

# TRABALHO, VIOLÊNCIA E MEDO: experiências e perspectivas dos mototaxistas de São Bernardo – MA, Brasil<sup>1</sup>

*WORK, VIOLENCE AND FEAR: experiences and perspectives of motorcycle taxi drivers in São Bernardo – MA, Brazil*

Suzana Dantas dos Santos<sup>2</sup>

Clodomir Cordeiro de Matos Júnior<sup>3</sup>

**Palavras-chave:**  
Mototaxistas. São  
Bernardo, MA.  
Trabalho.  
Violência. Medo.

**Resumo:** O presente trabalho tem como objetivo compreender as percepções dos trabalhadores do transporte de São Bernardo, Maranhão, Brasil, especificamente seus mototaxistas, sobre suas dinâmicas de trabalho e os impactos do crime e do medo nessas atividades. Deste modo, exploramos as experiências dos mototaxistas e as dificuldades que eles enfrentam para exercer seu ofício diante dos fenômenos do crime e da violência nessa região do Maranhão. Para o desenvolvimento da pesquisa realizamos análise bibliográfica (livros, teses, dissertações, artigos e documentos), bem como 21 entrevistas semiestruturadas com os mototaxistas da cidade. Como resultados da investigação destacamos a identificação das situações associadas à emergência da figura do mototaxista e seu perfil na cidade de São Bernardo, sobretudo sujeitos pobres que recebem menos de um salário-mínimo como renda e possuem ensino fundamental incompleto. Diante da inexistência de um sistema de transporte público na cidade, esses trabalhadores, geralmente sem habilitação e com veículos irregulares, prestam um serviço de baixo custo essencial à população local, promovendo, em meio a insegurança e o medo que permeiam seu cotidiano, a mobilidade necessária à dinâmica da cidade.

---

<sup>1</sup> Recebido em 01/09/2025 e aceito em 16/10/2025.

<sup>2</sup> Graduada no curso de Licenciatura em Ciências Humanas/Sociologia (LCH) da Universidade Federal do Maranhão (UFMA). Pesquisadora do Laboratório de Pesquisas e Estudos sobre as Cidades e seus Conflitos (CITADINOS/UFMA). ORCID <https://orcid.org/0009-0009-5680-209X>

<sup>3</sup> Doutor em Sociologia (USP). Professor do curso de Licenciatura em Ciências Humanas/Sociologia (LCH) e do Programa de Pós-Graduação em Sociologia (PPGS) da Universidade Federal do Maranhão (UFMA). Coordenador do Laboratório de Pesquisas e Estudos sobre as Cidades e seus Conflitos (CITADINOS/UFMA). ORCID <https://orcid.org/0000-0001-5923-6980>

**Keywords:**

Motorcycle taxi  
drivers. São  
Bernardo, MA.  
Work. Violence.  
Fear.

**Abstract:** *This study aims to understand the perceptions of transportation workers in São Bernardo, Maranhão, Brazil, specifically its motorcycle taxi drivers, regarding their work dynamics and the impacts of crime and fear on these activities. Thus, we explore the experiences of motorcycle taxi drivers and the difficulties they face in carrying out their work in the face of crime and violence in this region of Maranhão. To develop the research, we conducted a bibliographic analysis (books, theses, dissertations, articles, and documents), as well as 21 semi-structured interviews with motorcycle taxi drivers in the city. The research findings highlight the identification of situations associated with the emergence of motorcycle taxi drivers and their profile in the city of São Bernardo, especially among poor individuals who earn less than the minimum wage and have incomplete elementary education. Given the lack of a public transportation system in the city, these workers, often without licenses and using irregular vehicles, provide an essential low-cost service to the local population, promoting, amid the insecurity and fear that permeate their daily lives, the mobility necessary for the city's dynamics.*

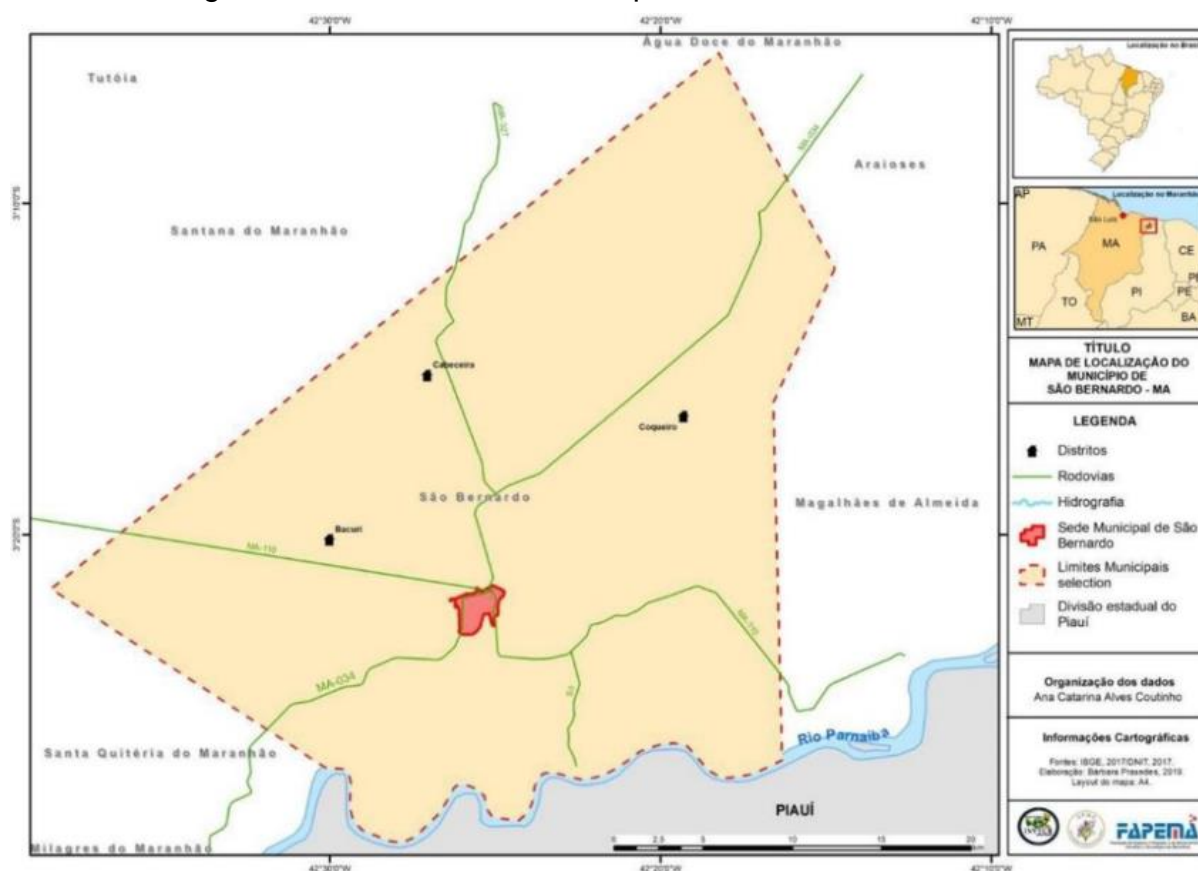
**INTRODUÇÃO**

O crescimento desordenado das cidades brasileiras está associado ao surgimento de diversos problemas sociais, tais como falta de moradias e assistência médica, dificuldades de acesso à educação, precarização do trabalho e, dentre muitos outros, problemas relacionados à mobilidade e segurança. O Estado, por sua vez, mostra sensíveis dificuldades para atender as múltiplas necessidades da população do Brasil, país de dimensões continentais e com uma população significativamente heterogênea.

A ausência seletiva do Estado brasileiro, sobretudo em relação à aplicação de suas leis - como é o caso da Lei n. 12.587, que versa sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana e obriga os municípios que possuam população acima de 20.000 (vinte mil habitantes) a disporem de transporte público - bem como em sua fiscalização, torna complexa as experiências de mobilidade da sua população, especialmente nas pequenas cidades do interior do país. Nesse arranjo, a inexistência de sistemas públicos municipais de transportes, a necessidade cotidiana de locomoção dos habitantes, bem como a falta de postos de empregos formais, especialmente nas cidades do interior do Nordeste do Brasil, tornou possível a emergência de um novo ramo de atividades e trabalhadores na cidade de São Bernardo, cidade do Baixo Parnaíba Maranhense, os chamados mototaxistas.

Frente a presença desses sujeitos nas diversas cidades do país, o presente trabalho tem como objetivo compreender as percepções dos trabalhadores do transporte de São Bernardo, especificamente seus mototaxistas, sobre suas dinâmicas de trabalho e os impactos do crime e do medo nessas atividades. Deste modo, nos propomos a refletir sobre as experiências dos mototaxistas de São Bernardo e os desafios que enfrentam para exercer seu ofício diante dos fenômenos do crime e da violência nessa região do Maranhão.

Imagem 01 – Perímetro do Município de São Bernardo, Maranhão.



Fonte: [https://www.researchgate.net/figure/Figura-1-Localizacao-do-municipio-de-Sao-Bernardo-Maranhao\\_fig17\\_356904140](https://www.researchgate.net/figure/Figura-1-Localizacao-do-municipio-de-Sao-Bernardo-Maranhao_fig17_356904140).

É importante mencionar que a cidade de São Bernardo pode ser considerada, de acordo com classificação populacional do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), uma “cidade pequena”, contando com extensão territorial de 1.005,824 km<sup>2</sup> e uma população de 26.943 habitantes, de acordo com o censo 2022, cuja maior parte se concentra em suas áreas rurais (somente 7,11 Km<sup>2</sup> de sua área total, de acordo com o IBGE, é urbanizada). Dessa população total, apenas 4,1%

ocupam postos formais de trabalho, sendo que destes, 53,8% ganham em média meio salário-mínimo. Além desses dados ocupacionais, outra informação que nos chama atenção sobre a cidade se refere a origem das receitas do município, uma vez que 94,8% de sua arrecadação é proveniente de fontes externas, ou seja, o município não possui arrecadação associada à presença de grandes empresas e/ou indústrias em seu perímetro. Desse modo, é possível considerar que poucos são os postos de trabalho formais existentes e disponíveis para a população de São Bernardo, estando a maior parte deles concentrados no funcionalismo público da prefeitura local e em seu comércio urbano.

Nesse cenário ocupacional que ganha forma em São Bernardo buscamos compreender os impactos da violência e do medo a partir das experiências de seus moradores, ressaltando as percepções dos mototaxistas da cidade em nossa pesquisa. Sob essa ótica, analisamos suas experiências, medos e os mecanismos manejados por eles para, de alguma forma, tentar evitar a violência em meio a uma impressão generalizada da ineficiência das forças de segurança locais.

A pesquisa que deu origem ao artigo foi desenvolvida através da execução de etapas interligadas e complementares (Becker, 1994), que se iniciou com um levantamento e análise bibliográfica (livros, teses, dissertações e artigos) acerca dos pressupostos teóricos e metodológicos que envolvem as investigações sociológicas nas cidades. Após essa etapa realizamos nos meses de dezembro e janeiro de 2022 a aplicação de entrevistas semiestruturadas, 20 homens e 01 mulher, com os mototaxistas que atuam na área urbana de São Bernardo. Nesse momento nosso objetivo foi explorar as percepções desses sujeitos sobre relações de trabalho, crime e violência nessa região do Maranhão.

As entrevistas e observações foram realizadas nos três “pontos de mototáxi” existentes na cidade (Mercado, Rodoviária e Casa Garcia), espaços onde os mototaxistas locais aguardam a sua “vez” de transportar passageiros e realizar uma “corrida”, se organizando de forma a permitir uma rotatividade de trabalho entre eles. Vale ressaltar que o “ponto”, para além de um lugar de espera e trabalho, é também um espaço que promove a interação entre os mototaxistas e entre eles, moradores e comerciantes que trabalham nas proximidades desses locais. Nos meses que se seguiram as entrevistas realizamos a sistematização e análise dos dados obtidos através das etapas anteriores planejadas para a execução da pesquisa.

Para alcançar os objetivos da nossa exposição o texto foi dividido em quatro momentos. No primeiro, buscamos explorar a história recente dos mototaxistas no Brasil, apresentando, de maneira breve, como essa atividade teria surgido e se consolidado no país, especialmente nas cidades do interior do país. Em um segundo

momento, destacamos os resultados da análise das percepções dos 21 mototaxistas entrevistados durante a etapa de campo da pesquisa, que atuam nos 03 (três) “pontos” de mototaxistas que existem na cidade. Na terceira etapa do texto refletimos sobre a compreensão sociológica das variadas formas de violências e medos, para em seguida analisar as percepções dos mototaxistas de São Bernardo acerca dos impactos causados pela ocorrência desses fenômenos em suas rotinas de atividades. Por fim, tecemos nossas últimas considerações através de um apanhado de conjunto sobre as questões expostas ao longo do artigo.

## **2. APROXIMAÇÕES TEÓRICAS E EMPÍRICAS ÀS EXPERIÊNCIAS DOS MOTOTAXISTAS**

A ocupação de mototaxista se iniciou no Brasil por volta dos anos 1990, momento de acentuado crescimento urbano no país e de um cenário de funcionamento precário dos serviços de transporte público, ou até mesmo a inexistência desses. De acordo com Tufi (2007), a gestão municipal de transportes vem sendo prejudicada ao longo dos anos no território brasileiro pela ausência de políticas públicas nacionais, estaduais e municipais voltadas para os transportes. Deste modo, o crescimento dos chamados “transportes alternativos” no Brasil se deve, entre outras situações, a ausência da aplicação de políticas públicas ao setor de transportes, ao desemprego e a necessidade, localmente vivenciada, de mobilidade das populações de nossas cidades.

Em um arranjo de escassa, ou inexistente, oferta de transportes públicos, os chamados “transportes alternativos”, muitas vezes, são as únicas formas de locomoção que assistem as pequenas cidades brasileiras, ganhando força e adeptos por todo país, especialmente na região Nordeste do Brasil. Freitas (2015, p.14) aponta, segundo a Federação Nacional de Mototáxis e Motoboys do Brasil (FENAMOTO), que no país cerca de 2,8 milhões de pessoas ganham a vida como motofretes ou mototaxistas. Outro dado relevante sobre essa ocupação é que, de acordo com Silva e Camargo (apud Freitas, p.18, 2015), atualmente no Brasil cerca de 3.500 dos 5.564 municípios brasileiros fazem uso dos serviços de transporte realizados com motos. Segundo os autores, o trabalho com motocicletas teve início na década de 1990 na cidade de Crateús, interior do estado do Ceará, e foi regulamentada como profissão no Brasil pela primeira vez em outra cidade do mesmo estado, Sobral, em 1996.

Atrelado aos problemas de mobilidade e transporte público, por quais passam a maior parte das pequenas cidades do interior do país (De Carvalho, 2016; Gouveia & Ferreira, 2010), o crescimento do número de pessoas que trabalham como mototaxistas está relacionado, entre outras situações, aos baixos custos que envolvem a aquisição de motocicletas, quando comparados a aquisição de automóveis, assim como ao baixo custo de seus serviços.

No Brasil, a ocupação de mototaxista foi regularizada pela Lei Federal Nº.12.009 de 29 de julho de 2009, que: da pobreza. 2. ed. São Paulo: Editora Brasiliense

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, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor 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. (LEI Nº 12.009, DE 29 DE JULHO DE 2009)

Contudo, mesmo diante dessa lei, o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) aponta que não existe ainda um efetivo controle e fiscalização da profissão, ficando a cargo dos municípios a condução de tal regulamentação.

Neste contexto, o trabalho de mototaxista encontra diversos entraves, que vão desde os debates sobre a segurança dos usuários, até aqueles que envolvem as delimitações de suas áreas de atuação. Em São Bernardo, por exemplo, não existe qualquer tipo de regulamentação deste serviço, o que torna a atividade insalubre para os profissionais e arriscada para seus usuários, na medida em que não são observadas leis que possam orientar a atuação desses prestadores de serviço. Essa falta de regulamentação divide opiniões entre os mototaxistas da cidade, uma vez que na cidade grande parte das motos que circulam em seu perímetro não são emplacadas ou estão com a “documentação atrasada”. Sob essa ótica, a promulgação de leis e possíveis fiscalizações emergem como ações que poderiam “tirar o trabalho” de muitos desses sujeitos e prejudicar seus ganhos econômicos.

O texto de Fonseca, intitulado “Sobre duas rodas: o mototáxi como uma invenção de mercado” (2015), apresenta alguns dos motivos que levaram os mototaxistas da favela da Rocinha, comunidade do Rio de Janeiro, a exercer tal ocupação. A autora caracterizou o trabalho de mototáxi como uma “invenção de mercado”, apontando que este tipo de serviço surgiu após as mudanças mundiais que ocorreram no mundo do trabalho, associadas à reestruturação produtiva que a modernidade e o espírito capitalista estimularam. Nesse arranjo trabalhista, o mototáxi surge conectado ao aumento do desemprego que afeta de maneira sensível os jovens pobres de nossas cidades, geralmente moradores de áreas economicamente menos favorecidas (Matos, 2016), que buscam nesta ocupação uma forma de sobreviver e se distanciar do mundo do crime.



Em um contexto de transformação das relações trabalhistas, passa-se a aderir a contratos de trabalho com baixos salários e sem a garantia dos mínimos direitos. Como resultado desse processo ganham forma altos índices de desemprego e o crescimento do mercado informal nas mais diversas cidades do país, estimulando a população jovem a “se virar” (Fernández Álvarez & Perelman, 2020) para promover a manutenção de suas vidas e o sustento de suas famílias. Essa catástrofe atinge drasticamente homens pobres na faixa etária entre 15 e 24 anos, que se encontram cada vez mais vulneráveis em meio às suas necessidades de consumo.

Com base nas dificuldades enfrentadas por esses sujeitos, e especificamente na comunidade da Rocinha no Rio de Janeiro, ser mototaxista apresenta-se como uma estratégia de sobrevivência, já que diante das exigências do mercado de trabalho, ter um emprego formal estaria cada dia mais difícil. Entre as exigências do trabalho e da escola, a evasão escolar apresenta-se como um empecilho para a conclusão dos níveis fundamental e médio da educação, tornando impossível alcançar as qualificações tão exigidas e valorizadas pelo mercado de trabalho. Desta maneira, Fonseca (2015) aponta que tal ocupação, como uma “invenção de mercado”, dá aos jovens pobres a oportunidade de desenvolver uma ocupação e sustentar-se economicamente, mantendo o mínimo de dignidade para que se sintam incluídos em nossa sociedade.

Em Imperatriz, cidade localizada na Região Metropolitana do Sudoeste Maranhense, a profissão de mototaxista é regulamentada por uma lei aprovada e promulgada pela Câmara Municipal em 20 de novembro de 1996. A Lei Nº 803/96, estipula regras e parâmetros para a concessão de alvarás e determina a localização dos “pontos” de mototaxistas espalhados pela cidade e a quantidade de profissionais que podem atuar em cada um deles. Segundo Pereira & Pereira (2017), essa delimitação espacial dos “pontos” na cidade e o controle legal sobre a quantidade de profissionais que poderiam atuar no transporte de pessoas teria evitado uma série de conflitos entre os mototaxistas e outros trabalhadores em Imperatriz. Em São Luís, capital do estado, foi sancionada, em 19 de maio de 2003, a Lei Nº 4.200, que reconhece e regulamenta no município o exercício da atividade profissional de mototaxista, (condutor de sistema alternativo de transporte individual de passageiros com uso de motocicleta), caracterizando a referida atividade profissional como “prestação de serviços”.

Em São Bernardo, assim como em outras cidades do Maranhão, tal ocupação encontra vários motivos para seu crescimento, além da clara falta de oferta de postos de trabalho formais, o município não possui nenhum tipo de serviço público de transporte, desta forma, os moradores contam com o trabalho dos mototaxistas para se deslocarem diariamente em sua área central e rumo a seus distritos mais afastados, localmente conhecidos como “povoados”.

Explorando, com Matos Júnior (2019), a clássica compreensão de Weber acerca da violência e sua importância para a formação dos Estados Nacionais modernos, podemos observar as problemáticas questões que envolvem o monopólio

da violência considerada legítima em nosso país. Ao realizar uma análise sobre a história ditatorial no Brasil, ocorrida entre 1964 e 1985, o autor nos apresenta o difícil trajeto e alguns dos percalços que atravessam a construção da nossa cidadania após o último regime autoritário no país. Dialogando com Weber (1999) o poder emerge associado à imposição das vontades, de pessoas ou instituições, sobre outros indivíduos, apontando para uma compreensão da violência que foca sua atenção nos desrespeitos às autonomias dos sujeitos e grupos sociais.

No Brasil teríamos, sob essa perspectiva sociológica, um frágil monopólio da violência, considerada legítima, nas mãos do Estado, que escolhe, de maneira preferencial, jovens pobres e pretos para sofrer os efeitos de uma violência institucionalmente reproduzida. Nesse caminho interpretativo, apesar do monopólio da violência considerada legítima ser exercido pelo Estado, as formas de violência têm se diversificado com o tempo, estimulando mudanças significativas nas maneiras de apreciar e analisar sociologicamente esse fenômeno.

Em nosso recente percurso democrático (pós-1985) os direitos civis da população, diante das múltiplas formas que a violência assume na contemporaneidade, são rotineiramente desrespeitados, visto que nem todos são alcançados de maneira satisfatória pelo que ditam as leis brasileiras. De acordo com Matos Júnior (2019, p. 241):

[...] os direitos civis da cidadania no Brasil não seriam violados apenas por sujeitos para os quais não é reservado o exercício do monopólio legítimo da violência, mas também, e de forma recorrente, por representantes das agências estatais encarregados de lidar com a violência e a criminalidade em nossa sociedade.

Sob essa argumentação, percebem-se as claras deficiências dos órgãos de segurança pública em conter os imbróglios advindos do crescimento urbano, tais como os problemas da violência urbano criminal e a recorrência de práticas policiais abusivas e discriminatórias. Como apontam Adorno e Dias (2014, p.188), “o Estado se revela cada vez mais incapaz de controlar a economia nacional e de conter a violência no interior dos limites da legalidade do Estado de Direito”.

Nesse momento destacam-se o crescimento da chamada “violência urbana”, especialmente na forma do crime comum, do chamado “crime organizado”, da violência doméstica e das violações de Direitos Humanos, constituindo-se como uma das maiores preocupações da sociedade brasileira contemporânea. Em uma trajetória histórica de desrespeito aos direitos civis e impunidade generalizada grande parte da população brasileira teve rotineiramente seus direitos violados.

Faz-se necessário apontar que na cidade de São Bernardo não é perceptível o medo de abordagens policiais por parte dos nossos interlocutores. Aqui, diferentemente de outras localidades, o mototaxista não é vítima de estigmatização pelo poder público ou pela sociedade. Dessa forma, o medo na cidade parece centrar-se em estigmas territoriais (Wacquant, 2005) e na figura do “bandido”, termo



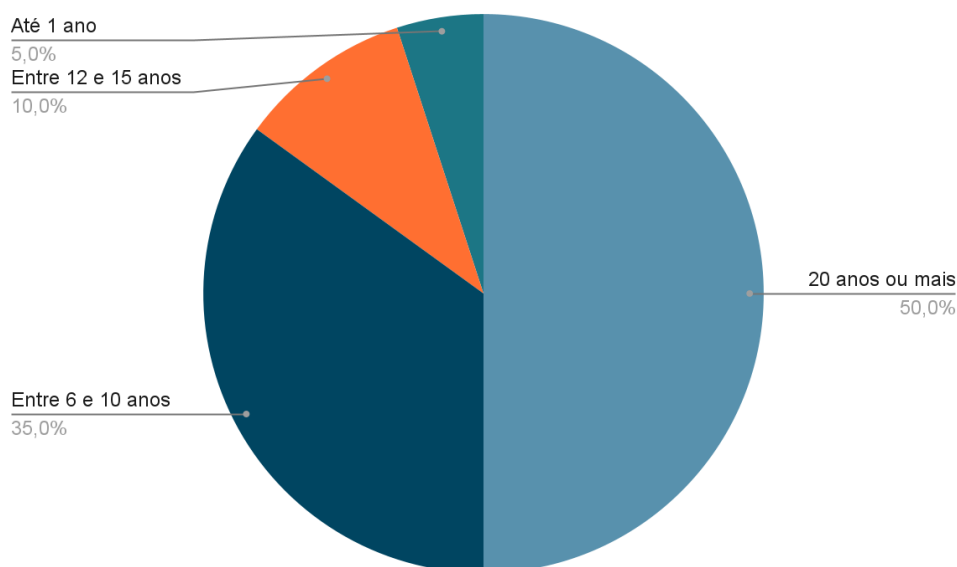
ambíguo que, de acordo com Alba Zaluar (2012), é comumente utilizado como uma estratégia de enquadramentos sociais permeados por processos de estigmatização e abordagens truculentas.

Deste modo, para estes profissionais o medo da violência e dos potenciais criminosos, agrupados na categoria “bandido”, vem interferindo em suas rotinas de trabalho, estimulando a tomada de uma série de reflexões e ações que buscam dar continuidade a suas atividades cotidianas. Sob esse temor, ganham forma medos e inseguranças, queixas relacionadas ao baixo efetivo policial da cidade para atender as demandas da população local, e, relatos sobre a falta de empenho do poder público para a resolução dos problemas locais de segurança, já que os roubos de motos são constantes nas estradas vicinais do município. Inclusive pessoas que nunca foram assaltadas na cidade desenvolveram medos cíclicos, temores que, conforme Baierl (2008, p.143), caracterizam as experiências de pessoas que mesmo nunca tendo passado por situações relacionadas à crimes e violências, as encaram como algo real e possível de acontecer, vivenciando um medo imaginário, mas real em suas consequências.

### **3. MOTOTAXISTAS EM SÃO BERNARDO: PERFIL, SEGURANÇA E MODOS DE TRABALHO**

Nesse momento do artigo apresentamos os resultados obtidos durante a realização das etapas de campo da pesquisa, por meio do qual destacamos, entre outras situações, os perfis destes trabalhadores, suas relações de trabalho, caracterizadas pela informalidade, e as violências e os medos que atravessam cotidianamente suas vidas. No que se refere ao perfil dos sujeitos da pesquisa que deram origem ao presente artigo, 71,4% dos entrevistados, do total de 21 pessoas, encontram-se na faixa etária de 40 a 60 anos e 50% exerciam sua ocupação há 20 anos ou mais (Gráfico I).

Gráfico I - Tempo de Trabalho como Mototaxista



Fonte: Pesquisa de Campo (2022).

Na perspectiva de Antunes (2020), esses trabalhadores se enquadram em uma espécie de “informalidade tradicional”, pois a atividade que exercem requer uma baixa capitalização e, muitas vezes, é iniciada como uma estratégia provisória que acaba por se tornar permanente. Esses sujeitos iniciam-se nessas atividades ainda jovens, ficando cada vez mais distantes das exigências formativas do mercado, já que as rotinas de trabalho tendem a inviabilizar a continuidade da vida escolar e, por sua vez, uma melhor qualificação profissional. Acerca disso, Antunes (2020) aponta que, para esses profissionais:

Não há horário fixo de trabalho e as jornadas com frequência avançam pelas horas vagas em função da necessidade de se aumentar a renda. Acrescente-se ainda o fato de que, no trabalho por conta própria, além do uso da própria força de trabalho, pode haver a incorporação de outros membros da família, com ou sem remuneração (ANTUNES, 2020, p.73).

Em termos da identificação racial e étnica de nossos interlocutores, 71,4% se autodeclararam brancos, enquanto 28,6% se autodeclararam pardos, apontando para questões sensíveis quanto ao autorreconhecimento desses sujeitos e a invisibilidade da população preta e parda em São Bernardo.

Durante as entrevistas, percebemos o quanto a autodeclaração étnica é um ponto sensível e expressão de tensões na vida desses sujeitos, sendo por vezes indagada com perguntas tais como: “Sou branco né? Assim, meio claro, meio escuro,

moreno?” Faz-se necessário, sob essa ótica, pensar como os processos de identificação étnico e racial atravessam as experiências desses interlocutores e o quanto o racismo e as pressões sociais impõem de forma cruel a busca por “máscaras brancas” (Fanon, 2008).

No tocante ao nível de escolaridade, 4,8% de nossos interlocutores se declararam analfabetos, 71,4% afirmaram possuir o Ensino Fundamental Incompleto, 9,5% o Ensino Fundamental Completo e apenas 14,3% o Ensino Médio Completo. Diante desse quadro, evidencia-se a vulnerabilidade desses sujeitos à evasão escolar, muitas vezes associada a uma necessidade precoce de trabalhar, reproduzindo em São Bernardo um processo nefasto de abandono escolar semelhante aos que ocorrem nas comunidades pobres das grandes cidades brasileiras, como no caso anteriormente citado do Rio de Janeiro.

As transformações do capital, como bem apontado por Antunes (2020), demonstram que é chegada a era da financeirização e da mundialização em escala global, estimulando uma nova internacionalização do mundo do trabalho, a precarização, a informalidade e a intelectualização das relações trabalhistas. Em meio a exigência de altos níveis de escolaridade para a ocupação de postos de trabalho rentáveis, esses profissionais, que não tiveram a oportunidade de obter as qualificações esperadas, parecem fadados à uma informalização permanente.

Um resultado de destaque da pesquisa, que acaba por confirmar os dados apresentados sobre a situação nacional desses trabalhadores, relaciona-se ao fato de que 90,5% dos entrevistados afirmam possuir renda familiar inferior a um salário-mínimo e apenas 9,5% possuem renda entre 1 e 3 salários. A maioria dos nossos interlocutores afirmou tirar seus rendimentos econômicos exclusivamente do que conseguiam faturar como mototaxistas, sendo que alguns deles se dedicavam a outros trabalhos, tais como pedreiro, segurança, agricultor e garçoneiro (caso da única mototaxista da cidade), para garantir a complementação dos rendimentos familiares.

Dos 21 mototaxistas entrevistados, 01 trabalhava na prefeitura como contratado e 01 como vigilante com carteira assinada, conformando um quadro de 19 mototaxistas que vivem na completa informalidade, desprovidos de benefícios sociais e/ou previdenciários, o que corrobora os dados referentes aos altos índices de informalidade no estado maranhense (G1, 2021).

O Maranhão é o estado com a maior taxa de informalidade entre todos os estados do país no 1º trimestre, na comparação com o trimestre encerrado em dezembro. Os dados são da pesquisa divulgada nesta quinta-feira (27) pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que apontou recordes de taxa de desocupação e pessoas sem trabalho no país. Segundo o levantamento, o Maranhão possui uma taxa de informalidade de 61,6%. (Por G1 MA — São Luís, 28/05/2021 09h26)

Importante frisar que os índices de informalidade e desemprego são cotidianamente experimentados em São Bernardo não apenas por meus

interlocutores, mas por boa parte da população local, já que mesmo as pessoas que conseguem uma colocação nos poucos postos de trabalho formais existentes, raramente possuem carteira assinada, ficando, como tantos outros moradores da cidade, desprovidos de qualquer direito ou garantia trabalhista.

Após a fase de identificação do perfil dos interlocutores da pesquisa adentrei no primeiro bloco de perguntas buscando compreender as relações de trabalho e as experiências de cada um deles com o serviço que prestam. Com essas perguntas pude identificar os motivos pelos quais esses sujeitos se tornaram mototaxistas, ganhando destaque em suas falas, de forma unânime, a situação do desemprego local. Alguns desses mototaxistas trabalhavam anteriormente para a gestão municipal tendo, com a alteração dos mandatários locais e a entrada do então prefeito em 2016, perdido seus contratos. Outros trabalhadores relataram que já foram “tentar a vida” em outros estados do país, sobretudo São Paulo, Pará e Paraná, mas devido não terem uma “boa formação” escolar não conseguiram “bons empregos”, sendo forçados a retornar para São Bernardo e aderir a um posto de trabalho informal.

Os postos de trabalho ofertados em São Bernardo pela iniciativa privada, geralmente, têm remuneração que varia de R\$ 300,00 (trezentos reais) a R\$ 500,00 (quinhentos reais) mensais, tornando os postos de trabalho do comércio local pouco atrativos para esses sujeitos. Desse modo, apesar da ocupação de mototaxista não garantir uma “boa renda”, nossos interlocutores consideram melhor trabalhar nessa atividade do que no comércio local, pois, de alguma forma, estão “livres” dos abusos e explorações por parte dos empresários locais.

Nesse contexto de maior “liberdade”, que também envolve a possibilidade de administração do tempo, tornar-se mototaxista em São Bernardo dispensa a necessidade de qualquer formação específica e até mesmo a obrigatoriedade da posse da carteira de habilitação, o que facilita a entrada de jovens pobres e desempregados na ocupação. Destaca-se nas falas de nossos interlocutores referências à ausência de órgãos responsáveis pela fiscalização dessa atividade no município, o que estimula o trânsito de trabalhadores não habilitados e motos irregulares na cidade, tornando-as um veículo mais barato e acessível a esse público de trabalhadores.

Como bem pontuado por Gervásio e Rodrigues (2015), atualmente no país, segundo dados da ABRACICLO (2013), a frota nacional de motocicletas ultrapassa o número de 20 (vinte) milhões, o que torna o Brasil o 5º produtor mundial desse tipo de veículos. Em relatório de frota divulgado pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), o Maranhão aparece como o Estado brasileiro que possui o maior percentual proporcional de motos em circulação em relação à proporção do país. Segundo os dados do Denatran, a proporção nacional de motos para a frota de veículos é de 22,25%, mas, no Maranhão, essa proporção chega a 49,57%, sendo contabilizadas 504.335 motocicletas para 293.175 veículos de outros tipos em circulação no estado.

Adentrando nos assuntos relacionados às conexões entre trabalho e segurança pude explorar como os mototaxistas analisam essa relação no município. Todos, sem exceção, relataram que se sentem inseguros durante suas rotinas de trabalho e que esta insegurança é o principal desafio diário para sua atividade laboral, que vive ameaçada pelos constantes relatos de assaltos que ocorrem no centro administrativo e na zona rural da cidade.

Com relação à segurança pessoal dos trabalhadores e passageiros, apesar dos nossos interlocutores relatarem que acham importante o uso dos equipamentos de segurança, pouquíssimos fazem uso do capacete. Os mototaxistas de São Bernardo afirmaram que oferecem capacetes a seus passageiros no início das “corridas”, mas os mesmos se negariam a usar, versão não identificada em minhas “corridas” de mototáxi durante os anos em morei na cidade. Dessa forma, o trânsito de passageiros sem os devidos equipamentos de segurança no município e cidades da região é uma prática muito comum, de certa forma pela falta de orientação e fiscalização, elevando a vulnerabilidade dos profissionais e usuários desse serviço no Baixo Parnaíba Maranhense.

De acordo com Rego e Maria (2012, p.26), ocorreu um aumento no número de acidentes de trânsito relacionados ao trabalho no Brasil e estas ocorrências se devem, entre outras motivações, às condições degradadas e à informalidade nas quais muitos profissionais exercem suas funções. Para os autores, “os motociclistas apresentam uma maior vulnerabilidade a acidentes de trânsito devido à exposição direta durante o impacto com outros veículos ou objeto fixo e, por conseguinte, estão sujeitos a múltiplas lesões (Rego; Maria, 2012, p.35).

Em meio a falta de segurança e a informalidade, observamos com o desenvolvimento da pesquisa que os mototaxistas de São Bernardo não possuem nenhum tipo de organização coletiva formal, tais como associações, cooperativas ou sindicatos. Nesse arranjo, os trabalhadores locais demonstraram significativo interesse em instituições desse tipo, afirmando entender a importância e a necessidade da existência de uma organização capaz de os representar e, de certa forma, trazer mais segurança, confiabilidade ao serviço e apoio por parte dos órgãos públicos municipais.

#### **4 MOTOTÁXI, COTIDIANO, VIOLÊNCIAS E MEDO**

De acordo com Bauman (2009), a insegurança moderna, em suas várias manifestações, é caracterizada pelo medo dos crimes e dos criminosos, já que suspeitamos dos “outros” e de suas intenções, e nos recusamos a confiar (ou não conseguimos fazê-lo) na constância da vida social e na regularidade da solidariedade humana.

Durante o percurso das entrevistas tivemos a oportunidade de ouvir relatos sobre as táticas (Certeau, 2003) adotadas por esses sujeitos para conseguir driblar a violência e o medo crescente na cidade que, de certa forma, os torna um alvo privilegiado dos assaltantes que atuam na região. Todos os trabalhadores entrevistados relataram terem medo e se sentirem inseguros diante dos perigos e riscos de assaltos que permeiam suas rotinas de trabalho (Pereira; Pereira, 2017; Silva, Oliveira, Fontana, 2011). Em meio ao medo de perderem seu único instrumento



de trabalho, a moto, ou até mesmo suas vidas, os 21 mototaxistas entrevistados afirmaram que já foram vítimas de assaltos ou conhecem algum colega de trabalho que já foi assaltado e/ou espancado por resistir a um assalto na cidade.

Três situações se destacam no processo de compreensão desses fenômenos: o fato de não haver fiscalização local sobre a circulação e regulamentação de veículos, permitindo que muitas motocicletas circulem na região sem placas, o que dificulta a identificação dos veículos roubados ou furtados; o baixo efetivo policial disponibilizado para atender as demandas da população local em sua área central e na zona rural do município<sup>4</sup>; e, a ausência de seguros veiculares que possam cobrir os roubos de motocicletas, uma vez que os trabalhadores afirmam não terem condições financeiras de manter esses gastos mensalmente.

Diante dessas questões vale destacar que frente a pretensa ineficiência policial para a resolução dos crimes que ocorrem em toda a extensão do município, os mototaxistas desenvolvem táticas cotidianas capazes de mitigar o medo do crime e garantir a continuidade de suas rotinas de trabalho. No planejamento dessas *táticas* contextuais e locais (Certeau, 2017), alguns mototaxistas preferem: trabalhar apenas durante o turno da manhã, horário do dia em que se sentem mais seguros; realizar “corridas” de curta duração e para localidades conhecidas; e, selecionar seus passageiros, recusando transportar pessoas cujo estereótipo e/ou conduta seja considerada suspeita, situação que exclui e estigmatiza pessoas enquadradas como possíveis “bandidos” (Goffman, 1981).

No desenho da primeira tática considerada por nossos interlocutores, nos foi relatado que a manhã é um horário “mais tranquilo” e “mais lucrativo” para trabalhar, já que o “movimento” na cidade seria mais intenso devido a circulação de pessoas que vêm dos povoados para fazer compras e acessar outros serviços. Nesse turno, devido à grande circulação de pessoas, dificilmente acontecem assaltos contra mototaxistas na cidade. A segunda tática manejada pelos mototaxistas enfatiza, por um lado, a preferência desses sujeitos por transportar “pessoas conhecidas” ou “indicadas”, e, por outro, a limitação de suas “corridas” a pequenas distâncias, pois, dessa forma, sentem-se mais seguros. Transportar “conhecidos” (Simmel, 1967) ou percorrer trajetos familiares emergem, nesse jogo contextual de promoção individual da segurança, como uma tática decisiva para a segurança pessoal nas pequenas cidades do interior do país. A terceira tática, e com certeza a que mais chama nossa atenção, gira em torno do enquadramento social (Goffman, 2012) que estes profissionais acionam na escolha de seus passageiros, situação que incide sensivelmente sobre cidadãos cujas aparências e estereótipos são rotineiramente associados ao crime e à violência. Durante nossas entrevistas essa situação foi relatada por diversos interlocutores, que significativamente enquadram pessoas pobres, pretas e localmente “desconhecidas”, estrangeiras (Simmel, 2005), na categoria de potenciais criminosos. Em uma cidade com cerca de 26.943 habitantes, onde o potencial de conhecimento da vizinhança aumenta quando comparadas às experiências das grandes metrópoles, as dinâmicas de controle social passam pelo reconhecimento de rostos reconhecíveis e a evitação daqueles que não nos são, de alguma forma, familiares (Simmel, 1967).

Nesse arranjo de inseguranças e vulnerabilidades, muitos dos nossos interlocutores afirmaram que diariamente pensam em desistir de trabalhar como

---

<sup>4</sup> A cidade conta, segundo um policial local, com um efetivo total de 15 policiais, que se alternam para garantir o policiamento de todo o perímetro do município.

mototaxistas, mas que não o fazem por necessidades financeiras, já que não dispõem de outras opções de trabalho na cidade. Foi possível perceber, também, certa indignação por parte desses profissionais por não receberem incentivos, reconhecimento e/ou ajuda, que consideram justas e satisfatórias, da gestão municipal local, potencializando sua sensação de vulnerabilidade e risco.

Um ponto positivo a ser destacado nessas linhas finais do nosso artigo gira em torno do fato de que, diferentemente de outras cidades, os mototaxistas de São Bernardo não são tachados como “imprudentes”, mesmo não utilizando os devidos equipamentos de segurança e desobedecendo as regulamentações de trânsito individuais e veiculares. Apesar das dificuldades apresentadas sobre as experiências dos mototaxistas de São Bernardo, é evidente que, mesmo diante das ausências por parte do poder público municipal e das forças de segurança locais, nessa região do Maranhão esses sujeitos são apreciados como uma categoria de extrema importância para a população local, já que contribuem decisivamente para a mobilidade de pessoas e mercadorias nas pequenas cidades do Baixo Parnaíba Maranhense.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ser mototaxista, como uma “invenção de mercado”, não parece ser uma escolha em nenhuma parte do país, nem mesmo em São Bernardo, região Leste do Estado do Maranhão. Aqui, como em outras cidades do Brasil, a popularização e o crescimento da atividade é um reflexo da falta de oportunidades de postos de trabalho formais, situação que afeta indistintamente os jovens e adultos das cidades do interior brasileiro. Diante da ausência de postos de trabalho formais nossos interlocutores parecem escolher um “risco honesto” diante da necessidade de lutar por sua sobrevivência pessoal e familiar, rompendo com o “futuro do crime”, que muitos acreditam ser incontornável para os pobres, pretos e moradores das áreas periféricas de nossas cidades, sejam elas grandes, médias ou pequenas.

Estes trabalhadores encontram-se vulneráveis aos riscos que o próprio trânsito de veículos oferece, assim como às inseguranças promovidas pelo crime e pela ineficiência dos órgãos de segurança locais. Sob essa ótica, atuar como mototaxista em São Bernardo não significa apenas transportar pessoas ou encomendas, pois consiste em uma luta diária pelo sustento de suas famílias em meio ao medo de perder seus veículos e vidas. Invisibilizados pelo poder público local, estes trabalhadores necessitam de ações públicas capazes de promover melhores condições de trabalho, uma vez que vivem expostos ao sol, tendo que, rotineiramente, escolher entre a opção de comprar sua comida diária ou um protetor solar. Diante desses problemas ações localmente implementadas poderiam melhorar a qualidade de vida física, emocional e trabalhista desses sujeitos, proporcionando uma maior segurança para eles e para os usuários que necessitam deste serviço na cidade.

Na interação com nossos interlocutores foi ventilada, pelos mesmos, a criação de uma cooperativa como uma forma de qualificar e melhorar sua atividade, na medida em que poderiam promover medidas proativas, tais como: conferir reconhecimento para os trabalhadores autônomos ou microempreendedores (MEI), possibilitando o recolhimento de impostos para sua futura aposentadoria; promover ações educativas em parceria com o poder público local para a qualificação do

trabalho desses profissionais, com o potencial de beneficiar trabalhadores e usuários; ações que possibilitem a aquisição da Carteira de Habilitação, em seu município de moradia, para esses trabalhadores; e, a promoção de um trabalho de conscientização sobre a necessidade e obrigatoriedade da regularização dos veículos e utilização dos equipamentos de segurança durante suas atividades. Ações como estas poderiam viabilizar algumas melhorias às atividades desses sujeitos, agregando o mínimo de dignidade ao trabalho que exercem, além de promover segurança para estes trabalhadores e seus usuários.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADORNO, S.; DIAS, C. 2014. **Monopólio Estatal da Violência**. In. LIMA, R. S. de; RATTON, J. L.; AZEVEDO, R. G. (Orgs.). *Crime, Política e Justiça no Brasil*. São Paulo: Contexto, p. 187-197.

ANTUNES, R. 2020. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. 2.ed. São Paulo, SP: Boitempo.

BAIERL, L. F. 2008. **Medo Social: dilemas cotidianos**. *Revista Ponto e Vírgula*, São Paulo, SP, v. 1, n. 3, p.138-151, mar.

BAUMAN, Z. 2009. **Confiança e medo na cidade**. Rio de Janeiro, RJ: Zahar Editora.

BECKER, H. S. 1994. **Métodos de pesquisa em Ciências Sociais**. São Paulo, SP: Hucitec.

BRASIL. 1988. **CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988**. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.html](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.html). Acesso em: 13 de fevereiro de 2025.

BRASIL. 2009. **LEI Nº 12.009, DE 29 DE JULHO DE 2009**. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2009/lei/l12009.htm#:~:text=As%20motocicletas%20e%20motonetas%20destinadas%20ao%20transporte,e%20do%20Distrito%20Federal%2C%20exigindo%2Dse%2C%20para%20tanto:&text=Responde%20pelas%20infra%C3%A7%C3%B5es%20previstas%20neste%20artigo%20o,%C3%A0%20seguran%C3%A7a%20do%20trabalho%20prevista%20no%20art](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l12009.htm#:~:text=As%20motocicletas%20e%20motonetas%20destinadas%20ao%20transporte,e%20do%20Distrito%20Federal%2C%20exigindo%2Dse%2C%20para%20tanto:&text=Responde%20pelas%20infra%C3%A7%C3%B5es%20previstas%20neste%20artigo%20o,%C3%A0%20seguran%C3%A7a%20do%20trabalho%20prevista%20no%20art). Acesso em: 08 de junho de 2025.

BRASIL. 2012. **LEI 12.587, DE 03 DE JANEIRO DE 2012**. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm). Acesso em: 08 de junho de 2025.

CERTEAU, M. 2003. **A invenção do cotidiano: artes de fazer**. 9.ed. Petrópolis, RJ: Vozes.

DE CARVALHO, C. H. R. 2016. **Desafios da mobilidade urbana no Brasil**. Texto para Discussão, No. 2198, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Brasília.

FANON, F. 2008. **Pele negra máscaras brancas**. Salvador, BA: EDUFBA.

FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, M. I.; PERELMAN, M. 2020. **Perspectivas antropológicas sobre las formas de (ganarse la) vida**. *Cuadernos de Antropología Social*, Buenos Aires, AR, nº 51.

FONSECA, N. R. R. da. 2005. **Sob Duas Rodas: o mototáxi como invenção do mercado**. Rio de Janeiro, RJ. Dissertação (mestrado) (Mestrado em Ciências Estatísticas). Escola Nacional de Ciências Estatísticas (ENCE/IBGE).

FREITAS, L. F. 2015. **Qualidade de Vida de Trabalhadores Mototaxistas de Aparecida de Goiânia**. Goiânia, GO. Dissertação (mestrado) (Mestrado em Ciências Ambientais). Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC/GO).

G1 MA. 2012. **Maranhão tem a maior frota de motos do país, aponta relatório**. Disponível em: <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2012/07/maranhao-tem-maior-frota-de-motos-do-pais-aponta-relatorio.html>. Acesso em: 29/05/2024.

G1 MA. 2021. **Maranhão bate novo recorde histórico de desempregados no 2º trimestre de 2021**. Disponível em: <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2021/09/02/maranhao-bate-novo-recorde-historico-de-desempregados-no-2o-trimestre-de-2021.ghtml>. Acesso em: 18 de agosto de 2024.

G1 MA. **Taxa de desemprego cai de 8,8% para 6,7% no Maranhão no terceiro trimestre do ano, aponta IBGE**. Disponível em: <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2023/11/22/taxa-de-desemprego-cai-de-88percent-para-67percent-no-maranhao-no-terceiro-trimestre-do-ano-aponta-ibge.ghtml>. Acesso em: 29/05/2024.

GOFFMAN, E. 1981. **Estigma: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada**. 4ª ed. Rio de Janeiro, RJ: LTC.

\_\_\_\_\_. 2012. **Os quadros da experiência social: uma perspectiva de análise**. Petrópolis, RJ: Vozes.

GOUVEIA, C. F.; FERREIRA, W. R. 2010. **Mobilidade urbana em pequenas cidades: a experiência de Sacramento/MG**. *Observatorium: Revista Eletrônica de Geografia*, Uberlândia, MG, v.2, n.4, p.34-55, jul.

MATOS JÚNIOR, C. C. de. 2019. Sobre a Polissemia da Violência de Estado no Brasil: apontamentos para sua análise e compreensão. *Revista de Políticas Públicas*, São Luís, MA, v. 23, n. 1, p. 232-245, jun.

MATOS, R. H. de F. 2016. **“Entre o desemprego e o mototáxi. Prefiro o mototaxi”:** um estudo dos mototaxistas do Distrito Federal. Brasília, DF. Tese (doutorado) (Mestrado em Sociologia). Universidade de Brasília (UNB).

MAY, T. 2004. **Pesquisa Social: Questões, métodos e processos.** 3ª ed. Porto Alegre, RS: Artmed.

MINAYO, M. C. de S. 2007. **O desafio da pesquisa social.** In: MINAYO, Maria C. de S. *Pesquisa Social: teoria, método e criatividade.* Petrópolis. Editora Vozes. p. 09-29.

MISSE, M. 2010. **Crime, sujeito e sujeição criminal: aspectos de uma contribuição analítica sobre a categoria “bandido”.** *Revista Lua Nova*, São Paulo, SP, v. 1, n. 79, p. 15-38, abr.

PEREIRA, J. M.; PEREIRA, A. P. P. 2017. **Interações, Estigmas e Sentimentos: notas sobre o ofício de Mototaxistas em Imperatriz - MA.** *Revista Tessituras*, Pelotas, RS, v. 5, n. 2, p. 160-183, jul./dez.

REGO, C. A.; et al. 2012. **Acidentes de trabalho com mototaxistas.** *Rev. Bras. Epidemiologia*, São Paulo, SP, V. 15, n. 1, p. 25-37

SILVA, M. B. da; OLIVEIRA, M. B. de; FONTANA, R. T. 2011. **Atividade do Mototaxista: riscos e fragilidades autorreferidos.** *Revista Brasileira de Enfermagem*, Santo Ângelo, RS, v.64, n. 6, p.1048-1055, dez.

SIMMEL, G. 1967. **A metrópole e a vida mental.** In: VELHO, Otávio. *O fenômeno urbano.* Rio de Janeiro, RJ: Zahar.

\_\_\_\_\_. 2005. **O estrangeiro.** *RBSE*, João Pessoa, PB, v.4, n. 12, p. 265-271, dez.

TUFI, M. S. F. 2007. **Políticas públicas e trabalho no transporte alternativo na Amazônia. Belém, PA.** Dissertação (mestrado) (Mestrado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido). Universidade Federal do Pará (UFPA).

WACQUANT, Löic. **Os condenados da cidade: estudos sobre marginalidade avançada.** Rio de Janeiro: Revan, 2005.

WEBER, M. 1999. **Economia e sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva.** Brasília, DF: Editora UNB.

ZALUAR, A. 2012. **Juventude violenta: processos, retrocessos e novos percursos.** *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, Rio de Janeiro, RJ, v. 55, n. 2, p. 327-365, dez.