

Pedro Ricardo da Cunha Nóbrega

Doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP), Professor Adjunto da Universidade Federal do Vale do São Francisco (UNIVASF), campus Senhor do Bonfim - Colegiado de Geografia
pedro.nobrega@univasf.edu.br

Cacilda de Souza Santos

Licenciada em Geografia pela Universidade Federal do Vale do São Francisco (UNIVASF), pós-graduada em Docência para a Educação Profissional e Tecnológica pelo Instituto Federal do Espírito Santo (IFES)
cacildasouzas20@gmail.com

Território, territorialidade e participação na mobilidade urbana dos mototaxistas da cidade de Senhor do Bonfim, Bahia

Resumo

Com o objetivo de analisar o território e a territorialidade dos mototaxistas e sua participação na mobilidade urbana da cidade de Senhor do Bonfim, Bahia, este estudo discute alguns conceitos fundamentais da Geografia como possibilidade de entender a dinâmica desta função. Realizou-se levantamento de dados primários, através do trabalho de campo, que consistiu na obtenção do depoimento de 38 mototaxistas, de 04 donos de empresas de mototáxis e do agente de autoridade de trânsito na Diretoria Municipal de Trânsito (DMTRANS). Para a obtenção dos dados aplicou-se a técnica da entrevista semiestruturada com perguntas abertas e fechadas, além das técnicas da observação e da conversa informal. O escopo desta pesquisa é qualitativo, caracterizado como uma pesquisa exploratória quanto à forma de estudo, à pesquisa de campo e ao objeto. Para a consolidação dos resultados, empregou-se análise inferencial e descritiva. Percebeu-se que a atividade do mototaxista está diretamente relacionada às condições socioeconômicas dos envolvidos. O que os motiva a exercer a profissão deriva da necessidade de colaborar com a renda familiar, de forma que tais fatores se configuram como impulsionadores para que esses profissionais realizem tal atividade e assumam os riscos e prejuízos concernentes a ela.

Palavras-chave: Mototaxistas, Território, Territorialidade, Mobilidade Urbana.

Abstract

TERRITORY, TERRITORIALITY, AND PARTICIPATION IN URBAN MOBILITY OF MOTORCYCLE TAXI DRIVERS IN SENHOR DO BONFIM, BAHIA

In order to analyze the territory and territoriality of motorcycle taxi drivers and their participation in urban mobility in the city of Senhor do Bonfim, Bahia, this study discusses some fundamental concepts of Geography as a means to understand the dynamics of this profession. Primary data were collected through fieldwork, which involved obtaining testimonials from 38 motorcycle taxi drivers, 4 motorcycle taxi company owners, and the traffic authority officer at the Municipal Traffic Directorate (DMTRANS). Data were gathered using a semi-structured interview technique with open and closed-ended questions, as well as observational methods and informal conversations. This research is qualitative in scope, characterized as an exploratory study in terms of its approach and a field study in terms of its subject matter. Inferential and descriptive analyses were employed to consolidate the results. It was observed that the motorcycle taxi driver's activity is directly related to the socio-economic conditions of those involved. Their motivation to engage in this profession stems from the need to contribute to the family income, and these factors serve as driving forces for these professionals to undertake this activity and assume the associated risks and losses.

Key-words: Motorcycle Taxi Drivers, Territory, Territoriality, Urban Mobility.

1. Introdução

Esta pesquisa tem como recorte geográfico a cidade de Senhor do Bonfim. A cidade de Senhor do Bonfim está localizada no norte do estado da Bahia, a 375 km da capital Salvador, e, juntamente com mais oito municípios, constitui o Território de Identidade Piemonte Norte do Itapicuru (TIPNI). O município possui uma área total de 827,487Km² e está localizado a 550 metros de altitude.

De acordo com Vasconcellos, Carvalho e Pereira (2011), o espaço passou por grande transformação a partir da década de 1960 com a intensificação do processo de urbanização no país. E em meio a essa nova configuração espacial, moldada por necessidades impostas pelo modo de produção capitalista, emergiram novas práticas, dentre elas as relacionadas à reorganização do trabalho, a expansão das redes de transporte e do fluxo de pessoas e mercadorias.

Percebe-se o notório papel que os mototaxistas desempenham no campo da mobilidade urbana, o que desperta a necessidade de conhecer a

dinâmica territorial desses sujeitos sociais. Segundo Teixeira (2013. p. 15), “os mototaxistas são profissionais que utilizam a motocicleta para o transporte de passageiros”, uma modalidade de transporte público relativamente nova que se expandiu de forma rápida e, atualmente, representa uma significativa parcela na composição do transporte público de quase todas as cidades do Brasil, embora ainda seja um meio de transporte pouco discutido no âmbito da Geografia dos transportes.

Em Senhor do Bonfim a mobilidade urbana conta com um sistema de transporte público constituído por um sistema multimodal não articulado composto por ônibus, mototáxis e táxis (carro). No entanto, vale ressaltar que nem toda população tem acesso a estas três opções de transporte, a exemplo dos ônibus coletivos que não percorrem todos os bairros da cidade, além de apresentarem uma atuação temporal não contínua. Ao entrarmos em contato com o presidente da empresa responsável pelos ônibus coletivos da cidade, o senhor A. P. S., ele informou que há uma interrupção no fluxo do serviço. Os serviços de circulação de ônibus têm início às 06h20 da manhã e são finalizados às 21:45h.

Fica-nos nítido o fato de que a distribuição temporal do serviço de ônibus não abarca as necessidades da população da cidade, uma vez que a rotina diária inicia antes das 6:20h e finaliza bem depois das 21h45.

Com base nos estudos realizados por Araújo (2011), o serviço de mototáxis é majoritariamente utilizado por pessoas das áreas urbanas que preferem esse tipo de transporte para se deslocar de casa para o trabalho ou para a escola, por causa de seu menor custo e da rapidez em se chegar ao destino.

A fragilidade do sistema de transporte público em Senhor do Bonfim é reiterada na afirmação do senhor A. P. S.: ele revela que o serviço de ônibus da cidade cobre os bairros Brisas do Monte, Casas Populares, Águas Claras e Centro (Praça do Comércio), estabelecendo entre eles uma rede de distribuição e circulação de pessoas. Entretanto, os demais bairros não dispõem dessa modalidade de transporte, alguns por inviabilidade das ruas, muito estreitas, outros por baixa adesão da população ao serviço. Desse modo, o serviço dos mototaxistas tornou-se uma atividade essencial para amenizar o problema e facilitar a locomoção da população bonfinense.

Diante dessa realidade, a pesquisa teve como objetivo geral analisar o território e a territorialidade dos mototaxistas e sua participação na

mobilidade urbana da cidade de Senhor do Bonfim, Bahia. Realizou-se levantamento de dados primários, através do trabalho de campo, que consistiu na obtenção de depoimentos de mototaxistas e donos de empresas de mototáxis, aplicando-se a técnica da entrevista semiestruturada com perguntas abertas e fechadas, devidamente acompanhada do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). Logo, trata-se de uma pesquisa qualitativa constituída a partir da coleta de informações e dados subjetivos, caracterizada como uma pesquisa exploratória quanto à forma de estudo e ao objeto. Nesse contexto, “[...] a pesquisa de campo é aquela em que o pesquisador, através de questionários, entrevistas, protocolos verbais, observações etc. coleta seus dados investigando os observados no seu meio” (PRESTES, 2011, p. 31).

Para a consolidação dos resultados, empregou-se análise descritiva e inferencial, que, segundo Agresti e Finlay (2012), consiste em resumir os dados para ajudar a compreender as informações fornecidas e fazer previsões com base nos dados obtidos. E, nesse sentido, a etapa exploratória desta pesquisa se deu do modo como apresentado na figura 1.

Figura 1
ETAPAS DA REALIZAÇÃO DA PESQUISA EXPLORATÓRIA



Fonte: Os autores (2022).

O trabalho se norteou pelos seguintes questionamentos: De que forma a territorialidade desses profissionais é exercida? Partindo do pressuposto de que há uma legislação que regula o exercício da profissão, há dentro da categoria de mototaxistas aqueles que realizam esse trabalho sob a perspectiva de oportunidade ou facilidade para desenvolver uma atividade remunerada mesmo sem atender as exigências legais (clandestinamente)?

Os mototaxistas existem por opção ou falta dela no mercado de trabalho? Eles se sentem inseridos no mercado de trabalho e reconhecidos por seu papel social na sociedade ao desenvolverem essa profissão? Existe um suporte legal que garanta a esses trabalhadores o exercício da profissão de forma segura sob o ponto de vista dos direitos trabalhistas?

Além dessas nuances, a importância deste trabalho também está na necessidade de tratar de um tema fundamental para se compreender a formação geográfica de Senhor do Bonfim e até então nenhum trabalho foi encontrado no tocante a este tipo de análise.

2. Território, territorialidade, redes e mobilidade urbana como fundamentos para a compreensão da dinâmica dos mototaxistas em Senhor do Bonfim

A Geografia, ao longo de sua constituição enquanto ciência, constrói um conjunto complexo de conceitos, categorias, noções, ferramentas metodológicas e princípios norteadores de sua ação. A constituição deste arsenal facilita a observação, a interpretação e a análise dos fenômenos espaciais decorrentes das relações humanas com a natureza e apontam grande diversidade de temas tratados.

Do ponto de vista teórico, destacamos o conceito de território para compreender as diferentes formas de apropriação do espaço, seu uso e sua ocupação. Atrelado ao conceito de território, o conceito de territorialidade, segundo Saquet (2009), corresponde à materialização das ações humanas, que acontecem com fins específicos, numa área delimitada, entendida como território. Assim, para a compreensão do território e da territorialidade dos mototaxistas, faz-se necessário recorrer a outros elementos, principalmente no que tange a construção dessa territorialidade, pois o contexto atual aponta para uma realidade indissociável do modo de produção e do mundo moderno, no qual o espaço urbano capitalista apresenta diversos aspectos, dentre eles o fato de ser fragmentado e articulado, como descreve Corrêa (1989).

E, para situar o papel do mototaxista nesse contexto, aparecem outros conceitos geográficos, como o de redes, redes que fazem com que esses territórios sejam interligados e haja uma conectividade entre eles, visando

a atender a fatores decorrentes das necessidades impostas, de forma que, segundo Dias (2000, p. 148), essa ligação ou conexão é decorrente dos diversos tipos de fluxos, “das mercadorias às informações”.

Assim, ao considerar a presença da Geografia dos fluxos, é importante entender a Geografia dos fixos. Para Santos e Silveira (2014), a Geografia dos fluxos depende da Geografia dos fixos, ou seja, essa relação acontece de forma dialética: “a criação de fixos produtivos leva ao surgimento de fluxos que, por sua vez, exigem a existência dos fixos para balizar o seu próprio entendimento” (SANTOS; SILVEIRA, 2014, p. 167). Logo, compondo o sistema de produção, os fluxos são parte desse processo, caracterizados como produto das ações desenvolvidas através dos fixos: e, a partir dessa interação entre fixos e fluxos, se revela a realidade geográfica.

Não obstante, a compreensão da mobilidade urbana, descrita como condição na qual ocorrem os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, conforme o art. 4º da Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012 (BRASIL, 2012), destaca-se também como conceito importante para a compreensão da dinâmica do território dos mototaxistas em Senhor do Bonfim. Assim, é fundamental compreender a organização e a disponibilidade dos meios de transporte, dos serviços e da infraestrutura para que esses deslocamentos ocorram e a mobilidade urbana aconteça sob as condições necessárias.

3. Território e territorialidade

Segundo Santos (1999, p. 8), território vai além de um conjunto dos sistemas naturais e de coisas superpostas. O território, enquanto categoria de análise, é o território usado, “o chão mais a identidade”, enquanto a identidade é “pertencer àquilo que nos pertence”. Nesse sentido, território é reconhecido como: “[...] o lugar em que desembocam todas as ações, todas as paixões, todos os poderes, todas as forças, todas as fraquezas, isto é, onde a história do homem plenamente se realiza a partir das manifestações da sua existência” (SANTOS, 1999, p. 07).

Para Raffestin (1993), o território é compreendido a partir das condições que geram a distinção entre os participantes de uma coletividade territorial e os outros, remetendo à ideia de limites:

Estudar o território é compreender a noção de limite que, mesmo não sendo traçado, como em geral ocorre, exprime a relação que um grupo mantém com uma porção do espaço. A ação desse grupo gera, de imediato, a delimitação [...]. Delimitar é, pois, isolar ou subtrair momentaneamente ou, ainda, manifestar um poder numa área precisa (RAFFESTIN, 1993, p. 153).

A compreensão de que o limite de um território não se refere a uma mera barreira física, envolve, dentre outras coisas, as características de um determinado grupo, não se restringindo à noção de espaço. O território é, portanto, reconhecido como resultado da ação social que acontece no espaço.

Souza (2009) defende a ideia de que o território se configura como um “espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder” ou “equivalente ao próprio substrato espacial material”, configurado como “um pedaço tangível da superfície terrestre” (SOUZA, 2009, p. 64). Entretanto, o autor elabora uma autocrítica ao seu próprio texto, escrito anteriormente (SOUZA, 1995), no qual afirma que, na realidade, os territórios são, “antes relações sociais projetadas no espaço do que unicamente espaços concretos” (SOUZA, 1995, p. 87).

Para Saquet (2009, p. 81), o “território é uma construção coletiva e multidimensional, com múltiplas territorialidades”. O autor considera três características principais para diferenciar o território do espaço geográfico: as relações de poder envolvendo uma combinação de forças econômicas, culturais e políticas; as redes que se configuram no movimento de “territorialização, desterritorialização e reterritorialização”; e, ainda, a “construção histórica e relacional de identidades” (SAQUET, 2009, p. 82).

O conceito de territorialidade é compreendido como um fenômeno social que envolve indivíduos que fazem parte do mesmo grupo social e de grupos distintos: as territorialidades “dão identidade e são influenciadas pelas condições históricas e geográficas de cada lugar” (SAQUET, 2009, p. 88), surgindo como um recurso heurístico fundamental para entender as vinculações das estratégias de controle e a manutenção do território.

As empresas de mototáxis aparecem então como território e, em consequência, as várias ações desenvolvidas pelos mototaxistas nesse território representam a territorialidade, que

(...) poder ser definida como um conjunto de relações que se originam num sistema tridimensional sociedade-espaço-tempo em vias de atingir a maior autonomia possível, compatível com os recursos do sistema (RAFFESTIN, 1993, p.159).

Logo, pressupõe-se que a realização da territorialidade acontece levando em consideração as partes e suas inter-relações ou o conjunto de relações dentro de um determinado território, e que, a partir da perspectiva de que o território é ao mesmo tempo produto e meio de produção, a territorialidade depende dessa estrutura que constitui o território.

(...) a territorialidade, além de incorporar uma dimensão mais estritamente política, diz respeito também às relações econômicas e culturais, pois está intimamente ligada ao modo como as pessoas utilizam a terra, como elas próprias se organizam no espaço e como elas dão significado ao lugar (HAESBAERT, 2007, p. 22).

Os conceitos de território e territorialidade apresentam significados diversos no campo da Geografia e, apesar de já serem amplamente discutidos pelos estudiosos da área, é imprescindível que haja, tanto pela sociedade quanto pela comunidade acadêmica, maior interesse em provocar reflexões e desenvolver subsídios para estudos geográficos sobre esses conceitos, com ênfase no processo de apropriação, dominação e produção dos territórios e, no nosso caso, nas respectivas territorialidades construídas pelos mototaxistas de Senhor do Bonfim.

4. Rede urbana e a Geografia da circulação (fixos e fluxos)

As redes interligam desde as grandes corporações transnacionais às que estão distribuídas em escalas maiores, dentro de um estado ou de um município. Segundo Souza (2016), os fluxos correspondem a um conjunto de estruturas de ligações que de forma integrada formam uma rede, semelhante à estrutura de uma rede de pescar.

E dentro de uma variedade de redes, como a rede urbana e as redes técnicas (CORRÊA, 2012, p. 200), chama-se atenção para a compreensão de rede geográfica, descrita como “o conjunto de localizações humanas articuladas entre si por meio de vias e fluxos”. Essas redes são, portanto, interligadas a partir de variados fluxos (de passageiros, de informações, de mercadorias ou qualquer outro tipo) que, de forma articulada, ligam diferentes pontos no espaço geográfico. Nesse sentido, as redes geográficas se fundamentam como “redes sociais especializadas”, pois se trata de construções humanas, elaboradas por meio de diferentes relações sociais.

E, dessa forma, as redes geográficas são consideradas um conjunto de locais da superfície terrestre, conectados ou interligados entre si e que promovem a construção e a articulação dos territórios.

Para Saquet (2009, p. 88), “as redes são vias para os fluxos, mediações e articulações entre os territórios e lugares”. Entretanto, vale ressaltar que as condições de cada uma dessas redes variam tanto em decorrência da escala, como da estrutura que as constituem, o que nos leva a questionar, como é a estrutura da rede que sustenta os mototaxistas? Essas redes têm consistência ou são frágeis e provisórias?

O que se sabe até então é que a constituição destas redes não se restringe ao fluxo de passageiros, mas, seguindo a lógica do mundo moderno, estão em constante processo de renovação. Sendo assim, o serviço que foi criado com o propósito de transportar passageiros, como aponta Teixeira (2013), hoje se destina a outro fim, tal como o transporte de mercadorias para pessoas físicas ou jurídicas decorrente da ascensão do comércio por telefone ou internet, os conhecidos como *deliveries*.

Logo, é perceptível a presença do mototaxista na manutenção e na organização do espaço urbano, compondo o circuito inferior da economia, como descrito por Santos (1979). De acordo com o referido geógrafo, o sistema urbano dos países do Terceiro Mundo é organizado em torno de dois subsistemas: circuito inferior e circuito superior, e cada um desses circuitos detém determinados fluxos, de forma que os fluxos do circuito superior são constituídos a partir dos negócios das grandes instituições, das empresas de grande porte e do Estado. E o fluxo do circuito inferior é assegurado pela população que não dispõe ou dispõe de pouco capital e oferece os serviços na grande escala, geralmente com uso de mão de obra intensiva, sem a utilização de serviços modernos. E, embora esse último seja detentor de um menor valor sob a lógica do capital, sua existência é necessária para que se complete a lógica do sistema urbano, de modo que tanto os fluxos do circuito inferior, quanto os fluxos do circuito superior possuem função na organização do espaço e contam com o Estado como principal intermediário.

Dentro desta perspectiva, identifica-se que os mototaxistas são agentes que integram o circuito inferior, apresentando-se como participantes ativos e relevantes na configuração do espaço urbano e contribuindo especialmente para a mobilidade urbana.

5. Mobilidade urbana

Mobilidade remete à ideia de movimento, uma prática comum à humanidade desde os tempos mais remotos. E falar de mobilidade urbana, no sentido restrito, é falar dos processos de deslocamento dentro de uma cidade. Processos que ao longo da história têm passado por grandes mudanças de acordo com os avanços e transformações do espaço urbano.

Diante dessa realidade, a mobilidade urbana tem sido objeto de estudo nas mais diferentes áreas, configurando-se como um dos dilemas da contemporaneidade. A Constituição Federal, de 05 de outubro de 1988, dá forma à questão da mobilidade urbana e institui em seu Art. 6º o transporte como direito social (BRASIL, 1988). Não obstante, o tema é tratado com maior profundidade na Lei Federal de nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e, além de trazer a definição de mobilidade urbana, reforça a obrigatoriedade para todos os municípios brasileiros, com mais de vinte mil habitantes, a elaborar um Plano de Mobilidade Urbana (PMU) (BRASIL, 2012).

À luz da interpretação da lei mencionada acima, Feltran (2017, p. 9) apresenta o conceito de mobilidade urbana como “atributo específico das cidades, que carrega em si o conjunto de componentes atinentes aos conglomerados urbanos como transporte, sistema viário, terminais de transporte, rede de ciclovias, modicidade tarifária e demais elementos que a compõe”. Feltran (2017) esclarece ainda que mover-se pela cidade é um direito de todos e consiste na possibilidade de acesso aos benefícios e oportunidades existentes na própria cidade, ressaltando que quando existe uma lacuna do transporte público coletivo esse direito é, conseqüentemente, negado.

Ampliando a discussão sobre o conceito de mobilidade urbana, faz-se fundamental compreendê-la como condição necessária para a realização da vida cotidiana dos sujeitos que habitam a cidade: muito mais do que a materialização do direito de ir e vir, a mobilidade possibilita a circulação das pessoas, tanto na perspectiva da troca e do consumo das mercadorias, quanto da possibilidade de realização da vida social dos sujeitos.

O referido conceito trata desse direito à apropriação dos espaços da cidade bem como de seus equipamentos e serviços. Desse modo, há

mobilidade quando a população tem plenas condições de igualdade de conveniências para alcançar os destinos almejados, ou seja, a mobilidade urbana é medida não só através da quantidade de destinos alcançados pelo sujeito como também pelas facilidades que este encontra nos processos de deslocamento (LIBERALINO; DO NASCIMENTO, 2015, p. 41).

Logo, pensar em mobilidade urbana é pensar em inclusão social, é permitir que os indivíduos usufruam dos seus direitos constitucionais. E, para isso, é indispensável que haja condições tanto para desenvolver os serviços como para usá-los.

6. O território dos mototaxistas de Senhor do Bonfim

6.1 A evolução e a distribuição do serviço de mototáxis na cidade de Senhor do Bonfim

É-nos notório o crescente número de trabalhadores que atuam como mototaxistas. Estes sujeitos participam ativamente dos processos de produção do espaço urbano e, com isso, auxiliam nas interações nas cidades. Todavia, o crescimento da frota de mototáxi não é apenas um fenômeno local, porque de modo semelhante tem avançado também em escala nacional e ganhado forma dentro das perspectivas legais decorrentes de leis e decretos das diferentes esferas que regulamentam e norteiam a profissão de mototaxista.

Sobre a implantação e o desenvolvimento do serviço de mototáxi em Senhor do Bonfim, os principais documentos informados pelo DMTRANS que são considerados norteadores para torná-lo realidade são: a Lei Municipal 784/97, o Decreto 021/2012 e a Lei Federal 12.009/2009. Esta última em seu artigo 1º dispõe o seguinte:

Art. 1º. Esta Lei regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, “mototaxistas”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta, dispõe sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas, moto frete, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências (BRASIL, 2009).

De acordo com a referida lei, para se tornar um mototaxista é necessário atender algumas exigências, dentre elas a obrigatoriedade de apresentação das certidões negativas do mototaxista junto às varas criminais (BRASIL, 2009). E além do cumprimento dessa e de outras exigências traz também algumas características que precisam ser adotadas para facilitar a identificação desse profissional, como a utilização de uma blusa ou colete padronizados.

Partindo desse princípio, todos os mototaxistas, ao realizarem o cadastro no DMTRANS, são obrigados a comprar a camisa padronizada, uma camisa laranja com faixas luminosas, e obter um número de identificação, a partir do qual é possível identificar o motoqueiro, caso seja necessário, dando assim maior segurança para o passageiro.

Com base em levantamentos, foi-nos informado pelo órgão responsável, DMTRANS, que atualmente existem 26 empresas de mototáxi devidamente cadastradas na cidade, porém existe uma quantidade bem maior de pontos, pois muitos exercem a atividade na informalidade: fato que acarreta um grande hiato na captura de dados e no acompanhamento das ações dos mototaxistas, impossibilitando saber com exatidão a quantidade de pontos ou “empresas” distribuídas na cidade, bem como a quantidade de mototaxistas atuando. Observa-se também que das 26 empresas cadastradas todas se localizam na sede do município.

Observa-se que, no processo de implantação e exercício da profissão, o segmento tem enfrentado muitos desafios, para se ter um serviço de qualidade, seguro, acessível e devidamente legalizado. Há uma nova Lei em processo de tramitação que implicará na implantação de várias mudanças, como a liberação para o cadastro de mais mototaxistas. Segundo o Decreto Nº 021, de 08 de fevereiro de 2012, que regulamenta o serviço público de transporte de passageiros por mototáxi no Município de Senhor do Bonfim, a quantidade de mototaxistas no município deve estar de acordo com a população oficial divulgada pelo IBGE, e estipula um mototaxista para cada trezentos habitantes (SENHOR DO BONFIM, 2012).

Em um cálculo no qual se toma como base a estimativa da população bonfinense atual, teríamos em torno de duzentos e sessenta e seis mototaxistas na cidade ($79.800/300 = 266$). Entretanto, a realidade demonstra outra situação. E, atualmente, o critério adotado para esse

serviço tem como base a lei em tramitação, que prevê um mototáxi para cento e sessenta habitantes, de forma que, até a data desta informação pela DMTRANS, janeiro de 2022, o órgão conta com quinhentos e vinte e três mototaxistas cadastrados.

O serviço dos mototaxistas em Senhor do Bonfim dispõe de reconhecimento legal e é formalmente organizado, ainda que possua um contingente de mototaxistas que atua de forma clandestina. Vale ressaltar que, apesar desses mecanismos legais tratarem tanto do transporte de passageiros, quanto de mercadorias, o serviço de mototáxi se iniciou estimulado a atender majoritariamente o transporte de passageiros, e isso, ao longo dos últimos anos, foi se modificando.

Os mototaxistas atualmente também compõem a rede do comércio virtual e dos serviços oferecidos pela internet, que precisam entregar mercadorias em domicílio ao cliente, tornando mais complexa a compreensão da territorialidade que exercem esses agentes da mobilidade urbana na cidade.

Como fenômeno geográfico, constatou-se que as empresas de mototáxis têm preferência por se localizarem próximas às entradas de ruas, o que possibilita uma maior visibilidade. Notou-se também que as entradas de rua escolhidas quase sempre correspondem a áreas de grandes ocupações urbanas, como conjuntos habitacionais ou bairros populosos da periferia. E, diante da forma de distribuição das empresas, fica explícito que elas se estabelecem de acordo com a intensidade dos fluxos, uma constatação feita a partir da concentração maior de empresas no centro da cidade, onde o fluxo de pessoas e mercadorias também é maior, reforçando que a localização geográfica ainda é um elemento determinante na exploração desta atividade.

6.2 Como se configuram os territórios e as territorialidades dos mototaxistas de Senhor do Bonfim

O mototaxista se destaca como trabalhador autônomo que de forma peculiar organiza seu território e compõe o transporte urbano. Estes trabalhadores exercem a sua atividade, em geral, sem vínculo empregatício e, portanto, apresentam-se vulneráveis quanto ao sistema de seguridade

social, o que os torna “indefesos” quanto aos riscos e prejuízos que decorrem da realização de seu trabalho.

Silva (2015) esclarece que “a principal característica [da profissão] é a sua independência e liberdade quanto à jornada de trabalho, ganhos e benefícios, assumindo o próprio risco de sua atividade” (SILVA, 2015, p. 28). Nota-se que esta atividade se enquadra no conjunto de atividades que sustentam o circuito inferior da economia (SANTOS, 1979), como enfatizado em seção precedente desse artigo.

De acordo com Gomes e Duque (2009, p. 124), “o primeiro sistema de transporte alternativo utilizando motocicletas como veículo para transportar pessoas surgiu na década de 1990, em Crateús, cidade localizada na região Norte do Ceará”. Os autores esclarecem ainda que, apesar de ter surgido em Crateús, é em Sobral, também no Ceará, que a profissão foi inicialmente regulamentada e serviu de modelo para várias cidades do Nordeste e de outras regiões.

Quanto à demarcação de territórios, ela nem sempre acontece em pontos comerciais, muitas vezes os territórios são formados apenas pela reunião de mototaxistas, o que pode acontecer embaixo de uma barraca de lona ou até mesmo de uma árvore e, assim, estes sujeitos vão demarcando territórios, apropriando-se de parcelas do espaço público.

É fundamental ressaltar que a empresa de mototáxi não delimita a área de atuação do mototaxista, uma vez que o destino da corrida obedece à necessidade da clientela. O contato entre o serviço de mototáxi e o cliente pode ser feito de três formas: 1) através de ligação para o telefone da empresa; 2) de forma direta para o mototaxista através do seu número de celular; ou, ainda, 3) de forma presencial, quando o cliente se dirige à empresa e solicita o transporte.

O mototaxista se apropria do espaço e produz seu território, fixando seu ponto e moldando-o através de normas e regras, delimitando seu espaço físico como forma de controle (RODRIGUES et al., 2014, p. 2155). Rodrigues et al. (2014) identificam semelhanças na forma de apropriação do espaço pelos mototaxistas, constatando um conjunto de práticas socioespaciais desempenhadas por este grupo que se reproduz em outras localidades.

Ainda de acordo com Rodrigues et al. (2014) é possível afirmar que os mototaxistas

[...] utilizam determinados espaços na cidade, reproduzindo nesses espaços suas bases territoriais de relação de poder. Uma dimensão espacial e cultural, com valores por eles definidos, estabelecendo ações sobre esse território, como ações de poder, afetiva e simbólica, uma forma de controle e gestão do território (RODRIGUES et al., 2014, p. 2162).

O território dos mototaxistas é configurado basicamente por relações horizontais, entre os pares, e se manifesta como um espaço de descontração e companheirismo. As metas de produção e a competitividade são compromissos dos mototaxistas consigo mesmos, pois eles são os maiores responsáveis por seus resultados e gestores de seu trabalho, o que, diga-se, não as torna menos rígidas; o tempo é um dos elementos fundamentais para alcançá-las, e isso aumenta os fatores de riscos, como acidentes, infrações de trânsito, estresse etc. Essa realidade foi constatada ao observarmos a ansiedade dos mototaxistas no momento da entrevista, ao avisarem que se aparecesse um cliente eles iriam interrompê-la para realizar a corrida; outros não aceitaram participar porque falaram que já era o “da vez” e não daria tempo de responder.

Quanto ao relacionamento entre os mototaxistas e os donos das empresas, há uma relativa hierarquia, restringindo-se ao cumprimento das normas e regras, comuns em todas as empresas que participaram desta pesquisa. Observa-se também que os mototaxistas pagam ao dono da empresa uma taxa diária ou semanal em torno de R\$ 5,00 a R\$ 10,00 por dia.

O valor cobrado aos mototaxistas corresponde principalmente às despesas de manutenção do ponto comercial (pagamento do aluguel, das contas de água, luz e telefone, de telefonista). Além destes gastos mensais, a taxa cobrada aos mototaxistas também paga o alvará de funcionamento e outras despesas necessárias ao funcionamento do estabelecimento. Constatou-se que, em alguns casos, o aluguel do estabelecimento é pago para o próprio dono da empresa, pois eles são proprietários dos pontos comerciais e assim recebem duas vezes, ampliando a exploração aos mototaxistas.

Existe uma ordem a ser seguida, quando o cliente liga para a empresa ou se dirige até o local para solicitar o serviço: quem vai é o motoqueiro “da vez”, que faz a corrida e, quando retorna, vai para o final da fila aguardar sua próxima corrida, depois que os colegas realizarem as suas. Contudo essa regra tem exceção, quando o cliente liga direto para o mototaxista ou

para a empresa e indica quem é o mototaxista que deseja que realize o serviço: assim é permitido descumprir a fila de espera.

Em geral, o relacionamento dos mototaxistas com os colegas é cordial enquanto que com o dono da empresa aparece mais como uma relação entre locador e locatário, e não entre patrão e empregado. Uma relação de poder que rompe com a ideia de que “poder é algo mau, ruim”:

[...] poder implica, evidentemente, a capacidade de estabelecer normas e de fazê-las cumprir, sob pena de sanções morais ou materiais. Mas essa capacidade não precisa ser exercida apenas por uma instância de poder que encarne uma separação estrutural entre dominantes e dominados, entre dirigentes e dirigidos, sendo a expressão de uma divisão de classes e de uma assimetria estrutural de poder entre grupos sociais (SOUZA, 2009, p. 68).

Ainda para Souza (2009, p. 69), o poder pode ser

[...] compartilhado por todos os participantes em condições de forte igualdade... E em tais circunstâncias, indivíduos e grupos são influenciados uns pelos outros, na base da persuasão, mas não dominam uns aos outros [...] cada um dos participantes, por conseguinte, está submetido a um poder – o poder que emana, legitimamente, da coletividade. Submissão essa, entretanto, que jamais se deve dar de modo a asfixiar a liberdade individual.

Ao se realizar os trabalhos de campo e observar diretamente o cotidiano de trabalho dos mototaxistas foi possível constatar que o ambiente de trabalho constituído por eles se realiza em uma atmosfera de descontração, levando a crer em um ambiente laboral que emana uma sensação de liberdade. O tempo de espera entre um cliente e outro lhes permite discutir vários assuntos e acompanhar o movimento da cidade pelo celular, pois há uma boa comunicação entre eles e até mesmo com os de outros territórios (de outras empresas), isso facilita obter as notícias ainda mais rápido.

7. A participação dos mototaxistas na mobilidade urbana de Senhor do Bonfim e suas principais motivações e dificuldades

Para a obtenção dos dados primários aqui apresentados, além da entrevista realizada com a agente de autoridade de trânsito, realizou-se também visitas às empresas de mototáxi distribuídas na cidade em uma amostra de aproximadamente 42% das empresas cadastradas.

Chamou-nos a atenção o fato de que ser mototaxista ainda é uma atividade majoritariamente das pessoas do sexo masculino, em nenhuma das empresas visitadas foi encontrada alguma mototaxista. Um dos entrevistados informou que só tem conhecimento de uma mulher mototaxista.

Com relação à faixa etária dos participantes, o universo de análise variou de 18 a 55 anos, sendo a maioria de 31 a 40 anos, uma faixa etária que corresponde à maior faixa etária com habilitação do tipo A, aqueles habilitados a pilotar motocicletas. Quanto à escolaridade, constatou-se a presença de uma camada da população que concluiu apenas o Ensino Fundamental ou ainda não concluiu o Ensino Médio, correspondendo esses dois perfis juntos a mais de 50% dos entrevistados. Dentre os participantes, apenas um é estudante do Ensino Superior.

Sobre a principal motivação que os levou a se tornarem mototaxistas, a resposta foi incisiva: “falta de opção no mercado de trabalho”. Um resultado que corrobora para responder uma das nossas inquietações iniciais sobre a escolha da profissão por opção ou falta dela.

No que se refere à remuneração, questionando-os sobre o quanto eles se sentem realizados com o que ganham nessa profissão, a maioria ficou entre satisfeito e pouco satisfeito. Porém, é preciso considerar que houve mototaxistas que afirmaram estar muito satisfeitos. Vale ressaltar que o resultado da remuneração apresenta indicadores que condizem com outra questão implícita, pois alguns justificaram que a insatisfação não era tanto pelo valor, mas pela instabilidade da renda, o que se reflete na insegurança destes profissionais em relação ao futuro do emprego e à manutenção de sua família. Esta instabilidade coincide com a falta de garantias inerente ao circuito inferior da economia, como pontua Milton Santos (1979): “O circuito inferior é intensivo em trabalho, dispõe de tecnologias arcaicas, possui maior dificuldade de acesso a crédito”.

Essa condição revela que há uma organização formal que coexiste com ações informais, essa coexistência refletindo as fragilidades a que estes trabalhadores estão submetidos. Além da vulnerabilidade apresentada, outros agravantes como o preconceito que a sociedade ainda manifesta por esse tipo de serviço também foi mencionado e se configura como uma luta diária para a categoria.

Quando perguntados sobre quais as maiores dificuldades para um mototaxista atualmente? O mototaxista A respondeu: “não ser reconhecido como uma classe de respeito, mas todo dia nós lutamos para conseguir o respeito das pessoas”. Além disso, estes profissionais estão sujeitos a riscos e prejuízos de múltiplas ordens, como aponta o Mototaxista B: “risco de acidentes, de ser pego por um vagabundo e perder a moto ou a vida”. Ainda sobre as maiores dificuldades inerentes à profissão, o Mototaxista C relata “o alto preço da gasolina” como uma dificuldade central, uma vez que o custo do combustível impacta diretamente no lucro obtido pelas corridas e, na maioria das vezes, o aumento das tarifas não consegue repor as perdas causadas pelos aumentos sistemáticos do combustível.

O Mototaxista D informou que além de outras dificuldades mais gerais eles ainda precisam lidar com as multas geradas no exercício do trabalho. No geral as multas são oriundas da circulação acima do limite de velocidade, devido à pressa para realizar a corrida, o que às vezes acaba se desdobrando em algumas infrações no trânsito, tais como: ultrapassar no sinal vermelho e proceder ultrapassagens em lugares proibidos.

Outra questão que envolve as dificuldades dos mototaxistas e se configura como a principal causa de conflitos entre os territórios é o fato do mototaxista ser ou não cadastrado, pois existem muitos trabalhadores que exercem a atividade de forma ilegal, sem fazer o devido cadastro, e isso tem sido um obstáculo para a categoria.

Entretanto, vale ressaltar que o órgão responsável informou que estão lutando para oferecer mais vagas para o cadastro e tentar melhorar a situação e que, inclusive, a oferta existente hoje já está adequada à lei ainda não aprovada, já que a legislação em vigor não contempla a realidade como mencionado anteriormente. Logo, observa-se que esse é um dos motivos que leva o mototaxista a atuar clandestinamente, uma vez que, mesmo querendo e precisando se cadastrar, um dos requisitos é a existência de vagas, como relatado por um dos entrevistados. Observa-se, portanto, que nem todos os que exercem a profissão na ilegalidade o fazem por opção, mas, de acordo com a resposta de um mototaxista que faz parte desse grupo, “não estou legalizado ainda porque não tem vaga, mas estou aguardando”.

Além desta realidade existe outra que compõe esse universo: os que são legalizados, mas não fazem parte de nenhuma empresa, uma

vez que isso não é pré-requisito para o cadastro, trabalhando a partir de qualquer lugar, geralmente de sua própria residência, atendendo por meio de ligações diretas para o seu celular e negociando o valor da corrida de forma diferenciada.

Desse modo, é inegável que o território dos mototaxistas é permeado por conflitos, sendo o fato de existirem profissionais que realizam seu serviço de forma clandestina, atuando paralelamente com os devidamente cadastrados, a principal fonte desses conflitos, de acordo com os entrevistados. Isso provoca grande desmotivação para aqueles que se encontram legalizados perante o Estado e se sentem prejudicados por terem despesas maiores e precisarem lidar com o preço diferenciado das corridas por parte daqueles que exercem a atividade de forma clandestina.

Assim, essas características apontam para a heterogeneidade do território dos mototaxistas, que pode ser considerada como “consequência da presença, nas cidades, de homens de origens e atividades diversas” (RAFFESTIN, 2009, p. 24) e se manifesta apresentando traços identitários distintos que precisam ser analisados para a compreensão desse território e de suas territorialidades.

8. Considerações finais

Percebeu-se que a atividade do mototaxista está diretamente relacionada às condições socioeconômicas marcadas pela falta de oportunidades para compor o mercado de trabalho por meio do emprego com carteira assinada, devidamente protegido pelas leis trabalhistas, concomitante à necessidade de prover ou colaborar com a renda familiar. Diante de diversas dificuldades, estes fatores impulsionam os profissionais mototaxistas a realizarem tal atividade, mesmo assumindo os riscos e prejuízos inerentes a ela.

Constatou-se que os mototaxistas têm papel demarcado no mercado de trabalho e na sociedade bonfinense, e que a realidade desses profissionais é decorrente das condições que lhes são impostas, de forma que todo esforço aqui dispensado foi com o intuito de que os resultados alcançados possam contribuir para a compreensão dos sentidos da dinâmica do território dos

mototaxistas na cidade de Senhor do Bonfim, propiciando uma reflexão sobre os dados obtidos e gerando novas perspectivas de análise do papel que os mototaxistas desempenham dentro da dinâmica urbana.

Referências

AGRESTI, Alan; FINLAY, Barbara. **Métodos estatísticos para as ciências sociais**. Penso Editora, 2012.

ARAÚJO, Ronald Ferreira de. **Território, cidade e transportes alternativos: os moto-taxistas em Campina Grande-PB**. 2011.

BRASIL. Secretaria de Desenvolvimento Territorial e Ministério do Desenvolvimento Agrário. **Perfil Territorial: Piemonte Norte do Itapicuru-BA**, 2015. Disponível em: <<http://sit.mda.gov.br/download/caderno/caderno_territorial_185_Piemonte%20Norte%20do%20Itapicuru%20-%20BA.pdf>>. Acesso em 02 de março de 2022.

BRASIL, **Lei Nº 12.009**, de 29 de julho de 2009. Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l12009.htm. Acesso em 11 de março de 2022.

BRASIL. **Lei Nº 12.587**, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em 04 de fevereiro de 2022.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em 06 de fevereiro de 2022.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

CORRÊA, Roberto Lobato. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. **Revista Cidades**, v. 9, n. 16, 2012. Disponível em <https://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/view/2378>. Acesso em 04 de março de 2022.

DIAS, Leila C. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). **Geografia: Conceitos e temas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000. p. 141-162.

FELTRAN, Fernanda Rodrigues. A LEI 12.587/2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana como Instrumento de Efetivação do Direito à Cidade. **REJURVISTA JURÍDICA**, v. 4, n. 1, p. 81-105, 2017.

GOMES, Antônio Nilson; DUQUE, Aduino Neto Fonseca. Mototáxi: uma alternativa no transporte urbano se Sobral? **Revista Homem, Espaço e Tempo**, p. 124-140, março de 2009. Disponível em <https://livrozilla.com/doc/1310108/motot%C3%A1xi--uma-alternativa-no-transporte-urbano-de-sobral%3F>. Acesso em 04 de março de 2022.

HAESBAERT, Rogério. Território e Multiterritorialidade: um debate. **GEOgraphia**, Rio de Janeiro, ano 11, n. 17, p. 19-44, mar. 2007. Disponível em <https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/13531>. Acesso em 04 de março de 2022.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico 2010**: Características Gerais da População - Resultados da amostra. Senhor do Bonfim: IBGE, 2019. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/senhor-do-bonfim/panorama>. Acesso em 24 de fevereiro de 2022.

LIBERALINO, C.; DO NASCIMENTO, Gerson Gomes. Mobilidade Urbana: Uma análise da acessibilidade no bairro de Nova Betânia em Mossoró-Rn. **Geoconexões**, v. 1, n. 1, p. 37-43, 2015. Disponível em <https://www2.ifrn.edu.br/ojs/index.php/geoconexoes/article/view/2617>. Acesso em 04 de março de 2022.

PRESTES, Maria Luci de Mesquita. **A pesquisa e a construção do conhecimento científico**: do planejamento aos textos, da escola à academia. 4. ed. São Paulo: Rêspel, 2011.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RAFFESTIN, Claude. A produção das estruturas territoriais e sua representação. In: SAQUET, Marcos Aurélio; SPOSITO, Eliseu Savério (Org.) **Território e Territorialidades**: teorias, processos e conflitos. São Paulo; Expressão Popular, 2009. p. 17-35. Disponível em: https://aedmoodle.ufpa.br/pluginfile.php/447680/mod_resource/content/1/TEXT06-ESTRUTURAS%20TERRITORIAIS-%20Raffetin.pdf. Acesso em 04 de março de 2022

RODRIGUES, Overlandi; MACHADO, Heber; TEIXEIRA, Lucas; FERREIRA, Alan Leonardo de Oliveira. A Geografia dos Mototaxistas: A Territorialidade e os Múltiplos Usos do Território em Belém do Pará. In: SIMPÓSIO MINEIRO DE GEOGRAFIA, 1., Alfenas-MG, 2014. **Anais...** Alfenas-MG, 2014. p. 2150-2165.

SANTOS, Milton. O dinheiro e o território. **GEOgraphia**, Rio de Janeiro, Ano 1. n. 1, p. 7-13, 1999. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/13360/8560>. Acesso em 04 de março de 2022.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil Território e sociedade no início do século XXI**. 18. ed. Rio de Janeiro: Record, 2014.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos Países subdesenvolvidos. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979.

SAQUET, Marcos Aurélio. Por uma abordagem territorial. In: SAQUET, Marcos Aurélio; SPOSITO, Eliseu Savério (Org.) **Território e Territorialidades**: teorias, processos e conflitos. São Paulo; Expressão Popular, 2009. p. 73-94. Disponível em: https://aedmoodle.ufpa.br/pluginfile.php/447680/mod_resource/content/1/TEXTO%206-ESTRUTURAS%20TERRITORIAIS-%20Raffetin.pdf. Acesso em 04 de março de 2022.

SENHOR DO BONFIM. **Decreto Nº 021**, de 08 de fevereiro de 2012. Regulamenta o serviço público de transporte de passageiros por Mototaxi no Município de Senhor do Bonfim. Disponível em: <http://www.portaldatransparencia.com.br/prefeitura/senhordobonfim/?pagina=abreDocumento&arquivo=35E9025D8B48>. Acesso em 16 de novembro de 2019.

SILVA, Anderson Lincoln Vital da. **Cidade e trabalho autônomo**: um estudo sobre a percepção dos mototaxistas da cidade de Manaus/AM. 2015. 91 f: il. Dissertação (Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia) - Universidade Federal do Amazonas (UFAM), Manaus, 2015.. Disponível em: <https://tede.ufam.edu.br/bitstream/tede/4702/2/Disserta%c3%a7%a3o%20-%20Anderson%20Lincoln%20Vital%20da%20Silva.pdf>. Acesso em 22 de fevereiro de 2022.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2016.

SOUZA, Marcelo Lopes de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e de envolvimento. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). **Geografia**: Conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p. 77-116.

SOUZA, Marcelo Lopes de. Território da divergência (e da confusão): em torno das imprecisas fronteiras de um conceito fundamental. In: SAQUET, Marcos Aurélio; SPOSITO, Eliseu Savério (Org.). **Territórios e territorialidades**: teorias, processos e conflitos São Paulo: Expressão Popular/UNESP-Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2009. p. 57-72.

TEIXEIRA, Jules Ramon Brito. **Qualidade de vida e aspectos do trabalho de mototaxistas**. 2013. 108 f. il. Dissertação (Mestrado em Enfermagem e Saúde) - Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB), Jequié, 2013. Disponível em <https://silo.tips/download/qualidade-de-vida-e-aspectos-do-trabalho-de-mototaxistas>. Acesso em 04 de março de 2022.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. **Transporte e mobilidade urbana**. Brasília, DF: CEPAL. Escritório no Brasil/IPEA, 2011. (Textos para Discussão CEPAL-IPEA, 34). Disponível em <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/91298/1/661582272.pdf>. Acesso em 04 de março de 2022.

Recebido em 27/07/2024

Aceito em 02/09/2024

