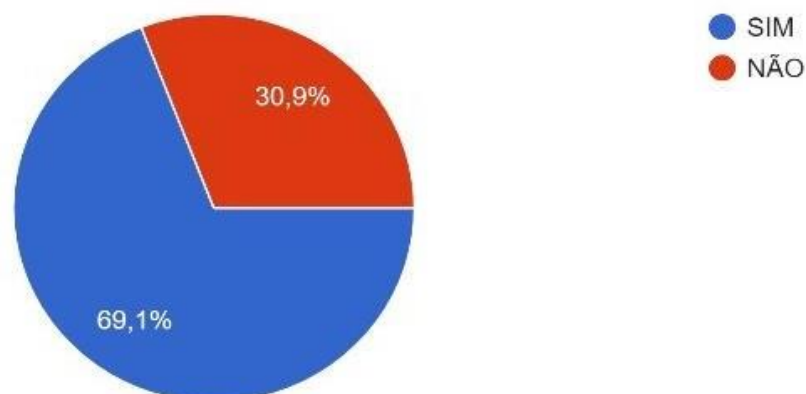
Portando, a resposta nos leva pensar sobre a real situação dos mesmos, se realmente não foram atingidos ou se foram e não souberam por serem assintomáticos, seja por falta de interesse próprio ou por falta alternativa a quem recorrer para conhecer a sua real situação. Podendo assim, de maneira não intencional ter feito parte de um possível link de contaminação para colegas de trabalho, família e principalmente para seus clientes.

Perante a gravidade da situação, o questionamento buscou conhecer o grau de informação que cada participante tinha em relação os cuidados pessoais e coletivos, pois as mudanças de comportamento que envolve tais situações podem contribuir para uma análise ainda mais crítica da situação.

No que tange a visão dos indivíduos preocupados com os problemas sociais buscou-se a prevenção e saúde. Do total 56,4% responderam que sim, o que é positivo, pois a maioria mesmo com uma margem não tão expressiva quando nos referimos à saúde, os resultados também nos mostraram que 43,6% responderam que não ou que lembravam se tiveram qualquer instrução.

Gráfico 6 – Contraiu Covid-19 antes da vacina?

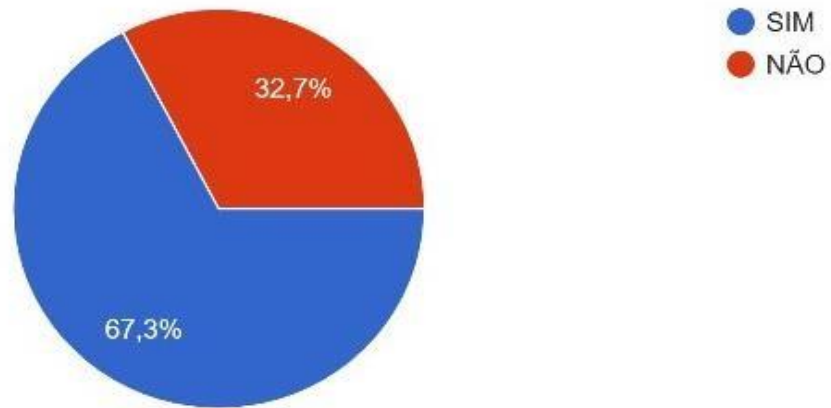
55 respostas



Fonte: o próprio autor, (2022).

Gráfico 7 – Precisou se ausentar do trabalho por conta do Covid-19?

55 respostas



Fonte: o próprio autor, (2022).

Segundo CADRO (2021) “Diante de trabalhadores envolvidos por tal grau de tensão, ansiedade e medo, bem como pelo desamparo, enquanto trabalhador e sujeito social salta aos olhos a necessidade de olhar mais atentamente para a saúde destas pessoas, já que a precarização do trabalho, há muito, vem sendo estudada como um fator de agravo à saúde do trabalhador”.

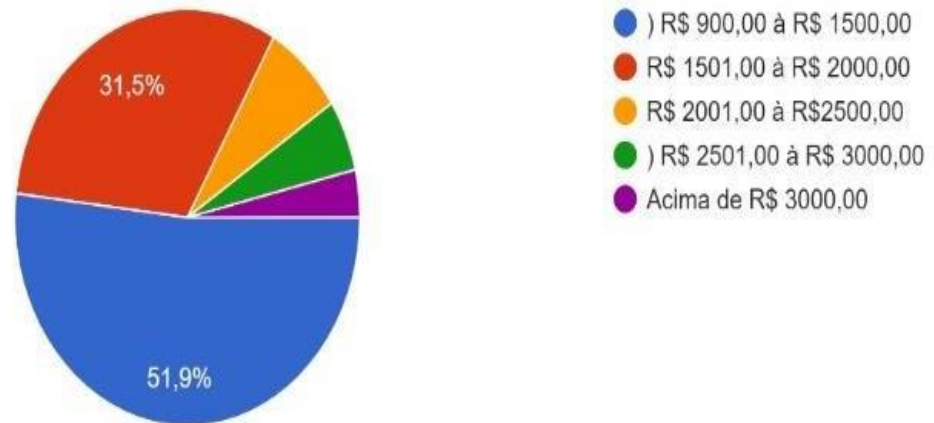
A pesquisa demonstrou que 69,1% disseram ter contraído Covid-19 antes de ser vacinado, enquanto 30,9% responderam que não, mostrando que a maioria contraiu o vírus antes da vacinação, o que nos mostra um auto índice de pessoas infectadas sabendo que são trabalhadores em contato direto com público.

E boa parte dos entrevistados teve que se ausentar por um determinado período de suas atividades correspondendo a 67,3% que precisou se ausentar de suas atividades, contra 32,7% responderam que não.

Eixo 03: Comparação do impacto financeiro antes e durante a pandemia

Gráfico 8 – Quanto era sua renda mensal antes da pandemia?

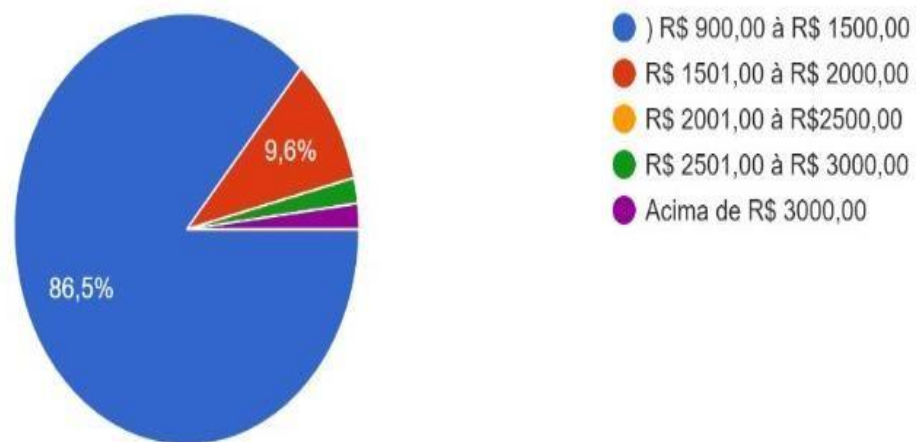
54 respostas



Fonte: o próprio autor, (2022).

Gráfico 9 – Quanto era sua renda mensal durante da pandemia?

52 respostas



Fonte: o próprio autor, (2022).

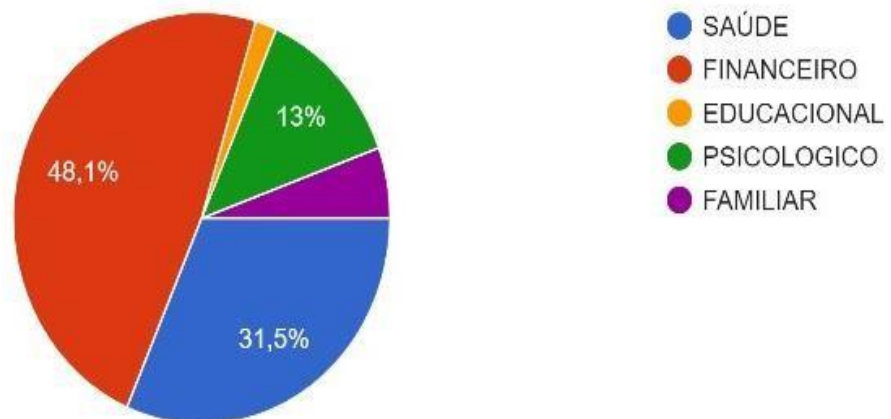
Quando questionados sobre qual era sua fonte de renda antes e durante a pandemia, percebe-se o tamanho do impacto financeiro direto a cada um dos entrevistados. A pesquisa nos mostra que antes do período pandêmico 48,1% dos entrevistados representando quase a metade, desfrutavam de uma fonte de renda variando entre R\$ 1.500,00 e acima de R\$ 3.000,00 (mil e quinhentos e acima de três mil) o que representa que cada um em média ganhava de até 2,5 (dois e meio salário mínimo por pessoa).

Contudo, quando as respostas são referente ao período em específico analisado essa

margem declina drasticamente onde a fatia que representava R\$ 900,00 a R\$ 1.500,00 que era de 51,9% sobe para 86,5% enquanto todo resto fica representado por apenas 13,5%, representando um aumento de 34,6% entre os que tiveram redução em suas rendas, onde a margem que ganhava acima de R\$ 3.000,00 (três mil) que já era baixa com 3,7% reduzia mais ainda para apenas 1,9%.

Gráfico 10 – Em que área da sua vida o Covid-19 mais impactou?

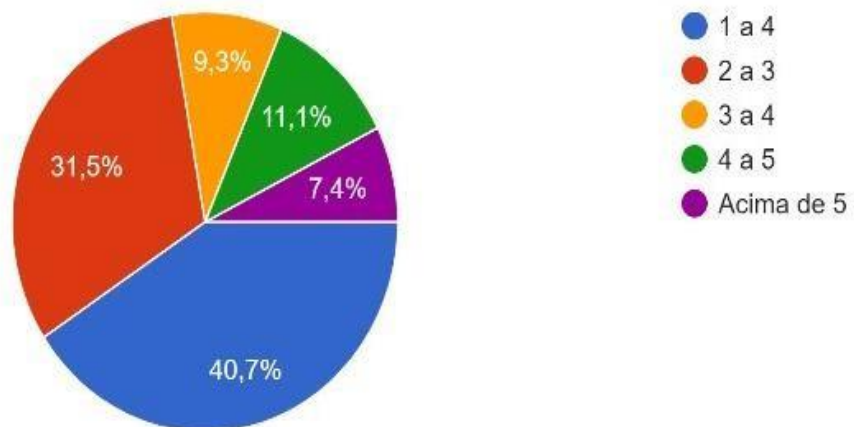
54 respostas



Fonte: o próprio autor, (2022).

Gráfico 11 – Quanto dependentes financeiro você tem?

54 respostas



Fonte: o próprio autor, (2022).

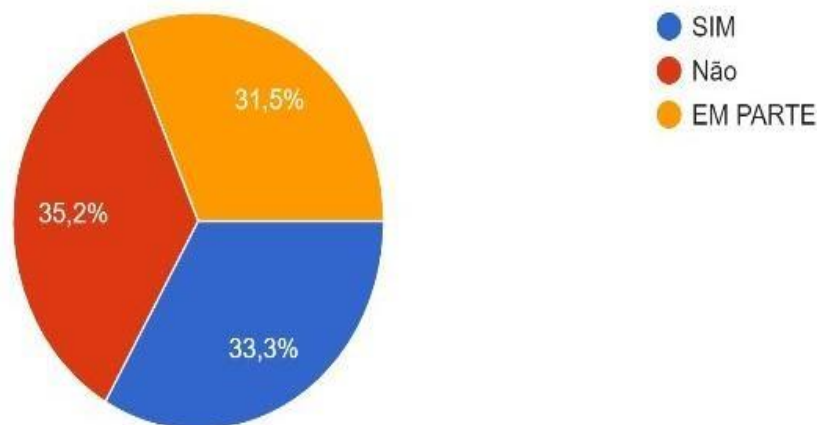
Diante do exposto, foi questionado: Qual área foi mais impactada pela covid- 19? O financeiro representou 48,1%, mas que, a saúde também aparece com destaque com 31,5%, somando juntos 79,6%, a saber, que sem saúde que foi diretamente afetada no tocante ao

vírus, os mesmos não poderiam exercer suas atividades levando a uma cadeia de perdas em todos os itens avaliados encabeçado de imediato pelo financeiro, destacando também o psicológico com, 13%, seguido do familiar 5,6% e terminando pelo educacional com 2% de representação.

Outro ponto importante também quando perguntados, foram às dificuldades no âmbito familiar propriamente dentro de cada lar: quantos dependentes financeiros? Grande parte ficou entre 1 a 4 dependentes apontando 40,7%, mas que 31,5% responderam ter 2 a 3 dependentes, contra 7,4% dos que tem acima de 5, enquanto o restante representou 20,4%, o que nos mostra o grau de importância de cada pai de família sabendo que todos responderam que sim enquanto a alguma quantidade de dependentes financeiros.

Gráfico 12 – Sua renda era suficiente para sustentar sua família?

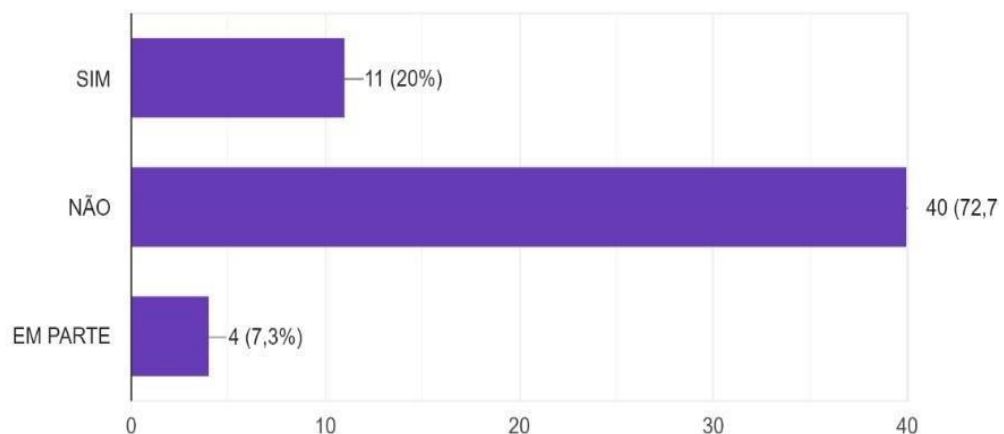
54 respostas



Fonte: o próprio autor, (2022).

Gráfico 13 – Você tinha alguma outra fonte de rendas?

55 respostas



Fonte: o próprio autor, (2022).

Vale ressaltar também que houve grande equilíbrio quando perguntado: Sua renda era o suficiente, com todas as respostas ficando equilibrada, renda suficiente 33,3%, renda insuficiente 35,2, suficiente em parte 31,5%.

Mas, o que mais nos causa preocupações é o elevado índice, quando foi perguntado. Você tinha alguma outra fonte de renda? Enquanto a ampla maioria com 72,7%, responderam que não possuíam qualquer outra fonte de renda. E tais respostas, mostra o nível de dependência de cada um em suas atividades. Ver-se o tamanho do impacto enfrentado direta e indiretamente por cada mototaxistas.

Os outros 27,3%, ficaram representados entre quem tinha outra fonte de renda 20%, e os que tinham, mas não seria o suficiente com 7,3%. Notou-se durante a pesquisa que a maioria dos mototaxistas de Laranja do Jari são jovens, e que possuem escolaridade. Contudo, a secretaria de saúde deveria intensificar mais as orientações à população sobre o Covid-19, pois as maiorias dos jovens mototaxistas se mostraram desinformados quanto aos procedimentos de limpeza dos equipamentos usados no dia a dia das corridas.

Nesse sentido, se faz necessário, entretanto, estabelecer políticas públicas em conjunto com toda a sociedade para melhor avaliar as condições de segurança mostrando de modo melhor preparar essa classe em busca de amenizar os impactos, seja com possíveis medidas de prevenção individual, como higienização das mãos com álcool em gel, dos capacetes, uso de máscaras, toucas, e quando possível o passageiro fazer a utilização do próprio capacetes, além de blitz educativas para melhor informar e fiscalizar sobre uso correto das medidas.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como intuito, expor a sociedade laranjalense como os mototaxistas reagiram durante uma crise sanitária mundial, e relatar o cotidiano do trabalhador autônomo no Município de Laranjal do Jari/AP em período de pandemia. As contribuições dessa prestação de serviço para a comunidade é bem significativa na medida em que colabora para o ir e vir dos passageiros.

Os impactos financeiros sofridos pelos mototaxistas foram bem elevados, pois necessitam da ajuda do auxílio emergencial para prover condições de vida para as suas famílias. Houve impacto de maior proporção aos trabalhadores que não tiveram nenhuma outra fonte de renda.

Diante do exposto, a pesquisa teve como objetivo, descobrir como foi viver uma realidade pandêmica, até então inédita no século XXI, sob a ótica dos trabalhadores mototaxistas. Com todos os dados coletados, constatou-se que o objetivo da pesquisa foi alcançado, mensurado pelas respostas prestadas pelos pesquisados, identificando alguns problemas gerados pela pandemia, como: financeiros, de saúde pública, educacional e de ações públicas preventivas.

Além de descobrir quais foram as principais dificuldades financeiras enfrentadas no período pandêmico, no qual foi alcançado demonstrando que é possível identificar também que, o maior impacto vivido pela categoria foi financeiro (48,1%) seguido de saúde (44,5%). Com encolhimento de ganhos em todas as faixas de renda da amostra. Durante a Pandemia 86,5% informaram rendimento entre R\$900,00 à R\$1500,00, ou seja, abaixo de 1,5 salário mínimo.

Contudo, o intuito de pautar ações de enfrentamento à doença que impactou a vida financeira dos mototaxistas, pois foi possível detectar o auto nível de desinformação por parte da classe, considerando possíveis interpretações jurídicas sobre a legalidade do serviço e foi identificado o perfil socioeconômico dos mototaxistas que é composta predominantemente de homens (94%), adultos de 21 a 49 anos (94,7%), a maioria com escolaridade acima do ensino fundamental (74,5%), pretos e pardos (90,9%).

Nessa pesquisa foi possível identificar que o maior impacto vivido pela categoria foi financeiro (48,1%), a segunda foi a saúde (44,5%). Com encolhimento de ganhos em todas as faixas de renda da amostra. Durante a Pandemia 86,5% informaram rendimento entre R\$900,00 à R\$1500,00, ou seja, abaixo de 1,5 salário mínimo.

Nesse sentido, cabe ressaltar que o problema dos mototaxistas vai além da pandemia

de covid-19, mas que a comunicação e a falta de ações públicas e cuidados com a classe englobam a todas essas questões, desencadeando uma enorme desinformação sobre os cuidados e prevenção ao covid-19.

Entretanto, pode-se mensurar que, esse estudo vem retratar as dificuldades econômicas que os mototaxistas enfrentaram e enfrentam em seu dia a dia. Esse trabalho irá contribuir com a comunidade de Laranjal do Jari e demais pesquisadores interessados na temática.

REFERÊNCIAS

- AMORIM, Camila Rego et al. **Acidentes de trabalho com mototaxistas**. Revista Brasileira de Epidemiologia, v. 15, p. 25-37, 2012.
- ALVES, M. A. (2011). **Setor informal ou trabalho informal? Uma abordagem crítica sobre o conceito de informalidade**. (Dissertação de Mestrado). Universidade de Campinas, SP.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. ABNT NBR 12676: **Métodos para análise de documentos: determinação de seus assuntos e seleção de termos de indexação**. Rio de Janeiro: ABNT, 1992.
- CACCIAMALI, M. C. (2001). **Padrão de acumulação e processo de informalidade na América Latina contemporânea: Brasil e México**. Pesquisa & Debate, 12(1), 5-42.
- CACCIAMALI, M. C., & Britto, A. (2002). **A flexibilização restrita e descentralizada das relações de trabalho no Brasil**. Revista da ABET, 2(2), 91-120.
- CARDOSO, Adalberto. **A construção da sociedade do trabalho no Brasil: Uma investigação sobre a persistência secular das desigualdades**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.
- 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.
- FUNKHOUSER, E. (1996). **The urban informal sector in Central America: Household survey evidence**. World development, 24(11), 1737-1751. DOI:10.1016/0305-750X(96)00074-5.
- HARVEY, David. **Política anticapitalista em tempos de COVID-19**. In: DAVIS, Mike et al. Coronavírus e a luta de classes. Brasil: Terra sem Amos, 2020.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua**. Rio de Janeiro: Indicadores IBGE. Trimestre Móvel, Jan.-Mar. 2020.
- INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION – ILO. **ILO Monitor: COVID-19 and the world of work. Third edition. Updated estimates and analysis**. Geneva: ILO, 2020.
- 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. Acesso em: 14 de dezembro de 2022.

Lei nº 13.647, de 13 de julho de 2017. **Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).** Acesso em: 14 de dezembro de 2022

LESSA, Í. (2000). **O novo e precário mundo do trabalho: Reestruturação produtiva e crise do sindicalismo.** Revista Trabalho Necessário, 3(3), 1-5. DOI:10.22409/tn.3i3.p4582

Márquez, G. (1998). **Ties that bind: Employment protection and the labor outcomes in Latin America.** IDB Working Paper, (309), 1-56. DOI: 10.2139/ssrn.1816000
<https://g1.globo.com/pa/santarem-regiao/noticia/2020/03/20/em-meio-a-pandemiado-coronavirus-mototaxistas-santarenos-adotam-medidas-de-prevencao.ghtml>. Acesso em: 14 mar. 2022.

FREITAS. LUCIANO FERREIRA. **Qualidade de vida de trabalhadores mototaxistas de Aparecida de Goiânia** [manuscrito] / Luciano Ferreira Freitas. –Goiânia, 2015. Freitas.

KUPFERSCHMIDT K, Cohen J. **Can China’s Covid-19 strategy work elsewhere?** Science. 2020;367(6482):1061-2. <https://doi.org/10.1126/science.367.6482.1061>.

PAN X, Ojcius DM, Gao T, Li Z, Pan C. **Lessons learned from the 2019-nCoV epidemic on prevention of future infectious diseases.** Microbes Infect. 2020;22(2):86-91. <https://doi.org/10.1016/j.micinf.2020.02.004>

SALIM FILHO, Massoud Tufi. **Demandas e Políticas Públicas de Transporte Urbano /** Massoud Tufi Salim Filho. Belém, UFPA/NAEA, 2007.

SANTOS, Vanessa Sardinha dos. **"Pandemia";** Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/doencas/pandemia.htm>. Acesso em 30 de abril de 2022.

SANTOS, Cibele Araújo Camargo Marques dos. **A organização e representação do conhecimento na pandemia de COVID-19: contribuições e desafios.** Revista Fontes Documentais, Aracaju, v. 3, n. esp., p. 75-85, 2020. Disponível em: <https://aplicacoes.ifs.edu.br/periodicos/index.php/fontesdocumentais/article/view/649/498>. Acesso em: 30 abr. 2022.

SEPÚLVEDA-VILDÓSOLA, Ana Carolina et al. **Scientific Publications During the COVID19 Pandemic.** Archives of Medical Research, New York, v. 51, p. 349-354, July 2020. Disponível em: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/32507366/>. Acesso em: 30abr. 2022.

TO, Nobuiuki Costa; PONGELUPPE, Leandro Simões. **O surto da COVID-19 e as respostas da administração municipal: munificência de recursos, vulnerabilidade social e eficácia de ações públicas.** Revista de Administração Pública, v. 54, p. 782-838, 2020.

DE CASTRO, Matheus Fernandes. **A pandemia e os entregadores por aplicativo.** Revista Espaço Acadêmico, v. 20, p. 70-80, 2021.

APENDICE A

ROTEIRO DE ENTREVISTA

ENTREVISTADO	
PESQUISADOR	
DATA	
CARGO	
RAMO DA EMPRESA	

1. Gênero?
Masculino () Feminino () Prefiro não dizer ()
2. Qual sua faixa etária?
18 a 29 () 30 a 49 () Acima de 50 () Outros ()
3. Qual sua raça?
Branco () Pardo () Preto () Amarelo ()
4. Você foi infectado?
Sim () Não () Talvez ()
5. Você recebeu instruções sobre métodos de prevenção de contágio ou kit de higienização para seu uso ou dos usuários?
Sim () Não () Não lembro ()
6. Você contraiu covid-19 antes de ser vacinado?
Sim () Não ()
7. Você precisou se ausentar do trabalho devido a Covid-?
Sim () Não ()
8. Qual era sua faixa de renda antes da pandemia?
900,00 a 1500,00 () 1501,00 a 2.000,00 () 2001,00 a 2500,00 () 2501,00 a 3000,00 () Acima de 3000,00 ()
9. Qual foi sua faixa de renda durante a pandemia?
900,00 a 1500,00 () 1501,00 a 2.000,00 () 2001,00 a 2500,00 () 2501,00 a 3000,00 Acima de 3000,00 ()
10. Em que área da sua vida a covid-19 mais impactou?
Saúde () Financeiro () Educacional () Psicológico () Familiar ()

11. Quantos dependentes financeiros você tem?
2 () 3 () 4 () 5 () Acima de 5 ()
12. Sua renda era o suficiente para sustentar sua família?
Sim () Não () Em parte ()
13. Você tinha alguma outra fonte de renda?
Sim () Não () Em parte ()

ANEXO A

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

Você está sendo convidado (a) para participar, como voluntário (a) em uma pesquisa científica para elaboração do Projeto de TCC do Curso de BACHARELADO EM ADMINISTRAÇÃO, turma 18.1, do Aluno Ari Bentes da Silva, do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amapá, Campus Laranjal do Jari. Para confirmar sua participação você precisará ler todo este documento e depois selecionar a opção correspondente no final dele. Este documento se chama TCLE (Termo de Consentimento livre e esclarecido).

Este TCLE se refere ao projeto de pesquisa **“MOTOTAXISTAS: OS IMPACTOS FINANCEIROS CAUSADOS PELA PANDEMIA DO COVID-19 NA CIDADE DE LARANJAL DO JARI – AP”**, cujo objetivo é “descobrir como foi viver uma realidade pandêmica, até então inédita no século XXI, sob a ótica dos trabalhadores mototaxistas, considerando que estes tiveram que conviver sob o risco de contágio durante sua atuação profissional neste período”. Você poderá solicitar aos pesquisadores do estudo uma versão deste documento a qualquer momento por um dos e-mails registrados no final deste termo.

A pesquisa será realizada por meio de uma entrevista, constituído por 13 perguntas. A precisão de suas respostas é determinante para a qualidade da pesquisa. Você não será remunerado, visto que sua participação nesta pesquisa é de caráter voluntário. Caso decida desistir da pesquisa você poderá interromper a entrevista a qualquer momento, sem nenhuma restrição ou punição.

Os pesquisadores garantem e se comprometem com o sigilo e a confidencialidade de todas as informações fornecidas por você para este estudo. Da mesma forma, o tratamento dos dados coletados seguirá as determinações da Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD – Lei 13.709/18). Sua participação é de extrema importância para a elaboração desta pesquisa, e as informações como, respostas das perguntas feitas, nome da empresa e responsável estarão contidas no Projeto Final de TCC a serem apresentadas no final do curso.

Esta pesquisa foi submetida ao Comitê de Ética em Pesquisa (CEP). Para contatar o pesquisadores da pesquisa, você poderá ligar ou mandar mensagem pelo WhatsApp para eles a qualquer momento: **ARI BENTES DA SILVA, (96) 991536365.**

ANEXO B**CONSENTIMENTO DE PARTICIPAÇÃO**

Eu concordo em participar voluntariamente do presente estudo como participante. O pesquisador me informou sobre tudo o que vai acontecer na pesquisa, o que terei que fazer, durante minha participação. O pesquisador me garantiu que eu poderei sair da pesquisa a qualquer momento, sem dar nenhuma explicação, e que esta decisão não me trará nenhum tipo de penalidade ou interrupção de meu tratamento.

Fui informado também que posso solicitar uma versão dele via e-mail para os pesquisadores.

- ACEITO PARTICIPAR
 NÃO ACEITO PARTICIPAR

EMPRESA: _____

RESPONSÁVEL: _____

PESQUISADOR: _____

DATA: _____