

## DIMENSÃO SÓCIO-ESPACIAL DO TRANSPORTE INFORMAL EM MANAUS, O CASO DO MOTOTÁXI

**Márcio Silveira NASCIMENTO**

Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas (UFAM) e Membro do Núcleo de Estudos e Pesquisas de Cidades da Amazônia Brasileira (NEPECAB).

E-mail: [marciosn.geo@gmail.com](mailto:marciosn.geo@gmail.com)

### RESUMO

O transporte público coletivo urbano no Brasil vem apresentando um processo de decadência, promulgado pela queda da demanda e da produtividade dos serviços, tarifas crescentes, oferta inadequada às necessidades dos usuários, insuficiente desenvolvimento tecnológico e inovativo, falta de investimentos para atender a elevada demanda de infra-estrutura – estes são alguns dos problemas agravados por um ambiente institucional e um marco regulatório carentes de modernização. Assim surgiram em todos os centros urbanos do Brasil, na circulação diária paralelamente ao transporte coletivo urbano regulamentar e oficial, os transportes informais, clandestinos ou ilegais, representados nas mais diversas formas de veículos – gerando inúmeros conflitos entre os atores envolvidos. Destaque para o embate entre a população que são os usuários, solicitando melhores condições na qualidade das viagens diárias; os proponentes do transporte informal, os quais defendem o serviço para manutenção de suas rendas econômicas e o poder público, preocupado com a legalidade de tais serviços. Demonstrando sua regulamentação grandes desafios para os planejadores de transportes. Desta forma este artigo pretende evidenciar como essa situação tem afetado a cidade de Manaus, especificadamente quando se trata dos serviços de mototáxi, amplamente utilizado na cidade, reforçando que sua presença indica que as necessidades de transporte não estão sendo atendidas suficientemente por meios formais de serviços de transporte público.

**Palavras-chave:** transporte informal, mobilidade urbana, circulação

### ABSTRACT

The public transportation in urban Brazil is undergoing a process of decay, promulgated by falling demand and productivity of services, increasing fares, inadequate supply the needs of users, insufficient technological development and innovative, lack of investment to meet the high demand for infrastructure - these are some of the problems compounded by an institutional environment and regulatory framework in need of modernization. Thus arose in all urban centers of Brazil, in daily circulation parallel to urban public transport regulatory and official transport informal, irregular or illegal, represented in various forms of vehicles - creating numerous conflicts between the actors involved. Emphasis on the clash between the population who are users requesting better quality of daily trips, the proponents of informal transport, which defend the service to maintain their rents and the government, concerned about the legality of such services. Demonstrating its regulatory challenges for transport planners. Thus this article aims to highlight how this situation has affected the city of Manaus, specifically when it comes to motorcycle taxi services, widely used in the city, reinforcing its presence indicates that transportation needs are not being met adequately by means of formal services public transport.

**Keywords:** informal transport, urban mobility, circulation

## 1. INTRODUÇÃO

A globalização e as políticas liberais que têm afetado o funcionamento das cidades, também afetaram o comportamento do transporte urbano. Os processos de expansão urbana, novas formas de integração da economia e sua expressão nas cidades foram totalmente acompanhadas por um sistema de transportes que tem assumido um papel funcional nesse desenvolvimento. Novas tendências de organização e funcionamento dos sistemas de transportes urbanos precisam realizar transformações institucionais e construir políticas operacionais que suportem as exigências funcionais e urbanas às tendências de desenvolvimento urbano. Processos tais como o colapso dos sistemas, a geração de segmentos especiais de oferta, dependendo da demanda solvente da população, bem como criação de condições para apoiar a expansão urbana, são todos os novos recursos que o sistema de transportes tem sido capaz de tomar em linha com as tendências gerais em economias latino-americanas países americanos e suas cidades (FIGUEROA, 2005).

Manaus (ver fig. 1) é a oitava maior cidade brasileira, uma metrópole que abriga aproximadamente uma frota de 500 mil veículos (cerca de 4 hab/veículo) e 15 mil vias (MANAUSTRANS, 2011), dos quais mais de 80 mil são motocicletas, números do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN.



**Figura 1 – Cidade de Manaus-AM, localização da área de estudo**

Na cidade de Manaus, a atividade informal nos transportes vem crescendo, a partir da fragilidade do transporte coletivo urbano legalizado e da indolência do poder público municipal, concomitantes aos problemas sociais, ressaltando que a ilegalidade nos transporte propulsiona fonte de renda a uma pequena parcela da população, diga-se de passagem, a classe está disposta a enfrentar o poder público e o privado.

A ausência de uma política pública voltada para o assunto, contribuiu para o nascimento das atividades autônomas no sistema de transportes, representadas pelos microônibus, mototaxis, táxis-lotação, embora a atividade informal originou-se principalmente da precariedade na administração pública para o setor de transportes. O surgimento dos sub-centros também contribuíram para o nascimento e desenvolvimento do transporte informal, a péssima qualidade do transporte coletivo urbano nesses locais contribui para o aumento da oferta de transporte afetando o comportamento do usuário. Diante desse cenário este artigo irá expor como se encontra esse panorama na cidade de Manaus, apresentando a seguir concepções a cerca da geografia dos transportes, tipificação de conceitos de mobilidade urbana e acessibilidade, e ainda, dados sobre a indústria de duas rodas e aspectos do transporte de passageiros por mototáxi na cidade de Manaus.

## 2. GEOGRAFIA DOS TRANSPORTES

Transporte representa uma das atividades mais importantes do homem no mundo. É um componente indispensável da economia e desempenha um papel importante nas relações espaciais entre os locais. Seu estudo para os geógrafos é importante por duas principais razões. Em primeiro lugar, as infraestruturas de transporte, terminais, equipamentos e redes de ocupar um lugar importante no espaço e constituem a base de um sistema complexo espacial. Em segundo lugar, uma vez que a geografia busca explicar as relações espaciais, redes de transporte são de interesse específico, porque eles são o suporte principal dessas interações.

A análise dos fenômenos, localização e sua distribuição pela superfície terrestre, constituem uma das preocupações básicas da Geografia. Não seria diferente com o fenômeno dos transportes. A sua participação como componente de diferenciação das áreas pode assumir diversos ângulos dependendo da forma como é abordado, mas a sua relevância não pode ser subestimada (ARANTES, 2008).

A Geografia dos Transportes é uma ramificação da ciência geográfica que cuida do estudo do fenômeno “transporte” inserido em um contexto territorial. A Geografia, desde sua sistematização como ciência, procedia na análise dos fenômenos e como estes estavam dispersos pelo espaço, lido então, como “geográfico”. Vários objetos e temáticas emergiram, conforme a historicidade que permeava o corpo científico da época, e nas diferentes formas em que eram abordadas (ARANTES, 2008).

O papel da geografia de transporte é entender as relações espaciais que são produzidos por sistemas de transporte. Uma melhor compreensão das relações espaciais é essencial para ajudar os agentes públicos e privados envolvidos no transporte de mitigar os problemas e compreender sua espacialidade. Que para Salgueiro (2009) espacialidade define-se como:

A espacialidade é o espaço socialmente produzido, portanto, simultaneamente, um meio e um produto da ação, o que justifica a referência frequente à apropriação do espaço pelos indivíduos e grupos. Nesse contexto, a cidade é a configuração espacial ou um conjunto de configurações espaciais sociotécnicas, correspondente a sistemas de práticas sociais num determinado contexto tecnológico (SALGUEIRO, 2009, p. 16).

Assim, a história urbana é ligada ao desenvolvimento das técnicas de armazenagem e das ligações ao exterior, da multiplicação das redes que conectam os diversos lugares; conheceu períodos com características diversas, em larga medida devido a mudanças nas tecnologias dessa infra-estrutura.

### 2.1. Geografia da circulação

Guerra & Cunha (2005) citado por Nascimento (2009) explicita que o espaço social, primeiramente, é um produto da transformação da natureza. Segundo Santos (2002) *apud* Nascimento (2009) a natureza primitiva foi sendo substituída por uma natureza inteiramente humanizada. Por isso, a história da humanidade remete à constante reconfiguração espacial e territorial que se remodela no tempo e que envolve todas as ações humanas. A necessidade de vencer as distâncias entre os diversos pontos de interesse no território resultou em esforços por parte das sociedades no sentido de criar condições para facilitar as deslocamentos, processo consolidado, ao longo do tempo, numa relação cada vez mais complexa entre os transportes e as formas de organização espacial. Assim sendo, a própria evolução nos padrões de ocupação do território, ao revelar lógicas distintas, também na relação entre os transportes e a distribuição dos outros usos do solo, suscitou várias reflexões no âmbito da economia espacial e de outras ciências, nomeadamente a Geografia (PACHECO, 2001).

Com a evolução dos sistemas de transportes contribuiu para a consolidação de espaços territoriais de alta e baixa densidade de ocupação. a utilização da palavra “circulação” pode atribuir-se a totalidade dos modos de transportes nas suas relações com os quadros naturais e humanos, sendo que as infraestruturas e meios de transportes servem para efetuar deslocamentos. Entende-se assim, que os espaços de circulação perdem significado no território se forem considerados exclusivamente como suporte físico para as deslocamentos. A sua função é essencialmente de ligação e de estruturação nos espaços em que se inserem, sendo seus efeitos significativos no ordenamento do território.

## 2.2. Acessibilidade e mobilidade urbana

Numa grande cidade as pessoas se movimentam em massa de onde moram para onde trabalham, estudam, compram e têm seu lazer. Se estes locais são distantes entre si, inviabilizam o deslocamento a pé, gerando a necessidade do uso de equipamentos de transporte individual ou coletivo. A opção entre cada uma delas, seja pelo indivíduo, seja pela coletividade, vai depender de vários fatores: distância a percorrer, tempo disponível, conforto desejado e disponibilidade de recursos para se ter o equipamento adequado.

As cidades brasileiras, passaram por processos de crescimento intensos, ligados à dinamização das atividades econômicas e às migrações populacionais. Associado a isto, sofreram outros impactos, como a reconstrução física e adaptações do sistema viário, que sempre justificadas como alternativas capazes de proporcionar uma redistribuição de acessibilidade, entendida neste contexto como a capacidade de movimentação entre pontos de origem e destino (SCARLATO, 1989).

O Termo acessibilidade é frequente usado em geografia humana na explicação de variações espaciais de fenômenos. Na geografia urbana, acessibilidade tem sido aplicada em análises de crescimento das cidades, localização de equipamentos etc. O conceito tem sido encontrado com frequência em trabalhos de planejamento urbano e transportes (RAIA JÚNIOR, 2000).

A definição de acessibilidade, para Davidson (1995) *apud* Raia Júnior (2000), é:

A facilidade com que cada pessoa, em um dado ponto, pode ter acesso, via sistema de transporte (qualquer que seja o modo ou sub-sistema de transporte), a todos os outros lugares em uma área definida, levando em consideração as variações de atividade e o custo percebido para atingi-los (RAIA JÚNIOR, 2000, p. 17).

Ainda de acordo com o mesmo autor, uma localidade com maior acessibilidade tenderá, para muitos objetivos, a ser mais atrativa do que uma outra com menor acessibilidade e, portanto, será mais valorizada. Uma maior acessibilidade de um lugar tem um maior impacto no valor da terra.

De modo geral acessibilidade se refere à facilidade de movimento entre lugares, tornando possível o acesso dos indivíduos aos locais de empregos, lazer, estudo, equipamentos públicos etc., e é função tanto do uso do solo quanto das características do sistema de transporte. Ou seja, a relação entre o uso do solo e transporte é a acessibilidade, são mutuamente dependentes, as características do sistema de transporte determinam a acessibilidade, ou a facilidade de deslocamento entre lugares, a acessibilidade, por sua vez, afeta a localização de atividade ou o padrão do uso do solo.

Quando se trata de mobilidade, na geografia urbana, o deslocamento dentro da cidade é analisado e interpretado dentro de um esquema conceitual que articula a mobilidade urbana, que são as massas populacionais e seus movimentos; a rede, representada pela infraestrutura que canaliza os deslocamentos no espaço e no tempo; e os fluxos, que são as macro-decisões ou condicionantes que orientam o processo no espaço.

Seu conceito muitas vezes confundido com o de acessibilidade. Mobilidade urbana é definida como a capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização de suas atividades cotidianas, (trabalho, abastecimento, educação, saúde, cultura, recreação e lazer), num tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro. Pensar a mobilidade urbana é, portanto, pensar sobre como se organizam os fluxos na cidade e a melhor forma de garantir o acesso das pessoas ao que a cidade oferece, de modo mais eficiente em termos socioeconômicos e ambientais.

Para melhor elucidar, apresentamos a tabela abaixo (tabela 1), no qual procuramos esclarecer as diferenças entre os termos acessibilidade e mobilidade, são assim definidos por Jones (1981) *apud* Raia Júnior (2000):

Tabela 1. Acessibilidade x Mobilidade

<b>Acessibilidade:</b> está relacionada com a oportunidade que um indivíduo, em um dado local, possui para tomar parte em uma atividade particular ou uma série de atividades. Ela está relacionada à mobilidade do indivíduo ou tipo de pessoa, à localização espacial de oportunidades relativas ao ponto de partida do indivíduo, às vezes em que as atividades estão disponíveis. Assim, acessibilidade está relacionada não com o comportamento propriamente dito, mas com a oportunidade ou potencial, disponibilizados pelo sistema de transporte e uso do solo, para que diferentes tipos de pessoas desenvolvam suas atividades.	<b>Mobilidade:</b> é a capacidade de um indivíduo ou tipo de pessoa de se deslocar. Isto envolve dois componentes: o <i>primeiro</i> , depende da performance do sistema de transporte, e que é afetado por onde a pessoa está, da hora do dia e a direção na qual se deseja deslocar; <i>segundo</i> componente, depende das características do indivíduo, tais como se ele tem carro próprio, disponibilidade de pagar táxi, ônibus, trem ou avião, se tem a possibilidade de caminhar ou usar transporte público e mesmo se tem conhecimento das opções disponíveis para ele. Em outras palavras, o <i>primeiro</i> elemento está relacionado com a efetividade do sistema de transporte em conectar localidades espacialmente separadas, e o <i>segundo</i> elemento está associado com “até que ponto” um determinado indivíduo ou tipo de pessoa é capaz de fazer uso do sistema de transporte.
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**FONTE:** Jones (1981) *apud* Raia Júnior (2000), p. 15

**Org.:** Márcio Nascimento, 2011.

Quando se trata de mobilidade, na geografia urbana, o deslocamento dentro da cidade é analisado e interpretado dentro de um esquema conceitual que articula a mobilidade urbana, que são as massas populacionais e seus movimentos; a rede, representada pela infraestrutura que canaliza os deslocamentos no espaço e no tempo; e os fluxos, que são as macro-decisões ou condicionantes que orientam o processo no espaço.

Desta forma acessibilidade e mobilidade são conceitos chaves na geografia dos transportes, ambas fazem parte de um componente estratégico do desenvolvimento e na infraestrutura de uma cidade (REYES, 1996). Confirmado por Hanson (1995 p. 4) sendo “dois conceitos que são centrais para se entender o transporte são acessibilidade e mobilidade”.

### 3. A CIDADE SOBRE RODAS

Com a introdução do transporte sobre pneus, o território submetido à urbanização foi ampliado, aumentando, assim, o raio de recrutamento da mão de obra pelos empresários. A partir do início do século XX, o Estado vem intervindo de forma cada vez mais decisiva na provisão de condições físicas de produção e reprodução. Surgiram novas distribuições das populações no espaço urbano. A produção da cidade se mercantilizou, movimentando grandes massas de capital para a sua construção e apropriação, enquanto ao Estado coube prover o capital das condições necessárias à reprodução da força de trabalho necessária à cadeia produtiva (indústria, ao comércio e aos serviços) (SANTOS, 2009).

#### 3.1. Transporte informal

O crescimento dos transportes, da rede viária e dos meios de comunicação, contribuiu para formação e o crescimento da cidade contemporânea. Os transportes permitem a integração funcional de uma metrópole, exemplificando a economia, produção e consumo, mobilidade e acessibilidade, conforto e segurança.

A informalidade destaca-se durante a crise da economia mundial nos anos de 1930, influenciando os países desenvolvidos e subdesenvolvidos. O trabalho informal, cito o caso dos transportes, nasce da precariedade do serviço público, acentuados por certos condicionantes como discorre Spósito (2004), a população tem dificuldades para se locomover, devido a congestionamentos, deveria ser ao contrário, a circulação tem que ser facilitada tornando a locomoção eficiente.



A concorrência predatória provocada pelo capitalismo acompanhado de seus fatores negativos geram o desemprego, conseqüentemente surge um fenômeno, principalmente nos países subdesenvolvidos, a informalidade, o que incita a muitos indivíduos a tornarem-se submissos a referidas atividades sem direitos trabalhistas. (ALVES; ALMEIDA, 2009 apud FERREIRA, 2011)

Para Mamani (2004) o fenômeno dos transportes informais está associado à globalização, à inovação tecnológica, à crise econômica, ao desemprego, à desregulamentação e à falta de ação do poder público. Logo o tema gera debates intensos, no entanto sem apresentar soluções. Embora a atuação da informalidade nos transportes seja anterior a década de 1990, somente a partir da relevância da imprensa torna-se importante, primeiro como uma solução aos problemas do trânsito de qualquer cidade, posteriormente condenado e reprimido.

As adversidades do cotidiano capitalista instigam o trabalhador a buscar alternativas, fato que gerou a diminuição do trabalho formal (diminuição das carteiras assinadas e aumento dos trabalhos marginalizados) (FERREIRA, 2011). Segundo Mamani (2004) o problema referente à oferta de trabalho industrial ocasiona a inviabilidade ao acesso, ao emprego, instigando o aumento dos problemas sociais, ou seja, os excluídos buscam alternativas para trabalhar, muitas vezes, devido à necessidade essa busca é o mercado ilegal.

Ferreira (2011) enumera três fatores primordiais para adentrar no transporte informal: desemprego; segundo, insatisfação da sociedade com a administração pública referente a fragilidade do serviço do transporte coletivo urbano por inúmeros motivos; e por último, incentivo da indústria automobilística na aquisição veículos.

### **3.2. Trânsito de Manaus**

De acordo com o DETRAN (2011) os veículos motorizados representam 71,7% de todas as viagens urbanas realizadas em Manaus. O valor está acima da média nacional que é de 58,7%, entretanto os modos não motorizados equivalem a 28,0%, sendo que a média nacional é 41,3%.

Em média são realizadas 1,44 viagens por dia por habitante em Manaus sendo que em 2006 são realizadas dois milhões e trezentas mil viagens/dia. Campos e Szasz (1996) afirmam que o principal meio para transporte da população brasileira é o ônibus. Estima-se que cerca de 56% das viagens realizadas no país são feitas por ônibus, 5,5% por trens e metros, 32,1% por carro particular e 6,4% por outros tipos de transportes.

Mais da metade das viagens de transporte coletivo dura mais de 30 minutos, utilizando transporte individual dura menos de 30 minutos, pouca viagens duram mais que isso e as viagens a pé giram em torno de 15 minutos, constata-se que, geralmente as viagens a pé são para vencer as curtas distâncias. (SOUZA, 2009). Existem duas áreas de concentração de viagens urbanas: o centro comercial de Manaus, principal zona comercial da cidade, a zona centro sul onde estão locados os principais shoppings, não descartando as demais zonas das cidades que alocam os subcentros, como a rua do Comércio no bairro Parque Dez de Novembro (zona centro-sul) ou na Av. Grande Circular (zona leste) e o Distrito Industrial (zona sul), caracterizado por atividades industriais.

Para Magalhães, (2003) a expansão urbana e populacional transforma o transporte coletivo urbano num serviço essencial, tendo em vista que tal serviço soluciona problemas de grandes distâncias, fator primordial para o desenvolvimento econômico e social das sociedades contemporâneas. No entanto, o referido serviço requer atualizações constantes devido ao processo de horizontalização das cidades.

## **4. MOTOTÁXI: CONCEPÇÕES E O CASO DE MANAUS**

Sob riscos e em alta velocidade, correndo contra o tempo, o mototáxi se constrói como uma categoria de trabalho contemporânea, pós-moderna, expressando o sentido de fluxo em contraposição ao trânsito moroso das grandes cidades (FONSECA, 2005). O fácil acesso, o custo, a rapidez que oferece uma moto no deslocamento de um ponto para outro da cidade são os principais fatores apontados para justificar a aceitação do sistema mototáxi. (GOMES & DUQUE, 2009)

Para Fonseca (2005) independentemente do tamanho das cidades, o mototáxi surge como uma alternativa ao transporte coletivo precário ou mesmo inexistente. Apresentando vantagens como rapidez e preços reduzidos, atendendo, sobretudo às demandas das classes de renda mais baixa, ao aliviar o peso do “transporte” em seu orçamento doméstico e ao garantir acesso a lugares não atendidos por ônibus, seja pela falta de pavimentação ou violência desses lugares, seja pela baixa lucratividade que oferece às empresas formais. Ferreira (2011) afirma que o CTB (Código de Trânsito Brasileiro) trata no artigo nº. 24, que a utilização da motocicleta deverá ocorrer apenas para o serviço de entrega, porém a simplicidade do artigo possibilita lacunas, como o transporte de passageiros, assim gerando debates sobre a sua regulamentação.

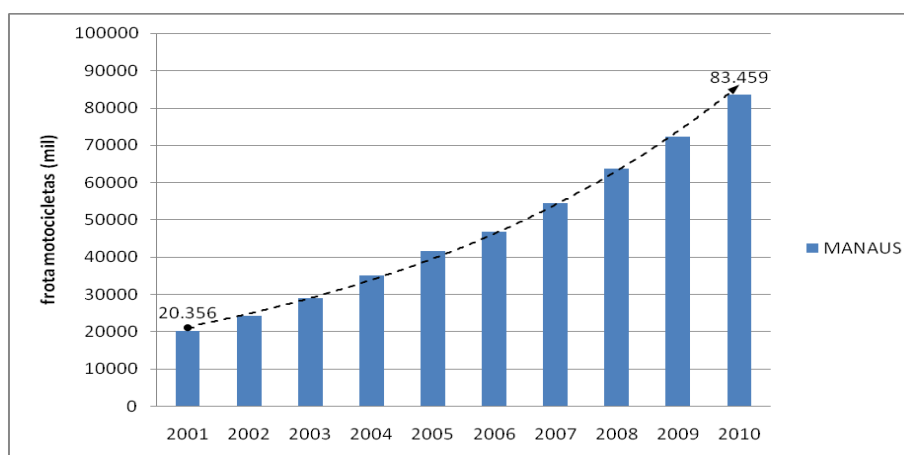
Discorrendo ainda sobre a repressão através do Estado, salienta-se que a identificação do mototaxista, inicialmente é uma tarefa difícil, tendo em vista que não a nada que prove se ele está exercendo a sua profissão, já que a motocicleta não é como o automóvel dos taxistas, que seguem padrões estipulados pelos órgãos fiscalizadores.

A modalidade foi aceita rapidamente em todo o território nacional, a maior preocupação desse serviço é a sua segurança tanto do passageiro quanto do condutor da motocicleta, outra questão é a fácil inserção na modalidade basta ter uma motocicleta para exercer a função de mototáxi, também um dos seus maiores problemas, já que fica difícil estipular a quantidade de profissionais que realmente trabalham na atividade.

Além de preços mais reduzidos, o serviço de mototáxi apresenta uma vantagem em comparação a outros serviços de transporte alternativo, como o de vans e kombis: a exclusividade do atendimento. Diferentemente destas modalidades de transporte, que têm percursos e horários determinados e operam com “lotada”, o mototaxi se estrutura como um serviço personalizado, variando seus itinerários, preços e até formas de pagamento de acordo com o cliente. Para Gomes & Duque (2009) o fenômeno mototaxismo não é apenas um ato de transportar pessoas, intrinsecamente observa-se uma forma de relacionamento. Primeiramente os benefícios: acessibilidade, custo, rapidez e etc; segundo segurança.

De acordo com Gomes & Duque (2009) a disputa entre mototaxista e os taxistas pode ser entendido como uma forma de resistência ao novo, pois para os taxistas a implantação do sistema mototáxi representou um concorrente difícil de ser superado, tendo em vista as facilidades em que o serviço oferece: barato, fácil e rápido e a facilidade em encontrar um mototaxista nas ruas. Mas o avanço do referido transporte foi tão forte que os taxistas limitaram-se a protestos sem muita ação diante da potencialidade e da aceitação da população.

Nos últimos dez anos, o transporte via ônibus perdeu usuários para demais meios, especialmente o transporte alternativo. Ainda assim, são cerca de 800 mil usuários/dia apenas nas linhas municipais, onde uma empresa apenas trabalha no setor, a Transmanaus Sociedade de Propósito Específico LTDA - uma sociedade formada por nove empresas. A frota de Manaus é composta por 285.895 automóveis e caminhonetes, 74.709 motocicletas, 8.764 ônibus e micro-ônibus e 30.886 caminhões (dados de 2008). Chamado Executivo ou Alternativo, o transporte pelas vans só pode ser efetuado em determinadas regiões da cidade. Na região leste, os Executivos e Alternativos circulam livremente (A CRÍTICA, 2011). E ainda, os mototáxi no qual o número de mototaxista é duvidosa e contraditória, dados fornecidos pelos sindicatos e jornais de circulação da sociedade, giram em torno de 6 mil a 12 mil supostos profissionais e em respeito número de associações e cooperativas, estimativas do DETRAN (AM) apontam aproximadamente 40 representações de associações e cooperativas na cidade. Certo está quando apreciamos a frota de motocicletas na cidade de Manaus, conforme fig. 2:



**Figura 2 – Manaus, frota motocicletas 2001-2010**  
**FONTE: DENATRAN. Org. NASCIMENTO, 2011**

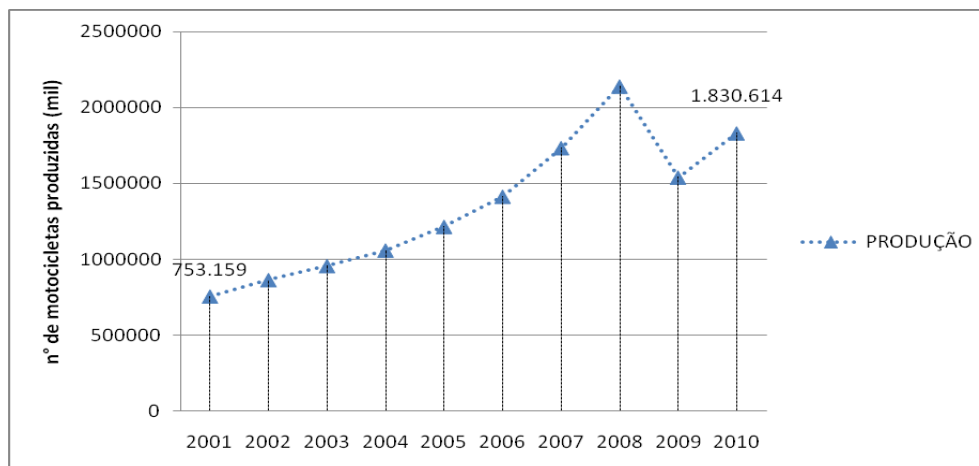
Identifica-se que a frota na cidade de Manaus, sempre esteve em franco crescimento, uma opção da população para o transporte individual, até mesmo porque a cidade possui um pólo industrial de duas rodas, composta das seguintes empresas (tabela 2):

**Tabela 2. Pólo Industrial de Manaus (PIM): Indústrias Duas Rodas**

Nº	Empresas do PIM: Pólo Duas Rodas
01	Agrale Amazônia S.A
02	Ava Industria S.A (Kawasaki)
03	Moto Honda da Amazônia LTDA
04	Kasinski Fabricadora de Veículos LTDA
05	J. Toledo da Amazônia Ind. Com. Veículos LTDA (Suzuki)
06	Yamaha Motor da Amazônia LTDA
07	Indústria de Duas Rodas da Amazônia LTDA (Atala)
08	Companhia Brasileira de Bicletas S.A (Sundown)
09	Harley-Davidson do Brasil LTDA

**FONTE: SUFRAMA.**

Trata-se de empresas consolidadas especialistas no ramo de duas rodas, fabricando os mais diversos modelos para cada tipo de necessidade. De acordo com a ABRACICLO - Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicletas e Similares, a produção nacional da categoria apresenta o seguinte panorama (figura 3):



**Figura 3 – Brasil, produção motocicletas 2001-2010**



FONTE: ABRACICLO. Org. NASCIMENTO, 2011

Percebe-se que a produção num intervalo de 9 anos mais que duplicou sua produção, devido a melhoria na automação de fabricação e demonstrando um mercado amplo com uma apropriada demanda. Dentre essa produção uma parte é destinada para o mercado interno e outra à exportação, conforme gráfico (figura 4) a seguir:

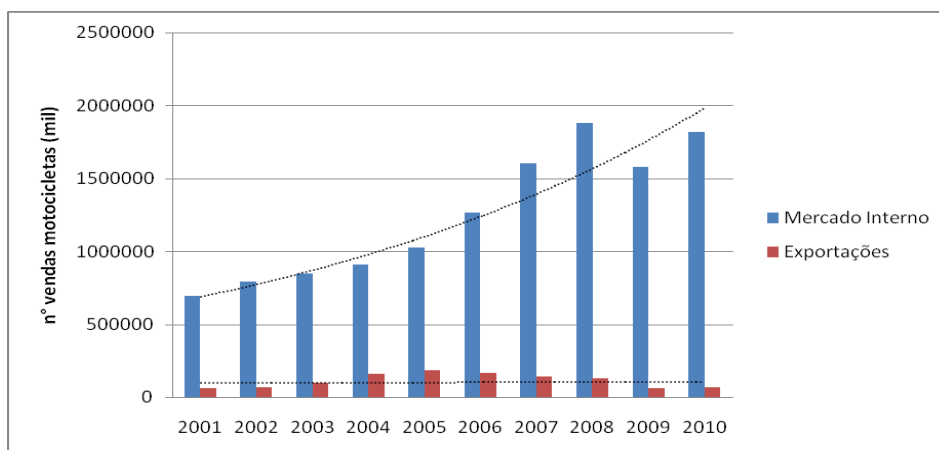


Figura 4 – Brasil, Divisão de Vendas de Motocicletas, 2001-2010

FONTE: ABRACICLO. Org. NASCIMENTO, 2011

Grande parte da produção é para o consumo do mercado interno, distribuído pela rede de concessionárias dos fabricantes, em números absolutos em 2001 adquiriu-se no mercado interno 692.096 motocicletas chegando a 2010 na importante marca de 1.818.181 vendidas no país. Já para exportações há um número equilibrado apresentando poucas oscilações, em 2001 exportou-se 60.190 com uma alta no ano de 2005 com 184.592 e baixa em 2010 para 69.209 motocicletas exportadas. É oportuno apresentar o gráfico abaixo (figura 5), quanto a distribuição de vendas de motocicletas no Brasil, conforme segue:

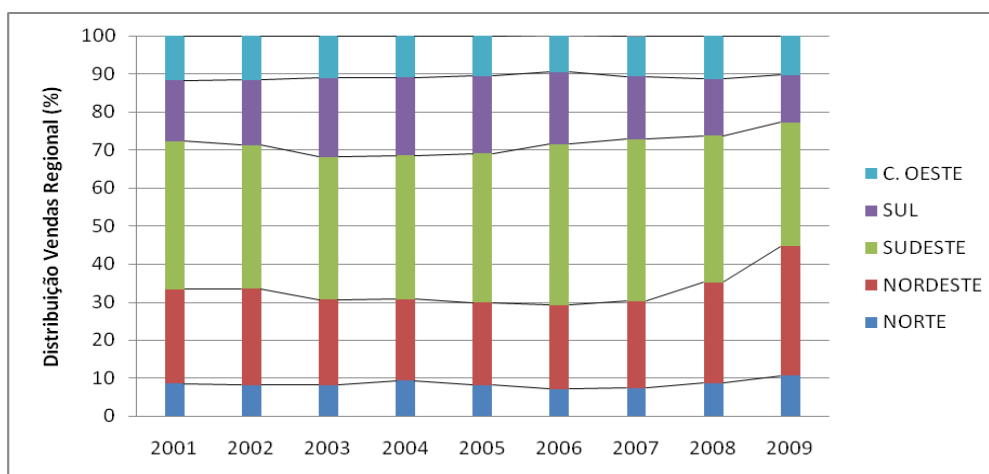
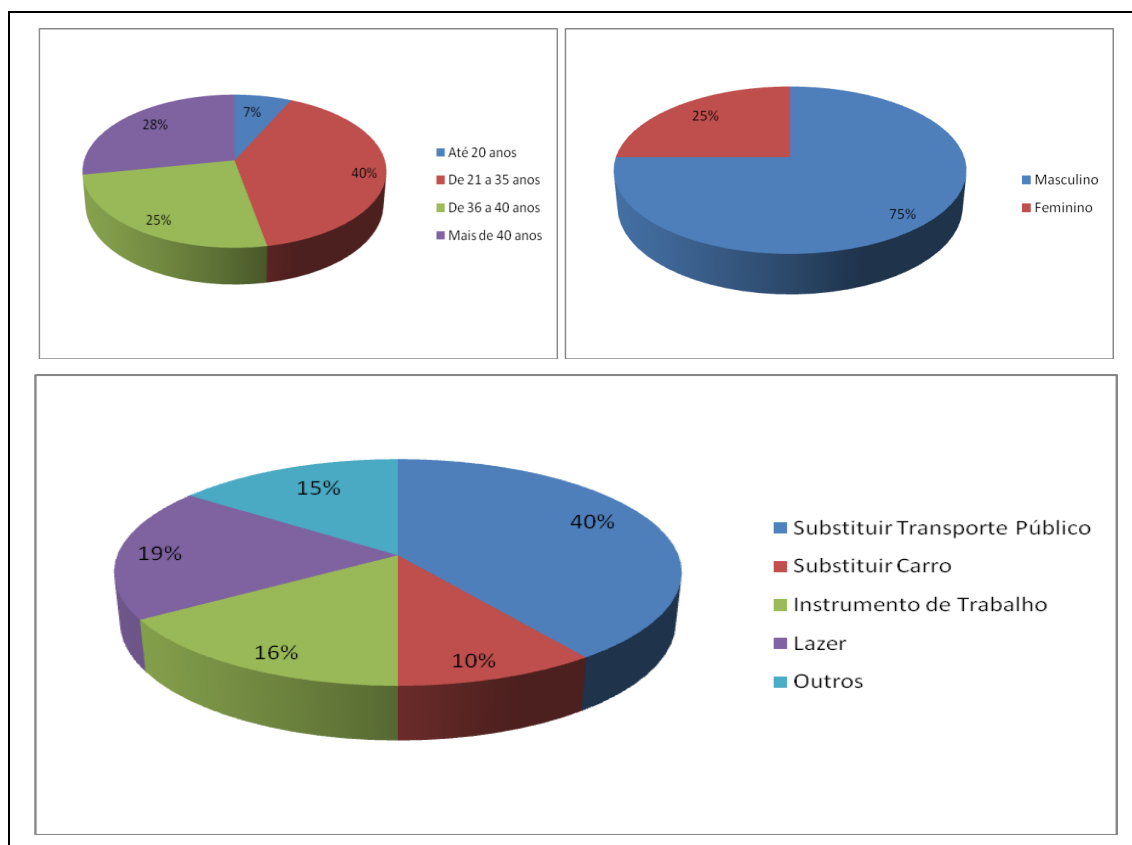


Figura 5 – Brasil, Percentual de Vendas de Motocicletas por Região 2001-2009

FONTE: ABRACICLO. Org. NASCIMENTO, 2011

Apesar da região norte não ser umas das mais destacadas quanto à distribuição nas vendas, obtendo um percentual em média de 9,5%, é importante frisar que em números absolutos em 2001 a região norte detinha 8,6% desse mercado – crescendo em 2009 para 10,6%. Quanto ao perfil do consumidor nos deparamos com os seguintes resultados (Figura 6.):



**Figura 6 – Perfil do Consumidor de Motocicletas**  
**FONTE: ABRACICLO. Org. NASCIMENTO, 2011**

Nos gráficos acima destaca-se o apelo ao uso de motocicletas pelo sexo masculino em sua grande maioria, dominando a faixa etária de 21 a 35 anos a maioria dos usuários, dos quais 40% procuram adquirir motocicleta para substituir o transporte público coletivo com o desejo de não mais necessitar do serviço público.

Pertinente ao caso da cidade de Manaus, o transporte por meio de mototáxi, foi regulamento Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009 – DOU (Diário Oficial da União) de 30/7/2009:

“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, 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”.

Os vereadores aprovaram, no dia 03 de maio de 2011, em caráter definitivo, a proposta de Emenda Complementar a Lei Orgânica do Município (Loman) que passa a permitir a atuação de mototáxis na cidade de Manaus, apesar da lei tramitar desde agosto de 2009. Existem certos impasses: área de atuação restrita apenas a zona leste e norte da cidade, normas de segurança para pilotos e passageiros, o que inclui contratos de seguro de vida, e mesmo critérios de adesão ao sistema, como exigência de antecedentes criminais. Embora as exigências previamente estabelecidas para regulamentação, comumente são desrespeitadas agravantes que tornam a regulamentação duvidosa.

A emenda trata das disposições preliminares, concessão ou permissão, requisitos para o exercício da atividade, documentação obrigatória, especificação dos veículos e equipamentos, vistoria, tarifa e taxas, infrações e penalidades, infração, recursos e defesa e disposições finais e transitórias, a minuta do projeto de lei estabelece normas para o funcionamento da atividade em Manaus.

De acordo com o projeto, a concessão será limitada em uma moto para cada 900 habitantes, com a prestação sendo exercida pelo permissionário proprietário do veículo e mais um auxiliar. A concessão será outorgada pelo Poder público e é de caráter pessoal, inalienável e intransferível por um prazo de cinco anos com uma prorrogação de igual período. O projeto estabelece a proibição de acumulação de mais de uma permissão por um permissionário.

Além do projeto de regulamentação do serviço de passageiros sobre duas rodas, a Prefeitura também elaborou o projeto que cria o Fundo Municipal de Modernização, o instrumento de suporte financeiro para a implantação, manutenção e desenvolvimento de planos, programas, projetos e ações voltadas para o transporte público da cidade.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Portanto regulamentar ou não regulamentar, eis a questão, repreender até a erradicação ou planejar, organizar, transformar a cidade para esse tipo de transporte urbano. Não se pode ignorar que a modalidade emprega milhares de pessoas no país, embora exista a necessidade de profissionalizar esses trabalhadores, intervindo para solucionar as suas desvantagens, coibir a atuação dos clandestinos, profissionaliza esses trabalhadores, ao mesmo tempo, que a administração deve obrigatoriamente melhorar a qualidade do serviço do transporte coletivo urbano, assim evitando uma explosão de motocicletas nas ruas manauaras.

Especialistas divergem sobre a legalização, alguns se posicionam a favor, fundamentado na própria legislação, alegando que as legislações sobre o tema respaldam o serviço do mototáxi, embora valorizem a contínua fiscalização, para outros as motocicletas não oferecem segurança nem ao usuário nem ao condutor.

Todavia enquanto o Estado regulariza uma parcela dos profissionais, inevitavelmente, ele clandestina outra parcela, a demanda geralmente regularizada pelos municípios não é suficiente nem para atender a população e a própria classe. Ressalta-se que alguns municípios recusam-se a regulamentar o serviço de mototáxi.

O mototaxismo, atualmente, configura-se como um dos principais problemas para as cidades contemporâneas no território nacional. O impacto da inserção do serviço clandestino acarreta a ausência de pagamento de impostos, ausência de tabela de preços, fatos que sofrem duras críticas pelos taxistas e empresários dos transportes públicos clandestino, todavia apesar da regulação em algumas cidades, a relação permanece conflituosa, tendo em vista que a quantidade de regulamentados é menor que a quantidade de clandestinos.

## REFERÊNCIAS

ARANTES, Thiago G. F. e FERREIRA, William R. **Considerações iniciais sobre o objeto de estudo e as diversas interfaces da geografia dos transportes**. In.: Anais 4ª Semana do Servidor e 5ª Semana Acadêmica, Universidade Federal De Uberlândia, 2008.

FERREIRA, Rafael Bastos. **Mobilidade urbana e trabalho informal: O espaço dos mototaxistas no meio urbano em Macapá- AP**. In: Revista Percurso- NEMO. Maringá, v. 3, n. 1 , p. 89-105, 2011.

FIGUEROA. O. **Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos em América Latina**. Revista eure, Santiago de Chile, vol. 31, n. 94, p.41-53, 2005.

FONSECA, Natasha Ramos Reis da. **Sobre duas rodas: o mototáxi como uma invenção de mercado**. Dissertação (Mestrado em Estudos Populacionais e Pesquisas Sociais; Área de Concentração: População, Sociedade e Território); Escola Nacional de Ciências Estatísticas – ENCE/IBGE, Rio de Janeiro, 2005.

GOMES, Antônio Nilson; DUQUE, Adauto Neto Fonseca. **Mototáxi: uma alternativa no transporte urbano de sobral**. Revista - Homem, Espaço e Tempo, março de 2009.

HANSON, S. Getting there: urban transportation in context. p. 3-25. In. **The geography of urban transportation**. New York/London: The Guilford Press, 1995.

MAGALHÃES, Soraia Pereira. **O transporte coletivo urbano de Manaus: bondes, ônibus de madeira e metálicos**. Dissertação (Mestrado multidisciplinar) - Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2003.

MAMANI, Hernam Armando. **Transporte informal e vida metropolitana: estudo do Rio de Janeiro nos anos 90**. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro, 2004.

MANAUSTRANS, **Plano de Gestão**. Disponível em: < <http://transito.manaus.am.gov.br/plano-de-gestao/>> Acesso em: 30 set 2011.

NASCIMENTO, Márcio Silveira. **Desigualdades socioespaciais na cidade de manaus-am e a Construção de novos espaços urbanos, o caso do PROSAMIM**. Disponível em < <http://connepi.ifal.edu.br/ocs/index.php/connepi/CONNEPI2010/paper/view/88/126>> Acesso em 15 de Julho de 2011.

PACHECO, Elsa. **Alteração das Acessibilidades e Dinâmicas Territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes**. Tese (Doutorado Geografia). Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2001.

RAIA JUNIOR, Archimedes A. **Acessibilidade e mobilidade na estimativa de um índice de potencial de viagens utilizando redes neurais artificiais de informações geográficas**. Tese (Doutorado) Universidade de São Paulo, São Carlos, 2000.

REYES, A. M. V. **La planeción estratégica y La movilidad de uma ciudad**. In. Anais do Congresso Panamericano de Ingenieria de Transito y Transporte, Havana, 1996.

SALGUEIRO, Teresa Barata. Mobilidade, novas demandas sociais e sustentabilidade urbana. In: OLIVEIRA, José Aldemir de (Org.). **Cidades Brasileiras: territorialidades, sustentabilidade e demandas sociais**. Vol. I. Manaus: EDUA, 2009.

SANTOS, O. B. **Indicadores de mobilidade urbana: uma avaliação da sustentabilidade em áreas Salvador - Bahia**. Dissertação (Mestrado) Universidade do Estado da Bahia, Salvador, 2009.

SCARLATO, F. C. **Metropolização de São Paulo e o Terceiro Mundo**. 2 ed. São Paulo: Iglu, 1989.

SOUZA, Geraldo Alves. **Espacialização urbana, circulação e acidentes de transito: o caso de Manaus-AM (2000-2006)**. Tese (Doutorado em Ciências em Engenharia de Transportes) – Programa de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia (COPPE), Universidade Federal do Rio de Janeiro, RJ, Brasil, 2009.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e Urbanismo**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2004.