

Correr Atrás do Vento: O Trabalho dos Mototaxistas de Sobral, Ceará

Ismênia Ariel Magalhães Feijão Pontes¹

¹Universidade Federal do Ceará, Sobral, CE, Brasil.

Natacha Oliveira Júlio¹

¹Universidade Federal do Ceará, Sobral, CE, Brasil.

Francisco Pablo Huascar Aragão Pinheiro¹

¹Universidade Federal do Ceará, Sobral, CE, Brasil.

Cássio Adriano Braz de Aquino²

²Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, CE, Brasil.

Nayana Rios Nunes da Silva¹

¹Universidade Federal do Ceará, Sobral, CE, Brasil.

Renata Guimarães de Carvalho¹

¹Universidade Federal do Ceará, Sobral, CE, Brasil.

Resumo: A pesquisa teve como objetivo geral analisar a atividade e o ofício dos mototaxistas de Sobral, Ceará. O objetivo específico foi compreender: a) a atividade exercida e o conceito de real da atividade; b) as prescrições; c) as regras informais; e d) as relações profissionais. A investigação adotou o referencial teórico da Clínica da Atividade, e participaram oito mototaxistas. Inspiradas no método da Instrução ao Sósia, foram realizadas e gravadas entrevistas semiestruturadas. Seu áudio foi transcrito e o conteúdo passou por análise construtivo-interpretativa. Os resultados mostraram que a atividade era regulamentada pela prefeitura e dependia da manutenção dos instrumentos utilizados. O expediente era organizado por uma regra do coletivo de trabalho relacionada ao horário de funcionamento de escolas e universidades. A busca por passageiros variava, sendo possível ficar em pontos fixos ou circular pela cidade. As condições ambientais demandavam cuidados como o uso de protetor solar e hidratação. A autonomia da profissão permitia organizar o próprio expediente e o ganho mensal. Entretanto, houve queixas relativas à falta de direitos previdenciários e ao fato de que a flexibilidade geraria uma sobrecarga de trabalho que poderia trazer prejuízos à saúde. Riscos foram identificados em acidentes de trânsito e violência urbana. Os relatos acerca das relações com os colegas mostraram um ambiente amistoso, e as relações com os passageiros eram definidas por cada situação, abrangendo desde interações objetivas até conversas pessoais.

Palavras-chave: Mototaxista, Mototaxismo, Ofício, Atividade, Clínica da Atividade.

Chasing the Wind: The Work of Motorcycle Taxi Drivers from Sobral, Ceará

Abstract: The research had as general objective to analyze the activity and the work of motorcycle taxi drivers in Sobral, Ceará. Specific objectives were to understand: (a) the activity performed and the real of activity; (b) the prescriptions; (c) informal rules and (d) professional relationships. The investigation adopted the theoretical framework of the Clinic of Activity. Eight motorcycle taxi drivers participated in the investigation. Inspired by the instruction to the double method, semi-structured interviews were conducted. The audio of the interviews was transcribed and underwent constructive-interpretive analysis. The results showed that the activity was regulated by the city and depended on the maintenance of the instruments used. The working hours were organized by a collective labor rule related to the opening hours of schools and universities. The looking-for for passengers also varied: it was possible to stay at fixed points or move around the city. Environmental conditions required care such as the use of sunscreen and hydration. The profession's autonomy made it possible to organize its own hours and monthly earnings. However, there were complaints regarding the lack of social security rights and that flexibility

would create an overload of work that could harm health. Risks have been identified in traffic accidents and urban violence. Reports about relationships with colleagues showed a friendly atmosphere. Relations with passengers were defined by each situation, ranging from objective interactions to personal conversations.

Keywords: Motorcycle Taxi Drivers, Mototaxism, Work, Activity, Clinic of Activity.

Perseguir el Viento: El Trabajo de los Mototaxis de Sobral, Ceará

Resumen: La investigación tuvo como objetivo general analizar la actividad y el trabajo de los mototaxis en Sobral, Ceará. Los objetivos específicos eran comprender: (a) la actividad realizada y la real de la actividad; (b) las prescripciones; (c) reglas informales y (d) relaciones profesionales. La investigación adoptó el marco teórico de la Clínica de Actividad. En la investigación participaron ocho mototaxis. Inspirándose en el método de instrucción al doble, se realizaron entrevistas semiestructuradas. El audio de las entrevistas fue transcrito y sometido a un análisis constructivo-interpretativo. Los resultados mostraron que la actividad estaba regulada por la prefectura municipal y dependía del mantenimiento de los instrumentos utilizados. Los horarios de trabajo fueron organizados por una norma laboral colectiva relacionada con los horarios de apertura de escuelas y universidades. La búsqueda de pasajeros también variaba: era posible permanecer en puntos fijos o moverse por la ciudad. Las condiciones ambientales requerían cuidados como el uso de protector solar e hidratación. La autonomía de la profesión permitió organizar sus propias horas y ganancias mensuales. Sin embargo, hubo quejas sobre la falta de derechos de seguridad social y que la flexibilidad crearía una sobrecarga de trabajo que podría dañar la salud. Se han identificado riesgos en accidentes de tráfico y violencia urbana. Los informes sobre las relaciones con los colegas mostraron un ambiente agradable. Las relaciones con los pasajeros se definieron por cada situación, desde interacciones objetivas hasta conversaciones personales.

Palabras clave: Mototaxistas, Mototaxismo, Trabajo, Actividad, Clínica de Actividad.

O mototaxismo é considerado uma alternativa à diminuição de postos de trabalho formais e é reconhecido pelos usuários como uma opção de transporte acessível. Os mototaxistas lidam cotidianamente com circunstâncias que podem repercutir negativamente em sua saúde. O surgimento da categoria ocorreu no ano de 1995 em Crateús, cidade cearense localizada na região de Sertões dos Inhamuns (Gomes & Duque, 2009). O município de Sobral, situado no norte do Ceará, foi o primeiro a regulamentar a profissão, por meio da Lei nº 073/96 (Decreto Lei nº 073 de 3 de setembro da Prefeitura Municipal de Sobral, 1996) que, posteriormente, amparou a implementação desse sistema em várias cidades do Nordeste e demais regiões do país (Albuquerque et al., 2012; Gomes & Duque, 2009).

Vê-se, portanto, que essa profissão surgiu em um momento em que o mundo do trabalho sofria

profundas mudanças em consequência do recrudescimento do capitalismo, da globalização e do incremento do uso de tecnologias na produção. O desemprego estrutural, que marca o início do século XXI, se associou ao trabalho precário, intensificado e flexível, e à desregulamentação dos direitos trabalhistas e sociais. Além disso, ampliou-se a informalidade das relações trabalhistas. Ao se submeter a essas condições, os trabalhadores são privados de direitos e garantias mínimas de proteção (Antunes, 2015).

Sobre isso, Luna e Oliveira (2014) avaliaram os efeitos da condição informal e precária do trabalho na subjetividade dos mototaxistas de Campina Grande, Paraíba. Os autores observaram prejuízos para a construção de uma identidade coletiva. Em contrapartida, entenderam o uso das noções de liberdade e autonomia por parte dos profissionais como um recurso de autolegitimação.

Macedo, Costa e Justo (2019) avaliaram, em uma cidade de médio porte (98 mil habitantes), o regime de trabalho informal dos mototaxistas como um dos mecanismos de precarização. O relato dos trabalhadores mostrou que a ausência de férias ou de tempo para descanso eram decorrentes do receio de prejuízo nos ganhos diários. Essa situação também se justificava pela falta de delimitação do expediente por terceiros, bem como pela frustração relativa à disparidade entre cumprimento de normas e benefícios, principalmente daqueles que previam amparos em casos de adoecimentos ou acidentes. Entretanto, também era perceptível a concepção positiva da autonomia pela inexistência de pressões externas por produtividade, formas de proceder ou submissão a um chefe.

Sobre o cotidiano de trabalho dos mototaxistas, em diversos estudos a maioria dos participantes tinha o mototaxismo como única profissão (Amorim, Araújo, Araújo, & Oliveira, 2012; Paula, Camargo & Iwamoto, 2015; Teixeira et al., 2015). No entanto, outras investigações mostraram a existência de segundo vínculo empregatício (Albuquerque et al., 2012; Silva, Oliveira, & Fontana, 2011) que incluía outras atividades também associadas ao uso da motocicleta (Silva et al., 2014).

Também cabe situar que sua atividade é usualmente realizada em mais de um turno de trabalho, geralmente no período diurno – manhã e tarde –, ao longo de seis dias durante a semana e com carga horária diária entre oito e doze horas (Amorim et al., 2012; Lima et al., 2016; Paula et al., 2015; Teixeira et al., 2015). O estudo de Silva et al. (2011), realizado em um município do interior do Rio Grande do Sul, aponta existência de cargas horárias superiores a doze horas diárias em profissionais dessa categoria. Pereira e Belo (2018) observaram no discurso dos mototaxistas uma valorização da flexibilidade de horários e processos de trabalho, entendidos como condições que facilitavam a resolução de assuntos pessoais quando necessário, embora vissem as jornadas de trabalho excessivas como possível motivo de agravos à saúde psíquica, na medida em que atingiam de modo negativo as relações sociais e os momentos de lazer.

Ao abordar a saúde dos mototaxistas, estudos demonstraram que a atividade desses trabalhadores tem exigências posturais e corporais que causam o surgimento de dores musculoesqueléticas (Amorim et al., 2012; França & Bakke, 2015), problemas de circulação (Luna & Oliveira, 2014) e distúrbios da coluna vertebral (Albuquerque et al., 2012; Luna & Oliveira, 2014; Oliveira, Matos, & Araújo, 2012). Mudanças climáticas como exposição a altas temperaturas

e calor excessivo são apontadas como causa de exaustão e queimaduras (Oliveira et al., 2012) ou ainda, de insolação, hemorroida e bronquite alérgica (Albuquerque et al., 2012). A exposição ao frio, por sua vez, pode resultar em gripe, resfriado e dor de garganta (Silva et al., 2011). Relatos de casos de câncer de pele foram encontrados por Lima et al. (2016).

A existência de fatores de risco para a saúde vascular dos mototaxistas foi o tema da pesquisa de Oliveira et al. (2015) em Jequié, Bahia. Os resultados dessa investigação mostraram prevalência de 37,9% de hipertensão arterial, 48,1% de sobrepeso e 13% de obesidade (n = 185). Ao estudar os mototaxistas de uma cidade paraibana (n = 40), Lima et al. (2019) descobriram que a falta de atividades físicas ou de lazer, associada com o longo tempo de exercício profissional e a obtenção da remuneração a partir de uma jornada de trabalho ampliada eram agentes estressores. Além disso, os dados encontrados pelos autores apontaram indícios de que algum nível de estresse estava presente em 42,5% dos entrevistados.

Fatores relacionados à segurança também aparecem nas pesquisas. Observa-se o risco de violência urbana, assaltos e acidentes de trânsito (Albuquerque et al., 2012; Lima et al., 2016; Luna & Oliveira, 2014; Oliveira et al., 2012; Silva et al., 2011). Nota-se também a preocupação dos profissionais com o roubo da motocicleta (Silva et al., 2011). Falta de fiscalização, tensão provocada pelo trânsito desorganizado, imprudência de pilotos, motoristas, ciclistas e pedestres são outros fatores que repercutem sobre a atividade dos mototaxistas, visto que podem provocar acidentes (Oliveira et al., 2012). Amorim et al. (2012), em estudo realizado na cidade de Feira de Santana, Bahia, encontraram a porcentagem de 28,6% de mototaxistas (n = 267) que relataram ter sofrido mais de um acidente nos 12 meses anteriores à realização do estudo.

Sobre o uso de Equipamentos de Proteção Individual (EPI), nas pesquisas de Conto, Gerges e Gonçalves (2018), Lima et al. (2016) e Amorim et al. (2012), todos ou a maioria dos mototaxistas reconheceram sua importância. Ainda que o capacete seja indicado como o equipamento mais importante, os outros EPI igualmente essenciais para a proteção do trabalhador – como luvas, botas, óculos, calça, joelheira, mata-cachorro, colete refletivo, jaqueta, caneleira, cotoveleira e sapato fechado – são utilizados (Silva et al., 2011). Leal, Costa e Holanda (2014) descreveram os hábitos dos mototaxistas de Teresina, Piauí, para prevenir câncer de pele. Mesmo que o uso do protetor seja negligenciado

pela maioria, era comum o uso de sapato fechado, manga longa, óculos e capacete com viseira.

De modo geral, vê-se que os estudos que tratam do trabalho dos mototaxistas adotam dois enfoques. Um primeiro grupo de pesquisas aborda, de forma descritiva, o histórico de constituição da categoria, as características ocupacionais, os riscos implicados e as medidas de proteção contra possíveis agravos. O segundo conjunto de investigações analisa a atividade laboral, com ênfase em características adversas, como as exigências subjetivas ou a precarização, com o intuito de evidenciar as consequências para a saúde ou para a capacidade no trabalho.

Inicialmente, nota-se que, a despeito de ser um dos primeiros municípios a regulamentar a profissão de mototaxista, a cidade de Sobral, Ceará, conta com poucos estudos que tratam do trabalho desses profissionais. Além disso, percebe-se uma carência de investigações que ampliem o enfoque meramente descritivo e, ao mesmo tempo, analisem o trabalho a partir de como é desenvolvida a atividade, considerando a perspectiva dos próprios mototaxistas.

Tendo em vista a necessidade de compreender a atividade a partir de discussões empreendidas pelos trabalhadores, entendidos como experts sobre o próprio fazer, a investigação aqui apresentada adotou o referencial teórico da Clínica da Atividade. Essa perspectiva define o ofício como um recurso para a saúde, estruturado pela junção de quatro instâncias: pessoal, interpessoal, transpessoal e impessoal. A dimensão impessoal abarca aspectos como a tarefa, a infraestrutura e as condições de trabalho disponíveis – que são, portanto, invariáveis diante de trabalhadores que podem ser intercambiados. O ofício tem caráter interpessoal à medida em que envolve interação com um conjunto de pessoas no contexto laboral (Clot, 2010).

A dimensão transpessoal possui caráter histórico e mutável, comportando recursos para a ação compartilhados pelo coletivo profissional. Refere-se, assim, a uma cultura constituída pelos trabalhadores que determina regras de proceder implícitas utilizadas como instrumentos para enfrentar as intempéries do real. Também é denominado como trabalho da organização ou gênero profissional. Os gêneros não são estruturas imóveis e acabadas. Ao ser utilizado como ferramenta para a ação, o gênero pode ser ajustado de modo a responder às exigências que encontra em situações, por vezes, não reiteráveis. Nesse movimento, são estilizados

pelos trabalhadores, o que aponta para a dimensão pessoal ou estilo profissional (Clot & Faïta, 2016).

É oportuno explicitar que a atividade realizada, que se expressa nos gestos e nas demais movimentações que o trabalhador performatiza para a realização da tarefa, não monopoliza a atividade, pois ela inclui também as inúmeras possibilidades suspensas ou impedidas que estão na fonte de seu desenvolvimento. A esse território não explorado e invisível diretamente dá-se o nome de real da atividade (Clot, 2010).

Diante das limitações dos estudos apontadas anteriormente e tomando a Clínica da Atividade como referencial teórico, a pesquisa aqui apresentada visou analisar a atividade e o ofício dos mototaxistas de Sobral, Ceará. Foram traçados como objetivos específicos: a) entender a atividade realizada e seus impedimentos, assim como acessar o real da atividade; b) compreender as prescrições e delimitações estruturais que organizavam as atividades dos trabalhadores (dimensão impessoal do ofício); c) discutir regras informais instituídas na cultura de trabalho, assim como sua apropriação e a implementação pelos participantes (dimensões transpessoal e pessoal do ofício); e d) problematizar as relações estabelecidas pelos profissionais relacionadas com o contexto laboral (dimensão interpessoal do ofício).

A pesquisa sobre o exercício profissional dos mototaxistas se mostra importante, pois essa categoria profissional poderá usá-la como fonte de reflexão sobre seu contexto de trabalho e produzir mudanças em sua posição subjetiva por meio da reconstrução dos sentidos de sua prática e, conseqüentemente, servir de subsídio para condutas que melhorem a rotina laboral. Acredita-se também que os resultados deste estudo irão subsidiar discussões sobre demandas relativas à garantia de direitos e superação de vulnerabilidades dos trabalhadores conduzidas por sindicatos ou órgãos reguladores. Dessa forma, espera-se contribuir para o fortalecimento da categoria ao favorecer seu reconhecimento como parte relevante da estrutura social.

Método

A relação entre pesquisa e intervenção em Clínica da Atividade

A Clínica da Atividade, como prática de intervenção sobre o trabalho, se ocupa em possibilitar que os profissionais produzam novas significações

sobre sua atividade e que desenvolvam formas atualizadas de ação (Pinheiro, Costa, Melo, & Aquino, 2016). Os trabalhadores deixam de ser objetos de uma expertise externa que prescreve boas práticas, os observa e os interpreta, para serem sujeitos da observação e da interpretação, proprietários do domínio sobre sua atividade (Clot, 2006). É reconhecido, assim, o lugar de expertise do trabalhador, enquanto o clínico ocupa uma função coadjuvante: ser um “dos instrumentos mediadores da análise” (Souto, Lima, & Silva, 2015, p. 17).

Trata-se, portanto, de mediar o encontro entre os profissionais e os recursos de sua atividade, tais como o coletivo de trabalho, a atividade prescrita e os imprevistos, de modo a fortalecer sua capacidade de redescobrir ações possíveis para o trabalho bem-feito (Clot, 2017). Dessa forma, promover saúde passa pela possibilidade de o sujeito poder usar de si para o desenvolvimento de sua atividade no interior das dimensões do ofício (Clot, 2013).

A partir dessas premissas, Clot (2008) propõe uma separação entre pesquisa e intervenção. Há objetivos diferentes entre uma e outra que pedem temporalidades distintas. A intervenção se propõe a ampliar o poder de agir dos trabalhadores. A pesquisa busca responder questões de um investigador. A sobreposição desses objetivos implica no risco de se perder de vista o foco da intervenção e impedir que o facilitador se distancie do lugar de expert. A pesquisa, portanto, deve ocorrer após a intervenção (Brandão, 2014). No Brasil, contudo, há uma controvérsia sobre esse tema, pois se considera que pesquisa e intervenção se alimentam mutuamente e que a separação entre elas seria artificial (Althaus & Banks-Leite, 2017). Além disso, é preciso analisar essa questão a partir da perspectiva histórico-cultural que fundamenta a Clínica da Atividade (Clot, 2006).

Para Vygotsky (1995), objeto e método são premissa e produto da investigação. Nesse sentido, ao estudar o psiquismo humano, é preciso levar em conta que as funções psicológicas superiores são mediadas por signos forjados culturalmente. Dessa forma, dialeticamente, o método adequado deve levar isso em consideração. É preciso promover uma dupla estimulação a partir da inserção de mediadores que, em uma premissa histórico-desenvolvimentista, permitam desmistificar funções psíquicas fossilizadas ou respostas vencedoras que se estabeleceram em meio a inúmeras possibilidades não realizadas.

É essencial, assim, analisar processos e não produtos, bem como compreender a gênese dinâmico-causal dos fenômenos e não se ater à sua descrição fenotípica. Por fim, é fundamental que a análise produzida seja explicativa e não descritiva (Vygotsky, 1995). Nesse sentido, toda pesquisa que assume esse referencial se torna, em si, uma intervenção, pois precisa criar intercessores ou mediadores para que esses pressupostos sejam atendidos.

A Clínica da Atividade caminha na direção descrita ao utilizar métodos indiretos e dialógicos, como a Instrução ao Sósia (Batista & Rabelo, 2013), para mobilizar a ação do sujeito sobre a própria atividade. Pretende-se, assim, acessar o real da atividade, de sorte que aquilo que foi descartado e se perdeu entre os inúmeros cursos de ação que o trabalhador poderia ter efetivado sejam fonte de reflexão e reconfiguração da atividade em um meio social dado (Souto et al., 2015). Nesse sentido, estudos que assumem o referencial teórico e metodológico da Clínica da Atividade e elaboram mediadores para interação com os trabalhadores, com a intenção de compreender o desenvolvimento de suas atividades e de seu ofício, têm um caráter interventivo. Dessa maneira, corrobora-se a ideia de que é possível realizar uma intervenção sem que, necessariamente, exista uma pesquisa associada, porém o oposto – a pesquisa sem intervenção – não seria possível (Silva, 2016).

Instrumentos

Foram realizadas entrevistas semiestruturadas, que tiveram como ponto de partida a solicitação de que os mototaxistas relatassem, com o máximo de detalhes, quais os procedimentos necessários para a realização de um dia de trabalho. À medida que os trabalhadores descreviam seu cotidiano, outras perguntas eram apresentadas com o intuito de ampliar o entendimento sobre as atividades realizadas e compreender aspectos subjetivos ligados ao movimento de escolha ou exclusão dos modos de agir, a fim de acessar o real da atividade. Além disso, perguntas previamente formuladas foram feitas e visaram temas mais objetivos, como a organização dos horários de expediente, a escolha dos locais de trabalho, os instrumentos de trabalho utilizados e as medidas de proteção contra possíveis riscos. Dessa forma, os dados obtidos são produto de uma construção dialógica entre trabalhadores e pesquisadores.

O procedimento exposto foi inspirado no método da Instrução ao Sósia, em que é pedido ao participante que imagine o entrevistador como um dublê idêntico que irá substituí-lo em um dia de trabalho. É necessário, então, que o cotidiano laboral seja descrito em pormenor, de modo que o sósia aja adequadamente e a troca não seja percebida. Dessa forma, na entrevista realizada para este estudo foram adotados alguns dos pressupostos da IS, como: a regra central da transmissão de ações habituais no contexto laboral; a concepção de que a análise do trabalho deve ser feita pelo próprio trabalhador; e o foco na compreensão de como os trabalhadores realizam sua atividade (Batista & Rabelo, 2013).

Participantes

Participaram da investigação oito mototaxistas que atuavam no município de Sobral, Ceará, que se dispuseram a colaborar voluntariamente, de modo que a amostragem se deu por conveniência. O grupo foi constituído exclusivamente por homens, em sua maioria casados e todos com filhos, com faixa etária entre 35 e 54 anos e que exerciam a profissão de 5 a 23 anos. Apenas um deles exercia outra atividade além do mototaxismo e atuava no comércio local. Dois dos mototaxistas mantinham residência fixa em cidades vizinhas e se deslocavam todos os dias até Sobral para trabalhar.

Procedimentos

Coleta de dados

As entrevistas aconteceram individualmente, na sede do Sindicato dos Mototaxistas de Sobral (Sindmotos), ao longo de duas semanas. A escolha desse local foi definida por ser um espaço de uso comum da categoria, onde os trabalhadores resolviam pendências profissionais ou faziam visitas casuais. Isso favoreceu tanto o contato com os participantes quanto garantiu a utilização de um espaço adequado para a realização das entrevistas.

Em um primeiro contato com os profissionais, uma breve apresentação sobre a pesquisa era feita, seguida do convite para participar. Todos os voluntários ratificaram sua participação ao assinar o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). As entrevistas duraram entre 40 minutos e 1 hora e tiveram os áudios gravados mediante autorização dos participantes.

Análise de dados

O áudio das entrevistas foi transcrito e o texto produzido passou por análise construtivo-interpretativa (González-Rey & Mitjanz Martínez, 2015), metodologia que propõe um processo dialógico de interpretação dos dados empíricos e construção de novos significados em articulação com o referencial teórico, de modo que a produção do conhecimento represente as particularidades da realidade estudada. Partiu-se, dessa maneira, das análises iniciais sobre a atividade e sobre o ofício, oriundas da interação dialógica entre participantes e pesquisadores, em direção a formulações posteriores a partir da articulação com conceitos da Clínica da Atividade e com dados de outros estudos já realizados sobre mototaxistas. Dessa forma, os achados foram organizados de acordo com os seguintes indicadores: a) uma visão geral da atividade e do ofício dos mototaxistas; b) autonomia sobre a atividade: entre a liberdade e a ausência de direitos; c) riscos: trânsito e violência urbana; e d) relações profissionais: colegas e passageiros.

Considerações éticas

O projeto foi apreciado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Estadual Vale do Acaraú e autorizado sob o número 28153320.4.0000.5053, segundo todas as diretrizes e normas regulamentadoras descritas na resolução CNS 510/2016.

Resultados e discussão

Uma visão geral da atividade e do ofício dos mototaxistas

A partir das falas dos entrevistados, foi elaborado um relato da rotina e de atividades que se mostravam compartilhadas pelo coletivo de trabalhadores. Tratando inicialmente da dimensão impessoal do ofício, viu-se que, para atuar como mototaxista, era necessário cumprir alguns requisitos estabelecidos por órgãos municipais, como idade e tempo de habilitação mínimos; realização de curso de qualificação; dispor de motocicleta com fabricação nos últimos quatro anos, bem como ausência de débitos tributários, processos civis e criminais.

Outro aspecto importante dessa dimensão estava relacionado à manutenção da moto e ao cuidado com o capacete, instrumentos de trabalho básicos para o exercício da profissão. Assim como na narrativa

a seguir, na pesquisa de Lima et al. (2016), práticas de manutenção ou a troca dos equipamentos foram citadas como preocupações para os mototaxistas. Outro aspecto importante dizia respeito ao uniforme (bata) e a identificação da moto, demandas impostas pelo governo municipal: “. . . *todo dia o que eu faço: antes de sair, eu ligo a moto e observo. . . Porque pode estar com a corrente folgada, com o pneu furado ou pneu baixo*” (M8, 2018).

. . . *bata padronizada, com numeração que me identifica. . . Essa mesma numeração tem no capacete e tem também no tanque da moto, no adesivo. . . O capacete é sempre bom estar limpinho. O capacete do mototaxista e do passageiro tem que ser sempre um capacete limpo, novo ou seminovo* (M6, 2018).

Por mais que não existissem imposições externas pelo cumprimento de um expediente fixo, havia horários preferenciais para rodar pela cidade. Esses horários estavam relacionados, por exemplo, ao funcionamento ou ao intervalo das instituições de ensino, pois neles existia uma maior demanda de passageiros. Além disso, era necessário assegurar a oferta dos serviços para evitar que os usuários preferissem utilizar outros sistemas de transporte:

[a gente roda] *no horário do almoço do pessoal, dos universitários. . . A gente estabelece uma regra desses colégios. . . Porque a concorrência é grande. Ele pode pegar metrô, pode pegar ônibus. . . Se ele provar da outra comida, ele pode gostar e não voltar mais* (M8, 2018).

A definição desses horários preferenciais parecia constituir uma regra do gênero profissional, a dimensão transpessoal do ofício (Clot & Faïta, 2016), que pode ter surgido pela vantagem econômica de circular em momentos com maior demanda de corridas. Outra regra informal que orientava a atividade dizia respeito à opção entre circular pela cidade ou estacionar em pontos reservados para a categoria. O mototaxista 6 afirmou preferir a primeira, pois ela garantiria o alcance de um objetivo financeiro pré-estabelecido: “. . . *Eu circulo a cidade inteira, a procura de passageiro, porque a possibilidade de eu atingir a minha meta [de ganho] é muito maior*” (M6, 2018).

Aqueles que escolhiam permanecer nos pontos limitavam o tempo que passavam em circulação às ocasiões em que já estavam transportando passageiros. Isso foi visto na fala do mototaxista 2: “. . . *outro ponto que eu paro é na rua dos Correios. . . Eu só rodo na hora que estou pegando passageiro. A partir de eu passar 10, 15 minutos sem pegar passageiro, dou uma parada*” (M2, 2018).

Quando estavam nas ruas trabalhando, os mototaxistas encontravam uma nova função para a buzina de suas motos (Clot, 2010). Originalmente utilizada como sinalização sonora no trânsito, os trabalhadores atribuíram-lhe outra função ao emitir o som para anunciar seu serviço aos pedestres. Em alguns casos, o próprio passageiro tinha a iniciativa de chamar a atenção do profissional. Em ambas as situações, era preciso uma vigilância constante para o tráfego e para evitar que perdessem a chance de pegar um passageiro:

. . . *a gente vai olhando para um lado, para o outro, com cuidado, com atenção. Você não tira o foco do trânsito, porque o trânsito é perigoso, entendeu? Onde você vê uma pessoa, que a gente percebe que vai querer moto, dá uma buzinação, passa olhando, para chamar atenção. Algumas vezes . . . não necessita nem você chamar, [o passageiro] se mete até na frente da moto* (M7, 2018).

Em alguns momentos, os mototaxistas assumiam outras atribuições quando faziam contratos específicos e atuavam, por exemplo, com o transporte de objetos ou de encomendas. Geralmente, esses contratos incluíam horários e destinos previamente definidos. Notou-se, portanto, uma ampliação da atividade quando os trabalhadores prestavam um serviço adicional ao fazer entregas. Gomes e Duque (2009) atestam que o vínculo de confiança estabelecido com os clientes torna possível a existência de demandas como a expressa a seguir, em que o profissional prestava serviço a uma cliente transportando perfumes e marmitas:

Com uma gerente da Avon, eu tenho um contrato só pra levar o almoço dos filhos dela . . . Eu faço vários trabalhos para ela também. Eu carrego umas caixas na minha moto, caixas de perfume da Avon. Quando ela precisa de alguma coisa, ela precisa de mim. . . Aí eu faço (M4, 2018).

O uso de EPI e práticas de autocuidado foram citados pelos mototaxistas como formas de prevenir possíveis adoecimentos diante dos constrangimentos inerentes à dimensão impessoal de seu ofício. Conforme relatado na fala a seguir, por se tratar de uma atividade realizada na rua e com exposição contínua ao sol, algumas medidas de proteção se direcionavam a evitar câncer de pele e outros agravos, achado similar ao de Leal et al. (2014):

Protetor solar, sempre protetor solar. Eu uso protetor labial também . . . Se você observar na moto, todo mundo usa essas bolinhas [aponta para uma capa de assento para moto em bolinhas de madeira]. Porque o banco preto é de plástico. Ele esquenta muito e pode futuramente causar doença (M8, 2018).

Além de considerarem as altas temperaturas do clima de Sobral, as condutas de autocuidado se ocupavam também de riscos ergonômicos e quadros de sobrepeso. Ações preventivas são consideradas fundamentais contra o aparecimento de dores musculoesqueléticas (França & Bakke, 2015) e doenças cardiovasculares (Oliveira et al., 2015) em mototaxistas: “O que seria aconselhável seria um alongamento inicial. Você começar o dia com um alongamento. Tomar bastante água. . . Porque você precisa hidratar não só os rins, mas a sua pele, seu corpo em si” (M6, 2018).

A tarde eu não merendo . . . eu tenho uma facilidade de engordar. Daqui a pouco, ficar um pouco obeso . . . O seu trabalho é sentado. No caso, eu estou em pé, [mas] na minha cabeça eu tô descansando . . . Todo tempo sentado, vai inflamar a coluna e as pernas vão ficar doendo (M8, 2018).

Autonomia sobre a atividade: Entre a liberdade e a ausência de direitos

O mototaxismo se caracteriza pela informalidade e pela autonomia dos trabalhadores (Pereira & Belo, 2018). Uma das manifestações dessa autonomia dizia respeito à organização da rotina a partir do estabelecimento de metas financeiras ou de jornadas fixas. Como se vê no excerto a seguir, o critério de organizar o cotidiano pelo valor arrecadado diariamente priorizava o desempenho, independentemente das renúncias implicadas nessa atitude, como ter de abdicar do descanso ao trabalhar em três turnos:

Você pode fazer uma meta: “hoje eu vou sair pra fazer 100 reais”. Você pode trabalhar e só parar quando fizer esse dinheiro, vai depender da disposição que você tem para trabalhar . . . Você pode rodar de manhã, à tarde, aí, para não ficar em casa à noite: “vou rodar um pedacinho à noite”. Aí, você vai completar mais um pouco a sua renda (M1, 2018).

Esse relato remete ao conceito de autoexploração, definido por Antunes (2015) como uma intensificação sistêmica do trabalho, travestida de uma suposta autonomia. A situação descrita também se aproxima dos achados de Silva et al. (2014). Os autores mostraram que a sobrecarga de trabalho, decorrente da busca pelo aumento do número de corridas e da remuneração, é um fator que pode gerar acidentes e adoecimento. Lima et al. (2019) avaliam ainda que os longos expedientes estão ligados ao estresse ocupacional. Essas temáticas foram apresentadas pelo mototaxista 3 ao descrever por quais motivos decidiu trabalhar em horários fixos:

Eu acho que mototaxista se sobrecarrega de horários e eu acredito que afeta em alguma coisa. Eu não faço por dia o valor, mas sim pelo horário. Às vezes a gente acha que expandir [o horário] está fazendo muita coisa. Mas, às vezes, está prejudicando a saúde, o desempenho em qualquer forma . . . até no relacionamento com a esposa e os familiares, o relacionamento com os amigos (M3, 2018).

Nesse sentido, a pressão do tempo e a exigência por produtividade (Amorim et al., 2012) faziam com o que os mototaxistas tivessem de tomar medidas para agilizar o trabalho, como garantia que teriam dinheiro para passar troco. O trecho a seguir revela a importância em manter a agilidade do serviço: “No comércio você troca as moedinhas porque é necessário ter, para o passageiro não ficar esperando . . . Porque, muitas vezes, o passageiro vai apressado . . . Aí você tem que agilizar o serviço, tanto a parte do passageiro como a sua” (M1, 2018).

No que concerne à dimensão interpessoal do ofício, ficar isento de responder a ordens e ter independência em suas ações, pela ausência de chefias, parecia ser outra característica da autonomia vivenciada pelos mototaxistas. Essa condição recebia uma avaliação positiva por facilitar que o expediente fosse

ajustado de acordo com interesses pessoais. Dados equivalentes foram encontrados por Silva et al. (2011). O fragmento a seguir ilustra essa autonomia:

Mas se você se sentiu cansada, você pode parar sem problema nenhum. Porque você é patrão nessa hora . . . Você é autônomo, você é quem faz o seu dia a dia . . . Você não está legal pra trabalhar, você simplesmente se recolhe, vai pra sua casa, ali descansa. . . . Você pode resolver qualquer outro problema da sua vida dentro do mesmo expediente (M6, 2018).

A despeito da existência de uma regulamentação para o exercício profissional, não havia direitos previdenciários. Conforme apresentado por Luna e Oliveira (2014), isso resulta em informalidade e precariedade do trabalho. Essa vulnerabilidade pode ser vista na descrição feita por um dos entrevistados sobre a necessidade de alugar a moto para garantir sua renda quando estava impossibilitado de trabalhar por ter adoecido:

Se eu tiver parado . . . na minha casa não terá alimento . . . Vamos supor que eu passe a bata [uniforme] para você ir trabalhar no meu lugar . . . Como você está locando a minha moto para trabalhar, autorizado pelo município, você vai me substituir, mas eu vou cobrar de você o valor [do aluguel] (M6, 2018).

A autonomia também adquire um traço contraditório. Se por um lado, existia a oportunidade de ganhar a quantia desejada de acordo com a disponibilidade que se tinha para trabalhar, um sentido negativo se apresentava na falta de acesso a garantias socioeconômicas em casos de incapacidade laboral. Na pesquisa de Oliveira et al. (2012), os trabalhadores julgaram a contribuição para a previdência como uma medida de proteção importante e necessária. Todavia, a intenção de obter maior remuneração, em detrimento de benefícios trabalhistas, foi verificada por Teixeira et al. (2015), a partir da informação de que 86,5% dos mototaxistas entrevistados não contribuíam para a Previdência Social. Nesse sentido, uma controvérsia relacionada a esse tema, expressa pelo mototaxista 6 na sequência da fala do excerto anterior, era de que a liberdade poderia ser

confundida com a inexistência de limites e isso acarretaria prejuízos em diversos âmbitos da vida:

‘O trabalho é lucrativo?’ De uma certa forma, sim. Quanto mais se trabalha, mais cansado você fica. Quanto mais dinheiro você ganha, mais você gasta e desgasta o organismo e desgasta o corpo. Se ele [o mototaxista] não souber dosar bem direitinho, ele perde a família, ele perde a esposa, perde os filhos, perde a saúde e perde a vida . . . Eu trabalhei 15 anos numa empresa, com carteira assinada e estou no mototáxi há 23 anos. Quando saí da empresa, deixei de contribuir com o INSS por 10 anos. Adoeci, me operei, não recebi benefício. Agora sim, estou contribuindo há mais ou menos 5, 8 anos . . . Ainda é melhor trabalhar dentro da formalidade, assegurado pelo INSS, pagar por ele por intermédio da empresa, que a vida é mais satisfatória. Correr atrás do vento é a mesma coisa que a atividade de mototaxista. Trabalhar muito, se cansar muito, produzir muito e não produzir nada ao mesmo tempo (M6, 2018).

Riscos: Trânsito e violência urbana

Quando falaram sobre a rotina no trânsito, os acidentes foram citados como riscos eminentes pelos mototaxistas. Questionados sobre os meios de manter sua segurança, de modo que pudessem acessar o real da atividade, os entrevistados acreditavam que o controle do estresse e ter prudência ao pilotar ajudavam a diminuir o risco no trânsito. Essa crença é coerente com a associação encontrada por Paula et al. (2015) entre acidentes e recebimento de multas, estas ligadas a imprudências cometidas.

O trânsito, em si, ele estressa . . . O interessante é você não se estressar. Do jeito que bebida não combina com o transporte, estresse não combina com as vias. Você não pode estar estressado, porque aí você pode fazer coisas que não deve (M8, 2018).

“Tem que ser bastante educado no trânsito ou então você corre o risco de se acidentar, de bater em alguém ou de bater em algum carro. Um prejuízo, tanto financeiramente como psicologicamente... e se machucar” (M1, 2018).

A importância de se manter atento foi exemplificada por um dos entrevistados, que viu um colega de trabalho avançar o sinal vermelho e quase sofrer um acidente. De acordo com seu relato, o colega justificou esse comportamento pelo fato de ter se distraído com pré-ocupações (Santos, 2006), ou seja, outras atividades pessoais que se somaram à atividade laboral:

Chegou um caso de eu ver um companheiro meu avançar um sinal achando que tinha passado no sinal normal [verde]. Mais lá na frente, quando ele estava quase parado, ele disse: “Tu viu, cara, quase me atropela?!” E eu: “Não macho, tu que avançou o sinal”. E ele: “Foi mesmo?” “Foi!”. E ele: “Eu estava preocupado aqui e não sei o quê...” (M3, 2018).

Ser vítima de assaltos é outro risco implicado na rotina dos mototaxistas, em função dos trajetos que deviam realizar em regiões da cidade consideradas perigosas. De acordo com informações coletadas no site da Secretaria de Segurança Pública e Defesa Social – SSPDS (2019), a Área Integrada de Segurança I4, onde está localizada a cidade de Sobral e outras 28 cidades do Ceará, registrou 2.242 ocorrências de crimes violentos contra o patrimônio no ano de 2019, à exceção de latrocínio.

Sobre tal risco, os profissionais apresentaram dois pontos de vista: alguns preferiam não limitar seus deslocamentos e manter a satisfação dos passageiros para que reconhecessem a qualidade de seu trabalho. De forma oposta, havia mototaxistas que se recusavam a levar o passageiro a determinados destinos, após uma mensuração do risco envolvido. Segundo Albuquerque et al. (2012), essa noção pode estar fundamentada na sensação de que não há prevenção eficaz contra esse tipo de risco. O mototaxista 4 adotava a primeira postura, enquanto o mototaxista 2, a segunda:

Não dispensar passageiro, você tem que fazer o seu trabalho. . . . Que o passageiro é meu patrão. . . . Tem muitos [mototaxistas] que escolhem o lugar para rodar e eu não. Graças a Deus que nesses 21 anos nunca recebi reclamação de ninguém (M4, 2018).

“Você pergunta logo pra onde é, antes dele [o passageiro] sentar na moto . . . diz que não dá pra ir devido ao local. ‘Sinto muito, mas não dá não’” (M2, 2018).

Apesar de levar em conta os riscos, outro profissional contou que negociava os locais a que estava disposto a ir para manter sua segurança. Assim, se resguardava, ao mesmo tempo em que proporcionava comodidade ao passageiro:

Se não dá para entrar na rua, mas dá pra deixar em tal lugar no bairro. Porque o usuário não tem culpa do bairro que ele mora. Tem que ir deixar. Então você negocia, você diz: “rapaz, eu vou lhe deixar em tal lugar. Já fica melhor pra você” (M8, 2018).

Apesar das tentativas de prevenção, eventualmente os trabalhadores eram agredidos. O mototaxista 8 ressaltou a importância de não reagir aos assaltos: “. . . Tava em movimento, só mandaram parar . . . Então o segredo é parar e não reagir. Mesmo que Deus defenda, levem sua moto, vai conseguir comprar outra. Mesmo na dificuldade, mas vai conseguir. Então é a vida que segue” (M8, 2018).

Relações profissionais: Colegas e passageiros

Quando trataram da dimensão interpessoal do ofício, os participantes descreveram as interações com os colegas como cordiais. Isso podia ser percebido pelo hábito de cumprimentar uns aos outros quando se encontravam, independentemente do grau de intimidade. Além disso, parecia haver uma regra do gênero profissional, expressa pelo mototaxista 6, como um pacto entre colegas, que estabelecia o comportamento apropriado para pegar passageiros quando havia mais de um profissional na via: não se deve cruzar a rua para pegar um passageiro do outro lado se já houver um colega vindo na direção oposta.

Eu respeito ele na posição dele . . . Eu vou num mesmo local que ele, numa mesma via que ele, eu sempre do lado direito e ele do esquerdo, se alguém chamar do esquerdo, eu já devo dar preferência para ele que está do lado esquerdo. Não [é certo] eu cruzar a frente dele e pegar [o passageiro] . . . Se ele estiver desse lado, dê preferência para ele, que ele vai automaticamente fazer o mesmo com você . . . Eu respeito como se fosse um pacto entre a gente (M6, 2018).

De modo geral, as interações com os passageiros tinham o propósito de negociar as condições do serviço que seria prestado, como o preço da corrida,

de acordo com a distância, e a tolerância para o excesso de passageiros ou de carga transportada. Os mototaxistas demonstraram que é importante estar disposto ao diálogo para conciliar as demandas dos clientes às restrições que devem respeitar:

É perigoso também andar com muita bagagem na moto. Às vezes tem uns [passageiros] que pedem até para botar no tanque e aí a gente explica que não pode . . . Só se for sacolinha leve, porque é proibido também. . . . Se ele quiser botar no meio da gente, aí dá para levar (M2, 2018).

Moto é para duas pessoas . . . Só que a prefeitura, juntamente com o sindicato, fez uma negociação que dá para levar criança abaixo de sete anos . . . Aí você tem que ter um bom senso de falar que passando essa idade ela [a criança] paga outra passagem, com outro companheiro (M8, 2018).

Preço das nossas corridas: R\$ 3,50, R\$ 4,00, normal. R\$ 5,00 de um local mais distante, que você pega de ponta a ponta da cidade . . . Não é que você cobre, você negocia com os passageiros. ‘. . . Quanto é que você sempre paga nesse percurso?’ ‘Eu pago 4. . . Eu pago 5. . .’ ‘Aí eu conduzo pelo preço dele . . . Se você for cobrar acima da tabela, você fala logo. A tabela geralmente é feita de bairro ao centro, não é de bairro a bairro (M6, 2018).

Conversas informais também fazem parte dessa relação. Os profissionais relataram que conseguem discernir como a comunicação deve ocorrer de acordo com a reação dos clientes.

Existem vários tipos de passageiro . . . O passageiro que vai pra faculdade, vai pro colégio, vai pro cursinho, eles são muito educados. Você vai tratar da forma que está sendo tratado. Ele dá bom dia, dá boa tarde . . . e aí você espera ou ele ou ela se montar [na moto] e diz assim: “Posso prosseguir?” “Pode”. De manhã já é o pessoal mais do mercado . . . Aí, dão aqueles gritos: “Ei, mototáxi!” . . . Se você der bom dia, ele vai simplesmente ouvir, ele não vai responder (M8, 2018).

Macedo et al. (2019) comprovaram que, embora o ofício de mototaxista se apoie na rotatividade e fluidez, isso não impede que ocorra uma transformação

nessas relações, que vai do nível impessoal para o pessoal. Um exemplo desse tipo de mudança foi relatado pelo mototaxista 6, quando um passageiro revelou que tinha desistido de assaltá-lo após uma boa interação:

Pode ir conversando na viagem . . . Já passei também por um momento de conduzir um indivíduo, que quando eu cheguei na residência dele, ele disse: “Mototáxi, quando eu lhe peguei, a minha intenção não era que você me conduzisse, era de te assaltar. Mas pelo valor que tu me deu como ser humano, sem me conhecer, tu me mudou” (M6, 2018).

Considerações finais

Este estudo teve como objetivo geral analisar a atividade e o ofício dos mototaxistas de Sobral, Ceará. Os dados, produzidos por meio de entrevistas semiestruturadas inspiradas no método de Instrução ao Sósia, passaram por análise construtivo-interpretativa.

Mostrou-se que a profissão possuía regras impostas pela prefeitura. A atividade também dependia do uso e da manutenção adequada dos instrumentos de trabalho. O expediente, a despeito de não ser padronizado, parecia ser regulado por uma regra do gênero profissional relacionada ao horário de funcionamento de algumas instituições locais. A forma de buscar passageiros também variava: era possível ficar em pontos fixos ou circular pela cidade. As condições ambientais adversas também demandavam cuidados pessoais, como uso de protetor solar, hidratação, entre outros.

Foi observado, ainda, que a autonomia da profissão dava uma sensação de liberdade, na medida em que era possível organizar o próprio expediente e o ganho mensal. Entretanto, houve queixas relativas à falta de direitos previdenciários e de que a flexibilidade, se malconduzida, geraria uma sobrecarga de trabalho que poderia causar prejuízos à saúde. A condução dessa autonomia, ao incentivar o excesso de individualização e a redução das ações coletivas, expõe o ofício à fragilidade e pode prejudicar o poder de agir.

Os riscos, por sua vez, foram identificados nos acidentes de trânsito e na violência urbana. Medidas preventivas estavam associadas ao fato de manter comportamentos adequados no trânsito e tentar evitar o estresse. Para se precaver da violência urbana, os trabalhadores recusavam corridas ou as limitavam,

evitando áreas da cidade consideradas perigosas. Por fim, os relatos acerca das relações com os colegas mostraram um ambiente amistoso. As relações com os passageiros, por sua vez, seguiam uma lógica definida por cada situação, abrangendo desde interações objetivas até conversas pessoais.

É possível concluir, então, que o modo de funcionamento da atividade depende, muitas vezes, de fatores externos à sua execução, como se pode perceber em regras impostas por entes públicos e por horários de funcionamento de instituições que incidem diretamente sobre a quantidade de clientes que podem procurar o serviço. Ademais, trata-se de uma atividade marcada por uma tensão entre sensação de liberdade que o trabalho autônomo proporciona e riscos das mais diversas naturezas a que esses trabalhadores são expostos. Tal característica impõe a necessidade de que a convivência com os pares gere regras que possam regular o trabalho e minimizar esses riscos.

Ao considerar as forças e limitações do estudo, cabe mencionar que a pesquisa possibilitou a articulação entre aspectos sociais e subjetivos, abordagem útil para uma melhor compreensão do posicionamento dos mototaxistas em relação à sua atividade e ao seu ofício. A investigação também deu visibilidade às alternativas encontradas pelos trabalhadores para responder aos constrangimentos inerentes a seu exercício profissional, a fim de melhorar as condições de sua atuação. A pequena amostra que constituiu este estudo pode ser apontada como uma de suas limitações, bem como a não realização de entrevistas em grupo para a construção de dados sob a perspectiva do coletivo de trabalhadores.

Mediante os achados deste estudo, pode-se considerar a possibilidade de futuras investigações sobre as repercussões da autonomia e da precariedade de direitos trabalhistas para o ofício dos mototaxistas. Também pode ser analisada a repercussão da violência urbana para a saúde desses profissionais.

Referências


- Albuquerque, M. E. S., Moraes, R. S., Ximenes, J. M., Moura, C. C. B., Freitas, R. O., Junior, & Ximenes, F. R. G., Neto. (2012). Qualidade de vida no trabalho e riscos ocupacionais dos mototaxistas: Um estudo de caso. *Revista CPAQV*, 4(3), 1-9.
- Althaus, D., & Banks-Leite, L. (2017). O interveniente em clínica da atividade: Considerações sobre seu papel e sua formação. *Horizontes*, 35(3), 121-132. <https://doi.org/10.24933/horizontes.v35i3.555>
- Amorim, C. R., Araújo, E. M., Araújo, T. M., & Oliveira, N. F. (2012). Acidentes de trabalho com mototaxistas. *Revista Brasileira de Epidemiologia*, 15(1), 25-37. <https://doi.org/10.1590/S1415-790X2012000100003>
- Antunes, R. (2015). *Adeus ao trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho*. Cortez Editora.
- Batista, M., & Rabelo, L. (2013). Imagine que eu sou seu sócia: Aspectos técnicos de um método em clínica da atividade. *Cadernos de Psicologia Social do Trabalho*, 16(1), 1-8.
- Brandão, G. R. (2014). Quando diferentes maneiras de cuidar se tornam problema: O ofício descuidado, uma experiência com a metodologia de instrução ao sócia. *Cadernos de Psicologia Social do Trabalho*, 17(2), 176-189. <https://doi.org/10.11606/issn.1981-.0490.v17n2p176-189>
- Clot, Y. (2006). *A função psicológica do trabalho*. Vozes.
- Clot, Y. (2008). La recherche fondamentale de terrain: Une troisième voie. *Éducation Permanente*, 177, 67-77.
- Clot, Y. (2010). *Trabalho e poder de agir*. Fabrefactum.
- Clot, Y. (2013). O ofício como operador de saúde. *Cadernos de Psicologia Social do Trabalho*, 16(1), 1-11.
- Clot, Y. (2017). Clínica da atividade. *Horizontes*, 35(3), 18-22. <https://doi.org/10.24933/horizontes.v35i3.526>
- Clot, Y., & Faïta, D. (2016). Gêneros e estilos em análise do trabalho: Conceitos e métodos. *Trabalho & Educação*, 25(2), 33-60.
- Conto, J., Gerges, S., & Gonçalves, C. G. O. (2018). Risco auditivo em mototaxistas de uma cidade do sul do Brasil. *Revista CEFAC*, 20(1), 29-36. <https://doi.org/10.1590/1982-021620182016917>
- França, D. X. S., & Bakke, H. A. (2015). Queixas musculoesqueléticas em mototaxistas. *Revista de Atenção à Saúde*, 13(45), 26-33. <https://doi.org/10.13037/rbcs.vol13n45.2789>

- Gomes, A. N., & Duque, A. N. F. (2009). Mototáxi: Uma alternativa no transporte urbano de Sobral? *Revista Homem, Espaço e Tempo*, 3(1), 124-140.
- González-Rey, F., & Mitjanz Martínez, A. (2015). Una epistemología para el estudio de la subjetividad: Sus implicaciones metodológicas. *Psicoperspectivas*, 15(1), 5-16. <https://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivas-Vol15-Issue1-fulltext-667>
- Leal, C. K. M., Costa, M. S. S., & Holanda, E. S. O. M. (2014). Medidas preventivas do câncer de pele utilizados por mototaxistas de uma unidade da federação no nordeste brasileiro. *Revista Interdisciplinar*, 7(1), 141-151.
- Lei n. 073, de 3 de setembro de 1996. (1996, 3 de setembro). Dispõe sobre o regulamento dos serviços “mototáxi” e “motoentrega” do município de Sobral. Prefeitura Municipal de Sobral. https://www.camarasobral.ce.gov.br/painel/files/docs/norma_lei/LO073199619960903001pdf26062015090327.pdf
- Lima, M. M., Linhares, A. C. F., Farias, M. M., Medeiros, H. R. L., Camboim, F. E. F., Sousa, M. N. A. (2016). Identificação dos riscos ocupacionais e medidas protetivas de segurança laboral: Estudo com grupo de mototaxistas. *Arquivos de Ciências da Saúde*, 23(4), 89-94. <https://doi.org/10.17696/2318-3691.23.4.2016.437>
- Lima, M. R., Diniz, S. R., Viana, D. N. M., Anacleto, D. M. Q., Silva, D. I., Gadelha, M. J. N. (2019). Perfil sociodemográfico e estresse ocupacional em mototaxistas no sertão da Paraíba. *Temas em Saúde*, Edição especial Faculdades Integradas de Patos, 303-320.
- Luna, J. P., & Oliveira, R. V. (2014). A nova reprodução do trabalho precário e os mototaxistas de Campina Grande. In R. V. Oliveira (Org.), *Dinâmicas atuais do trabalho na Paraíba: Leituras sociológicas* (pp. 83-107). Eduepb.
- Macedo, A. R., Costa, F. T. B., & Justo, J. S. (2019). O mototaxista no mundo do trabalho: Precarização, desemprego e informalidade. *Revista Subjetividades*, 19(1), 64-76. <https://doi.org/10.5020/23590777.rs.v19i1.e7257>
- Oliveira, B. G., Ribeiro, I. J. S., Bomfim, E. S., Boery, R. N. S. O., Casotti, C. A., Boery, E. N. (2015). Saúde cardiovascular e qualidade de vida de mototaxistas. *Arquivos de Ciências da Saúde*, 22(1), 33-38. <http://dx.doi.org/10.17696/2318-3691.22.1.2015.30>
- Oliveira, T. S., Matos, S. A., Filho, & Araújo, G. F. (2012). Conhecimento de mototaxistas quanto aos riscos ocupacionais. *Revista Baiana de Saúde Pública*, 36(4), 899-918.
- Paula, G. F., Camargo, F. C., & Iwamoto, H. H. (2015). Condições de saúde e trabalho e exposição a acidentes e violência no trânsito entre mototaxistas. *Revista de Enfermagem e Atenção à Saúde*, 4(2), 79-92.
- Pereira, A. S., Neta, & Belo, R. P. (2018). Trabalho informal: O impacto das condições de trabalho sobre a saúde mental dos mototaxistas. *Trabalho & Educação*, 27(3), 263-285.
- Pinheiro, F. P. H. A., Costa, M. F. V., Melo, P. B., & Aquino, C. A. B. (2016). Clínica da atividade: conceitos e fundamentos teóricos. *Arquivos Brasileiros de Psicologia*, 68(3), 110-124.
- Santos, M. (2006). Análise psicológica do trabalho: Dos conceitos aos métodos. *Laboreal*, 2(1), 1-14. <https://doi.org/10.4000/laboreal.13678>
- Secretaria da Segurança Pública e Defesa Social – SSPDS. (2019). Áreas integradas de segurança. Portal do Governo. <https://www.sspds.ce.gov.br/estatisticas-2019/>
- Silva, C. O. (2016). Pesquisa e intervenção: Movimentos que se cruzam e coexistem em mútua interferência. In: L. Banks-Leite, A. L. B. Smolka, & D. D. dos Anjos (Orgs.), *Diálogos na perspectiva histórico-cultural: Interlocuções com a clínica da atividade* (pp. 153-168). Mercado das Letras.
- Silva, L. A., Robazzi, M. L. C. C., Dalri, R. C. M. B., Terra, F. S., Silva, J. N. A., & Batista, M. H. J. (2014). Características ocupacionais de trabalhadores mototaxistas. *Revista de Enfermagem UFPE*, 8(10), 3377-3385. <http://doi.org/10.5205/reuol.6039-55477-1-ED.0810201416>
- Silva, M. B., Oliveira, M. B., & Fontana, R. T. (2011). Atividade do mototaxista: Riscos e fragilidades autorreferidos. *Revista Brasileira de Enfermagem*, 64(6), 1048-1055. <https://doi.org/10.1590/S0034-71672011000600010>
- Souto, A. P., Lima, K. M. N. M., & Silva, C. O. (2015). Reflexões sobre a metodologia da clínica da atividade: Diálogo e criação no meio de trabalho. *Laboreal*, 11(1), 11-22. <http://doi.org/10.4000/laboreal.3962>
- Teixeira, J. R. B., Boery, E. N., Casotti, C. A., Araújo, T. M., Pereira, R., Ribeiro, Í. J. S., Rios, M. A., Amorim, C. R., Moreira, R. M., Boery, R. N. S. O., & Sales, Z. N. (2015). Associação entre aspectos psicossociais do trabalho e qualidade de vida de mototaxistas. *Cadernos de Saúde Pública*, 31(1), 97-110. <http://doi.org/10.1590/0102-311X00214313>
- Vygotsky, L. S. (1995). *Obras escogidas III: Problemas del desarrollo de la psique*. Visor.

Ismênia Ariel Magalhães Feijão Pontes

Graduada em Psicologia pela Universidade Federal do Ceará (UFC), Sobral – CE. Brasil.


E-mail: ismenia.ariel@gmail.com

 <https://orcid.org/0000-0003-1221-3153>

Francisco Pablo Huascar Aragão Pinheiro

Doutor em Educação pela Universidade Federal do Ceará (UFC) e professor na Universidade Federal do Ceará (UFC), Sobral – CE. Brasil.


E-mail: pablo.pinheiro@ufc.br

 <https://orcid.org/0000-0001-9289-845X>

Nayana Rios Nunes da Silva

Graduada em Serviço Social pela Universidade Estadual do Ceará (UECE), Fortaleza – CE. Brasil.


E-mail: nayanarios87@gmail.com

 <https://orcid.org/0000-0001-5182-2344>

Natacha Oliveira Júlio

Bacharela em Direito pela Universidade Estadual Vale do Acaraú (UEVA) e graduada em Psicologia pela Universidade Federal do Ceará (UFC), Sobral – CE. Brasil.


E-mail: natachajulio@gmail.com

 <https://orcid.org/0000-0001-7719-7954>

Cássio Adriano Braz de Aquino

Doutor em Psicologia Social pela Universidad Complutense de Madrid, Espanha, e professor na Universidade Federal do Ceará (UFC), Fortaleza – CE. Brasil.


E-mail: brazdeaquino@gmail.com

 <https://orcid.org/0000-0001-8651-1634>

Renata Guimarães de Carvalho

Doutora em Psicologia pela Universidade de Fortaleza (Unifor), Fortaleza – CE, e professora na Universidade Federal do Ceará (UFC), Sobral – CE. Brasil.

E-mail: renatagui.carvalho@ufc.br

 <http://orcid.org/0000-0002-3592-7709>

Endereço para envio de correspondência:

Rua Doutor Monte, 1109, Centro. CEP: 62011-200 .Sobral – CE. Brasil.

Recebido 16/12/2020

Aceito 04/08/2021

Received 12/16/2020

Approved 08/04/2021

Recibido 16/12/2020

Acceptado 04/08/2021

Como citar: Pontes, I. A. M. E., Pinheiro, F. P. H. A., Silva, N. R. N., Júlio, N. O., Aquino, C. A. B., & Carvalho, R. G. (2023).
Correr atrás do vento: O trabalho dos mototaxistas de Sobral, Ceará. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 43, 1-15.
<https://doi.org/10.1590/1982-3703003246686>

How to cite: Pontes, I. A. M. E., Pinheiro, F. P. H. A., Silva, N. R. N., Júlio, N. O., Aquino, C. A. B., & Carvalho, R. G. (2023).
Chasing the wind: The work of motorcycle taxi drivers from Sobral, Ceará. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 43, 1-15.
<https://doi.org/10.1590/1982-3703003246686>

Cómo citar: Pontes, I. A. M. E., Pinheiro, F. P. H. A., Silva, N. R. N., Júlio, N. O., Aquino, C. A. B., & Carvalho, R. G. (2023).
Perseguir el viento: El trabajo de los mototaxis de Sobral, Ceará. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 43, 1-15.
<https://doi.org/10.1590/1982-3703003246686>