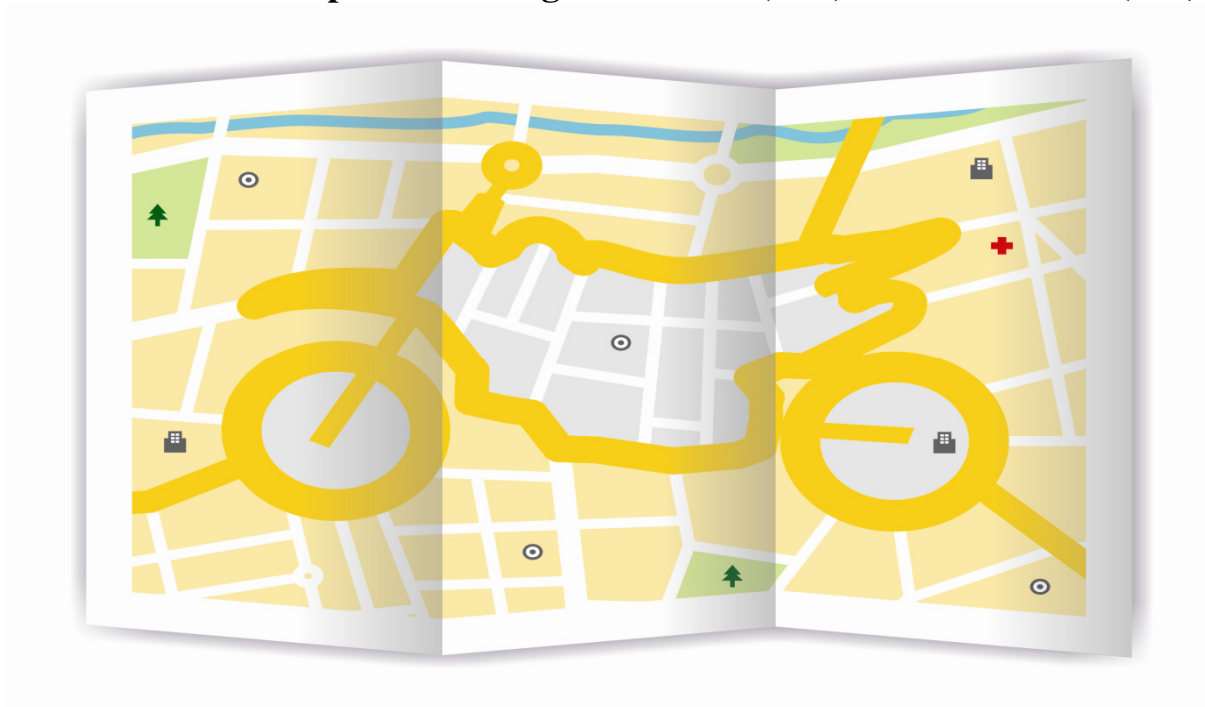


**UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: GEOGRAFIA E GESTÃO DO TERRITÓRIO**

**A VIDA SOBRE DUAS RODAS SOB A PERSPECTIVA DO
MOTOTÁXI: exemplos no Triângulo Mineiro (MG) e no Sul Goiano (GO)**



EMERSON GERVÁSIO DE ALMEIDA

**UBERLÂNDIA/MG
2015**

EMERSON GERVÁSIO DE ALMEIDA

**A VIDA SOBRE DUAS RODAS SOB A PERSPECTIVA DO
MOTOTÁXI: exemplos no Triângulo Mineiro (MG) e no Sul Goiano (GO)**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação
em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, como
requisito parcial à obtenção do título de Doutor em Geografia.

Área de Concentração: Geografia e Gestão do Território.

Orientador: Prof. Dr. William Rodrigues Ferreira

UBERLÂNDIA/MG
INSTITUTO DE GEOGRAFIA
2015

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da UFU, MG, Brasil.

A447v Almeida, Emerson Gervásio de, 1971-
2015 A vida sobre duas rodas sob a perspectiva do mototáxi : exemplos no
 Triângulo Mineiro (MG) e no Sul Goiano (GO) / Emerson Gervásio de
 Almeida. - 2015.
 268 f. : il.

 Orientador: William Rodrigues Ferreira.
 Tese (doutorado) - Universidade Federal de Uberlândia, Programa
 de Pós-Graduação em Geografia.
 Inclui bibliografia.

 1. Geografia - Teses. 2. Transporte urbano - Teses. 3. Transporte
 urbano - Aspectos sociais - Teses. 4. Mobilidade urbana - Teses. I.
 Ferreira, William Rodrigues. II. Universidade Federal de Uberlândia,
 Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

CDU: 910.1

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA

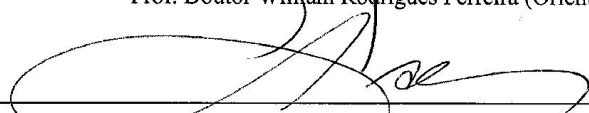
Programa de Pós-Graduação em Geografia

EMERSON GERVÁSIO DE ALMEIDA

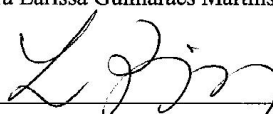
“A VIDA SOBRE DUAS RODAS SOB A PERSPECTIVA DO
MOTOTÁXI: EXEMPLOS NO TRIÂNGULO MINEIRO (MG) E NO
SUL GOIANO (GO)”.



Prof. Doutor William Rodrigues Ferreira (Orientador) - UFU



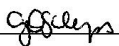
Prof. Doutora Larissa Guimarães Martins Abrão – UEMG



Professor Doutor Leosino Bizinoto Macedo – FUCAMP



Professora Doutora Beatriz Ribeiro Soares - UFU



Professora Doutora Geisa Daise Gumiero Cleps – UFU

Data: 26 / 03 de 2015

Resultado: Aprovado com Louvor.

À minha querida esposa Elen, que soube transformar os meus dias sombrios e me ensinou ser possível encontrar, no amor, sua forma incondicional.

Às três Marias da minha vida. Minha mãe, Maria Aparecida, de quem me orgulho imensamente, e minhas filhas Maria Eloisa e Maria Fernanda, meus bens supremos. Eu tenho uma aliança eterna com vocês.

AGRADECIMENTOS

A Deus, sempre a Ele, meus agradecimentos iniciais. Sem o dom da vida, da inteligência e sem Sua proteção, não conquistaria as dádivas terrenas.

À minha esposa Elen e a minhas filhas Maria Eloisa e Maria Fernanda, mananciais de paz e de amor.

À minha mãe. Impossível não agradecer a essa pessoa que sempre me estendeu as mãos e me enche de carinho e de amor.

Ao meu pai, *In memoriam*, por tudo o que quis, pôde e fez.

Ao meu orientador, Professor Doutor William Rodrigues Ferreira, grande incentivador e amigo. Agradeço pela honra de ser seu orientando, sendo-lhe muito grato pela atenção e acompanhamento, tanto no Mestrado, quanto no Doutorado.

Às professoras doutoras Beatriz Ribeiro Soares e Geiza Daise Gumiero Cleps, pelas preciosas intervenções teórico-metodológicas, tanto na Defesa do Projeto, quanto no Exame Geral de Qualificação.

Aos professores doutores Larissa Guimarães Martins Abrão e Leosino Bizinoto Macedo, que aceitaram o convite de compor a Banca de defesa da tese e participar comigo deste momento tão especial da minha vida.

Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, a quem, neste ato, peço permissão, para se fazer representar pelos ilustres professores doutores Vitor Ribeiro Filho e Denise Labrea Ferreira, docentes que possibilitam o crescimento e o saber científico de seus discípulos.

À Universidade Federal de Goiás, pelo auxílio e pela autorização de afastamento para conclusão dos trabalhos de doutoramento.

Aos meus amigos da Universidade Federal de Goiás, Regional Catalão, professores doutores Rodrigo Gustavo Delalibera e Ricardo Cruvinel Dornelas, pelo apoio e pelo companheirismo.

Às preciosas amizades entrelaçadas nos corredores e nas disciplinas da Pós-Graduação em Geografia: Flávia, Sandra, Mateus, Luiza, Maria José, Márcia e Lidiane.

Aos advogados e grandes amigos, Dra. Flávia de Almeida Moraes Farah Anderi e Dr. Moacir Henrique Júnior. Ela, prima terna e companheira; ele, amigo fiel. Ambos ótimos profissionais que me auxiliaram sobremaneira na manutenção da atividade advocatícia.

À médica e notória profissional da saúde em Ituiutaba (MG), Dra. Maria Cláudia Garcia Abrão, pelos ensinamentos, que foram muito além dos cuidados profissionais.

Aos entrevistados (mototaxistas, usuários do serviço de mototáxi, motoristas, pedestres e representantes dos mais diversos órgãos públicos). Sem esse préstimo, não conseguiria finalizar o trabalho.

A todos e a todas que contribuíram, direta ou indiretamente, para que esta conquista se realizasse, os meus sinceros agradecimentos.

“A gente quer viver pleno direito
A gente quer viver todo respeito
A gente quer viver uma nação,
A gente quer é ser um cidadão”

(Luiz Gonzaga, “GONZAGUINHA”, 1972)

RESUMO

O serviço de utilidade pública de transporte individual de passageiros por motocicleta, mototáxi, surgiu no Brasil em meados da década de 1990, em decorrência, precipuamente, de um deficiente sistema de transporte público coletivo e de uma expansão urbana desordenada. Conhecer esses novos ocupantes do espaço público tornou-se tarefa obrigatória dos estudiosos da área de transportes. O objetivo desta tese é demonstrar se referido modo de transporte cumpre seu papel pelo desenvolvimento urbano autêntico. Utilizou-se o estudo multicaso, mediante exemplificação do serviço de mototáxi em três cidades localizadas no Triângulo Mineiro/MG e no Sul Goiano/GO: Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). Este trabalho também apresenta um método heurístico alternativo, designado Método PEESA, pelo qual se verificaram cinco aspectos sobre o mototaxismo: políticos, epidemiológicos, econômicos, sociais e ambientais. Além desses instrumentos, foi desenvolvida ampla pesquisa bibliográfica, por análise documental e pesquisa empírica, por meio da qual foram entrevistados cinco grupos de atores sociais (mototaxistas, usuários do serviço de mototáxi, Estado, pedestres e motoristas dos demais meios de transportes urbanos). Os resultados do estudo possibilitaram entender que, sob os ângulos políticos e socioeconômicos, o mototáxi colabora para a qualidade de vida de um número crescente de pessoas, o que não se efetiva sob o enfoque epidemiológico e ambiental. Constatou-se ser possível aferir se o transporte público por motocicleta oportuniza justiça social, mediante análise dos aspectos propostos, o que poderá ser utilizado pelos planejadores de transporte na promoção deste importante modo de locomoção urbana.

Palavras-chave: Transporte público. Mototáxi. Desenvolvimento urbano autêntico.

ABSTRACT

The public service that offers individual transportation by motorcycles, known as motorcycle taxi, started in Brazil in the mid-90s, primarily, due to a poor public transportation system and an uncontrolled urban sprawl. Understating these new members from the public transportation scenario became an obligation to any academic in the transportation field. The goal of this thesis is to demonstrate if this mean of transportation achieves its role in the authentic urban development. A multi-case study was conducted by exemplification of motorcycle taxi services from three cities located in the region of *Triângulo Mineiro* in the state of *Minas Gerais* and in the South of the state of *Goiás*, all of them in Brazil; the cities were *Araguari (Minas Gerais)*, *Ituiutaba (Minas Gerais)* and *Catalão (Goiás)*. This study also presents an alternative heuristic method, called PEESA Method, by which five aspects on motorcycle taxis were verified: political, epidemiologic, economic, social and environmental. Furthermore, an extensive literature search was made through document analysis and empirical research, leading to the interviewing of the five social players: motorcycle taxi drivers, users of motorcycle taxi services, the state, pedestrians and drivers of other means of urban transportation. The results of this study showed that, from the political and socio-economic perspective, motorcycle taxis increasingly collaborate to the life quality of many people, though the service offers environmental and epidemiological risks. In conclusion, it is possible to say that, and taking into consideration the aspects here proposed, public transportation by motorcycle enforces social justice, giving transportation planners ways to promote this very important mean of urban mobility.

Keywords: Public transportation. Motorcycle taxi. Authentic urban development.

LISTA DE ABREVIATURAS E DE SIGLAS

ABRACICLO	Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Motonetas, Bicicletas e Similares
ANFAVEA	Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores
ANPET	Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
Art.	Artigo
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i>
CEF	Caixa Econômica Federal
CNDU	Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano
CNI	Confederação Nacional da Indústria
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
COPURB	Conselho Nacional da Política Urbana
CPJUS	Centro de Produção da Justiça Federal
CRFB	Constituição da República Federativa do Brasil
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
ECO-92	Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento
EICMA	<i>Esposizione Internazionale Del Motociclo</i>
ETUFOR	Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza
FHC	Fernando Henrique Cardoso
GEIPOT	Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes

IBAM	Instituto Brasileiro de Administração Municipal
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IBOPE	Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
INSS	Instituto Nacional de Seguridade Social
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPTU	Imposto Predial e Territorial Urbano
IPVA	Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores
ISSQN	Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza
JAMA	<i>Japan Automobile Manufacturers Association, Inc</i>
LC	Lei Complementar
MP	Medida Provisória
OCB-GO	Sindicato e Organização das Cooperativas Brasileiras no Estado de Goiás
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano
PEC	Proposta de Emenda Constitucional
PIB	Produto Interno Bruto
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PPP	Parceria Público-Privado
SEMOB	Secretaria Nacional de Transporte da Mobilidade Urbana
SindimotoSP	Sindicato dos Mensageiros, Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas de São Paulo
SMTC	Superintendência Municipal de Trânsito de Catalão
SUPURB	Superintendência da Política Urbana
TUST	Transporte urbano sobre trilhos

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 Cena do trânsito na região central de Belo Horizonte (MG). 2013	33
FIGURA 2 Infografia Método PEESA.....	46
FIGURA 3 Classificação dos Modos de Transporte.	54
FIGURA 4 Ônibus que circulava em Londres no final do século XVIII.	56
FIGURA 5 Primeiros bondes de tração animal do século XIX (década de 30)	56
FIGURA 6 Primeiros bondes elétricos no final do século XIX.	57
FIGURA 7 Primeiros bondes de tração mecânica no final do século XIX.	57
FIGURA 8 Ônibus de dois andares da Fifth Avenue Coach Company: início do século XX.....	58
FIGURA 9 Estação da Luz, São Paulo, 1896.....	59
FIGURA 10 Primeira ferrovia a operar no Brasil em 1854	60
FIGURA 11 A inauguração do primeiro metrô no Brasil, em São Paulo (SP), 1972	61
FIGURA 12 Representação de uma bicicleta do século XIX.	64
FIGURA 13 Mosaico Holanda. Cenas do transporte ciclovitário em Amsterdam. Século XXI.	65
FIGURA 14 Ensaio publicitário Caixa Econômica Federal.....	66
FIGURA 15 Lanchester, primeiro carro inglês produzido em 1837	67
FIGURA 16 Quadricycle, primeiro veículo da Ford, produzido em 1896.....	67
FIGURA 17 Automóveis utilizados de forma individual. Brasília (DF). 2008	68
FIGURA 18 Pôster do Departamento de Trânsito de Munique, Alemanha. 2001	71
FIGURA 19 Mosaico Colômbia. Cenas do cotidiano do transporte urbano em Bogotá. Século XXI.	72
FIGURA 20 Motocicleta da famosa marca Harley-Davidson do início do século XX.	74
FIGURA 21 Mosaico China. Líder Mundial em produção de motos. Século XXI.	75

FIGURA 22 Mosaico Vietnã. Cenas do motociclismo em Hanói. 2012.....	76
FIGURA 23 Ciclo Vicioso da Mobilidade Urbana.	82
FIGURA 24 Mototaxista transportando usuário em zona urbana central. Ituiutaba (MG). 2008.	83
FIGURA 25 Conflitos urbanos.....	83
FIGURA 26 Cidade do México. Mototáxis circulando. 2013.....	88
FIGURA 27 Barranquilla, Colômbia. Mototáxi. 2009.....	89
FIGURA 28 Iquito, Peru. A cidade sem carros. 2008.....	89
FIGURA 29 Motocicleta Honda Goldwing usada para serviço de mototáxi. Paris. 2014.....	90
FIGURA 30 Ator Jean Dujardin, vencedor do Oscar/12, utilizando serviço de mototáxi. Paris. 2012.	90
FIGURA 31 Mototáxi. Fortaleza (CE). 2012.....	93
FIGURA 32 Triciclo com porte de scooter e com duas rodas dianteiras e uma na traseira. Europa, 2013.	102
FIGURA 33 Center Shopping. Cidade de Uberlândia (MG). Motocicletas em exposição para venda. 2013.	103
FIGURA 34 Mosaico Supermercado Bretas. Cidade de Ituiutaba (MG). Motocicletas em exposição para venda. 2013.	103
FIGURA 35 Air bag para motociclistas da marca Denko	106
FIGURA 36 Mosaico Motocicletas. Utilização como ferramenta de trabalho. Século XXI.	111
FIGURA 37 Moto e corpo: o híbrido.	112
FIGURA 38 Mosaico Brasil. Cenas do Transporte Público. Século XXI.....	141
FIGURA 39 Infografia Antecedentes Políticos ao Mototaxismo.....	142
FIGURA 40 Organograma do Ministério das Cidades	151

FIGURA 41 Infografia CONTRAN. Alterações nas Regras para o Serviço de Mototáxi.	
2013.	155
FIGURA 42 Curso para mototaxistas e motofretistas. Catalão (GO). 2013.	171
FIGURA 43 <i>Site</i> Ministério das Cidades. Investimentos em Mobilidade Urbana. 2014.....	202

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 Brasil e o Mundo estão cada vez mais urbanos. 2012.	51
GRÁFICO 2 Gênero dos usuários de motocicletas no Brasil	105
GRÁFICO 3 Idade média dos motociclistas no Brasil.....	105
GRÁFICO 4 Brasil. Razão de Compra de Motocicletas. 2013.	107
GRÁFICO 5 Brasil. Qualidade dos meios de locomoção (2011).....	113
GRÁFICO 6 Brasil. Comparativo de habitantes/moto. 2014.....	126
GRÁFICO 7 Brasil. Quantitativo de motos versus quantitativo de automóveis dos Municípios Estudados. 2012.....	126
GRÁFICO 8 Brasil. Quantitativo crescente de motos nos Municípios Estudados. 2010/2012.	127
GRÁFICO 9 Brasil. Dados populacionais versus frota total nos Municípios Estudados	128
GRÁFICO 10 Estado de Goiás. PIB 2011.	129
GRÁFICO 11 Taxa de Atividade e Desocupação 18 anos ou mais. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). 2010.....	178
GRÁFICO 12 Índice de emissão de CO ₂ por habitante em cidades pelo mundo. 2009.....	193
GRÁFICO 13 Investimentos em transportes: países selecionados.	201

LISTA DE MAPAS

MAPA 1 Localização Geral dos Municípios de Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO).....	30
MAPA 2 Rede de metrô em São Paulo/SP. 2014.....	62
MAPA 3 Localização do Município de Araguari (MG).....	118
MAPA 4 Localização do Município de Ituiutaba (MG).....	120
MAPA 5 Localização do Município de Catalão (GO).	122

LISTA DE TABELAS

TABELA 1	Quantitativo de mototaxistas. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). 2014.....	42
TABELA 2	Comparativo do sistema metroviário de importantes cidades – 2013.....	63
TABELA 3	Brasil. Frota de Veículos Motorizados – 2012.....	70
TABELA 4	Brasil. Produção de Motocicletas e Veículos (1994/2013).....	78
TABELA 5	Brasil. Composição da frota total e por regiões. 2013.....	94
TABELA 6	Brasil. Dados Populacionais dos Municípios Estudados. 2013.....	123
TABELA 7	Municípios de Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). Composição da frota. 2012	124
TABELA 8	Minas Gerais. PIB Cidades. 2011.....	130
TABELA 9	Aspectos básicos do profissional mototaxista e do serviço de mototáxi. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO).	132
TABELA 10	Percepção do usuário sobre o serviço de mototáxi. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO).....	134
TABELA 11	Percepção dos pedestres e motoristas sobre o serviço de mototáxi. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO).	136
TABELA 12	Legislação, fiscalização e curso de reciclagem sobre o mototaxismo. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO).	174
TABELA 13	Nível de escolaridade. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). 2010.	176
TABELA 14	Mototaxistas x Educação. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). 2014.	177
TABELA 15	Principais indicadores sociais. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). 2010.....	179

TABELA 16 Indicadores sociais sobre os mototaxistas. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). 2014.....	181
TABELA 17 Indicadores de acidentes com mototáxi. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). 2014.....	190
TABELA 18 Campanhas educativas para prevenção de acidentes. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). 2014.....	191
TABELA 19 Uso de touca higiênica e limpeza de capacetes no serviço de mototáxi. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO).	197
TABELA 20 Economia e uso do mototáxi. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO).	207

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 Brasil. Classificação das motocicletas. 2013.....	79
QUADRO 2 Brasil. Tipos de veículos. 2013.	80
QUADRO 3 Dados legais. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). 2014.	172
QUADRO 4 Saúde pública nas leis do mototaxismo. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). 2014.....	198
QUADRO 5 Aspectos epidemiológicos e ambientais nas leis do mototaxismo. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). 2014.....	200
QUADRO 6 Aspectos econômicos nas leis do mototaxismo. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). 2014.....	206

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	22
Definição do problema	25
Justificativas.....	31
Objetivos.....	35
<i>Objetivo Geral</i>	35
<i>Objetivos Específicos</i>	36
Metodologia.....	37
<i>Estudo de caso</i>	39
<i>Estudo de Caso: Multicaso</i>	39
<i>Coleta de dados</i>	41
<i>Análise de dados</i>	44
<i>Proposição do Método PEESA</i>	45
Estrutura da tese.....	47
1 EXPANSÃO URBANA, MEIOS DE TRANSPORTE E O CICLO VICIOSO NAS CIDADES	50
1.1 Da caminhada ao transporte motorizado.....	53
1.1.1 <i>Pelo espelho retrovisor: a evolução histórica dos modos de transporte</i>	54
1.1.2 <i>O surgimento do automóvel e seu impacto no espaço urbano</i>	66
1.1.3 <i>A motocicleta no Brasil e no mundo</i>	73
1.2 O ciclo vicioso da mobilidade urbana e a origem do transporte público individual por motocicleta	81
2 MOTOTAXISMO: A (R)EVOLUÇÃO NA MOBILIDADE URBANA SOBRE DUAS RODAS	86
2.1 Panorama do mototaxismo no cenário mundial	87

2.2 O mototáxi no Brasil	91
2.3 A ordem social do consumo e o mototaxismo	99
2.4 A relação de trabalho como fator de influência do serviço de mototáxi	109
3 MUNICÍPIOS BRASILEIROS SOB A ÓTICA CONTEMPORÂNEA DO TERMO MOBILIDADE	115
3.1 Cidades eleitas e sua concepção de vida sobre duas rodas	117
3.2 Exemplos do mototaxismo no Triângulo Mineiro (MG) e Sul Goiano (GO)	131
4 MÉTODO PEESA E O TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL POR MOTOCICLETA	138
4.1 Aspectos políticos.....	140
4.1.1 Araguari (MG).....	160
4.1.2 Ituiutaba (MG).....	163
4.1.3 Catalão (GO).....	167
4.1.4 Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO): quadro político informativo/comparativo	171
4.2 Aspectos Sociais	174
4.2.1 Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO)	175
4.3 Aspectos Epidemiológicos e Ambientais.....	182
4.3.1 Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO)	195
4.4 Aspectos Econômicos.....	200
4.4.1 Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO)	204
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	209
Considerações acerca desse trabalho.....	210
Recomendações e Conclusões	213
REFERÊNCIAS	222

APÊNDICES.....	238
APÊNDICE A - Questionário para a entrevista estruturada aos mototaxistas	239
APÊNDICE B - Questionário para a entrevista estruturada aos usuários do mototaxismo	242
APÊNDICE C - Questionário para a entrevista estruturada aos entes estatais ...	245
APÊNDICE D - Questionário para a entrevista estruturada aos pedestres.....	247
APÊNDICE E - Questionário para a entrevista estruturada aos demais motoristas.....	248
ANEXOS	249
ANEXO A - Lei nº 3236, de 22 de maio de 1997, da cidade de Ituiutaba (MG)....	250
ANEXO B - Lei nº 1.688 de 23 de abril de 1998, da cidade de Catalão (GO).	252
ANEXO C - Lei nº 5.126, de 7 de março de 2013, da cidade de Araguari (MG)	259
ANEXO D - Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009	266

INTRODUÇÃO

O Brasil, pelo censo demográfico do ano de 2010, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, contava com 190.755.799 habitantes. Já em 1º de julho de 2014, o referido órgão estimou a população em 202.768.562 habitantes.

Concomitantemente ao crescimento populacional, o País avança no segmento econômico, com Produto Interno Bruto - PIB de 4,4 trilhões (IBGE, 2013), fatores importantes na expansão do tecido urbano brasileiro.

Todavia, apesar da economia estável, ainda não se conseguiu instituir um plano de transporte público eficiente para atender à crescente população nacional, o que, inclusive, afronta a Constituição da República Federativa do Brasil, CRFB; que garante a todos os cidadãos, entre outros, o direito de ir, vir e ficar, como direito fundamental de locomoção disposto em seu artigo 5º, inciso XV¹.

Portanto, tais assertivas nos impõem a necessidade de (re)pensar os diversos meios de transporte urbano no Brasil, pois, como itens incentivadores da expansão urbana, têm a obrigação de originar qualidade de vida e proporcionar justiça social a um número crescente

¹ XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens.

de pessoas, caso contrário, não podem ser considerados como elementos ao desenvolvimento urbano pleno.

Nesta linha de raciocínio sobre desenvolvimento e transportes urbanos, há que se atentar, ainda, que a sociedade tem exigido prestações de serviços cada vez mais velozes, diante das necessidades impostas por uma lógica urbana em que a falta de tempo é a grande vilã. Desse modo, era inevitável que prestações de serviços mais céleres e pontuais surgissem em todos os segmentos.

Assim, dentro do sistema de transporte público no País, optou-se por efetivar análise profunda e singular do transporte público individual por motocicleta. Esse meio de transporte é recente e carece de reflexões, vez que alterou a paisagem cotidiana das cidades brasileiras e sofreu consideráveis alterações com o advento de diversas leis que versam sobre a matéria, análise essa, diante da seguinte hipótese: o transporte público individual por motocicleta proporciona justiça social?

Pretende-se, por consequência, conhecer esses “novos” ocupantes do espaço público. Diz-se novo, pois o referido modo de transporte, no Brasil, tem origem em meados da década de 1990, como mais uma alternativa de se ganhar tempo, diante de sua notória fluidez no trânsito, e sequer completou 20 (vinte) anos de existência, entretanto, encontrava-se consolidado no País, mesmo antes da promulgação de norma federal que o legalizou (Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009).

A motocicleta e o seu uso no serviço público de transporte, portanto, apresentam-se como itens sociais que reclamam constante análise, em virtude de a moto tornar-se ferramenta de trabalho e objeto de consumo, pois, entre os processos de criação de novos postos, surgem os mototaxistas - mais uma forma de acesso ao trabalho que se fortalece pela precariedade dos serviços de transporte público, proporcionando evidente mobilidade aos usuários, diante de seu baixo custo e oportunidade de driblar o congestionamento crescente do trânsito, todavia,

em contrapartida, o mototaxismo se torna alvo de críticas, principalmente devido à sua fragilidade no quesito segurança.

Nessa perspectiva de rápida expansão da prestação de serviço de transporte público individual por motocicleta, observa-se a transformação da paisagem urbana, surgindo várias indagações que motivaram a pesquisa:

- ✓ Apesar de o mototaxismo ter sido legalizado pela Lei nº 12.009/09, encontra-se regulamentado em todas as cidades do País?
- ✓ Qual a razão de compra de motocicletas?
- ✓ O uso desse meio de transporte pode causar alguma doença?
- ✓ O mototáxi está integrado à rede de transportes existentes?
- ✓ O referido serviço impulsiona crescimento econômico?
- ✓ Quem são os profissionais que (sobre)vivem do mototaxismo?
- ✓ O mototáxi trata-se de meio de transporte ambientalmente sustentável?
- ✓ Há algum método específico para se aferir se o mototaxismo proporciona qualidade de vida?
- ✓ As cidades brasileiras estão cumprindo a Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/12) no que se refere a essa prestação de serviço?

Pensar, então, a ciência geográfica, nesse contexto, é se deparar com a área da Geografia dos Transportes, cujo papel está estabelecido por Pons e Reynés (2004, p. 38),

El papel de la Geografía de los Transportes no es, pues, liviano. Los análisis de los movimientos de mercancías, personas e información; la exploración morfométrica y funcional de las infraestructuras, con el objetivo último de relacionar las restricciones espaciales y los atributos, con ele origen, extensión, naturaleza y propósito del movimiento reflejan, por más que sintéticamente, las tareas más nobles de esta subdisciplina.²

²O papel da Geografia dos Transportes não é, portanto, leviano. As análises dos movimentos de mercadorias, pessoas e informações; a exploração morfométrica e funcional das infraestruturas, com o objetivo final de relacionar as restrições espaciais e os atributos, com origem, extensão, natureza e finalidade do movimento refletem, por mais que sinteticamente, as tarefas mais nobres dessa especialidade. (Tradução livre do pesquisador).

Quanto à importância e o elo com os temas abordados, os geógrafos britânicos, Hoyle e Knowles (1998, p. 2), respondem “Why is transport geography important?³”,

There are two main reasons. Firstly, transport industries, facilities, infrastructures and networks occupy substantial areas of geographical space, constitute complex spatial systems and provide substantial numbers of widely spread jobs. Secondly, geography is concerned with interrelationships between phenomena in a spatial setting and with the explanation of spatial patterns; and transport is frequently one of the most potent explanatory factors.⁴

Diante dessas reflexões, a mobilidade urbana sobre duas rodas surge como paradigma a ser quebrado, impondo análise acurada para se verificar se oportuniza justiça social, quesito exigido nos dias atuais para que se obtenha a sonhada cidade para as pessoas, fazendo-se necessário, outrossim, estudo criterioso sobre a matéria, o que ora se propõe.

Definição do problema

O Brasil, desde a década de 1950, adota a prestação de serviços de transporte público realizado, em regra, pelo setor privado, mas com controle pelo setor público; inclusive, essa parceria público-privado se encontra sedimentada pela Lei nº 10.233/01, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes terrestres e que, em seu artigo 12, inciso I, apresenta as diretrizes gerais dos transportes:

Art. 12. Constituem diretrizes gerais do gerenciamento da infraestrutura e da operação dos transportes aquaviário e terrestre:

I – descentralizar as ações, sempre que possível, promovendo sua transferência a outras entidades públicas, mediante convênios de delegação, ou a empresas públicas ou privadas, mediante outorgas de autorização, concessão ou permissão, conforme dispõe o inciso XII do art. 21 da Constituição Federal;
(...)

³Por que Geografia dos Transportes é importante? (Tradução livre do pesquisador).

⁴Há duas razões principais. Primeiramente, indústria dos transportes, instalações, infraestruturas e redes ocupam uma área substancial no espaço geográfico, constituindo um sistema espacial complexo e providenciando um número substancial na expansão do trabalho. Em segundo lugar, a geografia está preocupada com a inter-relação entre fenômenos no cenário espacial e com a explicação do modelo espacial, e o transporte é frequentemente um dos mais potentes fatores explicativos. (Tradução livre do pesquisador).

É igualmente importante observar que, a partir de meados do século passado, o País passa por um intenso processo de urbanização, em consequência, inclusive, do aumento de motorização.

Inserido nesse panorama, é notório o crescimento da população brasileira, o que gera, por consequência, o aumento da demanda pelo transporte público, que é mal gerenciado pelo Estado, o que “leva à ineficiência, falta de confiabilidade, superlotação, desconforto e má utilização de recursos” (VASCONCELLOS, 2000, p. 133), oportunizando o surgimento de outras formas de prestação de serviços na área de transporte na tentativa de equalização desse problema.

Diante desse cenário, constata-se um impressionante crescimento da frota de motocicletas no Brasil. Segundo dados da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Motonetas, Bicicletas e Similares (ABRACICLO, 2014), em vinte anos, o País saltou de uma produção anual em 1994 de 141.140 unidades para 1.592.677 em 2013, o que, indubitavelmente, modificou o espaço urbano das cidades brasileiras.

Vários motivos são ensejadores desse aumento. Entre os principais, destaca-se a precariedade dos serviços de transportes públicos, os congestionamentos crescentes do trânsito e o fato de as motocicletas incorporarem outras funções - antes um veículo utilizado precipuamente para transporte e lazer, começa também a ser utilizado como ferramenta de trabalho e de forma de prestação de serviço de transporte público individual em nosso País.

Assim, diante da evidente problemática que envolve o transporte público no Brasil, que há muito deixou de ser questão exclusiva dos grandes centros, entendeu-se por efetivar estudo sobre o serviço de mototáxi, por se tratar de uma das alternativas encontradas pelos usuários como forma de solução ao caos estabelecido no transporte público.

Compreender cada vez mais e melhor esses titulares contemporâneos do exíguo espaço público, tornou-se, portanto, tarefa obrigatória dos estudiosos do sistema de transporte no Brasil.

Por conseguinte, não basta, apenas, conhecer esses “invasores” da paisagem urbana sem, em contrapartida, verificar os instrumentos que disciplinam esse serviço, pois a realidade do trânsito nas cidades mostra a necessidade cada vez maior de cuidados para seu gerenciamento e requer dos gestores públicos um nível de responsabilidade superior para com os aspectos relativos ao seu planejamento.

Nesse sentido, o problema do presente trabalho está em entender o fenômeno do mototáxi, a partir de seu advento na década de 1990, pelo olhar da mobilidade urbana e responder: como aferir se o mototaxismo realmente contribui para o desenvolvimento urbano autêntico?

O surgimento da temática levantada, além das questões que permeiam o transporte público no País e justificativas que se apresentam no próximo item, encontra embasamento em dois grandes geógrafos da atualidade, um nacionalmente conhecido (Marcelo Lopes de Souza) e outro internacionalmente reconhecido, o inglês David Harvey.

Os interesses de Souza (2005) têm estado sempre vinculados aos estudos urbanos e, em sua obra “ABC do desenvolvimento urbano”, ao tratar sobre expansão urbana, afirma que um desenvolvimento urbano autêntico é aquele que traz cada vez mais justiça social.

Um desenvolvimento urbano autêntico, sem aspas, não se confunde com uma simples expansão do tecido urbano e a crescente complexidade deste, na esteira do crescimento econômico e da modernização tecnológica. Ele não é, meramente, um aumento da área urbanizada, e nem mesmo, simplesmente, uma sofisticação ou modernização do espaço urbano, mas, antes e acima de tudo, um desenvolvimento sócio-espacial na e da cidade: vale dizer, a conquista de melhor qualidade de vida para um número crescente de pessoas e de cada vez mais justiça social. (SOUZA, 2005, p. 101).

Todavia, na obra supracitada, não há como se aferir a real obtenção de “justiça social”, para que se caracterize o desenvolvimento urbano autêntico, ponto imprescindível a se esclarecer, diante do que há muito sinaliza Harvey (1980, p. 81), ao afirmar que: “[...] é surpreendente, por isso, descobrir que considerações de justiça social não têm sido incorporadas aos métodos geográficos de análise.”

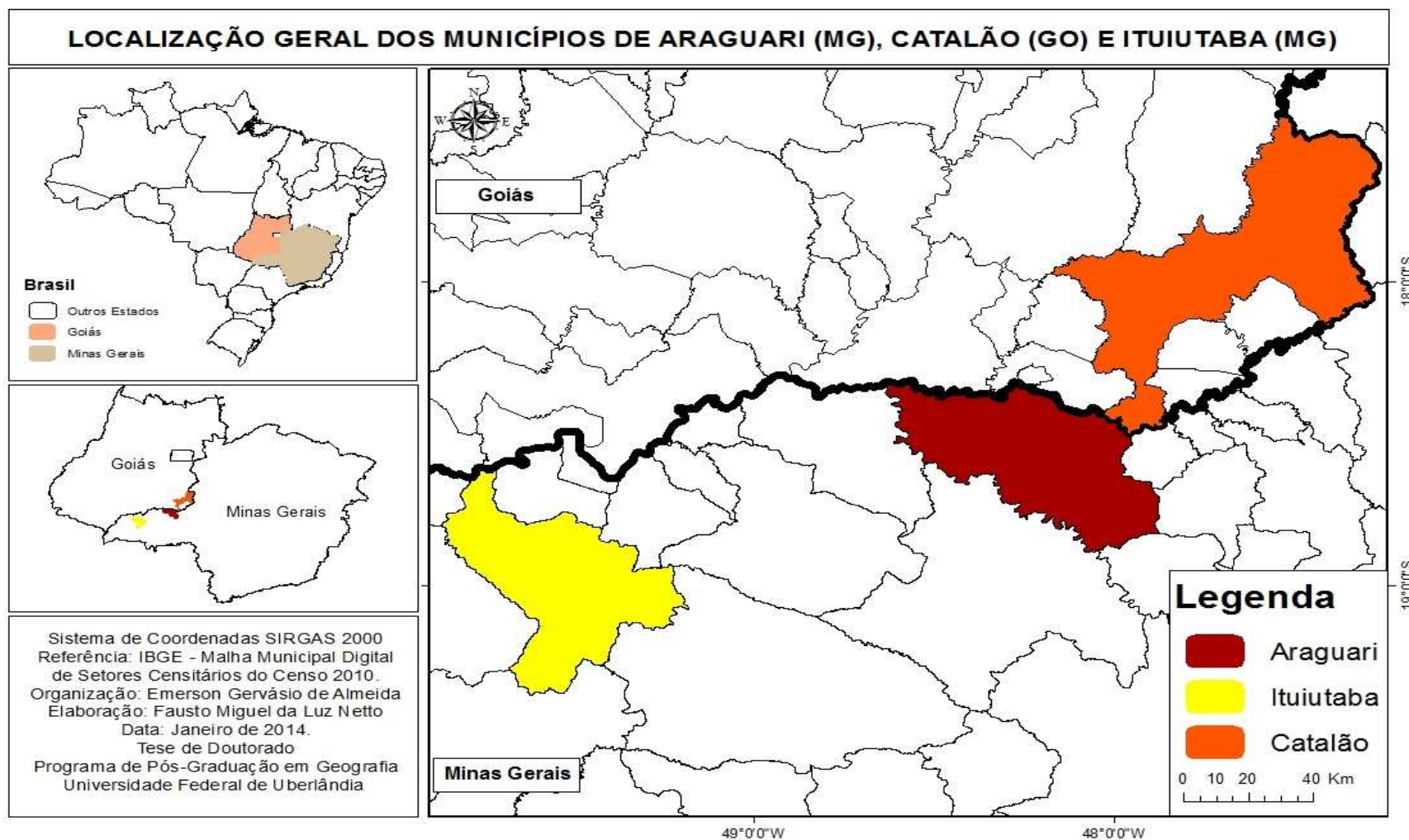
Devido a isso, para que se possa explicar o termo autêntico e verificar se o transporte público individual por motocicleta contribui para esse tipo de desenvolvimento, quer seja, se é justo socialmente, pois é claro tratar-se de mais um item motivador da expansão urbana, entendeu-se por apresentar respostas a algumas questões sobre o mototaxismo, mediante aplicação de método próprio de análise, Método PEESA (detalhado em item específico dentro dessa Introdução), com observação de aspectos Políticos, Epidemiológicos, Econômicos, Sociais e Ambientais (surgindo a designação PEESA, pelo uso da inicial de cada um dos aspectos analisados), respondendo:

- As legislações existentes são adequadas e estão sendo cumpridas?
- É saudável?
- Acarreta melhores condições econômicas/sociais aos envolvidos e ao País?
- É ambientalmente correto?

A partir desse retorno, é possível apresentar resultado sobre o enquadramento ou não, do serviço de transporte público individual por motocicleta, como item integrador do desenvolvimento urbano autêntico no País.

Ressalta-se que, para esse fim, utilizaram-se os cinco aspectos mencionados, como forma de obtenção de uma visão ampla do serviço de mototáxi, bem como para que se democratizasse a análise com percepções bastante particulares a esse respeito, esclarecendo que não há supremacia de um sobre o outro. Todos são individualmente e, na mesma equiparação, importantes ao resultado que se almeja.

E, para se efetivar essa pesquisa, entrevistaram-se cinco atores sociais imprescindíveis ao deslinde da questão: os mototaxistas, os usuários desse serviço, os entes estatais responsáveis por departamentos de trânsito e transportes, pedestres e motoristas dos demais meios de transportes urbanos, tudo em três cidades brasileiras, a saber: Araguari e Ituiutaba, localizadas no Triângulo Mineiro (MG) e Catalão, situada no Sul Goiano (GO) conforme o Mapa 1.



Mapa 1 Localização Geral dos Municípios de Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO).

Em decorrência disso, é imprescindível justificar o quantitativo de urbes para se proceder à pesquisa e o motivo de tal escolha. Por que três? Por que essas três?

Primeiramente, porque analisar três cidades, mesmo que sob um viés específico, já não é fácil para um único pesquisador. Segundo, pois, conforme anunciado, estudar-se-ão cinco aspectos sobre o mototaxismo (políticos, epidemiológicos, econômicos, sociais e ambientais), mediante várias formas de análise, que também estão descritas minuciosamente no item metodologia, bem como, por tratar-se de forma de se efetivar um comparativo entre cidades que possuem dinâmicas muito parecidas, se inserirem em um mesmo contexto socioespacial e, obviamente, por possuírem grande número de permissionários de referido meio de transporte e larga utilização desse serviço pela população local.

Por fim, o fato de se tratar de cidades da vivência deste pesquisador, que permeiam seu cotidiano, pois é de Ituiutaba (MG), atua na docência em Instituição Federal de Ensino na comarca de Catalão (GO) e se encontra diuturnamente de passagem por Araguari (MG), tornou inevitável um olhar crítico/acadêmico sobre essas urbes (de forma bastante detalhada, apresentam-se, no item 3.1 dessa tese, as razões para eleição dessas cidades).

Por seu turno, indicam-se na próxima seção, as devidas justificativas deste trabalho.

Justificativas

O Brasil possui uma economia considerada estável, principalmente após o advento do Plano Real em 1994 e apresenta, a partir de então, crescimento econômico considerável. Analisar, assim, os reflexos ocasionados por esse crescimento em todos os segmentos, tornou-se justificativa louvável a todas as áreas do saber.

Entre os segmentos que, a partir desse momento econômico, sofreram grandes alterações, destacou-se o da área dos transportes, que tem intrínseca relação com a ciência da Geografia. Nesse sentido, Knowles, Shaw e Iain (2008) afirmam:

There are two aspects of the nexus between transport and geography that have traditionally attracted study. One is geography of transports systems themselves. These occupy a large amount of space, their form, layout and extent being determined by a range of factors such topography (mountains, rivers, etc.), economic conditions, technological capability, sociopolitical situations and spatial distribution of places they link together. [...] the impact of transport is the second traditional area of study for transport geographers. A core interest of many geographers is explaining the location of phenomena over time and across space, and transport is one of the most powerful factors affecting and explaining the distribution of social and economic activity. (KNOWLES; SHAW; IAIN, 2008, p. 8).⁵

Assim, todas as boas pesquisas com foco em sistemas de transportes, nos seus impactos e/ou fenômenos por eles criados, serão valorosas ao avanço da ciência geográfica, principalmente no âmbito da Geografia dos Transportes e dos planejadores de transportes.

Nessa linha de raciocínio, importante analisar a evolução da frota de veículos em nosso País, em passado recente. Em 2010, essa frota, segundo dados do IBGE (2014), era de 64,8 milhões de unidades e, na mesma época, a população brasileira era de 190,7 milhões de habitantes, o que gerava uma média de um veículo para cada 2,94 habitantes.

Considerando-se que nos quatro anos anteriores ao ano em epígrafe, houve um crescimento de 10% ao ano em referida frota, é possível projetar uma frota média de veículos, para o ano de 2020, em 120 milhões de veículos, o que gerará, na maioria das cidades e não apenas em grandes centros (Figura 1), imensos congestionamentos.

⁵ Há dois aspectos do nexo entre transporte e geografia que tradicionalmente atrai estudo. Um deles é a geografia dos sistemas de transportes. Estes ocupam uma grande quantidade de espaço, a sua forma, distribuição e extensão sendo determinado por uma série de fatores como a topografia (montanhas, rios, etc.), condições econômicas, capacidade tecnológica, as situações sociopolíticas e distribuição espacial dos lugares que se interligam. [...] o impacto dos transportes é a segunda área tradicional de estudo para os geógrafos de transporte. Um grande interesse de muitos geógrafos está em explicar a localização dos fenômenos ao longo do tempo e do espaço, e o transporte é um dos fatores mais importantes que afetam e explicam a distribuição da atividade econômica e social. (Tradução livre do pesquisador).



FIGURA 1 Cena do trânsito na região central de Belo Horizonte (MG). 2013

Fonte: <<http://g1.globo.com/minas-gerais/transito/noticia/2013/07/bhtrans-registra-congestionamento-no-centro-da-capital-nessa-terca-feira.html>>.

Esses dados corroboram o entendimento de que todos os estudos que se voltem a investigar modos de transporte e, por conseguinte, auxiliam a compreensão de mobilidade urbana, merecem acolhimento no meio acadêmico.

Justifica-se, dessa feita, o desenvolvimento da presente pesquisa, mediante exemplificação do fenômeno do mototáxi no Triângulo Mineiro (MG) e Sul Goiano (GO), diante de poucas pesquisas específicas voltadas ao tema, carecendo, por sua vez, de estudo para balizar tomadas de decisão, no que se refere ao planejamento de referido serviço de transporte público. Inclusive, pelo fato de tratar-se de pesquisa inédita que envolve esses cinco aspectos (políticos, epidemiológicos, econômicos, sociais e ambientais) do mototaxismo, em um único trabalho, para caracterizá-lo ou não como componente que contribui ao desenvolvimento urbano autêntico, espera-se estar apresentando um novo conhecimento científico acerca da matéria.

Tal escolha, sob o viés da mobilidade urbana, também se justifica, a partir do simples entendimento de que o deslocamento é a melhor forma de o ser humano perceber e vivenciar o espaço que habita e garantir, entre outros, a sociabilidade. Então, a verificação de tal ocorrência ao mototaxismo se torna mister ao presente trabalho.

Outra importante justificativa se refere à obrigatória análise e adequação de todos os planos diretores municipais, inclusive das três urbes a se investigar, à Lei nº 12.587/12 (Lei de Mobilidade Urbana), que estabeleceu em seu artigo 24, várias diretrizes a serem efetivadas, como as expressas no inciso V e parágrafos 1º, 3º e 4º, *sic*:

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

[...]

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

[...]

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

[...]

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

Assim, em regra, todos os municípios brasileiros com população acima de 20.000 habitantes, como o caso das três urbes verificadas, têm a obrigação de conhecer de forma aprofundada seus modos de transporte público para integrá-los aos demais e, nesse segmento, o serviço público individual por motocicleta merece a devida análise, sob pena de não cumprir as normas determinadas em Lei Federal.

Por fim, o fato de ter usado e dependido por muitos anos desse serviço, aliado à vivência presencial de sua dinâmica nas ruas, igualmente se apresentam como importantes justificativas ao trabalho.

Portanto, o que se espera, justificando, aqui, o presente trabalho, é apresentar um consistente entendimento sobre o fenômeno do mototáxi no Triângulo Mineiro (MG) e Sul Goiano (GO), fazendo-o por estudo multicaso em três municipalidades (Araguari/MG,

Ituiutaba/MG e Catalão/GO), objetivando que possa ser utilizado como balizamento à tomada de decisões no que se refere ao transporte sobre duas rodas.

Entretanto, para melhor explicitar o objetivo geral e objetivos específicos dessa tese de doutoramento, seguem referidos itens.

Objetivos

Os objetivos podem ser gerais e específicos. Os objetivos gerais indicam, de forma abrangente, o que se pretende conseguir com a execução do projeto (o que será feito). Os objetivos específicos definem aspectos particulares do objetivo geral. Ambos devem responder à pergunta “para que” desenvolver a pesquisa.

Objetivo Geral

Objetivou-se investigar o fenômeno do mototáxi, mediante estudo multicaso em três cidades brasileiras (Araguari/MG, Ituiutaba/MG e Catalão/GO), para demonstrar se o referido modo de transporte cumpre seu papel na busca pelo desenvolvimento urbano autêntico.

Ao cumprir tal mister, pretendeu-se diagnosticar se referido meio de transporte oportuniza o alcance de melhor qualidade de vida a um número expressivo de pessoas, ou seja, se cumpre sua função social e, não apenas, se gera crescimento econômico, pois, não se pode permitir o esquecimento de toda uma sociedade, pela supremacia inexorável do financeiro.

Para se atingir esse objetivo, fez-se necessário conhecer o mototaxismo desde sua origem, que ocorreu em meados de 1995, até os dias atuais, com sua consolidação como prestação de serviço à sociedade; conhecer todos os envolvidos diretamente no processo

(mototaxistas, usuários, Poder Público) e avaliar a percepção de outros atores sociais (pedestres e motoristas) acerca do uso da motocicleta como modo de transporte público.

Aliado ao acima exposto, para trazer entendimento amplo e detalhado do transporte público individual por motocicleta, a presente investigação contou com método original que foi designado como “Método PEESA”, devidamente descrito em seção própria dentro dessa Introdução.

Ao final, concluída a investigação citada, pretende-se que o presente estudo auxilie os planejadores de transportes no atendimento ao disposto na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, no que se refere a esse meio de transporte, vez que a referida legislação introduziu a necessidade de criação de um Plano de Mobilidade Urbana a todas as municipalidades brasileiras com mais de 20.000 habitantes, plano esse que deverá ser integrado e compatível com os respectivos planos diretores municipais, diante do conhecimento prévio se proporciona ou não justiça social, já que, “[...] as questões de justiça social têm sido negligenciadas [...]” (HARVEY, 1980, p. 82).

Objetivos Específicos

Conforme aludido no item anterior, para se alcançar o objetivo geral, foi necessário cumprir quatro etapas fundamentais, que se desdobraram em quatro capítulos a se desenvolver, objetivando, cada um deles:

- Entender as causas originárias do mototáxi - transporte público individual por motocicleta.
- Compreender a mobilidade urbana sobre duas rodas em caráter amplo (olhar pelo mundo) e, especificamente, pelo viés consumerista e necessidade de se utilizar a moto como ferramenta de trabalho, por se tratar das fontes imprescindíveis de ampliação do mototaxismo.

- Demonstrar os fatores para escolha das três cidades brasileiras (Araguari/MG, Ituiutaba/MG e Catalão/GO), objetos de investigação da presente tese, como forma de balizar este estudo e, ainda, avaliar o serviço de mototáxi nas três urbes em foco, mediante caracterização da visão do mototaxista, do Poder Público e do usuário, assim como a percepção de outros dois importantes atores sociais nesse contexto (pedestres e motoristas).
- Caracterizar os instrumentos do Método PEESA (nos eixos políticos, epidemiológicos, econômicos, sociais e ambientais) e verificá-los nas três urbes eleitas, no que diz respeito ao mototaxismo.

Metodologia

As pesquisas são desenvolvidas, em geral, sob um prisma teórico que, em algumas propostas, é seguido de investigações de campo ou, também, de caráter documental. Todavia, entendeu-se que a pesquisa obteria resultados originais se estabelecida com método próprio, tornando-se necessário, dessa maneira, discorrer de forma bastante sólida sobre o tema, para fundamentar o Método PEESA, que se propõe a melhor analisar o mototaxismo.

No entanto, para se conhecer as condições propícias ao desenvolvimento da pesquisa, tem-se a metodologia que “[...] é uma disciplina instrumental, cujo sentido exclusivo é montar condições propícias para a pesquisa social científica.” (DEMO, 1981 p. 55).

Quanto à classificação das pesquisas, geralmente, divide-se em dois grandes grupos: a pesquisa pura e a aplicada. Cervo e Bervian (1983) ensinam que

Na pesquisa pura ou básica, o pesquisador tem como meta o saber, buscando satisfazer uma necessidade intelectual pelo conhecimento. Já na pesquisa aplicada, o investigador é movido pela necessidade de contribuir para fins práticos, mais ou menos imediatos, buscando soluções para problemas concretos. (CERVO; BERVIAN, 1983, p. 54).

Além dessas duas classificações, entre outras, Best (1972) apresenta também, a pesquisa histórica e a descritiva:

- a) Histórica. “Descreve o que era” – o processo enfoca quatro aspectos: investigação, registro, análise e interpretação de fatos ocorridos no passado, para, por meio de generalizações, compreender o presente e prever o futuro.
- b) Descritiva. “Delineia o que é” – aborda também quatro aspectos: descrição, registro, análise e interpretação de fenômenos atuais, objetivando o seu funcionamento no presente. (BEST, 1972, p. 12-13, *apud* LAKATOS; MARCONI, 2006, p. 20).

Isso posto, resta claro não ser, via de regra, possível inserir o trabalho científico em um único tipo de pesquisa. Neste trabalho, a abordagem metodológica utilizada é caracterizada, quanto aos seus objetivos, em descritiva, dentro do gênero aplicada. Nada impede, no entanto, o registro histórico, por entendê-lo como quesito obrigatório à compreensão do presente.

Também, diante da necessidade de determinação de um modelo conceitual e operativo da pesquisa, estabelece-se o seu caráter, em que são definidos os procedimentos para condução do estudo.

Assim, como diversos delineamentos de pesquisa se encontram estampados na literatura, considera-se mais adequado a esta tese o viés de estudo de caso, uma das principais formas para a já eleita pesquisa descritiva.

Optou-se, portanto, pela realização do Estudo de Caso, considerando que ele pode assumir caráter “exploratório, descritivo ou explanatório.” (YIN, 2005, p. 22-23). De acordo com Yin (2005), o estudo de caso possui duas variações, o estudo de caso único ou estudo de casos múltiplos.

Estudo de caso

Cervo e Bervian (1983, p. 57) definem estudo de caso como “a pesquisa sobre um determinado indivíduo, família, grupo ou comunidade para examinar aspectos variados de sua vida”, ou seja, trata-se de mecanismo interpretativo da realidade.

Conforme explicita Yin (2005), a preferência pelo uso do estudo de caso deve ser dada quando do estudo de eventos contemporâneos, em situações em que os comportamentos relevantes não podem ser manipulados, mas é possível se fazer “observação direta dos acontecimentos que estão sendo estudados e entrevistas das pessoas neles envolvidas.” (YIN, 2005, p. 26). Esse mesmo autor traz ainda que,

Em geral, os estudos de caso representam a estratégia preferida quando se colocam questões do tipo “como” e “por que”, quando o pesquisador tem pouco controle sobre os acontecimentos e quando o foco se encontra em fenômenos contemporâneos inseridos em algum contexto da vida real. (YIN, 2005, p. 19).

Cabe, desse modo, ao pesquisador, apreender os fatos de acordo com o fenômeno estudado e então descrevê-los, analisá-los e interpretá-los. Nesse panorama, por proporcionar uma maior abrangência e confiabilidade nos resultados, optou-se por não restringir a análise do serviço de mototáxi a uma única cidade, mas sim a três: Araguari/Minas Gerais, Ituiutaba/Minas Gerais e Catalão/Goiás, adotando-se os procedimentos de pesquisa multicaso, para obter melhor compreensão do objeto estudado, bem como por possibilitar comparações entre referidos resultados.

Estudo de Caso: Multicaso

A metodologia de pesquisa denominada Estudo Multicaso, que ora se adota, caracteriza-se pela maior abrangência dos resultados, vez que ultrapassa os limites da

unicidade de dados obtidos em uma única cidade, o que, por sua vez, gera, por evidência, multiplicidade de efeitos a serem explorados.

Nessa perspectiva, além de três municípios, delineou-se uma amostragem proposital que se divide em cinco vertentes de entrevistados; quais sejam: o mototaxista (pessoa detentora de permissão, para transportar outra, por motocicleta), o usuário da prestação de serviço de mototáxi (consumidor do serviço), o Estado (responsável pela regularização de todo o processo e o grande tomador de decisões), além de dois outros importantes atores sociais: os pedestres e motoristas.

Assim, busca-se analisar o fenômeno do serviço de mototáxi, utilizando-se como objeto de análise referido serviço em três urbes brasileiras, por meio de entrevistas, análises documentais e bibliográficas, bem como pela observação direta.

Quanto às entrevistas, foram realizadas na forma estruturada, que, segundo Gil (1999),

[...] desenvolve-se a partir de uma relação fixa de perguntas, cuja ordem e redação permanece invariável para todos os entrevistados, que geralmente são em grande número. Por possibilitar o tratamento quantitativo dos dados, este tipo de entrevista torna-se mais adequado para o desenvolvimento de levantamentos sociais. (GIL, 1999, p. 121).

Não se descarta, também, a investigação documental, a fim de melhor entender todas as características a se apurar, bem como, a pesquisa bibliográfica, que é fundamental,

Qualquer espécie de pesquisa, em qualquer área, supõe e exige uma pesquisa bibliográfica prévia, quer para o levantamento da situação da questão, quer para a fundamentação teórica ou ainda para justificar os limites e contribuições da própria pesquisa. (CERVO; BERVIAN, 1983, p. 54).

Segundo Gil (2002, p. 44), pesquisa bibliográfica é “[...] a pesquisa desenvolvida com base em material já elaborado constituído principalmente de livros e artigos científicos”. O objetivo da pesquisa bibliográfica, portanto, é contribuir para o embasamento teórico do

pesquisador, mediante análise de revistas, livros, *sites* e artigos que serão utilizados durante todas as suas fases de desenvolvimento do respectivo trabalho.

Nesse sentido, foram utilizados referenciais bibliográficos diversos, que perpassaram por várias ciências como Direito, Economia, Sociologia, História, Engenharia, mas, precípua e principalmente, pela ciência da Geografia.

A revisão bibliográfica ocorreu durante toda a execução do trabalho na busca de um amplo levantamento dos autores e de suas respectivas produções científicas que fossem condizentes com o referencial e a problemática proposta. Também, entendeu-se pertinente, para a condução do estudo de caso, a utilização da observação direta, com visitas de campo para a coleta de dados essenciais ao deslinde desta averiguação.

Coleta de dados

Para trabalhos científicos, o fundamental ao propor soluções é estar devidamente embasado, o que não diverge na espécie estudo de caso. Para tanto, a coleta de dados assume papel preponderante, a partir do momento em que apresenta os motivos dos resultados.

Todavia, Vasconcelos Filho (2013, p. 25), ao tratar da metodologia empregada em seu trabalho de doutoramento, já demonstra a árdua tarefa de preencher as “lacunas” pelo saber científico:

A pesquisa se configura enquanto uma construção do saber. Um processo que ocorre no Espaço-Tempo. Uma busca por pistas que conduz a caminhos, por vezes tortuosos, em direção aos desvendamentos ou descobertas daquilo que cada sujeito deseja saber, ou do que lhe foi proposto desvendar. Isto significa afirmar que esses caminhos são constituídos por muitas lacunas. Entendidas como espaços a ser preenchidos pelo saber científico. Entretanto, elas podem se traduzir também enquanto obstáculos a ser superados. Esta é uma das muitas formas de se fazer ciência. (VASCONCELOS FILHO, 2013, p. 25).

Com relação aos tipos de dados coletados na pesquisa, registra-se que eles foram, em sua maioria, de natureza quantitativa e em parte qualitativa, o que significa dizer que se buscou mensurar tanto dados em forma de número, quanto de qualidades e de características não numéricas; muito embora, no que se refere a essa dicotomia entre os métodos quantitativo e qualitativo, Oliveira (1998), já traga que vários autores não fazem distinção entre esses procedimentos, por considerar que a pesquisa quantitativa também é qualitativa.

Assim, objetivando-se dar maior credibilidade às averiguações, utilizaram-se várias fontes de “evidências” (YIN, 2005), distribuídas entre documentos, análises bibliográficas, observação direta e entrevistas, com o fim maior de suprir as lacunas no alicerce do conhecimento.

As entrevistas, especificamente, foram realizadas com cinco grupos sociais: mototaxistas, usuários do serviço de mototáxi, o Estado, pedestres e motoristas.

Para se quantificar os mototaxistas, utilizou-se um critério numérico: ouviram-se, em média, 5% dos mototaxistas registrados/cadastrados perante cada município analisado (Tabela 1), o que atingiu vinte mototaxistas entrevistados em cada cidade, totalizando 60 profissionais ao final.

TABELA 1 Quantitativo de mototaxistas. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). 2014.

	Araguari (MG)	Ituiutaba (MG)	Catalão (GO)
Número de registros (r) ou cadastros (c)	350 (c)	237 (r)	14 pontos (r) – cada ponto pode ter até 30 mototaxistas ⁶

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Os referidos números de mototaxistas entrevistados, *a priori*, podem parecer pequenos, entretanto, quando comparados com os das pesquisas de intenção de voto em campanhas eleitorais, são mais do que expressivos. Na recentíssima eleição presidencial de

⁶ A Prefeitura de Catalão não soube informar o número exato de mototaxistas, pois apenas tem registrada a quantidade de pontos e o limite aceito em cada um deles.

outubro de 2014, por exemplo, dependendo do instituto de opinião pública contratado (como Ibope, Datafolha e Vox Populi) e da forma pela qual foi encomendada a pesquisa, ouviam-se de 2.000 a 10.500 eleitores, em um universo de quase 143 milhões de pessoas (ABDALA, 2014).

Para não se dissociar do número de mototaxistas, foram entrevistados vinte usuários da prestação de serviço de mototáxi em cada município escolhido.

Quanto ao Estado, ouviu-se um representante em cada cidade, responsável pelo órgão fiscalizador do trânsito local. No que se refere a pedestres, como todos os somos, apenas para fins de amostragem, entrevistaram-se dez em cada cidade, assim como, dez motoristas de outros meios de transportes, totalizando, portanto, 183 entrevistas realizadas.

Quanto à temporalidade da coleta, todas ocorreram no primeiro semestre de 2014 e os participantes responderam uma única vez, em sessões individuais, questões na maioria fechadas, conforme questionários apresentados no apêndice. Todavia, levou-se mais de quinze dias para efetivar referida pesquisa de campo em cada uma das cidades, principalmente pelo fato de os mototaxistas se encontrarem arredios à realização da pesquisa, por entenderem tratar-se de fiscalização oriunda do poder público. Assim, o tempo de convencimento para cada mototaxista se dispor a expressar sua opinião foi bastante superior à média de 20 minutos de duração.

Aliada ao fato acima, as tarefas de analisar documentos nas próprias cidades e o agendamento com os órgãos de trânsito municipais, também não foram fáceis, o que acarretou idas e vindas constantes às urbes objetos desse estudo.

Informa-se, também, que todas as entrevistas foram realizadas exclusivamente pelo pesquisador/autor. Foi necessário, assim, fazer um recorte do universo de cidades brasileiras e tal escolha pode-se dar por conveniência ou por facilidade (BARBETTA, 2006). Aliado a estas condições, as três urbes analisadas (Araguari/MG, Ituiutaba/MG e Catalão/GO) detêm

um expressivo número de motocicletas, possuem o serviço de transporte público individual por motocicleta, o mototáxi e estão em franco desenvolvimento econômico, o que traz credibilidade aos dados levantados e, ainda, resultados satisfatórios, pois têm, inclusive, a mesma gênese, identidades bastante próximas, representam um conjunto de sociedade similar e todas polarizadas por Uberlândia (MG).

Análise de dados

Para Yin (2005, p. 137), “[...] análise de dados consiste em examinar, categorizar, classificar em tabelas, testar ou, do contrário, recombina as evidências quantitativas para tratar as proposições iniciais de um estudo.”

Desse modo, alguns métodos de abordagem são adotados para a análise de dados. O primeiro de cunho dedutivo a partir da busca em fontes bibliográficas. Outro método utilizado, o hipotético-dedutivo, considera a perspectiva epistemológica contemporânea no sentido de que as teorias científicas não têm caráter definitivo, convertendo-se em novos problemas a serem, de novo, investigados.

Importante frisar que, ao analisar o conteúdo, o pesquisador deve ir além do que foi transcrito, principalmente, quanto às entrevistas. Entende-se por descortinar o verbalizado, para se trazer à tona a verdade do objeto pesquisado.

A par disso, estabeleceu-se método próprio, como instrumento para se alcançar a qualidade do que é medido; designando-o Método PEESA, que se apresenta na seção vindoura.

Proposição do Método PEESA

Método científico é o rito, o caminho pelo qual percorre o pesquisador, objetivando testar suas hipóteses associadas a um dado problema. Nessa linha de raciocínio, é obrigatório utilizar um conjunto de processos, abordagens, instrumentos e técnicas, que se tratam dos procedimentos a seguir.

Ao presente caso, diante dos tempos de mudança em que se encontra o transporte público brasileiro, inclusive, pela inserção do mototaxismo, propõe-se um método alternativo, que serve para a descoberta ou para a investigação de fatos, o Método PEESA, mediante análise dos aspectos Políticos, Epidemiológicos, Econômicos, Sociais e Ambientais que permeiam a referida forma de mobilidade urbana.

A ideia de análise pelas abordagens apresentadas por aludido método se justifica diante da complexidade do tema transporte, entendendo-se que propostas de aprimoramento nesse segmento são mais bem sucedidas com temas interconectados no espaço, como os cinco ora indicados. Aliado a isto, até o presente momento, não se encontrou, nos diversos estudos realizados acerca do tema, pesquisa que abrangesse os aspectos ora sinalizados; pretende-se apresentar diagnóstico inédito e abrangente sobre esse importante meio de transporte.

Entre as visões a se apresentar, deu-se ênfase à política, pois ela influencia e é influenciada diretamente pelas demais e faz gerar a evidente inter-relação entre todas.

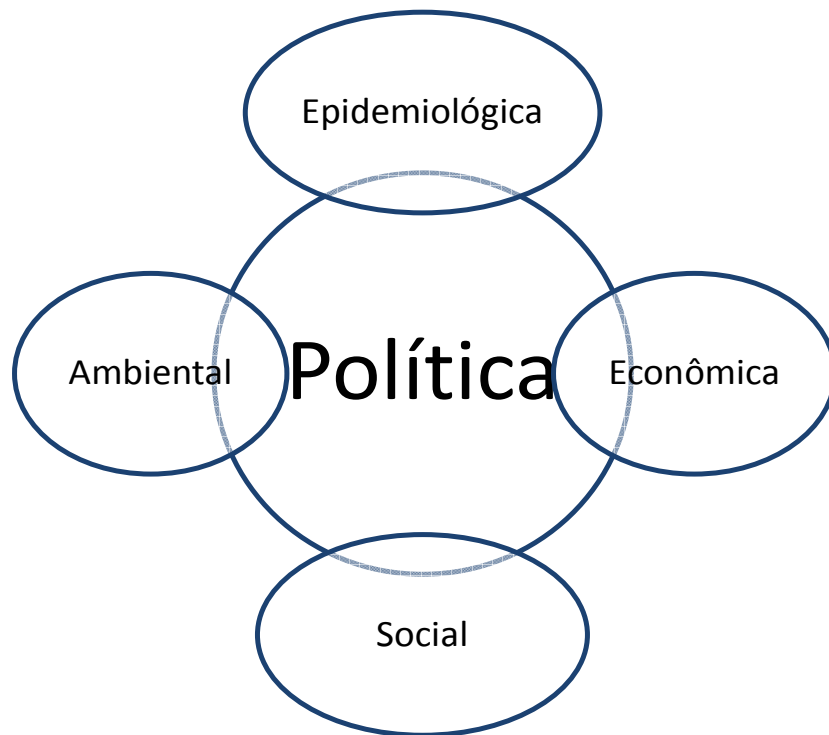


FIGURA 2 Infografia Método PEESA.
Fonte: ALMEIDA, Emerson Gervásio de. (Janeiro, 2014).

A referida análise se torna imprescindível ao se pretender obter resultados consistentes quanto ao fenômeno do serviço de mototáxi e propor mecanismos para seu (re)planejamento. É o “exercício da intersubjetividade”, definido por Carvalho e outros (2000, p. 13-14) como a “[...] garantia de que o conhecimento está sendo colocado em discussão e que qualquer outro cientista pode ter acesso a ele.”

Quanto aos aspectos políticos, observaram-se as qualidades e limitações das principais leis que versam sobre a matéria: o Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97), o Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/01) e a Lei nº 12.587/12 (Lei de Mobilidade Urbana), perpassando tanto pelas legislações municipais das cidades em análise (com relação às que dispõem sobre o serviço de mototáxi e àquelas que versam sobre os planos diretores de desenvolvimento urbano), quanto por Resoluções expedidas pelos órgãos responsáveis pela fiscalização de trânsito (CONTRAN nºs. 356 e 410), assim como, verificando legislações acessórias atinentes ao tema, como a imprescindível Lei nº 12.009/09, que autorizou o serviço de mototáxi no País, a Lei nº 12.436/11, que veda o emprego de práticas que estimulem o aumento de

velocidade por motocicletas profissionais e a recente Lei nº 12.997, de 18 de junho de 2014, que reconhece as profissões de motofretista e mototaxista, de todo o Brasil, como atividades perigosas.

A visão social tenciona demonstrar quem são esses profissionais que vivem do mototaxismo. Como se estabelecem na sociedade? Sob outra vertente, procurou-se entender o impacto social ocasionado pela inserção da motocicleta no espaço viário brasileiro.

Já quanto às características epidemiológicas e ambientais, é essencial verificar a incidência de alguma doença pelo uso desse meio de transporte, ou se o compartilhamento de algum equipamento, como o capacete, por exemplo, expõe os usuários ao risco e, ainda, a existência de procedimentos de higienização capazes de auxiliar, ao menos, as pessoas diretamente envolvidas. Aliado a isto, responder: Quais são os principais impactos ambientais ocasionados pela proliferação de motocicletas? Quais as medidas que têm sido adotadas pelos municípios investigados na contenção desses impactos?

Por fim, a perspectiva econômica. Importante revelar se uma rede de transportes integrada, que, logicamente, tem que incluir a motocicleta, impulsiona o crescimento econômico e se o mototaxismo no Brasil é item agregador.

Enfim, a análise profunda é de fundamental importância, para se entender a sinfonia da vida sobre duas rodas.

Estrutura da tese

Este trabalho estruturou-se em introdução, quatro capítulos e considerações finais. Buscou-se contemplar, na introdução, discussões acerca da necessidade de (re)pensar os diversos meios de transporte urbano no País, especificamente e de maneira aprofundada, o transporte público individual por motocicleta, diante do direito constitucional de locomoção e

a atualidade do tema para a ciência geográfica. Nela contém, ainda, a hipótese, o problema, as justificativas, a metodologia e os objetivos geral e específicos da pesquisa.

No primeiro capítulo, apresenta-se uma revisão bibliográfica a respeito da expansão urbana e de como os meios de transporte também foram responsáveis por tal prática, assim como o ciclo vicioso da mobilidade urbana que se instaura e o surgimento da prestação de serviço público individual por motocicleta.

O segundo capítulo traz uma revisão bibliográfica sobre a (r)evolução na mobilidade urbana sobre duas rodas, ocasionada pelo mototaxismo, levando-se em consideração suas origens pelo mundo, a influência do consumo na expansão dessa forma de transporte e o desemprego, como fonte de consolidação desse serviço no País.

O terceiro capítulo refere-se às concepções de vida sobre duas rodas em alguns exemplos do mototáxi nas cidades de Araguari/MG, Ituiutaba/MG e Catalão/GO, quer seja, nas municipalidades escolhidas para se desenvolver a pesquisa de campo investigativa, com um olhar contemporâneo sobre o termo mobilidade, com avaliação do mototaxismo sob a ótica dos próprios mototaxistas, dos usuários, do Poder Concedente e demais atores imprescindíveis nesse processo (pedestres e motoristas), como resultado parcial da pesquisa que continua no capítulo seguinte.

O quarto capítulo traz os demais resultados da pesquisa, apresentando uma visão profunda dos instrumentos de análise do Método PEESA acerca do serviço de transporte público individual por motocicleta nas três urbes eleitas para tal fim.

As considerações finais apresentam as conclusões e recomendações desta pesquisa, na qual se defende que de nada adianta ser contrário ao mototaxismo, diante de sua dinâmica e de sua inserção incontestada no cenário nacional, enquanto não se equalizarem problemas sociais mais graves, como a caótica situação do transporte público coletivo no País e a contenção ao desemprego.

Finalmente, nas referências, apresentam-se os autores, os *sites*, as leis e o banco de dados consultados que constituíram o referencial teórico desta pesquisa.

1 EXPANSÃO URBANA, MEIOS DE TRANSPORTE E O CICLO VICIOSO NAS CIDADES

A motorização é uma das causas da expansão urbana, todavia, para se entender essa simples e clara afirmativa, é necessário compreender o processo de urbanização, que passa pela história dos modos de transporte até o surgimento do transporte público individual por motocicleta, objetivos a que se propõe neste capítulo.

Os primeiros aglomerados urbanos surgem próximos aos rios, lagos e litoral, como no caso do Brasil, tendo nas embarcações a melhor forma de locomoção. Com o aparecimento de novos meios de transporte, como o trem, as cidades se espalharam para o interior do continente, saindo das rotas de navegação. Com o transporte motorizado, as velocidades aumentaram e as cidades cresceram concomitantemente ao meio de transporte utilizado.

No entanto, por causa dos automóveis, muitas cidades se expandiram de forma acelerada, sem planejamento urbano e sem transportes adequados. Surgem, então, as periferias e, com elas, a necessidade de adequação do transporte motorizado, que, em sua esfera pública coletiva, não consegue atender a essa demanda específica, diante da incontroversa quantidade de tempo despendida, aliada às péssimas condições de conforto.

Pensar, então, a cidade é entender que a maioria das pessoas do planeta tem vida urbana e que esse processo é irreversível.

O pesquisador Emílio Merino (2012), durante o XXVI ANPET – Congresso Nacional de Pesquisa e Ensino em Transporte, apresentou um Gráfico pelo qual se depreende que o Brasil e o mundo têm-se urbanizado cada vez mais e todos se manterão em ascensão, nesse aspecto, até o ano de 2050.

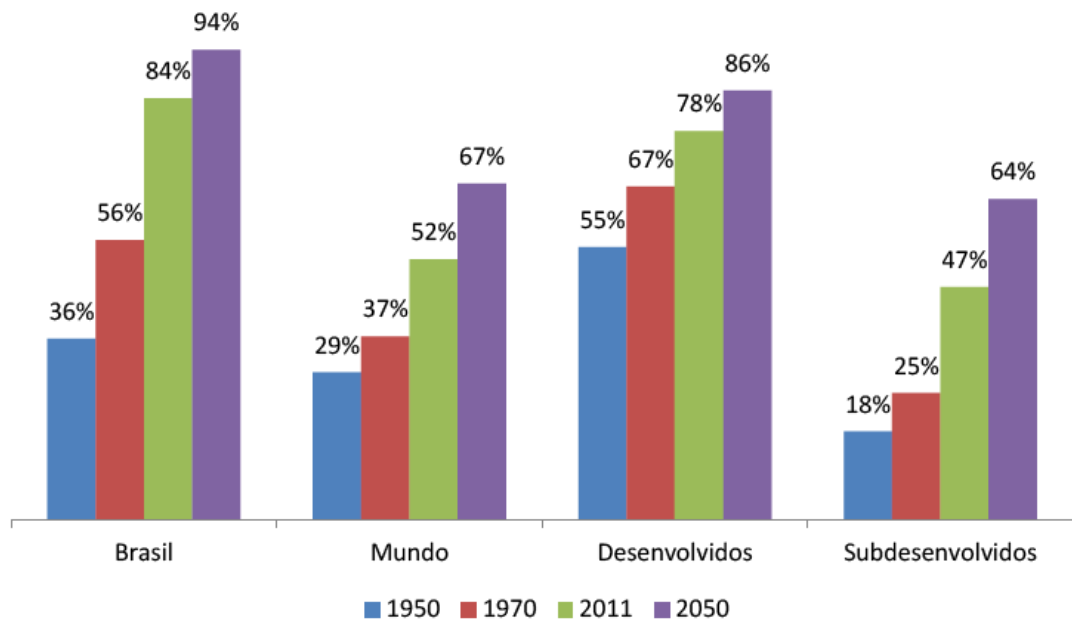


GRÁFICO 1 Brasil e o Mundo estão cada vez mais urbanos. 2012.

Org.: Emílio Merino (2012).

Fonte: *United Nations Department of Economic and Social Affairs*, IBGE.

A análise do Gráfico 1 permite constatar facilmente que o Brasil, em comparação tanto aos países subdesenvolvidos, quanto com relação à média mundial, sempre esteve à frente nesse processo de urbanização. Já com relação aos países desenvolvidos, o Brasil se apresentava de maneira mais tímida em 1950 e 1970, todavia, no ano de 2011, atingiu o percentual de 84% de urbanização, 6% maior que os países desenvolvidos e, continuando nessa projeção, em 2050 estará à frente de tudo e todos, nesse quesito.

Burdett (2011), ao explicar a necessidade de se compreender a cidade, em seu sentido completo, nesse processo intenso de urbanização, sinaliza:

É exatamente devido à escala, ritmo e urgência dessa nova realidade urbana que precisamos voltar nossa atenção para pensar as cidades, e não apenas construí-las. E, à medida que essa investigação intelectual segue, torna-se claro que o trabalho de ativistas urbanos, acadêmicos, comentaristas e atores se tornará cada vez mais importante, alimentando ideias e provocações de pensadores da cidade para os construtores da cidade. (BURDETT, 2011, p. 116).

Especificamente no Brasil, o ato de pensar a cidade é imperioso, pois a intensa expansão urbana

[...] resulta num território profundamente desigual, tendo como tônica um processo contínuo de crescimento periférico, descentralização e conurbação. As cidades tornam-se multinucleadas, com atividades dispersas e pulverizadas em uma grande mancha urbana. A ocupação irracional do solo urbano, que deixa áreas vazias ou pouco adensadas nas áreas centrais e ocupa periferias mais distantes, é resultado da dissociação entre o planejamento do transporte, a ocupação do solo e a especulação fundiária não controlada. (BRASIL, 2006, p. 21).

E é nesse contexto, que se pretende investigar a cidade, tendo como foco os meios de transporte, pois restam nítidos os impactos negativos na mobilidade urbana, acarretados pela forma de expansão que se estabeleceu no País.

Para tanto, insurge-se, inicialmente, Eduardo Alcântara de Vasconcellos, em recente entrevista ao *site* da ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos), do mês de outubro de 2013, descrevendo, de forma sucinta, o desenvolvimento do transporte coletivo no Brasil:

O Brasil adotou desde a década de 1950 um modelo regulamentado de prestação de serviços de transporte público por ônibus, que sempre foi o principal meio utilizado no País. É através desse mecanismo que o Estado define as condições desejadas – tipo de veículo, rotas, frequência, tarifa – e o setor privado realiza a operação (com algumas exceções). O controle cabe ao setor público. Com a crescente urbanização após a II Guerra Mundial, e somando a isso a implantação da indústria automobilística a partir de 1956, o sistema de transporte no País tornou-se cada vez mais motorizado. Essa motorização deu-se tanto com o uso dos ônibus, como com o uso dos automóveis (e, mais recentemente, de motocicletas). A demanda por

transporte público aumentou muito, situando-se entre as maiores do mundo. Para se ter ideia, em 2011 alcançava cerca de 62 bilhões de deslocamentos por ano apenas nas cidades com mais de 60 mil habitantes, segundo dados da ANTP, incluindo o transporte sobre trilhos. Dessa demanda 18,9 bilhões de viagens foram feitas em automóveis e motocicletas, e 17,7 bilhões de viagens foram atendidas por uma frota de 98 mil ônibus e alguns sistemas de trilhos, mostrando as enormes dimensões do sistema. A partir das décadas de 1960 a 1970, quando o País conheceu um crescimento urbano mais intenso, aumentou a discussão sobre os problemas do transporte urbano, focada em dois eixos principais: o congestionamento crescente do trânsito e a precariedade dos serviços de transportes públicos. (VASCONCELLOS, 2013a, s/n).

Assim, para se entender a participação dos modos de transporte no processo de expansão urbana, abordou-se toda a sua evolução histórica.

1.1 Da caminhada ao transporte motorizado

Ferraz e Torres (2004) afirmam que, inicialmente, a locomoção das pessoas nas cidades era efetuada a pé, por carruagens ou em montarias, o que era um privilégio para as pessoas ricas. Com o decorrer dos tempos, essas carruagens evoluíram e se transformaram no primeiro transporte público utilizado, passando a existir, primeiramente, nas cidades de Londres e de Paris, em 1600 e 1612, respectivamente. Posteriormente, na capital francesa, no ano de 1662, surgiu a primeira prestação de serviço de transporte público, efetivado por carruagens puxadas por cavalos, que dispunham de oito lugares e com cinco linhas em horários e trajetos fixos. Nessa época, essa cidade tinha uma população aproximada de 150.000 habitantes. Com a Revolução Industrial do final do século XVIII e início do século XIX, ocorreu a separação entre os espaços da casa e do trabalho. Consequentemente, para a classe trabalhadora, surgiu a necessidade de se locomover no seu cotidiano entre sua residência e as fábricas. Simultaneamente a este processo, o transporte público se dissemina em várias urbes.

Portanto, não restam dúvidas de que, como nos ensina Vasconcellos (2013b, Apresentação): “Uma das discussões mais importantes sobre a vida nas cidades dos países em

desenvolvimento é aquela relativa ao transporte cotidiano das pessoas”. Para tanto, imprescindível olhar para trás e entender como tudo começou.

1.1.1 Pelo espelho retrovisor: a evolução histórica dos modos de transporte

As pessoas deslocam-se, diariamente, pelos diversos espaços de suas respectivas cidades, por meio de uma simples caminhada, ou por intermédio dos mais variados modos de transporte, desde pedaladas em uma bicicleta até o sofisticado metrô.

No que se refere à classificação dos modos de transporte, eles podem apresentar-se conforme o organograma da Figura 3.

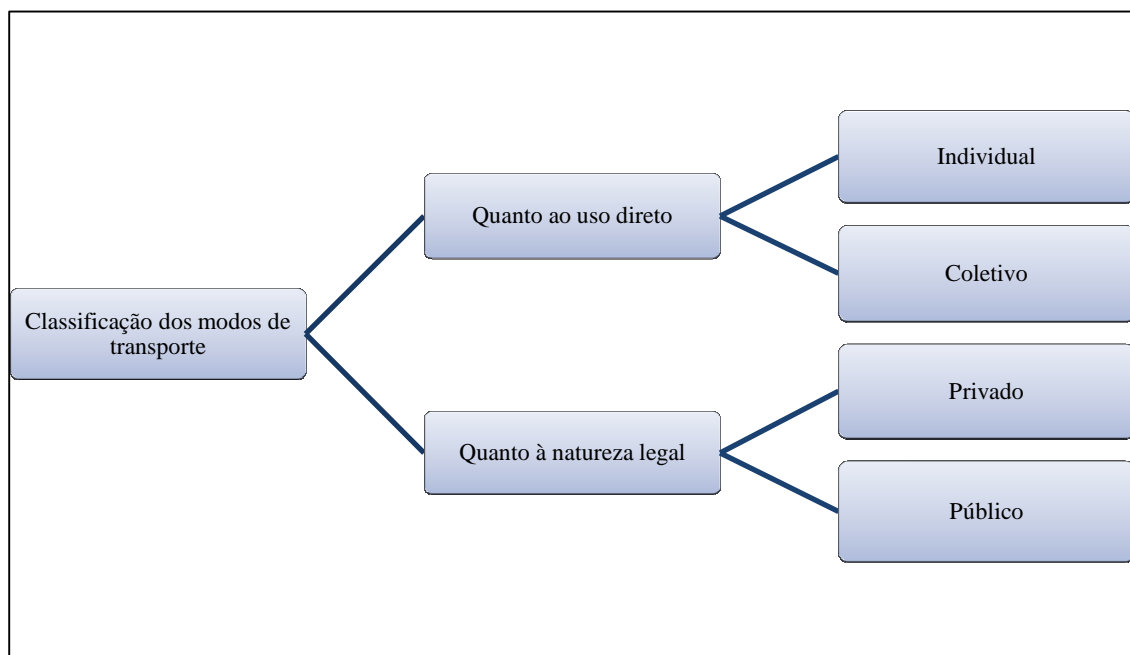


FIGURA 3 Classificação dos Modos de Transporte.
Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Quanto à natureza legal, tem-se o transporte público ou privado. Este último pode ser conceituado como aquele utilizado apenas por seu proprietário ou por quem ele autorizar. A designação transporte público, em contrapartida, já traduz seu significado, ou seja, aquele colocado à disposição do público, via de regra, mediante pagamento.

Importante característica que também diferencia o transporte público do privado concerne ao quesito legal. Como ambos se sujeitam ao Código de Trânsito Brasileiro - CTB, o público também se encontra subordinado a algum tipo de limitação (exemplo: valor máximo a praticar no que concerne à tarifa) ou de controle por parte do Governo, como idade mínima de seu condutor ou tipo de veículo a ser usado.

O transporte público, também, pode referir-se aos meios de transporte pertencentes a uma entidade pública. O jurista José Afonso da Silva (2008) afirma que

Pode-se, pois, reputar como *públicos* tanto os meios de transporte pertencentes a uma entidade pública (estatal ou paraestatal) como os meios de transporte de utilidade pública. Isto é: todos os meios destinados ao público. É nesse sentido que a Lei federal 6.261, de 14.11.1975 – que dispôs sobre o sistema nacional de transportes urbanos -, concebe os sistemas de transportes urbanos públicos, que incluem os transportes sobre trilhos (“Metrô”, ferrovia de subúrbio e outros), sobre pneus, hidroviário e de pedestres, operados na área urbana. A inclusão do transporte “de pedestres” é da lei, mas é, evidentemente, uma grossa impropriedade. (SILVA, 2008, p. 234).

Quanto ao uso direto, os modos de transporte se classificam em individuais e coletivos. Destacam-se, no Brasil, entre os modos de transporte de uso coletivo, o ônibus, o bonde, o trem e o metrô.

O ônibus surgiu na França e era uma carruagem com tamanho e disposição de mais lugares do que aqueles até então existentes. Esse tipo de transporte já tinha sido utilizado em Londres, por volta de 1798, porém foi na França que ficou conhecido pela denominação de *omnibus* (que significa “para todos” em latim). Nessa época, apresentavam uma velocidade média de 5 km/h. A partir de então, surgiu uma carruagem com capacidade para transportar entre dez e vinte pessoas, trabalhando com itinerários predeterminados, em Londres, Paris e outras cidades (Figura 4).



FIGURA 4 Ônibus que circulava em Londres no final do século XVIII.

Fonte: <<http://www.wildhorsebooks.com/thompson.htm>>.

Em 1832, apareceram em Nova York os primeiros bondes sobre trilhos, puxados por cavalos e burros, com uma velocidade média de 7 km/h (Figura 5). Em 1873, surgiu na cidade de São Francisco, também nos Estados Unidos, um bonde movido a cabo, com velocidade de 15 km/h.

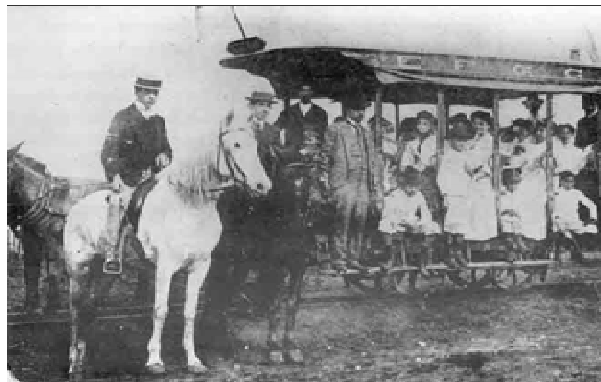


FIGURA 5 Primeiros bondes de tração animal do século XIX (década de 30)

Fonte: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=545103>>.

No final do século XIX, também nos Estados Unidos, em Richmond, entrou em operação o bonde de tração elétrica. Em relação ao bonde a cabo, o de tração elétrica não apresentou aumento da velocidade, mas de segurança e baixo preço de manutenção. O bonde foi bem aceito pela sociedade e usado como modal de transporte mundialmente (Figura 6).

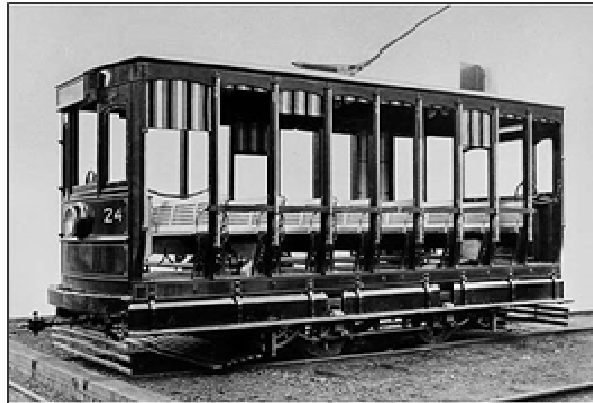


FIGURA 6 Primeiros bondes elétricos no final do século XIX.

Fonte: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=545103>>.

Durante o século XIX, foram realizadas inúmeras tentativas para criar um ônibus de tração mecânica; mas foi por volta de 1890 que surgiram os primeiros ônibus a gasolina, que começaram a ser usados em várias cidades da Inglaterra, da França e da Alemanha. Em Nova York, eles começaram a trafegar em 1905, segundo Ferraz e Torres (2004). (Figura 7).



FIGURA 7 Primeiros bondes de tração mecânica no final do século XIX.

Fonte: <http://www.carroantigo.com/imagens/PRIMEIROS/1_onibus_1895.jpg>.

No início do século XX, aproximadamente em 1920, começam a trafegar os primeiros ônibus a óleo diesel, na Alemanha e depois na Inglaterra. O surgimento do ônibus substituiu, gradativamente, os bondes, até chegar aos dias atuais como o meio de transporte urbano mais utilizado nas grandes e médias cidades de todo o mundo. Essa substituição foi proporcionada pelo menor custo, segurança e menor rigidez no trajeto das linhas diárias, pois ele podia e

pode desviar-se de obstáculos que surgem no trajeto, como a interrupção temporária por acidente, a necessidade de execução de serviços de água, de esgoto, de manutenção das vias, entre outros. Com o passar do tempo, os ônibus melhoraram o seu desempenho devido às novas tecnologias desenvolvidas, que também contribuiu para que eles se tornassem um meio de transporte urbano preponderante em relação aos demais.

Para Ferraz e Torres (2004),

A partir daí, o ônibus passou a substituir o bonde no transporte urbano devido as suas inúmeras vantagens: menor custo, pois não necessita de subestações de energia, trilhos e cabos elétricos; total flexibilidade nas rotas em razão da possibilidade de desviar de trechos de vias bloqueados por motivo de incidentes ou execução de serviços; e maior confiabilidade, pois as interrupções no fornecimento de energia elétrica não paralisam todo o transporte. (FERRAZ; TORRES, 2004, p. 13).

Após 1950, a utilização do ônibus elétrico entrou em decadência por causa da falta de flexibilidade das rotas e do custo maior em relação ao ônibus a diesel, mas, principalmente, devido à popularização do automóvel nos países desenvolvidos. O trólebus e o bonde foram substituídos por ônibus (Figura 8) e metrô, no início de século XX, inicialmente nos países ricos e, posteriormente, nos subdesenvolvidos.



FIGURA 8 Ônibus de dois andares da Fifth Avenue Coach Company: início do século XX.

Fonte: <<http://www.railbuss.com/noticias/121717051015a.html>>.

Cabe aqui ressaltar a transformação da demanda de transporte urbano ocorrida no Brasil, no que se refere aos tipos de meios de transporte citados anteriormente, quer sejam: ônibus e bondes. Vasconcellos (2013b, p. 22-23), apresenta estudo criterioso sobre a matéria, dizendo que:

No campo do transporte público, foram desaparecendo os sistemas de bondes e surgindo os sistemas em ônibus. [...] Em 1944, várias cidades tinham bondes em operação; já em 1976, todos haviam desaparecido. Os ônibus, que constituíam parte diminuta da demanda em 1944, passaram a transportar quase 100% dos passageiros em 1976. (VASCONCELLOS, 2013b, p. 22-23).

Igualmente importante ressaltar, nessa esteira evolutiva dos modos de transporte de uso coletivo, que, no século XIX, as ferrovias desempenharam papel fundamental na integração dos lugares, permitindo o crescimento das cidades e da economia, inclusive como sistema de comunicação por terra, bem como, forma de transporte de mercadorias, matérias-primas e pessoas no espaço urbano, principalmente em percursos mais longos, pois com a expansão das cidades e a distância entre o subúrbio e a área central, onde se concentrava a maior parte da prestação de serviços, esse meio de transporte tornou-se imprescindível (Figura 9).



FIGURA 9 Estação da Luz, São Paulo, 1896.

Fonte: <<http://www.autoclassic.com.br/autoclassic2/?p=359>>.

Conforme Caixeta-Filho e Martins (2001), as ferrovias surgiram como alternativa ao transporte hidroviário, representando um modal de transporte capaz de chegar a locais a que antes não era possível, com velocidade e segurança não obtidas pelas hidrovias.

Santos (1982, p. 98), ao tratar do tema transportes e organização do espaço, já apresentava a importância da estrada de ferro, como instrumento de expansão e fortalecimento do sistema capitalista, ao asseverar que “[...]Paralelamente, ou sobretudo dialeticamente, a partir desse desenvolvimento das vias férreas efetua-se a arrancada industrial dos países atualmente desenvolvidos, onde a industrialização e a integração do território foram realizados simultaneamente.”

Assim, resta claro que as vias férreas desempenharam papel relevante ao interligar áreas que, até então, viviam em relativo estado de isolamento do mercado capitalista, propiciando desenvolvimento, industrialização e a integração do território.

Ao se falar em transporte urbano sobre trilhos - TUST⁷, todavia, evidencia-se a dialética temporal sobre sua implantação nos países desenvolvidos *versus* países em desenvolvimento. Exemplo contundente dessa situação: as operações da primeira ferrovia tiveram início no Brasil em 1854 (Figura 10), o metrô, já em 1863, começou a ser utilizado para atenuar o congestionamento urbano na área central na cidade de Londres, Inglaterra.



FIGURA 10 Primeira ferrovia a operar no Brasil em 1854.

Fonte: <<http://www.autoclassic.com.br/autoclassic2/?p=359>>.

⁷ É o nome genérico dado aos diversos tipos de transporte ferroviário, tais como os trens urbanos de superfície, os metropolitanos e os sistemas de bondes. (CURY, 2007, p. 7).

O metrô, assim, se disseminou pelo mundo desenvolvido, a partir do século XX. É um modal de transporte que apresenta um custo alto de implantação, no entanto, é o mais viável para ser utilizado nas grandes cidades, pois diminui os congestionamentos e os acidentes no trânsito urbano. No Brasil, apesar de sua inauguração em 6 de setembro de 1972, o metrô (Figura 11), só passou a ser operado dois anos mais tarde - em 14 de setembro de 1974.



FIGURA 11 A inauguração do primeiro metrô no Brasil, em São Paulo (SP), 1972.

Fonte: <<http://www.imagenshistoricas.com.br/primeiro-metro-do-brasil/>>.

Atualmente, o metrô da capital do Estado de São Paulo, maior nessa espécie em nosso País, apesar de extensão relativamente pequena, 78,1 km, espalhada por cinco linhas (azul, verde, vermelha, amarela e lilás - Mapa 2), tem alto movimento de passageiros, pois transportou, no ano de 2012, em média, 3,7 milhões de usuários em dias úteis, segundo dados da empresa paulista Metrô (2014), gestora de referido modo de transporte.



MAPA 2 Rede de metrô em São Paulo/SP. 2014.

Fonte: <<http://www.metro.sp.gov.br/sua-viagem/index.aspx/>>.

Todavia, a discrepância em comparação com essa mesma espécie de transporte coletivo, com relação a outras partes do mundo é enorme, conforme expressa o professor e ex-Presidente do Metrô Rio, Miguel Bahury (Tabela 2). Em Seul, capital da Coreia do Sul, por exemplo, local onde também teve início no ano de 1974, o metrô já conta com uma extensão de 286 km, ou seja, praticamente quatro vezes a dimensão do metrô paulista, transportando, em média, oito milhões de passageiros/dia, o que representa mais do dobro dos usuários transportados na capital São Paulo.

TABELA 2 Comparativo do sistema metroviário de importantes cidades – 2013.

Metrô	Extensão rede (km)	Passageiros dia (Milhões)	Nº Estações	Data Inauguração
LONDRES	408	3,0	270	1863
NOVA YORK	368	5,0	468	1904
TOKIO	328	6,3	224	1927
MOSCOU	292	9,2	182	1935
SEUL	286	8,0	266	1974
MEXICO	177	3,9	175	1969
MADRID	283	2,8	281	1919
PARIS	213	4,5	300	1900
BUENOS AIRES	55,6	1,7	86	1913
SÃO PAULO	70,0	3,6	62	1974
RIO DE JANEIRO	35,6	0,6	34	1979

Org.: Miguel Bahury (2013).

Fonte: <<http://guilhermefonseca.com/tag/mobilidade-urbana/>>.

É possível considerar, desse modo, que o TUST, no Brasil, exerce papel fundamental na mobilidade urbana das populações, entretanto, ainda se trata de modal incipiente, tanto pela extensão diminuta em comparação à dimensão continental do País, quanto por sua maior concentração nas grandes cidades. Assim, obviamente, o Poder Público não concentrou, de forma exclusiva, seu potencial desenvolvimentista nos modos de transporte urbano de uso coletivo, pois notória é a importância dos de uso individual (aqueles em que as pessoas viajam conforme interesse privativo), evidenciando-se a bicicleta, o automóvel e a motocicleta.

Exatamente na ordem de menção aos três modos de transporte de uso individual elencados anteriormente, tem-se o seu surgimento. A bicicleta foi inventada na Inglaterra, em 1836 e, no decorrer do tempo foi sendo aperfeiçoada (Figura 12). Com a chegada do automóvel, foi relegada a segundo plano, inicialmente nos países desenvolvidos, a partir da década de 1930. Entretanto, nos países subdesenvolvidos industrializados, onde é grande a

desigualdade socioeconômica, a bicicleta continuou sendo muito utilizada pela população de baixa renda.



FIGURA 12 Representação de uma bicicleta do século XIX.
Fonte: <<http://www.autoclassic.com.br/autoclassic2/?p=359>>.

Nos dias atuais, entre os transportes de uso individual, a bicicleta está inserida como estratégia de planejamento urbano e de transportes, vez que, como modo não motorizado, procura compor um sistema integrado de transportes⁸, objetivando,

[...] reverter os problemas urbanos causados pela priorização do uso do automóvel, como congestionamentos, degradação da qualidade do ar e aumento do consumo energético. Outras vantagens do uso da bicicleta como modo de transporte incluem: maior equidade (entre membros da sociedade) na provisão de acesso a atividades, devidos aos custos reduzidos desse modo de transporte e a possibilidade de promover um estilo de vida fisicamente mais ativo para a população. (PROVIDELO; SANCHES, 2010, p. 53).

O entendimento expresso acima se encontra consolidado pelo mundo. Pode-se citar algumas capitais de países desenvolvidos, como Amsterdam/Holanda (Figura 13), Paris/França e Copenhague/Dinamarca, onde o transporte ciclovitário é amplamente utilizado e há muito se encontra integrado aos demais sistemas de transporte.

⁸ Pelo Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil, criado em 22 de setembro de 2005, a inclusão do transporte ciclovitário nos sistemas de transporte existentes deve ser buscada em conjunto com o conceito de mobilidade urbana, que tem como foco a interseção entre quatro áreas: desenvolvimento urbano, sustentabilidade ambiental, inclusão social e democratização espacial. (BRASIL, 2007).



FIGURA 13 Mosaico Holanda. Cenas do transporte ciclovitário em Amsterdam. Século XXI.

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Google Imagem. Disponível em: <<https://www.google.com.br/search?hl=pt-BR&site...B600>>.

O incentivo ao transporte ciclovitário, portanto, consubstancia-se por se tratar de transporte urbano de baixo custo, ambientalmente sustentável, por oferecer flexibilidade em seu trajeto, integrar-se com relativa facilidade aos sistemas de transportes existentes e oportunizar qualidade de vida física aos seus usuários.

No Brasil, segundo dados da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares - ABRACICLO (2013), a frota nacional de bicicletas já ultrapassou a marca de 70(setenta) milhões, com produção anual de mais de quatro milhões de unidades, se tornando o terceiro maior produtor mundial.

Concomitantemente ao exposto, quer seja, da grande produção de bicicletas e de tratar-se de meio de transporte sustentável, o Brasil, como construtor de grandes paradoxos, faz apologia publicitária em órgão federal importantíssimo, Caixa Econômica Federal - CEF, em situação inversa, que traz em seu marketing o incentivo nítido à motorização, com a ideia de “suba de vida, largue a bicicleta” (Figura 14).



FIGURA 14 Ensaio publicitário Caixa Econômica Federal.

Fonte: Google Imagem. Disponível em: <<http://www.apocalipsemotorizado.net/2009/06/03/motorize-se-rapaz/>>.

Para detalhar, assim, os modos de transporte de uso individual motorizado - automóvel e motocicleta - bem como, diante da enorme importância exercida por eles, “senhores do asfalto”, inclusive por estímulo da própria estrutura estatal, utilizar-se-ão as próximas seções.

1.1.2 O surgimento do automóvel e seu impacto no espaço urbano

As políticas públicas de mobilidade urbana direcionam a sociedade para o uso de determinado modo de transporte. O automóvel, sem sombra de dúvida, há muito foi o escolhido no mundo. E a proximidade do cidadão com seu carro é tamanha que se chega ao ponto de humanizá-lo. É muito comum ouvir a preocupação de seus proprietários com o fato de seus respectivos automóveis “dormirem” na rua, diante da insegurança e da possibilidade de furto. Assim, estacionar e dormir, passam a ser palavras sinônimas aos olhos dos detentores desses bens.

Para entender, todavia, o “nascimento” desse grande ocupante do espaço público e viário, é mister resgatar suas origens. Os primeiros automóveis apareceram no século XIX (Figuras 15 e 16) e até, aproximadamente, a década de 1920, o transporte público efetuado por carruagens, bonde, trens, ônibus e metrô era a alternativa para a maioria da população de se locomover pela cidade.



FIGURA 15 Lanchester, primeiro carro inglês produzido em 1837.

Fonte: <http://www.carroantigo.com/.../curio_primeiros.htm>.

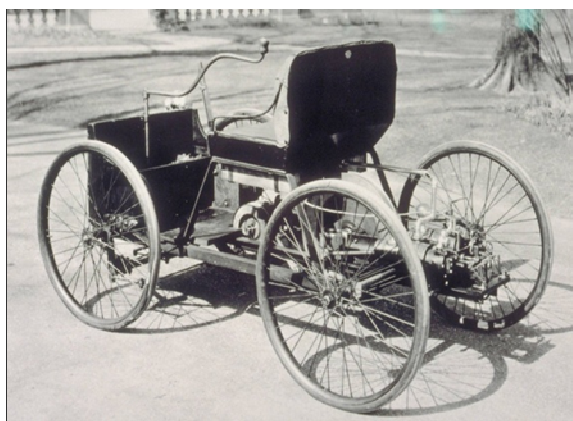


FIGURA 16 Quadricycle, primeiro veículo da Ford, produzido em 1896.

Fonte: <http://www.carroantigo.com/.../curio_primeiros.htm>.

Com o aparecimento do automóvel e seu aperfeiçoamento ao longo do tempo (a *Ford Motor Company*, por exemplo, inaugurou a primeira linha de montagem há mais de um século, em dezembro de 1913), bem como, devido à progressiva redução do preço de aquisição, houve uma “substituição” gradativa do transporte público e coletivo pelo transporte

particular, que, no século XXI, na maioria das vezes, é utilizado de forma individual (Figura 17).



FIGURA 17 Automóveis utilizados de forma individual. Brasília (DF). 2008.⁹

Fonte: <<http://guilhermefonseca.com/tag/mobilidade-urbana/>>.

Conforme Natal (2003):

[...] o primeiro carro só chegou ao Brasil em 1893, o primeiro veículo a transitar pelas ruas do Rio de Janeiro, o fez em 1900; o primeiro emplacamento verificado em São Paulo data de 29/08/1903; o exame para obtenção de carteira de motorista foi instituído em 1906; o Automóvel Clube do Brasil foi criado em 1907; a primeira viagem de carro verificada entre o Rio de Janeiro e São Paulo foi realizada em 1908; o modelo T, o modelo de automóvel produzido em linhas de montagem e que deu início a uma verdadeira revolução nos transportes, só foi lançado em 1909. (NATAL, 2003, p. 83).

Até a década de 1920, o automóvel era visto como artigo de luxo e privilégio da elite. Eram poucos os carros em circulação no Brasil e estavam restritos às áreas urbanas, conforme continua apontando Natal (2003, p. 83-84), ao dizer que: “Em 1917, por exemplo, existiam

⁹ As setas que se apresentam são da própria figura.

cerca de 5.000 automóveis no Brasil, sendo que 90% destes no eixo Rio de Janeiro - São Paulo e limitados às áreas urbanas”.

Ferraz e Torres (2004), ao longo da obra Transporte Público Urbano, constataam que a popularização do automóvel a partir da década de 1930, permitiu a diminuição do custo de sua fabricação e elevou a produção em massa, permitindo que um número maior de pessoas pudesse adquiri-lo.

Aliado aos fatores acima descritos, os principais motivos dessa larga utilização se referem ao fato de esse meio de transporte apresentar uma série de vantagens, como a capacidade de deslocamento da residência ao local desejado, liberdade de escolher e de mudar o trajeto no decorrer da viagem e redução do tempo de viagem devido à maior velocidade para percorrer distâncias cada vez maiores, com o crescimento das cidades. Outro fator relevante é que, desde o seu surgimento, os automóveis são imbuídos de valor cultural, proporcionando status a quem os possui. Evidencia-se, também, o crescimento na circulação de automóveis, diante da significativa melhoria na economia e pela enorme facilidade na obtenção de crédito.

Diante dessa situação e dos supostos benefícios, as cidades foram sendo modeladas para atender a essa demanda e o automóvel passou a consumir cada vez mais o espaço urbano, mediante o alargamento das vias e a arquitetura que se estabelece, na tentativa de comportar o elevado número da frota de veículos motorizados.

No Brasil, a quantidade de veículos motorizados atinge 74.285.142 unidades (Tabela 3).

TABELA 3 Brasil. Frota de Veículos Motorizados – 2012.

Tipo de veículo	Número absoluto (n)
Automóvel	42.682.049
Caminhão	2.380.774
Caminhão trator	492.640
Caminhonete	5.238.645
Caminhoneta	2.288.427
Micro-ônibus	318.762
Motocicleta	16.910.307
Motoneta	3.023.852
Ônibus	514.976
Trator	27.026
Utilitário	407.684

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

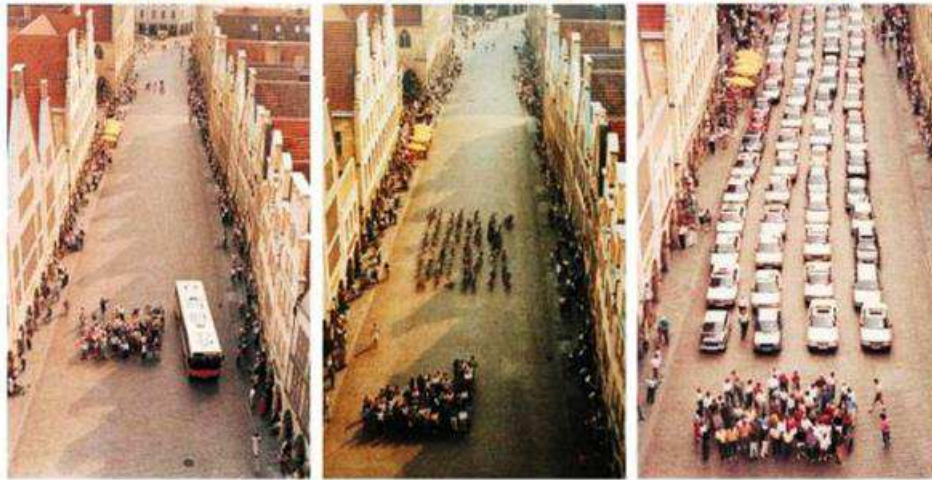
Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2014).

Em meio a esse alto número de veículos particulares circulantes, era inevitável que predominasse o uso do transporte individual sobre o público. Vasconcellos (2013b) constata:

Na década de 1970 [...], a predominância do transporte público sobre o individual permaneceu inalterada. Já em 2005, aconteceu claramente a segunda transformação estrutural, quando o uso do transporte individual praticamente se igualou ao uso do transporte público. Em consequência disso, entre 1940 e 2005, o uso do transporte público caiu de 451 para 149 viagens por habitante por ano, ao passo que o uso do automóvel aumentou de 32 para 137 viagens por habitante por ano. Essas transformações podem ser consideradas representativas da maioria das grandes cidades brasileiras. (VASCONCELLOS, 2013b, p. 23).

Inicia-se, em escala mundial, uma preocupação em (re)organizar o trânsito das cidades. Em Munique, na Alemanha, o Departamento de Trânsito, já em 2001, sinalizava para a necessidade de se utilizar outros meios de transporte, além dos automóveis, como forma de se combater os congestionamentos (Figura 18).

ESPAÇO QUE 60 PESSOAS OCUPAM NO TRÂNSITO:
ÔNIBUS **BICICLETA** **CARRO**



POSTER DO DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DE MUNIQUE, 2001

FIGURA 18 Pôster do Departamento de Trânsito de Munique, Alemanha. 2001.

Fonte: Google Imagem. Disponível em:

<<https://www.google.com.br/search?q=plano+de+mobilidade+por+autom%C3%B3veis+nas+cidades&tbm=isch&itbo=u&source=univ&sa=X&ei=MJobU4jpLaT70AHG7YC4Aw&ved=0CE0QsAQ&biw=1024&bih=677>>.

Cidades como Bogotá, na Colômbia (Figura 19), preocupadas com políticas públicas que apresentem soluções à mobilidade urbana, já adotaram algumas medidas para reverter o caos instaurado pelo excessivo número de automóveis circulantes. Desde o final do século XX, incentivam a utilização do transporte ciclovitário e já contam, atualmente, com 5% da população fazendo uso diário de bicicletas, inclusive em trajetos do trabalho para suas residências e não como no Brasil, onde as ciclovias são usadas basicamente para lazer. Outra solução encontrada pelos colombianos foi a utilização das faixas especiais para ônibus, o chamado BRT (do inglês *Bus Rapid Transit*), modelo copiado de cidades brasileiras como Curitiba e Goiânia.



FIGURA 19 Mosaico Colômbia. Cenas do cotidiano do transporte urbano em Bogotá. Século XXI.

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Google Imagem. Disponível em: <<https://www.google.com.br/search?hl=pt-BR&site=...Ehdo>>.

Nessa mesma linha de raciocínio, importantes cidades dos Estados Unidos da América, como Las Vegas, Los Angeles e Chicago, também com base na experiência latino-americana, estão implantando o BRT, tratando-se de mais um indício da nítida preocupação mundial com o grande número de automóveis que congestionam o tráfico pelo mundo e geram a mobilidade excludente.

E o Brasil não se trata de exceção. Da mesma forma, encontra-se em um momento de profunda reflexão sobre soluções possíveis para a melhoria da mobilidade cotidiana. Mas, tem-se ciência de que um dos principais motivos por essa situação se deve ao incentivo ao uso do transporte individual privado, automóvel e motocicleta, em detrimento do transporte público. Vasconcellos (2013b) demonstra os sinais enviados pela política pública local nesse sentido:

Os dados mostram que o custo de desembolso do usuário dos ônibus (a tarifa paga) é similar ao custo de usar um automóvel (gasolina e estacionamento) e é três vezes superior ao custo de usar a motocicleta; mostram igualmente que os modos individuais são muito mais rápidos do que o ônibus. As políticas que construíram

essas contradições foram baseadas em benefícios e isenções dadas aos automóveis e motocicletas e em políticas inadequadas de oferta e de circulação do transporte coletivo, que aumentaram seu custo e diminuíram sua confiabilidade. (VASCONCELLOS, 2013b, p. 9).

Assim, em meio a esse universo de grandes transformações, a motocicleta se apresenta como ferramenta à mobilidade urbana. Criticada por muitos, principalmente pelo enorme impacto causado pelos acidentes de trânsito¹⁰ e pelo alto poder poluente, torna-se meio de transporte indispensável em grande parte do mundo e se insere de forma intensa no cotidiano brasileiro.

Especificamente com relação à presente pesquisa, para que se possa enfrentar os desafios propostos sobre o mototaxismo, indispensável a referida análise, pois, compreendendo, primeiro, como a moto surgiu, pode-se entender o início do processo de “criação” do serviço de mototáxi no País.

1.1.3 A motocicleta no Brasil e no mundo

As motocicletas (Figura 20), sob a ótica evolutivo-histórica, segundo Almeida (2010), tem em Gottlieb Daimler (1834-1900), natural de Schorndorf/Alemanha, seu criador. Ele registrou seu invento batizado de Einspurem 29 de agosto de 1885, com o número 36.423, no Departamento Imperial de Patentes, resultado de um trabalho de parceria com Wilhelm Maybach. Tratava-se de um motor de 264 centímetros cúbicos com 0,5 cavalo de força a 500 rotações por minuto, denominado carrilhão, que levou a dupla de inventores a informar que tal engenho seria movido a gás e a petróleo. Adaptaram o motor a um biciclo e, em 10 de novembro de 1885, o novo veículo percorreu os três quilômetros de distância entre Cannstatt e Unterturkheim em meia hora a uma velocidade média de 6km/h (A HISTÓRIA DO

¹⁰Os acidentes de trânsito são o segundo maior problema de saúde pública e, a cada dois anos, o Brasil perde, com as vítimas, a mesma quantidade de pessoas que os americanos perderam em quase doze anos de guerra no Vietnã. Fonte: Jornal O Globo. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/opiniao/mat/2011/10/28/a-expansao-do-metro-no-rio-925685104.asp>>. Acesso em 09 mar. 2014.

MOTOCICLISMO, 2008), tendo sido pilotado por Paul Daimler, filho de Gottlieb, que se tornou, assim, o primeiro motociclista do mundo (A HISTÓRIA DA MOTOCICLETA, 2009).



FIGURA 20 Motocicleta da famosa marca Harley-Davidson do início do século XX.

Fonte: <http://www.flashbackers.com.br/v2/index.php?option=com_content&view=article&id=77:motocicleta&catid=46:motos&Itemid=38>.

A partir de sua criação, expande-se, com facilidade, modificando o espaço urbano das cidades, acostumadas aos outros meios de transporte anteriormente mencionados. E, como tem na Europa seu berço, é ela,

[...] uma das primeiras regiões a iniciar a indústria de motocicletas e desde então é uma das principais bases de produção existentes. [...] Na Europa, a indústria de motocicletas continua tendo representatividade na economia e na geração de empregos. O setor é uma das referências em inovação, qualidade e design, e continua a ser um mercado chave para as empresas japonesas e americanas. [...] De acordo com a ACEM (*Motorcycle Industry in Europe*) na Europa existem mais de 38.000 empresas ligadas ao setor de motocicletas. Desse total, pelo menos 800 empresas estão dedicadas exclusivamente à produção de motocicletas. [...] Das 800 empresas que fabricam motocicletas, 80% delas estão instaladas nos seis principais produtores de motocicletas da União Européia, são eles: Áustria, França, Alemanha, Itália, Espanha e Reino Unido. (MARIM, 2010, p. 56).

E são vários os incentivos na Europa para o uso de motocicletas, diante dos conhecidos problemas da mobilidade cotidiana do tráfego intenso de veículos e das pouquíssimas e caras vagas para estacionar. Entre os incentivos criados, a equivalência de habilitação assume papel de destaque. Por essa medida, o portador de habilitação para

automóveis, com dois anos de experiência no trânsito, pode pilotar uma motocicleta ou *scooter* de até 125cm³, sem necessidade de obter outra carteira para tal fim. O referido modelo já foi implantado na Itália, na França, na Espanha e na Áustria.

Obviamente que os Estados Unidos da América, País símbolo da economia capitalista, também está inserido entre os vinte maiores mercados de motocicletas do mundo, tendo entre seus principais concorrentes da indústria de motos, a americana Harley-Davidson e as japonesas Honda e Yamaha.

Na atualidade, consoante informações da ABRACICLO (2013), entre os países fabricantes, destaca-se a China como líder mundial na produção de motocicletas (Figura 21), tanto para o uso interno, quanto para exportação.



FIGURA 21 Mosaico China. Líder Mundial em produção de motos. Século XXI.

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Miotto, Rafael. Disponível em: <<http://g1.globo.com/carros/noticia/2011/12/producao-chinesa-de-motos-e-12-vezes-brasileira.html>>.

Já o Vietnã é considerado um dos maiores exemplos em escala global, da enorme incidência de motocicletas, visto tratar-se de seu principal meio de transporte (Figura 22).



FIGURA 22 Mosaico Vietnã. Cenas do motociclismo em Hanói. 2012.

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Caputo, Andréa. Disponível em:

<http://chinadooutroladodomundo.blogspot.com.br/2012/11/conhecendo-coreia-do-sul-e-o-vietnam_22.html>.

Nesse país, a frota de motocicletas representa 90% do total de veículos. Assim sinalizam Duarte, Libardi e Sánchez (2008):

Segundo a Global Road Safety Partnership, “mais de 90% dos 11 a 12 milhões de veículos motorizados do Vietnã são motocicletas, [...]”. O Vietnã apresenta uma frota de motocicletas bastante elevada, sendo o principal meio de transporte. O sistema viário é compartilhado entre automóveis, ciclistas, motociclistas. (DUARTE; LIBARDI; SÁNCHEZ, 2008, p. 46).

Outro País asiático, Japão, detentor das tradicionais marcas de motocicletas no mundo, quer sejam: Honda, Yamanha, Suzuki e Kawazaki, apresentou declínio nas vendas no mercado interno de 2006 a 2012, motivado, principalmente, pela alta dos preços dos veículos (decorrentes de cumprimento obrigatório das novas normas de emissões) e na escassez crônica de estacionamento em áreas urbanas (JAMA, 2014).

Nesse ponto, importante destacar que mobilidade urbana também se condiciona ao consumo do espaço. Entretanto, o referido problema não é grave no Brasil, diante da extensa área territorial e, especificamente, “a partir de 1991 e com grande intensidade depois de 1996, passou a ocorrer um grande aumento na produção e uso de motocicletas no País” (VASCONCELLOS, 2008, p. 127). Continua esse mesmo autor:

Esse processo foi facilitado e incentivado por autoridades públicas responsáveis pelas leis relativas à produção de veículos e determinação de níveis de impostos da indústria. As motocicletas de dois tempos – altamente poluidoras – foram permitidas e a indústria de motocicletas, principalmente a maior fábrica (Honda), instalou-se em Manaus, onde passou a desfrutar de grandes benefícios fiscais. (VASCONCELLOS, 2008, p. 127).

Os dados evolutivos da produção de motocicletas no Brasil, a partir de 1994, são impressionantes. De pouco mais de 140.000 unidades, no ano de 1994, já ultrapassou a barreira de dois milhões de motocicletas produzidas em um mesmo ano (2008 e 2011, momentos, inclusive, em que atingiu o patamar, respectivamente, de 66,4% e 62,5% em relação ao total de veículos produzidos), conforme comprova a Tabela 4.

TABELA 4 Brasil. Produção de Motocicletas e Veículos (1994/2013).

Ano	Produção de Motocicleta Número absoluto (n)	Crescimento (↑) ou decréscimo (↓) médio da produção de motocicletas a cada ano	Produção de Veículo Número absoluto (n)	Porcentagem da produção de motocicletas em relação aos demais veículos
1994	141.140	-	1.321.691	10,6%
1995	217.327	54,0%(↑)	1.459.676	14,8%
1996	288.073	32,5%(↑)	1.623.135	17,7%
1997	426.547	48,0%(↑)	1.861.201	22,9%
1998	475.725	11,5%(↑)	1.429.860	33,2%
1999	473.802	0,5%(↓)	1.289.977	36,7%
2000	634.984	34,0%(↑)	1.605.848	39,5%
2001	753.159	18,5%(↑)	1.674.522	44,97%
2002	861.469	14,3%(↑)	1.633.790	52,7%
2003	954.620	10,9%(↑)	1.684.715	56,6%
2004	1.057.333	10,7%(↑)	2.124.177	49,7%
2005	1.213.517	14,3%(↑)	2.530.840	47,9%
2006	1.413.062	16,8%(↑)	2.593.822	54,4%
2007	1.734.349	22,7%(↑)	2.966.582	58,4%
2008	2.140.907	24,6%(↑)	3.220.475	66,4%
2009	1.539.473	27,9%(↓)	3.185.243	48,3%
2010	1.830.614	17,4%(↑)	3.644.034	50,2%
2011	2.136.891	19,2%(↑)	3.416.468	62,5%
2012	1.690.187	20,9%(↓)	3.402.508	49,6%
2013	1.592.677	5,6%(↓)	3.712.380	42,9%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Motonetas, Bicicletas e Similares - ABRACICLO e Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA (2014).

Também é possível, mediante a análise da Tabela 4, constatar que o maior acréscimo na produção de motocicletas, ao longo dos vinte anos analisados, ocorreu em 1995, ocasião em que cresceu mais de 50% com relação ao ano anterior. Já o inverso se operou em 2009, ano em que se efetivou o maior decréscimo na produção de motocicletas em relação ao ano

respectivamente anterior, com baixa de 27,9%, todavia, nesse mesmo ano, apesar da baixa na produção, manteve ótimo índice de 48,3% em relação ao total de veículos produzidos.

Atualmente, no País, segundo dados da ABRACICLO (2013), a frota nacional de motocicletas ultrapassa 20(vinte) milhões, o que o torna o quinto maior produtor mundial¹¹, inclusive, conforme consta da mais importante publicação dessa Associação, o Anuário da Indústria Brasileira de Duas Rodas (2013, p. 14-15), a classificação de referido meio de transporte é definida conforme Quadro 1.

QUADRO 1 Brasil. Classificação das motocicletas. 2013.

Tipo	Descrição
Ciclomotor	Veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a 50 centímetros cúbicos (cm ³) – 3,05 polegadas cúbicas – e cuja velocidade máxima, em sua versão original não exceda a 50 quilômetros por hora.
Cub/Motoneta	Motociclo tipo underbone(1), pilotado com o condutor na posição sentado, destinado ao uso urbano, de baixa cilindrada e dotado de câmbio automático ou semiautomático, cujo desempenho privilegia o baixo consumo de combustível.
Custom	Motocicleta caracterizada por sua vocação para percursos de estrada, destacadamente os mais longos, chamadas de “estradeiras”, que não priorizam velocidade e, sim, o conforto. São, usualmente, de médias ou altas cilindradas.
Motocicleta	Veículo automotor de duas rodas, equipado ou não com side-car(2), dirigido por condutor em posição montada.
Naked	Motocicleta sem carenagem, com motor propositalmente exposto e de alto desempenho, concebida para a utilização em terrenos pavimentados. Semelhante a uma motocicleta versão “sport”, sem a carenagem.
Off Road	Motocicleta, de qualquer cilindrada, destinada exclusivamente à utilização em pisos não pavimentados.
Scooter	Motociclo pilotado com o condutor na posição sentado e dotado de câmbio automático ou semiautomático, concebido para privilegiar o conforto.
Sport	Motocicleta, de cilindradas médias ou superiores, com carenagem(3) que privilegia a aerodinâmica e o alto desempenho.
Street/City	Motocicleta de baixa ou média cilindrada, destinada ao uso urbano.
Touring	Motocicletas usualmente de alta cilindrada, concebidas para a utilização em turismo e viagens de grandes distâncias. Diferenciam-se das versões custom pela concepção estilística mais ao jeito das versões street ou city.
Trail	Motocicleta de baixa ou média cilindrada, destinada ao uso misto, tanto em vias pavimentadas quanto em terreno não pavimentado.
Bigtrail	Motocicleta de média ou alta cilindrada, destinada ao uso misto, em terrenos pavimentados e não pavimentados.
Triciclo	Veículo de três rodas, motorizado ou por tração humana, dirigido pelo condutor em posição montada.
Quadriciclo	Veículo automotor com estrutura mecânica similar às motocicletas, possuindo eixos dianteiro e traseiro, dotado de quatro rodas, dirigido por condutor em posição montada.

Fonte: Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Motonetas, Bicicletas e Similares - ABRACICLO (2014).

¹¹Os quatro maiores produtores de motocicletas no mundo são: China, Índia, Indonésia e Tailândia.

Destacaram-se no Quadro 1, duas espécies de motos (motocicletas e motonetas), pois são esses os tipos que aparecem na classificação dos veículos (Quadro 2), ao se computar a frota existente em nosso País pelo IBGE (2014):

QUADRO 2 Brasil. Tipos de veículos. 2013.

Tipo de veículo
Automóvel
Caminhão
Caminhão trator
Caminhonete
Caminhoneta
Micro-ônibus
Motocicleta
Motoneta
Ônibus
Trator
Utilitário

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2014).

É igualmente importante o destaque apresentado em motonetas e motocicletas, pois todos os demais tipos apresentados na classificação da ABRACICLO se inserem, para fins de computo de frota, nessas espécies, sendo o que melhor as diferencia, a posição em que o condutor dirige o veículo. Enquanto na motoneta, o condutor se posiciona sentado, na motocicleta, dirige em posição montada.

Por fim, pelos dados apresentados, é nítido que as motocicletas ocuparam seu espaço no caótico trânsito brasileiro, todavia, é necessário entender o início de sua utilização para fins de transporte público individual, o que se pretende na próxima seção.

1.2 O ciclo vicioso da mobilidade urbana e a origem do transporte público individual por motocicleta

As cidades, a toda sorte de análise, devem ser entendidas como locais de relações conflitantes, de desejo e de necessidades, de satisfação e de insatisfações, enfim, como conceito sempre em formação. Inicialmente, eram menores porque as distâncias a serem percorridas eram realizadas pelo transporte não motorizado - a pé ou em veículos de tração animal. Todavia, resta claro que o desenvolvimento das cidades está intrinsecamente ligado às disponibilidades de transporte.

Nessa linha de raciocínio, tem-se que: “Já é conhecido o papel fundamental exercido pelos transportes modernos tanto na modificação do espaço como no desenvolvimento econômico das regiões.” (SANTOS, 1982, p. 98).

Para Fair e Williams (1959):

A importância relativa das cidades pode mudar também com o desenvolvimento de novas modalidades de transporte. Isto é, o padrão e o tamanho de uma cidade são largamente moldados pela natureza das disponibilidades de transporte. Assim aconteceu, por exemplo, com Atlanta, nos Estados Unidos, que se transformou no maior centro comercial dos Estados do Atlântico Sul, como resultado de ter sido privilegiada pelo eficiente sistema ferroviário. (Fair e Williams, 1959, *apud* Caixeta-Filho e Martins, 2001, p. 19).

O Ministério das Cidades, em parceria com o Instituto Brasileiro de Administração Municipal, ao tratar sobre mobilidade e política urbana, estabelece que:

Observa-se ainda que, paradoxalmente, à medida que aumenta o número de veículos particulares circulantes, acontece uma redução geral da mobilidade devido aos congestionamentos. Mesmo quando são realizados representativos investimentos em infraestrutura, como a construção de viadutos para melhorar o fluxo de veículos, os benefícios rapidamente desaparecem em decorrência da ampliação do espaço viário tornar-se um estímulo a maior utilização do transporte individual. (BRASIL, 2005, p. 10).

Portanto, é nesse ambiente de intensos congestionamentos, aliados ao crescimento desordenado das cidades, que se compromete a mobilidade das pessoas no espaço urbano, gerando um ciclo vicioso (Figura 23), onde se depende mais, a cada dia, dos veículos motorizados de uso individual.

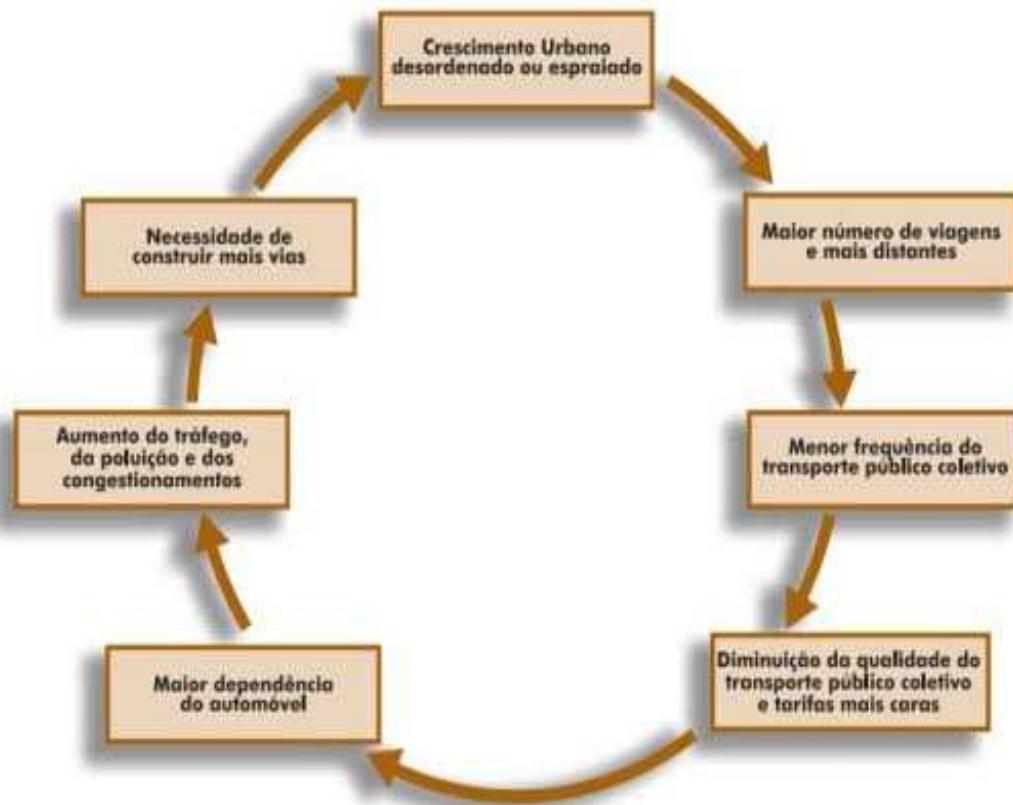


FIGURA 23 Ciclo Vicioso da Mobilidade Urbana.

Fonte: Instituto Brasileiro de Administração Municipal - IBAM. Disponível em:
<http://www.ibam.org.br/media/arquivos/estudos/mobilidade.pdf>.

É diante desse complexo quadro apresentado, concomitantemente ao grande avanço econômico do País, estabelecido de maneira sólida a partir de 1994 com o Plano Real, aliado à política local de incentivo à produção da motocicleta, que surge o serviço de mototáxi (Figura 24), como alternativa de transporte, alicerçado principalmente pelo inconsistente serviço público de transporte, assim como devido a tarifas baixas e à facilidade de locomoção.



FIGURA 24 Mototaxista transportando usuário em zona urbana central. Ituiutaba (MG). 2008.

Fonte: ALMEIDA, Emerson Gervásio de. (Julho, 2008).

Por óbvio, era de se esperar que referido serviço, “classificado como serviço público” (LORENZETTI, 2003, p. 3), se espalhasse com velocidade nas cidades brasileiras, nas quais o panorama traçado se encontrava intensificado diante de processos de urbanização desacompanhados de um planejamento integrador, com a marginalização de parte da sociedade, resultando em um quadro de exclusão, de agravamento das desigualdades sociais e segregação espacial, como a problemática proximidade de mundos tão diferentes (Figura 25).



FIGURA 25 Conflitos urbanos.

Fonte: VIEIRA, Tuca. **Folha Imagem**. 1 fotografia, color. Disponível em: <<https://www.google.com.br/search?q=folha+imagem+tuca+vieira...=677>>.

Almeida (2010) traz que,

Neste contexto, surge o serviço de mototáxi como meio de transporte que, nos últimos anos, vem ganhando significativo espaço em diversas cidades do País. O sucesso deste serviço está relacionado, principalmente, à rápida mobilidade oferecida pelo segmento, associada a tarifas atrativas, o que garante um deslocamento a baixo custo [...] (ALMEIDA, 2010, p. 215-16).

Nessa mesma linha de raciocínio, Fonseca (2005, p. 57):

Independentemente do tamanho das cidades, o mototáxi surge como alternativa informal, clandestina, a um transporte coletivo precário ou mesmo inexistente. Apresentando vantagens como rapidez e preços reduzidos, ele atende 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.

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 mototáxi se estrutura como um serviço personalizado, variando seus itinerários, preços e até formas de pagamento de acordo com o cliente.

Surgindo no cenário urbano como um tipo de transporte clandestino e, portanto, passível de repressão, o mototáxi se consolida à medida que se expande, fazendo com que, a partir de um certo ponto, o caminho da regularização passe a ser uma das saídas possíveis. (FONSECA, 2005, p. 57).

Salienta-se, ainda, que, sob o olhar de classificação dos modos de transporte, o mototáxi se enquadra como transporte híbrido, mistura de público e privado, pois embora sujeito a controle governamental, possui características do privado, diante do fato de os usuários viajarem sozinhos. Quanto ao uso direto, não resta dúvida tratar-se de transporte individual. O próprio táxi, inclusive, também o é. Vasconcellos (2013c, p. 1), em recente artigo sobre a matéria, nos ensina: “O táxi é um serviço regulamentado pelo poder público, mas não é “coletivo”, pois é de uso exclusivo de quem o contrata, mostrando sua natureza de transporte individual.”

No Brasil, portanto, o transporte público individual por motocicleta se torna um fenômeno na área de transportes, entendendo-se fenômeno, como algo extraordinário, fato

novo gerado pelas mencionadas circunstâncias locais oportunas. Entende-se, inclusive, que se mantém como tal, pois, apesar de, nos dias atuais, estar presente na maioria das cidades, não perdeu seu caráter de surpreendente, diante da (r)evolução espacial ocasionada na mobilidade urbana sobre duas rodas.

Nessa perspectiva, julga-se importante apresentar como referido serviço se consolida no País, suas origens pelo mundo, a influência do consumo na expansão dessa forma de transporte e a descoberta da moto como ferramenta de trabalho, objetivos perseguidos no próximo capítulo.

2 MOTOTAXISMO: A (R)EVOLUÇÃO NA MOBILIDADE URBANA SOBRE DUAS RODAS

A transformação ocasionada pelo mototaxismo na mobilidade urbana perpassa, indubitavelmente, além das causalidades trazidas a tona, no capítulo anterior, por duas outras razões: o processo de intensificação do consumo no País e a esperança de trabalho para jovens cidadãos. Todavia, antes de explicitá-las, é fundamental apreender como se desenvolve(u) esse meio de transporte pelo mundo e no Brasil.

Todos os meios de transporte são corresponsáveis pelo processo de expansão urbana; pois influenciaram os diferentes usos e ocupação do solo urbano, bem como o costume da população, consoante o momento histórico. Entretanto, conforme restou comprovado, a maneira desordenada pela qual a expansão urbana se concretizou ocasionou um território profundamente desigual.

Dentro dessa dinâmica de desigualdades instaurada, era inevitável que surgissem alternativas de transportes para atender às mais variadas necessidades da população, na imprescindível tarefa de se deslocar. E, entre as formas possíveis para se obter locomoção, o advento do mototaxismo, vem de encontro ao anseio de uma camada considerável dos

usuários do transporte público, que não encontravam nesse serviço, uma solução para oportunizar-lhes mobilidade cotidiana.

Assim, para se entender a (r)evolução ocasionada pelo mototaxismo na mobilidade urbana sobre duas rodas, é importante compreender a forma de consolidação desse serviço no País, inclusive, com olhares pelo mundo.

2.1 Panorama do mototaxismo no cenário mundial

É incontestável que os problemas de mobilidade urbana não são exclusivos do Brasil, bem como que as motocicletas se encontram espalhadas pelos quatro cantos do mundo. É, aliás, o que observam Duarte, Libardi e Sánchez (2008, p. 43): “A presença da motocicleta no sistema viário mundial é resultado do baixo custo quando comparado ao automóvel, pela possibilidade de trabalho e para compensar a ineficiência do transporte público coletivo de maneira geral.” De igual sorte, o serviço de transporte público individual por motocicleta está espalhado pelo planeta.

Na Cidade do México, o serviço de mototáxi proliferou na última década (Figura 26), tratando-se de labor exercido principalmente por aqueles que não têm emprego formal, ou que querem completar a renda. Aliado a isto, o baixo custo para aquisição da motocicleta para tal fim, que no México, vem acompanhada da “calandria”- uma cabine onde o usuário se acomoda, igualmente, se tornou um elemento facilitador de sua proliferação.



FIGURA 26 Cidade do México. Mototáxis circulando. 2013.

Fonte: <<http://www.eluniversal.com.mx/notas/905064.html>>.

Some-se aos fatos acima, outro importante motivo ensejador do serviço de transporte público individual por motocicleta na América Central: a remuneração dos mototaxistas representa importe superior ao de um trabalhador no mercado formal. Esse o entendimento dos pesquisadores mexicanos Torres e Gutiérrez (2014):

Moreover, the mototaxi has proliferated in recent years in the eastern part of Mexico Valley Metropolitan Area, because it represents an employment option for people who do not have a formal job, or are seeking additional sources of income in part-time. However, from the economy point of view, mototaxis service would not subsist nor proliferate without the existence of users demand. Some data provided by some mototaxi drivers indicate that they have yearly incomes equivalent to USD 10,000 (El Universal 2007), this represent salaries that would not obtain working in a factory or in formal service jobs. Additionally, mototaxi drivers do not require letters of recommendation or certain academic level nor any special permission. The low cost of mototaxi acquisition (a motorcycle/bike and "calandria" (a cabin where the user remains during the trip, see figure 3) has also been an element for proliferation. (TORRES; GUTIÉRREZ, 2014, p. 6).¹²

A mobilidade cotidiana apresenta problemas muito similares, independentes de continente. Os motivos que incentivaram o surgimento do mototáxi no México, assim como,

¹²Além disso, o mototáxi tem proliferado nos últimos anos na parte oriental do Mexico Valley Metropolitan Area, porque representa uma opção de emprego para as pessoas que não têm um emprego formal, ou estão buscando fontes adicionais de renda em tempo parcial. No entanto, do ponto de vista econômico, os serviços de mototáxi não subsistem nem proliferam sem a existência de demanda de usuários. Alguns dados fornecidos por alguns mototaxistas indicam que eles têm rendimentos anuais equivalentes a USD 10.000 (El Universal 2007), isso representa salários que não obteriam trabalhando em uma fábrica ou em tarefas de serviços formais. Além disso, mototaxistas não exigem cartas de recomendação ou certo nível acadêmico nem qualquer permissão especial. O baixo custo de aquisição da mototáxi (uma moto/bicicleta e "calandria" (uma cabine onde o usuário permanece durante a viagem, ver figura 3) também tem sido um elemento para a proliferação. (Tradução livre do pesquisador).

as atrativas tarifas, a fluidez no trânsito e a cobertura “porta a porta”, incentivaram a proliferação desse serviço em vários países da América Latina (Figuras 27 e 28).



FIGURA 27 Barranquilla, Colômbia. Mototáxi. 2009.

Fonte: <<http://www.expedicionpachamama.com/galeria/vuelta-a-colombia/category/6-costa-caribe.html>>.



FIGURA 28 Iquito, Peru. A cidade sem carros. 2008.

Fonte:<<http://followtheroad.com/en/iquitos-city-without-cars/>>.

Interessante observar que esta forma de prestação de serviço público também se propagou nos centros mais importantes do mundo. Em Paris, por exemplo, capital conhecida por seu charme e sofisticação, o serviço de mototáxi se encontra presente desde sua chegada.

Já é possível utilizar esse serviço na capital francesa, a partir do Aeroporto Charles de Gaulle. Ali, contudo, o serviço de mototáxi possui algumas características distintas das

outrora apresentadas. Primeiro que referido serviço é realizado por motocicletas de altíssimo padrão/luxo. Trata-se da Honda Goldwing (Figura 29), por óbvio, para atender a seletor público. Em segundo lugar, não tem uma tarifa baixa, pois custa, em média, 80 euros por viagem em período convencional (das 7h às 19h), acrescidos de 15 euros se utilizado em período noturno, o que corresponde a até duas vezes mais do que um táxi comum. Entretanto, o principal atrativo é o ganho de tempo, diante de sua notória fluidez no trânsito e facilidade de estacionamento, com alta receptividade entre empresários e celebridades (Figura 30).



FIGURA 29 Motocicleta Honda Goldwing usada para serviço de mototáxi. Paris. 2014.

Fonte: <http://www.paris-airport-shuttle.com/moto_taxi.html>.



FIGURA 30 Ator Jean Dujardin, vencedor do Oscar/12, utilizando serviço de mototáxi. Paris. 2012.

Fonte: <<http://www.ofuxico.com.br/noticias-sobre-famosos/jean-dujardin-pega-moto-taxi-para-nao-se-atrasar-em-programa-de-tv/2012/03/01-133572.html>>.

Uma realidade totalmente distinta à apresentada anteriormente diz respeito ao serviço de mototáxi no Brasil, que se assemelha muito às características dos serviços prestados nos países do México, Colômbia e Peru, salvo pela não utilização, via de regra, das cabines acopladas às motos.

Portanto, apesar de todas as deficiências técnicas, insegurança e o baixo padrão de qualidade, evidenciados pelas figuras 26, 27 e 28, o serviço de mototáxi no Brasil acompanha o ciclo mundial e emerge no País no início da década de 1990.

2.2 O mototáxi no Brasil

Segundo informações da ETUFOR – Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (2014), o serviço de mototáxi¹³ surgiu no Ceará,

O serviço de mototáxi surgiu na cidade de Crateús, no estado do Ceará, no final de 1995, mas, segundo alguns estudiosos, já existia na Alemanha desde 1987 e na Bolívia desde 1992. A região Nordeste foi pioneira no Brasil. Hoje, praticamente em todas as cidades brasileiras é verificado esse tipo de serviço.

Corroboram o entendimento acima Gomes e Duque (2009):

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. O mototáxi, como ficou conhecido, ganhou fama e espaço, e em pouco tempo várias cidades do Ceará adotaram esse sistema como alternativa no transporte urbano. (GOMES; DUQUE, 2009, p.124).

A legislação que versa sobre o transporte público individual por motocicleta também encontra na Região Nordeste a sua origem, pois, diante de seu surgimento e rápida aceitação de uso pela população, o município de Fortaleza, no Estado do Ceará, em 25 de março de

¹³ A palavra *mototáxi* é um neologismo que foi cunhado no Brasil pela justaposição do sufixo *moto* (redução de “motocicleta”) e da palavra *táxi*. Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Motot%C3%A1xi>>. Acesso em: 19 jan. 2014.

1997 e em afronta às normas legais vigentes à época, cria o sistema de mototáxi, por meio da Lei nº 8.004, merecendo destaque os seguintes dispositivos:

Art. 1º - Fica criado no município de Fortaleza o serviço de mototáxi.
[...]
Art. 5º - [...]
§2º - É proibido as motocicletas ficarem estacionadas nos pontos oficiais de paradas de ônibus e de táxi, só podendo fazê-lo a uma distância mínima de 100m (cem metros) dos referidos pontos.
[...]
Art. 18 - [...]
III – terão obrigatoriamente que ser licenciadas pelo órgão oficial (DETRAN) como motocicleta de aluguel e terem placas vermelhas, além de disporem das seguintes condições:
pintadas na cor amarela;
[...]
e) luminoso MOTOTAXI acima do farol;
f) controle de velocidade permitindo circular com velocidade máxima de 60 km/h;
[...]
Art. 19 – Ao pessoal de operação do serviço, MOTOTAXI compete:
I – dispor de 02(dois) capacetes com viseiras, para uso obrigatório do condutor e do passageiro;
II – transportar toucas descartáveis para uso do passageiro;
[...]
IV – ter idade mínima de 21 (vinte um) ou no mínimo 02 (dois) anos de habilitação com a comprovação de um curso aprovado para tal fim.
V – manter seguro de vida para o passageiro [...]
Art. 22 – As tarifas dos serviços de MOTOTAXI serão estabelecidas pelo órgão gestor, após aprovação da lei e fixadas através de Decreto do Chefe do Executivo.
[...]

Apesar de pioneira, a lei fortalezense tem grandes méritos que merecem destaque:

- a) A ousadia de criação, pois no final da década de 1990 e início do século XXI, “Questionava-se acerca da possibilidade jurídica dos Municípios e Estados brasileiros legislarem sobre o tema trânsito e transporte e, nesse íterim, se situa o serviço de mototáxi” (ALMEIDA, 2010, p. 39);
- b) A evidente preocupação dos responsáveis pelo transporte público coletivo (precipuamente o setor privado), assim como dos taxistas, pela invasão do espaço público por esse novo meio de transporte;
- c) A formatação de características que ainda estão presentes nos modelos atuais, como a cor amarela e a divulgação do termo mototáxi (Figura 31);



FIGURA 31 Mototáxi. Fortaleza (CE). 2012.

Fonte: <http://ce.quebarato.com.br/fortaleza/moto-taxi-fortaleza__7D35A0.html>.

d) A nítida atenção aos quesitos básicos de segurança e higiene, com determinação de limite de velocidade, uso de capacete/touca descartável e seguro de vida obrigatório; e

e) O controle de todo o sistema de mototáxi pelo setor estatal, classificando-o, seguramente, como modo de transporte público individual, com gestão, por exemplo, da idade mínima para atuação e valor da tarifa.

Fato incontestado, também, é que referido modo de transporte se populariza, primeiramente na região Nordeste, seguindo-se de perto pela vizinha região Norte.

Tanto é verdade a assertiva transcrita que, atualmente, em referidas regiões do Norte e Nordeste, o número de motos (considerando a somatória do número de motocicletas e motonetas) já ultrapassou o número de automóveis (Tabela 5).

TABELA 5 Brasil. Composição da frota total e por regiões. 2013.

País e Grandes Regiões	Tipo de veículo	Número absoluto (n)
Brasil	Automóvel	45.444.387
	Moto	21.431.789
Norte	Automóvel	1.338.252
	Moto	1.863.572
Nordeste	Automóvel	5.352.291
	Moto	5.659.531
Sudeste	Automóvel	25.207.048
	Moto	8.342.911
Sul	Automóvel	9.810.506
	Moto	3.377.691
Centro-Oeste	Automóvel	3.736.290
	Moto	2.188.084

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).
 Fonte: Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN (2014).

Significativo verificar que apenas nessas duas regiões (Norte e Nordeste), o número de motos superou a de automóveis, assim como que se trata das regiões mais pobres do País. Atribui-se, destarte, tal crescimento a questões econômicas, diante de um aumento real do salário mínimo, da enorme penetração de programas sociais do Governo brasileiro, com ênfase ao Bolsa-Família e, ainda, pela facilidade de crédito. Some-se a esses fatores que a maior parte da população dessas áreas é constituída por pessoas das classes C, D e E, público-alvo das indústrias de motos no Brasil.

Outras constatações possíveis dizem de perto à vertiginosa diferença estabelecida na Região Norte, entre motos e automóveis. A variação entre ambos chega ao patamar de praticamente 40%, o que corresponde a mais de 500.000 motos em relação aos automóveis existentes.

Também em relação ao quantitativo de motos, diagnóstico curioso se obtém ao se efetivarem comparações entre cidades do interior de referidas regiões, com grandes centros urbanos em nosso País:

Arapiraca possui, proporcionalmente, um número maior de motos em relação a grandes cidades do País, como São Paulo, Rio de Janeiro e Recife. Para se ter uma ideia, na capital paulista, foi contabilizado um total de 68 motos por mil habitantes. No Rio de Janeiro, esse número é de 37 por mil habitantes. Já em Recife, esse quantitativo é de 75 por mil habitantes – bem abaixo dos 129 por mil habitantes na cidade do Agreste alagoano. (ALAGOAS, 2014).

Adicional indicador do crescimento de motos e motonetas nas regiões Norte e Nordeste se refere, indubitavelmente, à mobilidade urbana. Além do surgimento e da franca expansão do mototaxismo em referidas regiões, por se tratar de áreas com enorme déficit quanto ao transporte público coletivo, nada mais razoável do que o aparecimento das motos para suprir referido quesito, bem como, para substituir os veículos de tração animal, ainda bastante comuns nessas grandes unidades federativas.

Em sentido inverso, todavia, apresenta-se o mototaxismo na Capital Federal do País, pois, ao menos sob a ótica legal, até passado bastante recente, o serviço de mototáxi não era instituído.

Em Brasília, a regulamentação de referido modo de transporte é nova. A lei que cuida da matéria, no âmbito do Distrito Federal, e que institui o serviço de mototáxi¹⁴, data de 18 de fevereiro de 2014, Lei nº 5.309, pela qual se estabeleceram sérias regras para o não alastramento indeterminado desse serviço, como, por exemplo: um mototáxi para cada mil habitantes (art. 12), o que gerará cerca de 2.500 habilitações para mototaxista (designado

¹⁴ No inciso V, do art. 2º, da Lei nº 5.309, de autoria do Poder Executivo do Distrito Federal, mototáxi é definido como: “serviço público de transporte individual de passageiros em veículo ciclomotor, na forma definida no Código de Trânsito Brasileiro, na categoria aluguel, de interesse coletivo, mediante pagamento de tarifa estabelecida pelo Poder Público e aferida por motocímetro”.

como autorizatário pela lei); e área de atuação restrita (os profissionais poderão atuar apenas na região administrativa que se vinculem, sendo proibido o transporte de uma cidade a outra).

Visível evolução legal se atesta, ao se comparar a primeira lei que criou o sistema de mototáxi no País (Lei nº 8.004, de 25/03/97, oriunda do município de Fortaleza), com a atual legislação do Distrito Federal, Lei nº 5.309, de 18/02/14. Transcreve-se pequenos trechos da lei mais recente:

Art. 4º O Poder Público deve:

[...]

II – assegurar a qualidade da prestação do serviço de mototáxi no que diz respeito à segurança, ao conforto, à higiene, à higidez e à acessibilidade, bem como a continuidade do serviço e a modicidade tarifária;

III – estimular a conservação energética e a redução das causas de poluição ambiental.

[...]

Art. 9º Para inscrever-se no cadastro de condutores de mototáxi, além dos requisitos da legislação federal sobre a matéria, o interessado deve atender ao seguinte:

I – possuir:

[...]

c) atestado de capacidade técnica fornecido pela entidade representativa da categoria;

II – ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN;

[...]

IV – apresentar:

comprovante de residência ou declará-la na forma de legislação;

certidão negativa de registro de distribuição criminal do Distrito Federal e da localidade em que tenha residido nos últimos cinco anos;

apólice de seguro de vida e acidentes pessoais para condutor, passageiro e terceiros, [...];

laudo médico que comprove estar em condições físicas e mentais para o exercício da atividade de mototaxista, [...]

§1º O autorizatário fica obrigado a comprovar, semestralmente, o recolhimento das contribuições previdenciárias devidas em razão do serviço de mototáxi.

[...]

Art. 11 [...]

§2º Os veículos em operação devem ser submetidos à vistoria técnica anual realizada pela unidade gestora.

[...]

Art. 16. Os autorizatários do serviço de mototáxi devem frequentar, anualmente, curso de reciclagem regulamentado pelo CONTRAN.

Art. 17 [...]

XVIII – não transportar bagagem; [...]

Constata-se, desse modo, pela análise da lei brasiliense em relação à lei cearense, inserções de temas bastante atuais pelo legislador, como:

- 1) preocupação com relação à saúde dos envolvidos; acessibilidade, valor da tarifa e meio ambiente;
- 2) maior rigor na aceitação do permissionário do serviço de mototáxi, tornando obrigatório atestado de capacidade técnica, emitido por entidade representativa da categoria (outra inovação); aprovação em curso especializado realizado pelo CONTRAN, assim como, sua reciclagem anual; e laudo médico com comprove sua capacidade física e mental;
- 3) para dar maior credibilidade à pessoa do mototaxista e afastar a ideia de criminalidade, exige-se certidão negativa criminal e comprovante de residência;
- 4) preocupação com a aposentadoria do mototaxista profissional autônomo, ao exigir recolhimento previdenciário; e
- 5) no quesito segurança, o seguro passa a ter que englobar, além do mototaxista e passageiro, a figura de terceiro; os veículos em operação devem ser submetidos, anualmente, a vistoria técnica e não se aceita o transporte de bagagem.

Enfim, situações que evidenciam a inserção cabal desse modo de transporte na sociedade brasileira, trazendo tanto seu caráter definitivo como prestação de serviço de transporte público no País, quanto o aprimoramento constante.

Agora, conforme mencionado, Brasília é uma exceção à regra, pois o transporte público individual por motocicletas se destaca há muito tempo em cidades pequenas e favelas. Nas primeiras, por não possuírem transporte público coletivo ou, se existente, totalmente ineficaz. Quanto às favelas, o motivo é simples: os mototaxistas conseguem atender aos moradores dessas áreas, de aspectos íngremes e com vias estreitas, onde as designadas “lotações”, meio de transporte também alternativo, não conseguiam atingir.

Para Almeida (2010, p. 23-24):

Em função da ineficácia do sistema de transporte coletivo e da falta de infraestrutura para os meios de mobilidades alternativas, o cidadão busca outras formas de condução. Neste contexto, surge, primeiramente, nas periferias desses centros e nas cidades pequenas, o serviço de transporte público individual por motocicleta, o mototáxi, que é um serviço delegado de permissão, no qual a motocicleta pertence a uma pessoa física, cujo serviço pode ser contratado por qualquer pessoa, com itinerários e horários adaptáveis em vários graus, de acordo com as necessidades específicas dos usuários. (ALMEIDA, 2010, p. 34-24).

Vários problemas, contudo, se intensificaram com o aparecimento desse meio de transporte, ligados, principalmente à insegurança gerada, seja devido a acidentes, seja por associá-lo à criminalidade. Nesse sentido, Fahel (2007):

Realidade de fácil verificação, surgida na clandestinidade, o serviço de mototáxi proliferou-se pelo país inteiro, em cidades de vários portes, das regiões sul a norte, em menos de 10 anos. Não foram poucos os municípios que tentaram proibi-lo (sem êxito) e os que editaram leis, regulando a atividade, inclusive alguns estados da federação seguiram a mesma iniciativa. O tema sempre revelou-se polêmico, recheado de argumentos favoráveis, apegados à questão social, e contra, associando-o à insegurança do transporte, acidentes, ao favorecimento da criminalidade, inclusive na facilitação do tráfico de entorpecentes. (FAHEL, 2007, p.1).

Almeida (2010), ao tratar sobre os problemas advindos do mototaxismo, também aponta a insegurança, mas acresce a piora à qualidade do ar, com a poluição:

Por outro lado, verifica-se que o setor apresenta, conjuntamente, problemas relacionados, sobretudo, à falta de segurança do meio de transporte e à poluição ocasionada pelo uso da motocicleta, o que acaba por desencadear conflitos de interesses [...]. (ALMEIDA. 2010, p. 15-16).

Apesar de toda a celeuma que envolveu o surgimento do transporte público individual por motocicleta (ilegalidade e clandestinidade; oposição dos setores responsáveis pelo transporte público coletivo, que viam no mototaxismo um forte concorrente; imagem distorcida pela sociedade associando o referido serviço à criminalidade; insegurança ocasionada pela maior probabilidade de acidentes e pelo fato de se tratar de meio de transporte de alto impacto poluente), sua consolidação se deu de forma contundente no País, tendo, em suma, como causalidades essenciais:

- a) o deficiente sistema de transporte público coletivo;
- b) o incentivo das políticas públicas de mobilidade urbana na aquisição de veículos automotores, principalmente, automóveis e motos (motocicletas e motonetas); e
- c) uma expansão urbana desordenada.

Aliado às origens do mototaxismo expressas, anteriormente, e devidamente explicadas no capítulo 1, merecem destaque os fatores responsáveis por sua ampliação, quer sejam, o avanço do consumismo (oportunizado pela estabilidade econômica a partir do Plano Real - 1994) e a alta taxa de desemprego, questão social que marca a História do Brasil, hipóteses imprescindíveis de análise para se entender a mobilidade urbana sobre duas rodas e que se propõe, nas seções vindouras.

2.3 A ordem social do consumo e o mototaxismo

Estudos sobre consumo são, na sociedade contemporânea, itens obrigatórios a quem pretende entender o ser, e não mais tão-somente, as causas do ter.

Ao tratar da importância do consumo na vida das pessoas, o autor da frase: “Eu compro, logo sei que existo”, Campbell (2006) declara:

Contudo, ao procurar entender por que o consumo tem tanta importância na vida das pessoas, conclui-se que talvez esteja suprimindo uma função muito mais importante do que apenas satisfazer motivos ou intenções específicos que incitam seus atos individuais. Em outras palavras, é possível que o consumo tenha uma dimensão que o relacione com as mais profundas e definitivas questões que os seres humanos possam se fazer, questões relacionadas com a natureza da realidade e com o verdadeiro propósito da existência – questões do “ser e saber”. (CAMPBELL, 2006, p. 47).

O consumo se expandiu a patamares globais e isso é evidente. O sociólogo Anderson Moebus Retondar, em sua obra “Sociedade de consumo, modernidade e globalização” (2007) já nos traz a atualidade do tema:

A TENSÃO INERENTE ao mundo moderno entre os processos de racionalização da sociedade e processos de sua mistificação, que se tornou clássico no pensamento social do século XIX, destacado principalmente nas obras de Weber e Marx, retorna com força no contexto da discussão contemporânea sobre a expansão da sociedade de consumo para um nível global. (RETONDAR, 2007, p. 17).

O Brasil, evidentemente, não foge a essa regra estampada, vez que está vivendo o paradigma do consumo e, apesar do entendimento de que tudo e todos se sucumbem de alguma forma ao capital, essa mesma sociedade de consumo e para o consumo, começa a estabelecer novas ideologias entre o relacionamento do homem com o objeto a se adquirir, e não o consumo pelo consumo de forma pura e simples.

A discussão sobre o assunto é bastante oportuna. Retondar (2007) nos ensina que,

[...] a sociedade contemporânea se tornou, de um modo ou de outro, o cenário onde os processos e práticas de consumo passaram a se sobrepor ao mundo da produção, delineando uma nova modalidade de relação do homem com os objetos e a natureza, uma nova instância de mediação das relações e processos sociais e, o que é mais fundamental, a base para a constituição de uma nova ética de conduta a partir da qual se articulam ideologias, simbolismos e imaginários. (RETONDAR, 2007, p. 18).

Destarte, questão instigante a ser analisada, ao tratar sobre o consumismo, é identificar seus impactos na mobilidade urbana. É verificar se o consumo, nesse segmento, cumpre seu papel como mola propulsora do bem-estar social, uma vez que é inaceitável confundir crescimento econômico com desenvolvimento inclusivo.

Portanto, a prática do consumo, fenômeno decisivo do mundo moderno, deve ser analisada sob a ótica do impacto social positivo e, não apenas como o grande vilão da sociedade.

Ao se determinarem regras e maneiras de uso e de gozo das coisas, a sociedade de consumo cumpre relevante função social, com o advento de objetos e tecnologias que beneficiam diretamente pessoas que têm necessidades muito particulares, possibilitando, inclusive, o direito de ir e vir a custo baixo. E, isto, pode ser diferencial como valor de uso da coisa ao se adquiri-la. Nessa esteira de raciocínio, Baudrillard (1969) revela:

É necessário apreender, de uma vez por todas, a lógica social da diferenciação como fundamental na análise e que é precisamente na relegação do valor de uso (e das <necessidades> que se lhe referem) que se institui a exploração dos objetos como diferenciais e como signos – nível este que é o único a definir especificamente o consumo. (BAUDRILLARD, 1969, p. 92).

E, no universo de consumo relacionado à mobilidade, o crescente mercado brasileiro de veículos é ponto imprescindível à análise, no qual a motocicleta ocupa papel de destaque. Notoriamente, o aumento da demanda se intensifica a partir de 1994, pelo incontestado desenvolvimento econômico estabelecido no Brasil, com a estabilidade da moeda, advindo da implantação do Plano Real.

É evidente, também, que a motocicleta ingressa na onda do consumo, pois atende aos três princípios básicos do consumo de qualquer bem, quer sejam: existe, está disponível e há capacidade financeira para tanto, mesmo que mediante as diversas formas de financiamento e linhas de crédito.

Começam, por conseguinte, a ser explorados, além do objeto motocicleta em si, todos os tipos de produtos ligados a ela. Só para se ter uma ideia, assim como o famoso Salão de Frankfurt, que ocorre bienalmente na Alemanha, com exposição das maiores inovações sobre automóveis, tem-se na Itália, o Salão de Milão; todavia, esse é exclusivo de motos. Em novembro de 2013, ocorreu a “71ª edição da *Esposizione Internazionale del Motociclo*, conhecido como EICMA, o maior salão de motos do mundo. São mais de 1.400 expositores de 38 países distribuídos em mais de 130.000 m² [...]” (TIZZANI; CALDEIRA, 2013), com apresentação de muitas novidades, tanto em modelos (Figura 32), quanto em acessórios e em equipamentos para motos e para motociclistas.



FIGURA 32 Triciclo com porte de scooter e com duas rodas dianteiras e uma na traseira. Europa, 2013.

Fonte: *Site Terra*. Disponível em: <<http://motociclismo.terra.com.br/index.asp?codc=1165#>>.

No Brasil, o consumo de motocicletas é altíssimo, tanto pela empatia/aceitação no mercado, quanto pelo já mencionado por Baudrillard (1969, p. 92) “valor de uso (e das <necessidades> que se lhe referem)”, bem como, por seu consumo estar intimamente ligado ao sentido imaginário de liberdade, o que as torna um sonho a ser alcançado. Quem, em sua consciência, não quer comprar/ter (mais) liberdade?

Além dessas razões, a motocicleta proporciona melhor mobilidade no trânsito, traz economia de combustível e tem baixo valor de manutenção. Para se ter uma ideia, as vendas internas de automóveis em 2012 chegaram a 2,3 milhões, ao passo que as vendas internas de motos ultrapassaram 1,6 milhão (ANFAVEA, 2013; ABRACICLO, 2013).

A demanda crescente de motocicletas, para se atingir aos patamares mencionados, teve incentivos da política pública, com baixa de preços, maior número de modelos populares e abertura de novas formas de crédito. Essa última alegação, constatada, inclusive, em corredores de shopping centers, onde se realizam livremente operações de venda mediante consórcio (Figura 33).



FIGURA 33 Center Shopping. Cidade de Uberlândia (MG). Motocicletas em exposição para venda. 2013.

Fonte: ALMEIDA, Emerson Gervásio de. (Dezembro, 2013).

Nessa mesma linha de argumentação, a aquisição de motocicletas/motonetas se popularizou no País. Há poucos anos, tratava-se de produtos de difícil acesso, adquiridos tão-somente em concessionárias de motos. Hoje, os referidos bens automotores podem ser adquiridos em pleno supermercado, ao lado de diversos outros itens, como eletrodomésticos e toalhas, como se fossem apenas mais um produto de prateleira. A referida situação se encontra estampada no mosaico da Figura 34.



FIGURA 34 Mosaico Supermercado Bretas. Cidade de Ituiutaba (MG). Motocicletas em exposição para venda. 2013.

Fonte: ALMEIDA, Emerson Gervásio de. (Setembro, 2013).

Diante da situação ventilada, evidencia-se o cumprimento da ordem social pelo capital, estabelecida, inclusive, na Carta Maior, ou seja, facultou-se o acesso a uma ampla gama de produtos a um número maior de cidadãos, oportunizando-lhes melhores condições de vida e acesso a seus direitos fundamentais, entre os quais o direito de se locomover da maneira como melhor lhes aprouver, seja por meio de transporte público coletivo, seja adquirindo veículo próprio para uso individual, seja consumindo o serviço de transporte público individual por motocicleta.

Obviamente, que ao se discutir esse tema, não se pretende apresentar defesa ao capital como sendo a única mola propulsora do desenvolvimento urbano, ou mecanismo que oportuniza acesso a todos indistintamente. Referida discussão, de forma contundente, já foi estabelecida por Marx (1988) em sua obra “O Capital”. Apenas propõe-se debater que, apesar de o aumento do consumo estar visceralmente ligado ao aumento da produção, mesmo que enorme parte desses bens não seja acessível a parcela considerável da população, alguns desses produtos criados tornam-se ferramentas inclusivas poderosas e, nesse diapasão, suscitam vários benefícios.

A motocicleta tornou-se um desses produtos inclusivos e, segundo dados do perfil físico do consumidor produzido pela Abraciclo (2013), tem nos homens, seus maiores consumidores (75%). Já com relação à idade média do motociclista, está se insere entre 21 a 35 anos (40%). Os gráficos 2 e 3 a seguir, confirmam tais assertivas.

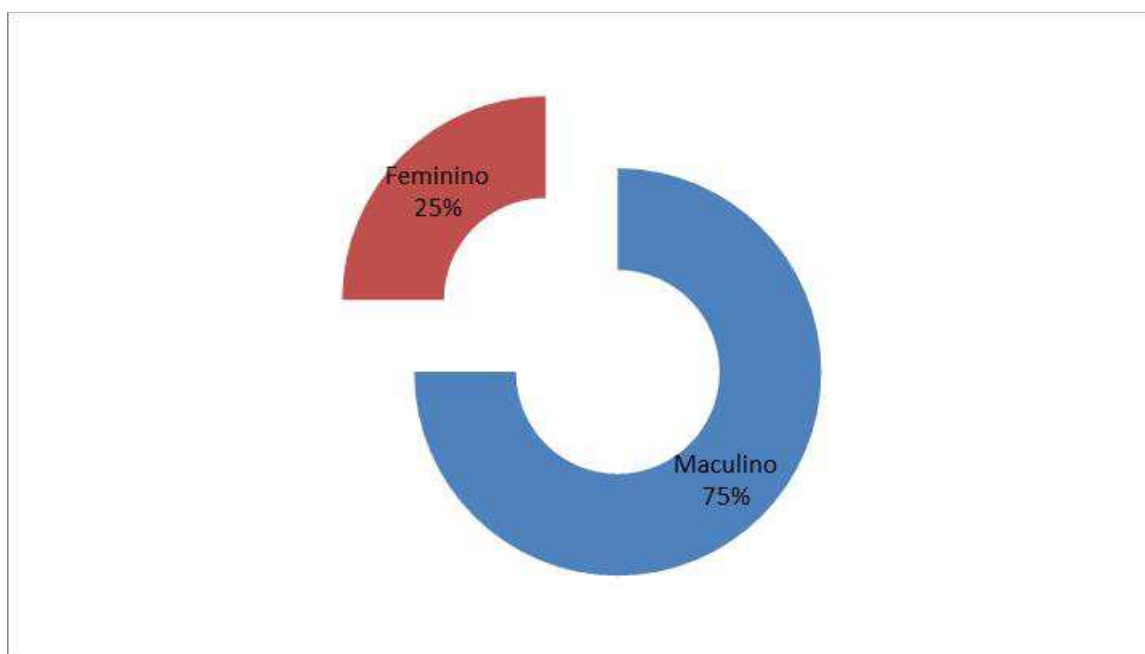


GRÁFICO 2 Gênero dos usuários de motocicletas no Brasil.

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2013).

Fonte: Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Motonetas, Bicicletas e Similares - ABRACICLO (2013).

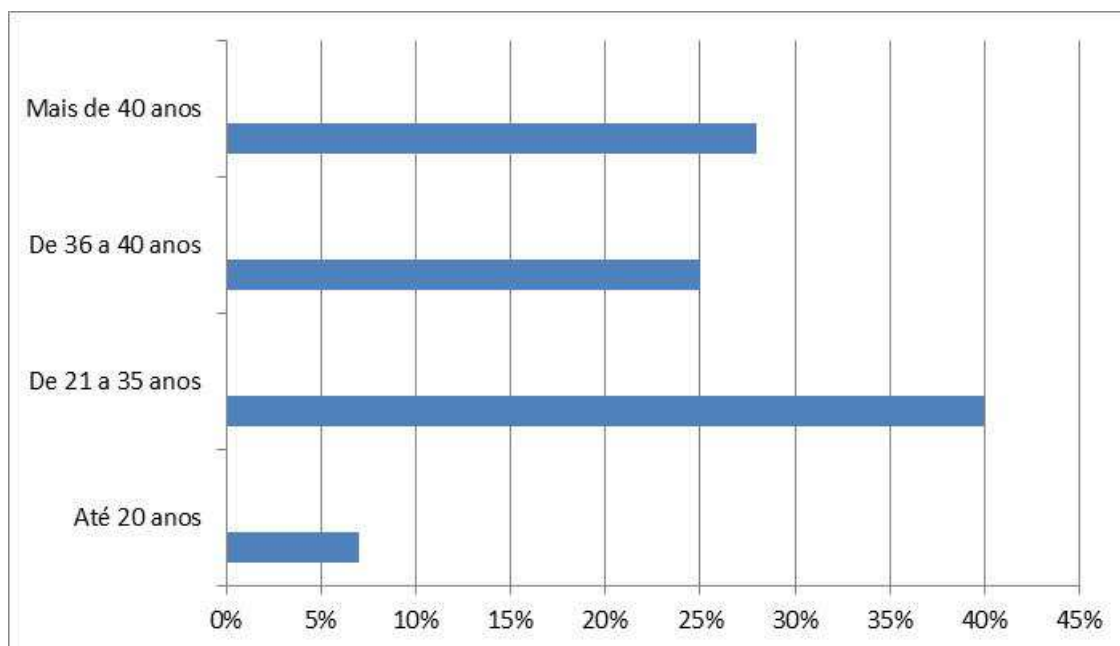


GRÁFICO 3 Idade média dos motociclistas no Brasil.

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2013).

Fonte: Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Motonetas, Bicicletas e Similares - ABRACICLO (2013).

Quanto às vantagens e desvantagens de se obter uma motocicleta, Vasconcellos (2005) traz que,

As maiores vantagens da motocicleta são seu baixo custo de operação (para um veículo motorizado) e sua relativa facilidade de estacionamento. Nos casos em que se permite que ela circule entre os veículos (como no Brasil), existe a vantagem da rapidez, mas aumenta muito o risco de acidentes com os autos e demais veículos, e com os pedestres que cruzam a via. Sua grande desvantagem reside na insegurança, uma vez que é o veículo mais perigoso e letal de todos: o risco de acidentes graves ou fatais é cinco vezes superior ao de quem usa, por exemplo, o automóvel. (VASCONCELLOS, 2005, p. 51).

Desse modo, como o consumo ocupa papel principal no capitalismo globalizado, cria necessidades e impõe formas de aquisição de produtos e, pensando na grande desvantagem advinda da aquisição de motocicletas, mencionada na citação supratranscrita de Vasconcellos, quer seja, a insegurança, diante do alto risco de acidentes, eis que surge, a partir de 1995, o conceito de uma vestimenta com sistemas de *air bags* para motociclistas – atualmente, em caso de acidente em que a pessoa é lançada da motocicleta, seu acionamento é em 0,25 segundos. Tal acessório de segurança (Figura 35), apesar de já ser item obrigatório em corporações policiais de alguns países da Ásia e da Europa, como Japão e Espanha, chega ao Brasil apenas em 2011. Entretanto, pelo elevado custo, ainda não se tornou item consumido de forma ampla pelos brasileiros.



FIGURA 35 Air bag para motociclistas da marca Denko.

Fonte: <<http://www.comprendenkeno.com.br/conheca-a-denkeno>>.

É imprescindível trazer à baila as razões que motivam o consumidor a adquirir sua motocicleta. A principal, apontada pela Abraciclo (2013), refere-se ao interesse do cidadão em obter a moto para substituir o transporte público (40%), o que evidencia sua insatisfação com os serviços prestados (Gráfico 4).

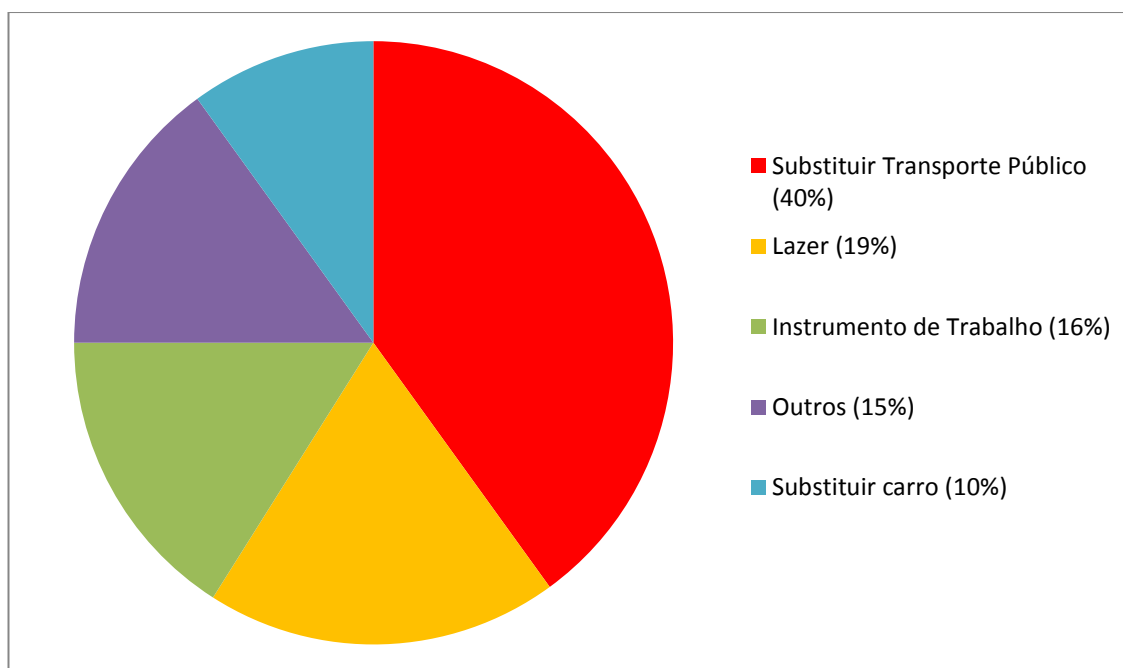


GRÁFICO 4 Brasil. Razão de Compra de Motocicletas. 2013.

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2013).

Fonte: Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Motonetas, Bicicletas e Similares - ABRACICLO (2013).

Ressalta-se, ainda, que o Gráfico 4, ao analisar o perfil do consumidor, apresenta o lazer como a segunda maior motivação para se adquirir uma motocicleta (19%) e, em seguida, a necessidade de se ter esse objeto como instrumento de trabalho (16%), o que torna extremamente pertinente a discussão sobre o direito ao trabalho e ao transporte do dia a dia das pessoas envolvendo motos (mobilidade cotidiana sobre duas rodas).

Imprescindível, portanto, estar aberto ao debate sobre a teoria do consumo e, conforme Slater (2001, prefácio): “[...] as questões do consumo e da cultura do consumo não têm apenas um interesse restrito ou contemporâneo, mas estão inextricavelmente entrelaçadas com os problemas e temas centrais do pensamento social no decorrer da modernidade.”

Ao se entender essa questão social mais profunda, do sincronismo do consumo, com o surgimento do mototaxismo, fica claro que o homem cresce em sua dignidade humana, a partir do momento que se insere ao meio social. Como bem afirma Dallari (1998):

[...] justamente porque vivendo em sociedade é que a pessoa humana pode satisfazer suas necessidades, é preciso que a sociedade seja organizada de tal modo que sirva, realmente para este fim. Não basta que a vida social permita a satisfação de todas as necessidades de apenas algumas pessoas, é necessário considerar as necessidades de todos os membros da sociedade. (DALLARI, 1998, p. 18).

Nesse sentido, a participação dos agentes também se traduz em uma concreta forma de exigir e de controlar a atuação estatal, de aumentar o sentimento de pertencimento social e de criar uma sociedade mais consciente de seu papel, responsável pela sua evolução e construtora de seu próprio desenvolvimento. A ordem social do capital, em todos os seus termos, não foge a esta regra, pelo contrário, tem de ser considerada como um importante objeto de análise contemporâneo, principalmente como forma de auxiliar o Estado na tentativa de se obter o almejado desenvolvimento integral, que ocorre, inclusive e indubitavelmente, por meio da tão sonhada mobilidade urbana para todos.

Por conseguinte, os dados consumeristas apresentados, de igual modo, confirmam uma das causas do já revelado surgimento do transporte público individual por motocicleta, mototaxismo: forma alternativa ao transporte público coletivo, que não atende aos anseios da população. Os referidos dados atestam, ainda, que a expansão desse serviço foi provocada pelo consumo em si, bem como pela utilização da moto como oportunidade de ingresso no mercado de trabalho, questão basilar que se discute na próxima seção.

2.4 A relação de trabalho como fator de influência do serviço de mototáxi

O mercado de trabalho tem-se aperfeiçoado ao longo dos anos e, de acordo com as políticas econômicas adotadas, podem-se verificar variações de aumento ou de diminuição da taxa de emprego.

Hodiernamente, as políticas econômicas são guiadas pelo processo de globalização, que gerou a formação de novos blocos econômicos (sem dúvida, a globalização ocasionou aumento da renda *per capita* no mundo, todavia a concentração de recursos não se extinguiu, pelo contrário, apenas “mudou de mãos”); uma enorme concorrência internacional e um intenso processo de informatização.

Em análise a esse cenário, o economista Sachs (1993, p. 10), criador dos fundamentos do debate contemporâneo sobre a necessidade de um novo paradigma de desenvolvimento, baseado na convergência entre economia, ecologia, antropologia cultural e ciência política, pelas quais o mundo contemporâneo vive um crescimento por meio da desigualdade, afirma que essa mudança:

[...] provoca um aumento significativo na renda *per capita*, mas resulta no *contradesenvolvimento* quando visto sob o ângulo da distribuição de renda, do acesso a recursos, da satisfação de necessidades básicas e, acima de tudo, da privação do direito ao trabalho – que é não apenas uma forma de garantir a sobrevivência, mas também um elemento fundamental para a integração social e para a dignidade humana. (SACHS, 1993, p. 10).

E, apesar dos ensinamentos acima, o Brasil, para se integrar a esse mundo econômico globalizado, teve que adotar algumas medidas, como

[...] *desregulamentação, liberalização e privatização*. Respectivamente, trata-se da quebra de barreiras jurídicas às trocas internacionais; liberalização da economia, voltando-a para os investimentos especulativos internacionais; diminuição da participação do Estado nas atividades econômicas, privatizando empresas estatais. Esses três aspectos são cruciais para a constituição das características econômico-financeiras do mundo contemporâneo. (COELHO, 2003, p. 47).

Essa nova reestruturação produtiva acarretou consequências, conforme previstas por Sachs (1993), inclusive por uma exigência cada vez maior de sólida formação pelos trabalhadores, o que deixou grande número de cidadãos fora do mercado formal de trabalho.

Nesse universo, várias pessoas, principalmente jovens, incentivados pelas causas já apontadas do surgimento do mototaxismo, viram na motocicleta uma possibilidade de subir na escada do desenvolvimento, uma ferramenta de inserção no mercado de trabalho, mesmo que, *a priori*, informal.

A referida informalidade não foi óbice nem poderia ser diferente, pois os mototaxistas estavam ávidos por se (re)integrarem socialmente, inclusive, foi exatamente no final do século XX, momento já descrito de surgimento do mototaxismo no Brasil, que se operou enorme expansão da informalidade nas atividades de serviços. Kon (2004, p. 145) declara:

A análise da informalidade merece especial atenção nas atividades de serviços, tendo em vista a relevante e crescente participação de ocupados nessas situações, nesse setor da economia brasileira, como resultado da diminuição da dinâmica de geração de empregos no mercado formal de trabalho. Basta dizer que do total de trabalhadores do Brasil, quase 58% estavam ocupados informalmente em 1999 e, do total de ocupações informais, 50% se alocavam no setor de serviços, enquanto que no primário e no secundário respectivamente 32% e 18%. (KON, 2004, p. 145).

Fonseca (2005, p. 64) destaca, também, que o mototáxi se apresenta à sociedade não só como uma alternativa de transporte, mas também como uma opção de trabalho, ao afirmar que “[...] o serviço de mototáxi, que surgiu como alternativa de transporte, se transformou também em alternativa de trabalho ou solução para o desemprego de muitos jovens. *Ser mototáxi* tornou-se uma forma de inserção socioeconômica.”

Com o crescimento das urbes e com a descentralização dos serviços e do comércio, surgiu uma série de problemas. Um deles refere-se ao transporte coletivo, que não conseguiu atender, com eficiência e qualidade, à demanda que se estabeleceu. Paralelamente, ocorreu a disseminação e a popularização do automóvel, provocando novas questões no cotidiano das

idades, como o aumento de engarrafamentos, acidentes, redução da qualidade ambiental e, conseqüentemente, da qualidade de vida no espaço urbano.

Durkheim (1999), em sua obra “Da divisão do trabalho social”, declara que, à medida que uma determinada sociedade cresce e se torna mais complexa, são geradas condições e necessidades para que novas formas de trabalho, que até então não existiam, passem a ter existência e utilidade para a sociedade. Esse preciso diagnóstico caracteriza o início da atividade do mototaxista.

É oportuno mencionar, também, que em sua fase inicial, a motocicleta foi usada como forma de lazer, todavia, em pouco tempo, seu uso se modificou, tornando-se importante ferramenta de trabalho (Figura 36).



FIGURA 36 Mosaico Motocicletas. Utilização como ferramenta de trabalho. Século XXI.

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Google Imagem. Disponível em: <<https://www.google.com.br/search?hl=pt-BR&site=...B436>>.

E, como ferramenta de trabalho, sob a perspectiva do mototáxi, torna-se instrumento no segmento de prestação de serviços, atendendo à necessidade de diversas pessoas. Para Kon (2004, p. 25), “[...] as atividades de serviços tanto facilitam a produção e a distribuição de bens quanto atendem a necessidade da vida pessoal dos indivíduos.”

Essa atividade, a princípio informal, inclusive por ser ilegal, com o desenvolver e utilização do serviço de mototáxi se formalizou, o que não impede de ainda existirem mototaxistas na informalidade, principalmente, por não deterem condições de adimplir, por exemplo, com as várias exigências legais, como seguro obrigatório, realização de cursos periódicos para prevenção de acidentes e investimento em acessórios de segurança para a motocicleta.

De toda forma, inegável é a identificação do brasileiro com sua moto e com o uso dela como ferramenta de trabalho, chegando-se ao ponto de alguns motociclistas entenderem, por meio de analogia, que a motocicleta faz “parte de seu próprio corpo” (Figura 37), híbrido de sujeito e de coisa. Exatamente isso se traduz pelo desenho postado por um motoboy paulistano em seu perfil do Facebook, conforme consta em Lucca (2012, p. 89):

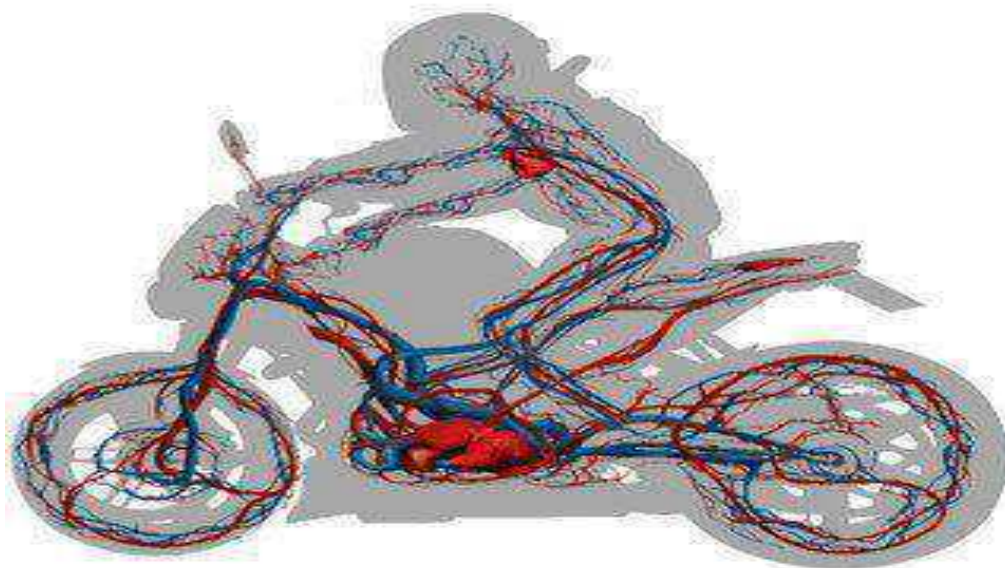


FIGURA 37 Moto e corpo: o híbrido.

Fonte: <<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=000877910&fd=y>>.

Para se conhecer a qualidade dos meios de locomoção, entre eles, obviamente, a tão aclamada motocicleta no mercado brasileiro, foi realizada pesquisa pela Confederação Nacional da Indústria em parceria com o Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística (CNI-IBOPE), em agosto do ano de 2011, pela qual se confirmou a insatisfação dos usuários

com o ônibus, meio de transporte que obteve a pior avaliação (31% o consideram regular e 24% como ruim ou péssimo). A motocicleta, em contrapartida, apresenta-se como a melhor forma para se locomover (94% a consideram ótima/boa, enquanto apenas 2% a entendem como ruim).

O mototáxi, nessa mesma pesquisa, em análise ao quesito qualidade em locomoção, foi avaliado positivamente por 77% dos entrevistados, permanecendo à frente do seguro e eficiente metrô, que obteve 70% de aprovação, dados contundentes que cancelam a aceitação da sociedade brasileira por esse meio de transporte público individual.

A análise do Gráfico 5 confirmam as situações ventiladas.

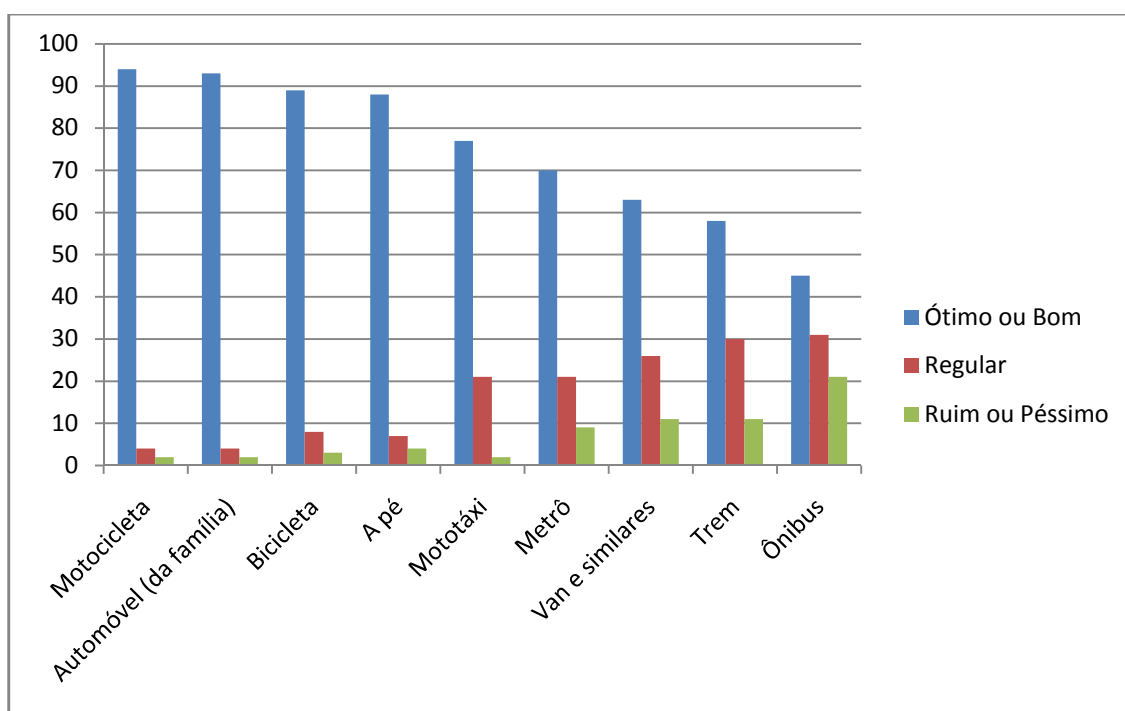


GRÁFICO 5 Brasil. Qualidade dos meios de locomoção (2011).

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2013).

Fonte: Pesquisa CNI-IBOPE (2011).

Apesar dos dados apresentados, entende-se oportuno apresentar crítica acerca da pesquisa transcrita acima: a CNI-IBOPE com seus realizadores não informam os critérios e/ou instrumentos utilizados para se medir a “qualidade dos meios de locomoção”, o que gera

dúvidas quanto ao grau de acerto apresentado pelos resultados que aqui se demonstram. Tal constatação confirma a real necessidade de se ter método próprio, com instrumentos claros e demonstração de sua aplicabilidade à análise real dos dados, para que se possa, verdadeiramente, dizer tratar-se uma ou outra espécie de meio de locomoção como de alta ou baixa qualidade.

Agora, ponto significativo e que merece elogios, revelado pela pesquisa transcrita, refere-se à inserção do mototáxi como meio de transporte a ser analisado, pois confirma sua larga utilização. E é exatamente nesse cenário, com a motorização intensa do sistema de transporte no País por meio de motocicletas, oportunizada, inclusive, por condições propícias ao consumo; pelo maciço número de deslocamentos também por intermédio das motocicletas, que se somando aos dos automóveis, já supera as viagens por ônibus e trens; pela inconsistente política de transporte público urbano no Brasil, bem como, pelo crescimento e complexificação da sociedade local, tem-se o início dessa nova forma de prestação de serviço de transporte público individual no exíguo espaço urbano: o mototaxismo.

Portanto, com o intuito de se continuar analisando, de forma profunda, o fenômeno do serviço de mototáxi, elegeram-se três cidades brasileiras – Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO); impondo-se explicar os motivos ensejadores de tal escolha, bem como apresentar avaliação do mototaxismo sob a ótica dos próprios mototaxistas, dos usuários, do Poder Concedente e demais atores imprescindíveis nesse processo (pedestres e motoristas), o que se propõe no capítulo vindouro.

3 MUNICÍPIOS BRASILEIROS SOB A ÓTICA CONTEMPORÂNEA DO TERMO MOBILIDADE

A vida sobre duas rodas sob a perspectiva do mototáxi não se comprovaria sem uma investigação precisa e *in loco*, devido, inclusive, ao interesse da Geografia na organização territorial. Harvey (1980, p. 83) corrobora esse entendimento: “Os geógrafos estão particularmente interessados na organização territorial ou regional da sociedade e será conveniente trabalhar nesse nível de agregação.”

Antes de se precisar, todavia, os locais eleitos para se efetivar a pesquisa, imperioso entender que o direito à locomoção há muito se estabeleceu como direito fundamental¹ e a falta de transporte público eficiente viola a dignidade humana e o direito à própria liberdade. Esse o entendimento do jurista André Ramos Tavares (2009):

O que enriquece de forma assustadora esse direito é a constatação de que o Estado precisa passar a garantir, materialmente falando, a liberdade de locomoção. É por isso que tal liberdade há de alcançar o direito de existência de um transporte público eficiente, assim como acesso a ele, ainda que não seja gratuito, mas de forma economicamente acessível a todas as camadas sociais. A não-existência de formas de transporte sustentadas ou controladas pelo Estado implica, incontestavelmente, uma forma de cerceamento da liberdade de cada um em se locomover livre e amplamente pelo território nacional. Ademais, como categoria dos direitos fundamentais do Homem, o não-acatamento de referida liberdade por parte do Estado constitui grave

¹ Artigo 5º, inciso XV, Carta Magna.

ofensa à dignidade do Homem, atualmente erigida, esta última, à categoria de princípio constitucional explícito (art. 1º, III, da Constituição Federal de 1988). (TAVARES, 2009, p. 627).

Tratar, portanto, de mobilidade urbana, na contemporaneidade, é deparar-se com tema constitucionalmente protegido e inserido como direito essencial do cidadão. Dessa forma, acertada a definição apresentada pelo Programa Nacional de Capacitação das Cidades, realizado pelo Ministério das Cidades, que traz a discussão sobre mobilidade, não apenas como forma de deslocamento, mas, também, da relação do indivíduo com o espaço:

[...] a mobilidade, muito além de ser uma questão apenas das condições de deslocamento e de uso de meios de transporte, traduz relações dos indivíduos com o espaço – seu local de vida – com os objetos e meios empregados para que o deslocamento aconteça, e com outros indivíduos. É, portanto, produto de processos históricos que refletem características culturais de uma sociedade. (BRASIL, 2006, p. 19).

Assim, diante da definição apresentada e do entendimento de que o direito de locomoção já foi erigido como direito fundamental, objetivando-se analisar o fenômeno do serviço de mototáxi, para se verificar se é justo socialmente, estabeleceu-se estudo multicaso da mobilidade sobre duas rodas nos espaços de Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). Contudo, ao delimitar referidas cidades, não se pretende entender esse espaço apenas no sentido amplo do termo, como apresentam, com a propriedade que lhes é peculiar, Pons e Reynés (2004):

En sú más amplo sentido, entendemos por «espacio», una extensión que, em su dimensión máxima, se identificaría con la totalidad de la superficie, con límites previamente determinados a partir de elementos físicos, políticos o administrativos. Así, podríamos delimitar físicamente un espacio a diferentes escalas, circunscribiéndolo a los límites de un estado, región, comarca o ciudad. Obtendríamos de esta manera un espacio nacional, regional, comarcal o urbano. (PONS; RENÉS, 2004, p. 37).²

²Em seu sentido mais amplo, entendemos por "espaço", uma área que em sua dimensão máxima, se identificaria com a totalidade da superfície, com limites previamente determinados a partir de elementos físicos, políticos ou administrativos. Assim, poderíamos definir um espaço fisicamente em diferentes escalas, circunscrevendo-o a limites de um estado, região, área ou cidade. Obteríamos dessa forma um espaço nacional, regional, distrital ou urbano. (Tradução livre do pesquisador).

Pretende-se, em verdade, efetivar a análise de referidas urbes, como espaços concebidos dentro do novo conceito, nos exatos termos preconizados pelas balizadas autoras citadas anteriormente:

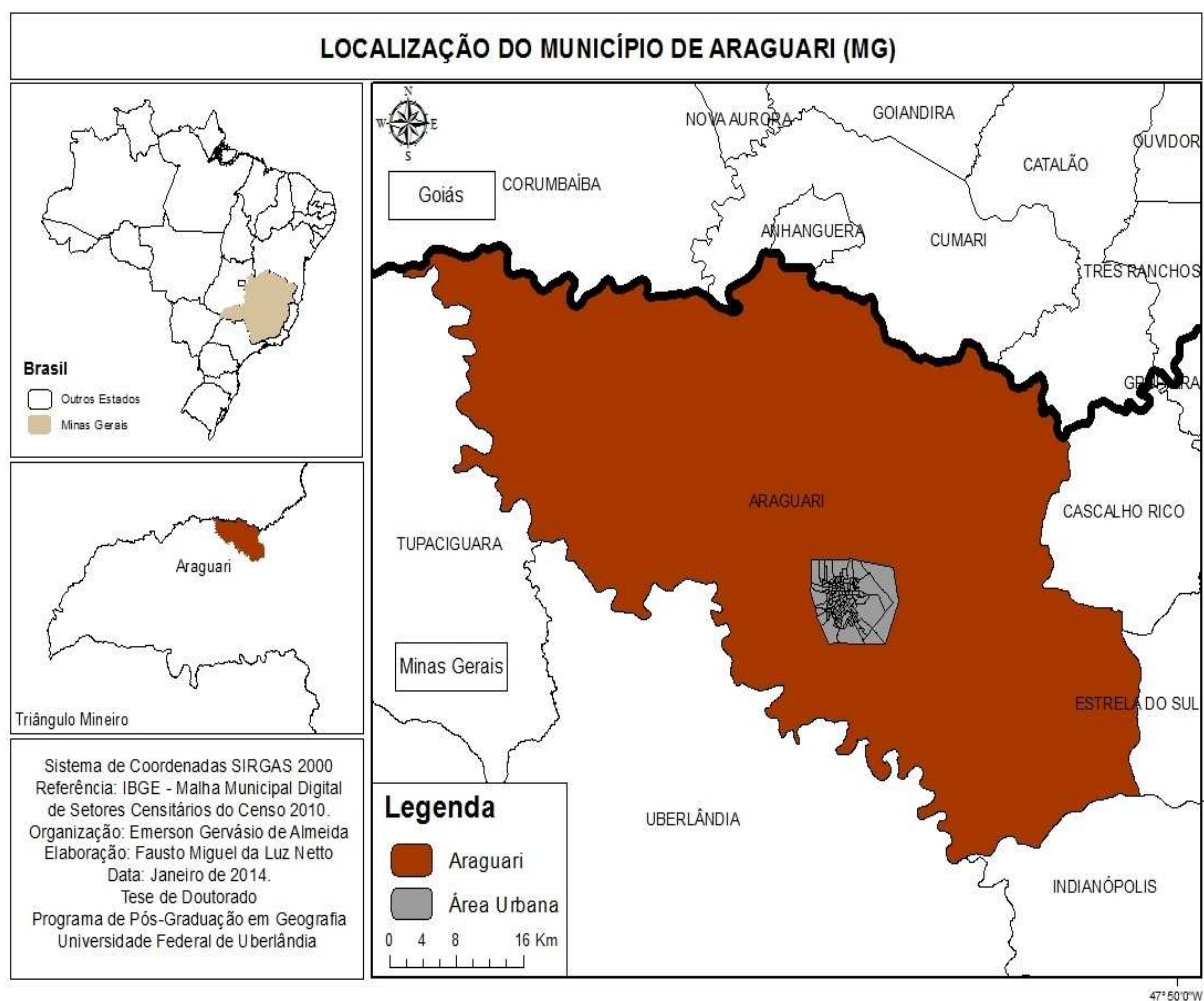
Con la aparición de las geometrías no euclidianas emerge también um nuevo concepto de espacio, el espacio relativo. Um nuevo espacio que no será sólo el continente, el soporte neutro en donde se desarrollan los fenómenos, sino que entrará a formar parte activa de los propios fenómenos. Éstos no vendrán definidos por suposición espacial, sino por el tipo de espacio que ellos mismos son capaces de crear al interrelacionarse. En consecuencia, los campos de fuerza que generan determinadas actividades humanas, es decir, su área de influencia, y los flujos que se transmiten entre um punto y otro, son parte relevante del complejo de variables explicativas del espacio geográfico.³(PONS; REYNÉS, 2004, p. 37).

Desse modo, procurou-se obter os melhores resultados da investigação sobre o mototaxismo, verificando referidos municípios, sob a ótica contemporânea do termo mobilidade.

3.1 Cidades eleitas e sua concepção de vida sobre duas rodas

Araguari é um município brasileiro do interior do Estado de Minas, localizado na porção norte da mesorregião do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba e microrregião de mesmo nome, com área total de 2.729 km², possuindo como áreas limítrofes os municípios de Uberlândia, Tupaciguara, Cascalho Rico, Estrela do Sul e Indianópolis (Mapa 3), situado a oeste da capital do estado, distando dessa cerca de 569 km.

³Com o surgimento das geometrias não-euclidianas surge também um novo conceito de espaço, o espaço relativo. Um novo espaço que não será só o continente, o suporte neutro aonde se desenvolvem os fenômenos, mas sim que passará a fazer parte ativa dos próprios fenômenos. Estes não serão definidos pela sua posição espacial, mas pelo tipo de espaço que eles mesmos são capazes de criar ao se inter-relacionarem. Consequentemente, os campos de força que geram determinadas atividades humanas, ou seja, sua área de influência, e os fluxos que se transmitem entre um ponto e outro, são partes relevantes para o complexo de variáveis explicativas do espaço geográfico. (Tradução livre do pesquisador).



MAPA 1 Localização do Município de Araguari (MG).

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Elab.: Fausto Miguel da Luz Netto (2014).

Segundo dados históricos constantes no IBGE (2014),

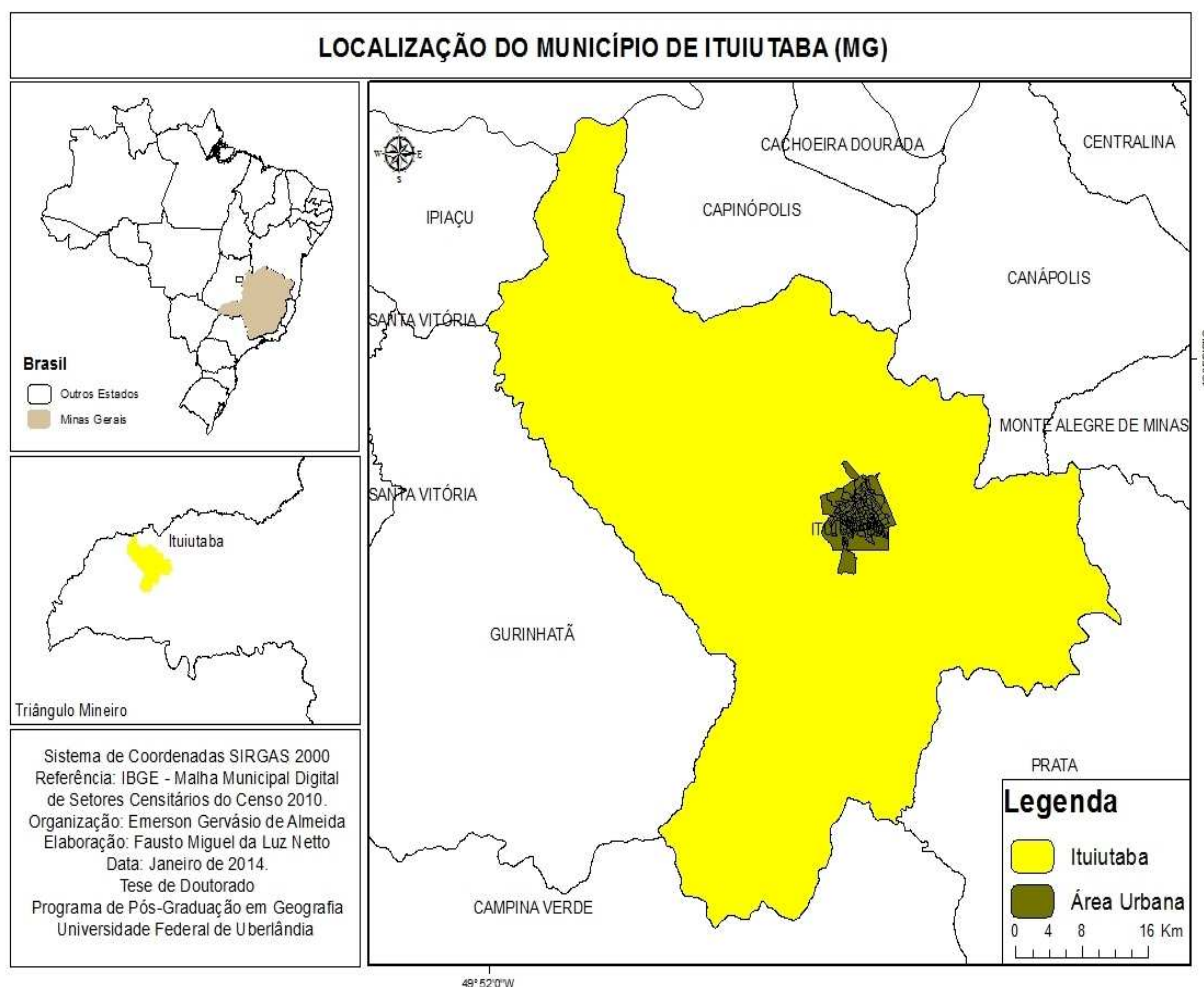
Em 3 de abril de 1840 criou-se a Paróquia do Senhor Bom Jesus da Cana Verde e em torno da capela os fazendeiros das imediações fundaram um povoado, ao qual deram o nome de Arraial da Ventania. [...] Em 1882 deu-se a criação do Município e da Vila, com a denominação de Brejo Alegre, depois Araguari. Este nome, segundo se afirma, deve-se a existência, na localidade, de grande profusão de periquitos “araguaris”.

Quanto ao processo de urbanização dessa cidade, ele está intimamente ligado à área de transporte, pois, a partir de 1896, com a inauguração da Estrada de Ferro Mogiana e posteriormente a de Goiás (1910), a vida do Município tomou novos rumos, com crescimento acelerado, caracterizando-se, inclusive, como uma “cidade-ferroviária”.

Apesar da designação dada à cidade, Araguari “[...] não foi ‘criada’ pelas ferrovias, mas, a sua história e sua Geografia confundem-se com a das companhias ferroviárias. A ferrovia não cria, mas recria Araguari, [...]” (MELO, 2013, p. 103).

Atualmente, como importante entreposto comercial, constitui um dos mais importantes municípios do Triângulo Mineiro, que merece ser revisitado constantemente como objeto de pesquisa diante de sua intensa dinâmica urbana, aliado ao fato instigante de ser uma cidade que foi “recriada” por um meio de transporte, o que leva a reflexões sobre sua relação com outra forma de locomoção, situação formalizada com a presente pesquisa, no que diz respeito ao transporte público individual por motocicleta.

A segunda cidade escolhida para se efetivar o desenvolvimento dessa tese é Ituiutaba, município brasileiro também do interior do Estado de Minas, localizado na mesorregião do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba e microrregião de mesmo nome, com área total de 2.598 km², possuindo como áreas limítrofes os municípios de Campina Verde, Canápolis, Capinópolis, Gurinhatã, Ipiacu, Prata e Monte Alegre de Minas (Mapa 4), situado a oeste da capital do estado, distando dessa cerca de 685 km.



MAPA 2 Localização do Município de Ituiutaba (MG).

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

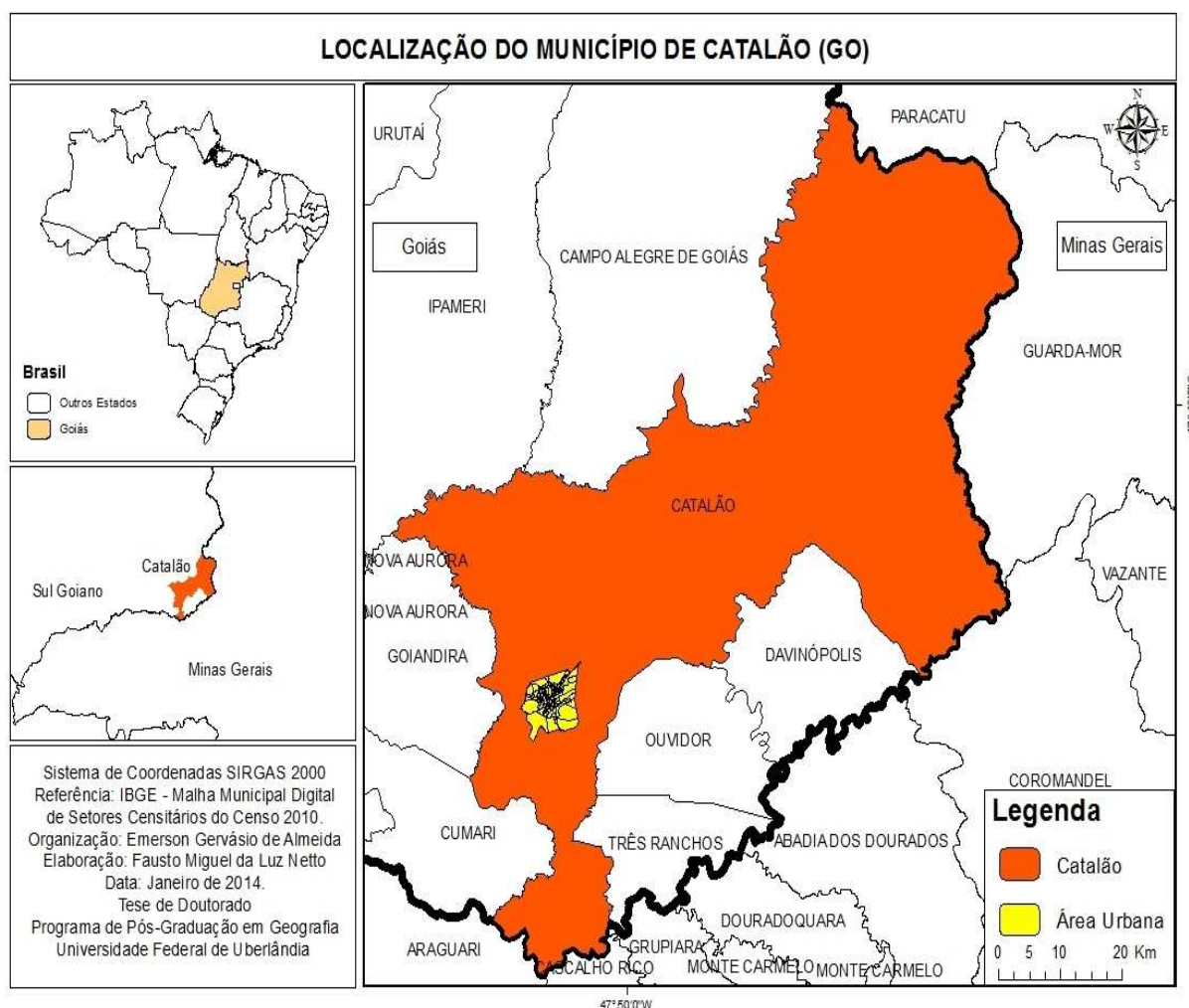
Elab.: Fausto Miguel da Luz Netto (2014).

Sob a vertente histórica, Ituiutaba tem origem na antiga povoação São José do Tijuco, criada em 3 de abril de 1839. A partir do início do século XX, em 1901, passou a se designar Município de Vila Platina, alterando-se, definitivamente sua nomenclatura, a partir setembro de 1915, para Ituiutaba, nome que resgata a origem indígena do local: I – rio, TUIU – barrento, TABA – povoação, cidade.

Sua economia se solidifica pelo segmento agropecuário, todavia, com a implantação de importantes indústrias a partir da década de 1970, como a Nestlé e outras que se seguiram (Syngenta Seeds, Canto de Minas, Frigorífico JBS), aliado a um enorme progresso da área educacional (Ituiutaba hoje conta com duas entidades federais - Universidade Federal de

Uberlândia e Instituto Federal do Triângulo Mineiro, além da Universidade do Estado de Minas Gerais e Instituições de Ensino Superior privadas), apresenta intensa expansão urbana, com eclosão do mototaxismo de forma praticamente simultânea às das regiões norte e nordeste do País, onde esse meio de transporte é originário. Tal assertiva se confirma, pois, a lei que dispõe sobre esse serviço em Ituiutaba, Lei nº 3236, data de 22 de maio de 1997, menos de 60 (sessenta) dias após a primeira lei que se tem notícia no País acerca do tema (Lei nº 8.004, de 25 de março de 1997, proveniente da cidade de Fortaleza (CE), tornando-se contundente analisar esta urbe, o que ora se concretiza.

Na esteira das cidades escolhidas, tem-se, ainda, Catalão. Trata-se de município brasileiro do interior do Estado de Goiás, localizado na mesorregião do Sul Goiano, na microrregião de Catalão, com área total de 3.821 km², possuindo como áreas limítrofes os municípios de Cumari, Três Ranchos, Ouvidor, Davinópolis, Campo Alegre de Goiás, Ipameri e Goiandira (Mapa 5). Situa-se a 260 km da capital do estado, Goiânia.



MAPA 3 Localização do Município de Catalão (GO).

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Elab.: Fausto Miguel da Luz Netto (2014).

Catalão é o mais antigo dos três municípios analisados, pois foi elevado à condição de cidade, com essa denominação, em 20 de agosto de 1859. Desenvolveu-se fortemente a partir da década de 1970, pela exploração de minérios, segmento agrícola e, recentemente, por sua expansão na área industrial, o que desencadeou um intenso processo de urbanização da cidade, transformando-se em um dos municípios mais importantes do Estado de Goiás.

[...] Catalão, teve sua economia transformada por diversos tipos de investimentos, da agricultura à montadora de veículos automotores, que o conectaram às redes nacionais e internacionais. Esses investimentos consolidaram esta cidade como pólo regional, que assumiu o papel de cidade média no Sudeste Goiano, transformando-se, desse modo, em um exemplar modelo de cidade na periferia nacional. (DEUS, 2002, p.30).

Foi nessa condição de cidade média modelo na periferia nacional, que se analisou o desenvolvimento da prestação de serviço de passageiros por motocicleta, como forma de balizar tomadas de decisões pelos planejadores da área de transporte.

Os três municípios escolhidos para análise (Araguari/MG, Ituiutaba/MG e Catalão/GO), segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2014), possuem a seguinte população (Tabela 6):

TABELA 1 Brasil. Dados Populacionais dos Municípios Estudados. 2013.

Cidade	População estimada 2013
Araguari	114.970
Catalão	94.896
Ituiutaba	102.020

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2014).

É pertinente informar que se entende tratar-se de cidades médias, pois, apesar de o município de Catalão possuir pouco menos de 100.000 habitantes, trabalhou-se com a concepção de cidades médias pela funcionalidade que exercem, ou seja, o importante papel regional que desempenham, pois ficar restrito a critérios demográficos tornaria a abordagem “incompleta e simplista, uma vez que analisar a urbanização brasileira segundo aspectos demográficos é negligenciar sua complexidade e a importância da abordagem política, econômica e social desse processo.” (ARAÚJO, 2010, p. 23-24).

No que se refere à frota de veículos destes três municípios, o número de motocicletas e motonetas é bastante expressivo, o que se evidencia pela Tabela 7.

TABELA 2 Municípios de Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). Composição da frota. 2012.

Tipo de veículo	Número absoluto (n)			Porcentagem (%)		
	Araguari	Ituiutaba	Catalão	Araguari	Ituiutaba	Catalão
Automóvel	29.783	22.751	28.489	50,17%	44,66%	49,14%
Caminhão	2.639	1.202	1.708	4,45%	2,36%	2,94%
Caminhão trator	743	290	685	1,25%	0,56%	1,18%
Caminhonete	4.135	4.202	6.099	6,97%	8,25%	10,52%
Caminhoneta	1.225	827	1.366	2,06%	1,63%	2,35%
Micro-ônibus	336	209	156	0,57%	0,41%	0,27%
Motocicleta	16.293	14.676	13.667	27,45%	28,81%	23,59%
Motoneta	3.894	6.386	4.983	6,56%	12,54%	8,60%
Ônibus	174	319	269	0,29%	0,62%	0,46%
Trator	20	2	1	0,03%	0,01%	0,01%
Utilitário	119	77	545	0,20%	0,15%	0,94%
Total	59.361	50.941	57.968	100,00%	100,00%	100,00%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2014).

Desse modo, avaliando a Tabela 6 (dados populacionais), juntamente com a Tabela 7, que se referem à frota de veículos, conclui-se pela existência de uma moto, em média, para cada cinco habitantes em cada um dos municípios verificados (especificamente: uma moto para cada 5,7 habitantes em Araguari; uma moto para cada 5,08 habitantes em Catalão e uma moto para cada 4,8 habitantes em Ituiutaba), o que demonstra o forte envolvimento desses municípios com o transporte sobre duas rodas.

Os dados indicados demonstram, também, a referida força da frota de motos (motocicletas e motonetas) nessas urbes, pois, por exemplo, em comparação com outras cidades médias do País, inclusive, com relação a uma sede de Estado (Vitória - Espírito Santo), a diferença é bastante contundente. Vitória conta com uma população estimada, em 2013, em 348.268 habitantes e frota de motos no quantitativo de 21.795 unidades (18.770

motocicletas e 3.025 motonetas) (IBGE, 2014), o que totaliza uma moto para cada dezesseis habitantes, ou seja, cada uma das três comarcas analisadas detém o triplo de motocicletas e motonetas em circulação, em relação a uma das capitais brasileiras.

Destoam, ainda, os referidos municípios, em comparação com cidades-polo. Destaca-se o caso de Uberlândia, urbe brasileira do interior do Estado de Minas Gerais, localizada no Triângulo Mineiro e também pertencente à mesorregião do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba e microrregião de mesmo nome; que dista, no máximo, 140 quilômetros dos municípios averiguados, com população estimada em 2013 em 646.673 habitantes e frota de motos no quantitativo de 102.180 unidades (84.442 motocicletas e 17.738 motonetas) (IBGE, 2014), considerada, inclusive, como “grande cidade média” (SOARES et al., 2004, p. 157). Aqui, tem-se, uma moto para cada 6,3 habitantes⁴.

Ao ampliar essa discussão e efetivar comparação com metrópoles, como a capital mineira, essa diferença também é acentuada, pois, Belo Horizonte possui população estimada em 2013 em 2.479.165 habitantes e frota de motos no quantitativo de 202.271 unidades (188.445 motocicletas e 13.826 motonetas) (IBGE, 2014), o que totaliza uma moto para cada doze habitantes.

Por conseguinte, as comparações retromencionadas, se resumem pelo Gráfico 6.

⁴ Importante trazer à baila, no que diz respeito à cidade de Uberlândia (MG), que referido dado, com “baixo” número de motos em relação à habitantes, se deve, também, pelo fato de tratar-se de urbe com transporte coletivo mais eficiente e com população com melhor poder aquisitivo, o que incentiva o uso do ônibus ou a aquisição de automóveis.

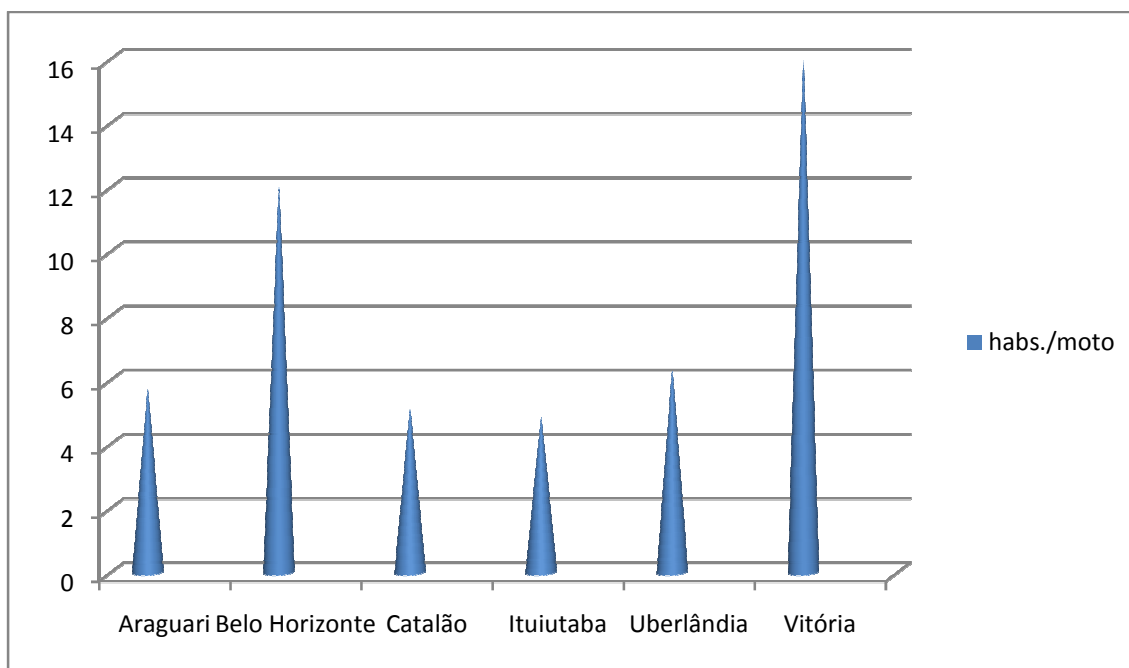


GRÁFICO 1 Brasil. Comparativo de habitantes/moto. 2014.

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2014).

Igualmente, em comparação entre o quantitativo total de veículos da frota de 2012, nas três cidades analisadas, os números são expressivos (IBGE, 2014), pois em todos os municípios, as motos ocupam a vice-liderança, perdendo apenas para os automóveis, sendo que, em Ituiutaba, esses números praticamente se igualam (Gráfico 7).

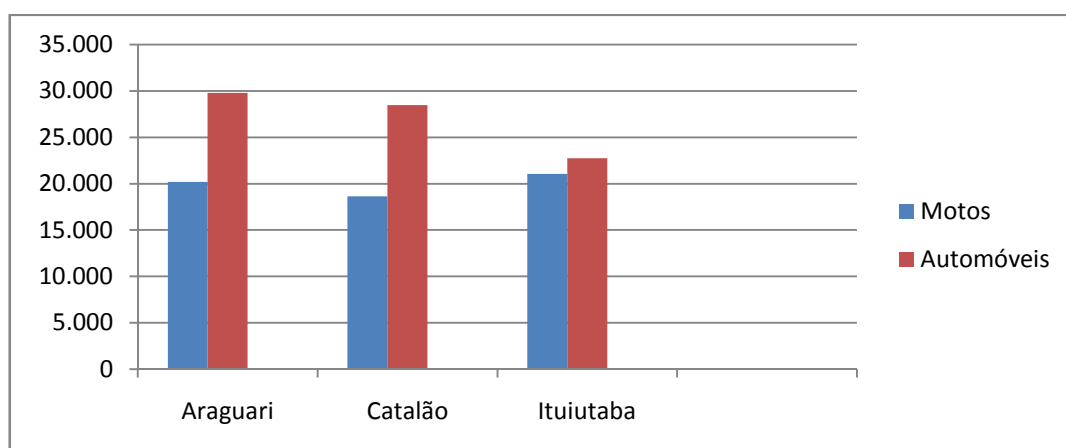


GRÁFICO 2 Brasil. Quantitativo de motos versus quantitativo de automóveis dos Municípios Estudados. 2012.

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2014).

Oportuno ainda salientar que, nas três municipalidades objeto da pesquisa, o número de motos (motocicletas e motonetas) é crescente no último triênio verificado (Gráfico 8).

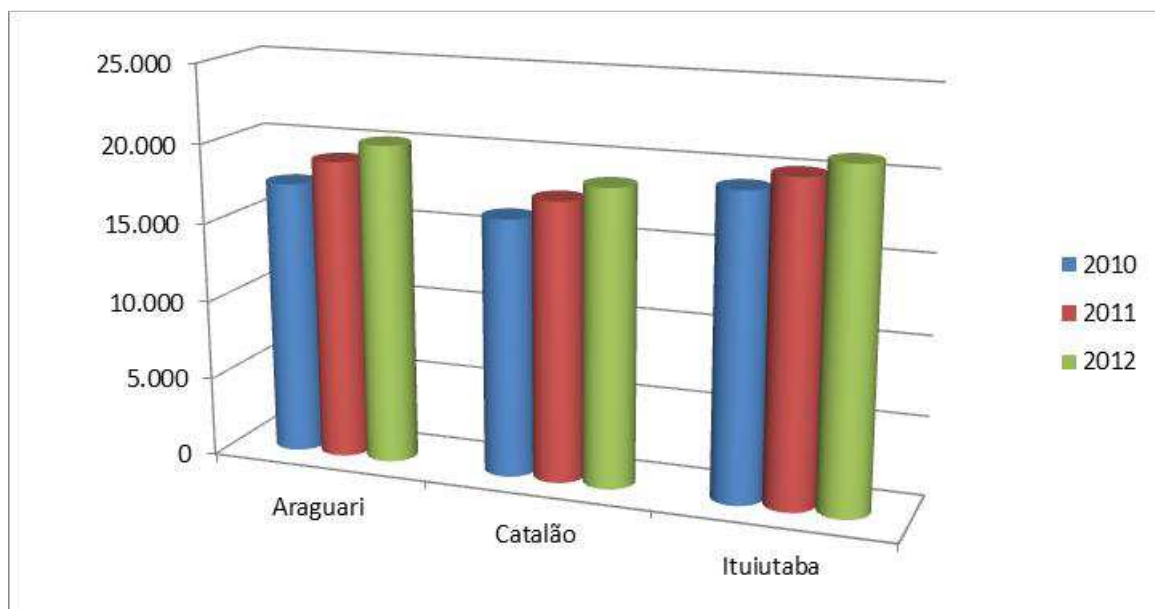


GRÁFICO 3 Brasil. Quantitativo crescente de motos nos Municípios Estudados. 2010/2012.

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2014).

Outro item a se analisar, em comparativo com as três cidades observadas, refere-se ao número total da composição da frota *versus* o número total de habitantes. Em todas, existe, no máximo, um veículo para cada dois habitantes (o caso de Ituiutaba), pois, apesar de a cidade de Catalão ser a menor em dados populacionais, possui a segunda maior frota (Gráfico 9) e com maior número de veículos por habitante (1 veículo para cada 1,63 habitante).

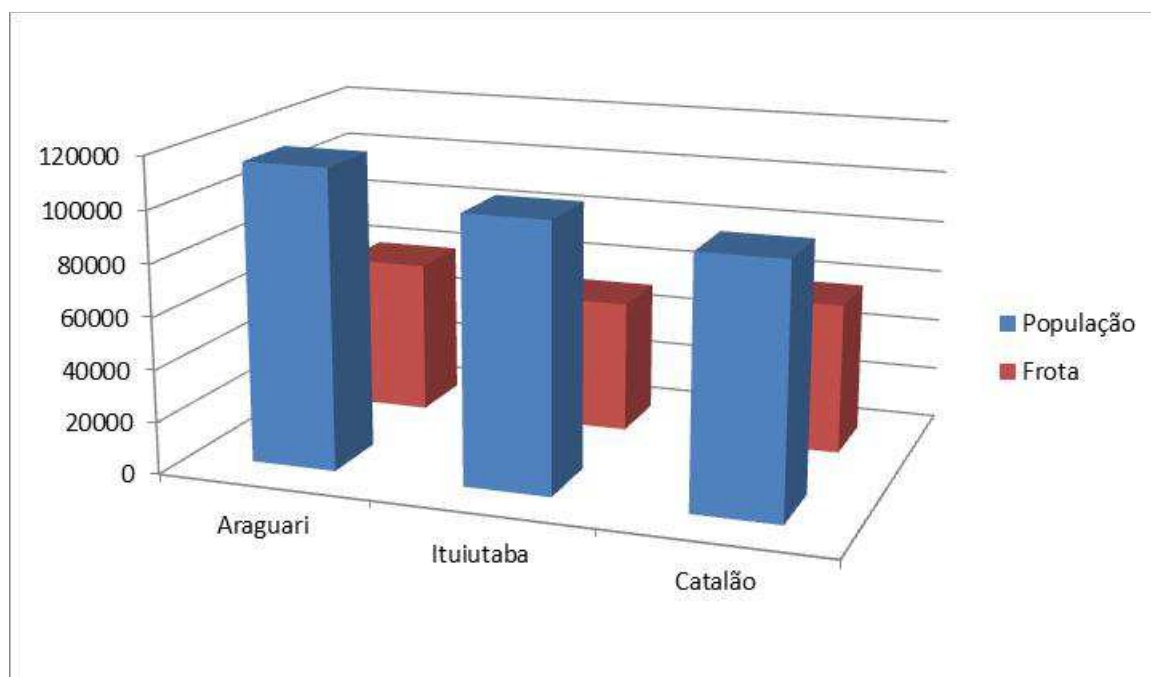


GRÁFICO 4 Brasil. Dados populacionais versus frota total nos Municípios Estudados.

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2014).

Fator importante que também justifica a escolha das cidades de Araguari, Ituiutaba e Catalão, como objeto de análise do presente estudo, refere-se ao seu posicionamento econômico nos respectivos Estados onde se localizam. No tocante, por exemplo, ao PIB de 2011 da cidade de Catalão, segundo dados constantes do IBGE 2014, a cidade se encontra em pleno desenvolvimento econômico, ocupando a quinta posição no Estado de Goiás, entre 246 municípios. O Gráfico10 atesta tal assertiva.

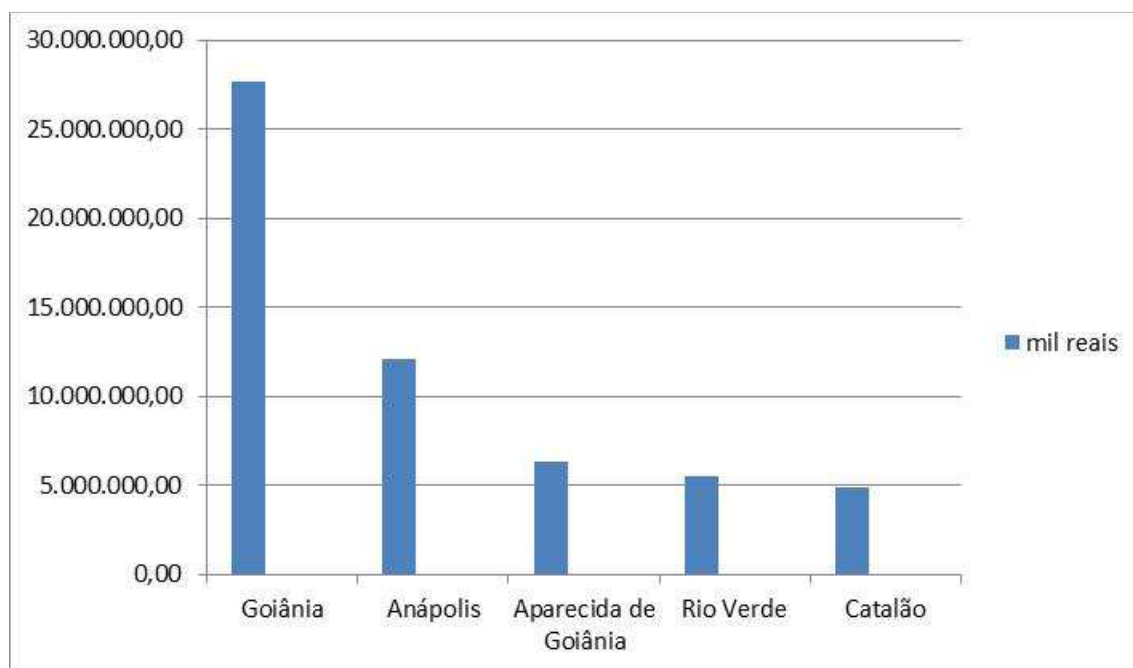


GRÁFICO 5 Estado de Goiás. PIB 2011.

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2014).

Essa verificação é relevante, pois o PIB é a mensuração de todos os bens e serviços, ou seja, de toda a riqueza produzida e, o mototáxi, como prestação de serviço, auxilia nessa produção e circulação de riquezas, consequentemente, a comprovação de que as cidades objeto desse estudo estão com PIB's expressivos, indica intensa atividade econômica, o que reforça a necessidade de pesquisa desse específico tipo de serviço: o mototaxismo.

Continuando essa averiguação, igualmente se constata que as cidades de Araguari e Ituiutaba, ambas em Minas Gerais, em um universo de 853 municípios, se encontram entre os 30 maiores PIB's do Estado (IBGE, 2014), respectivamente: R\$ 2.215.883,00 (dois milhões, duzentos e quinze mil, oitocentos e oitenta e três reais) e R\$ 2.085.056,00 (dois milhões, oitenta e cinco mil e cinquenta e seis reais) - Tabela 8.

TABELA 3 Minas Gerais. PIB Cidades. 2011.

Cidade	PIB (mil reais)
Belo Horizonte	54.996.326,00
Betim	28.085.221,00
Contagem	18.912.326,00
Uberlândia	18.673.177,00
Juiz de Fora	9.351.250,00
Uberaba	7.964.277,00
Ipatinga	7.141.864,00
Nova Lima	6.497.444,00
Sete Lagoas	5.996.592,00
Mariana	5.443.576,00
Ouro Preto	5.111.139,00
Montes Claros	4.860.942,00
Itabira	4.791.751,00
Poços de Caldas	4.142.628,00
Varginha	4.036.796,00
Divinópolis	3.732.083,00
Governador Valadares	3.500.712,00
Pouso Alegre	3.408.052,00
São Gonçalo do Rio Abaixo	2.798.420,00
Araxá	2.798.340,00
Congonhas	2.543.276,00
Extrema	2.502.217,00
Itabirito	2.367.801,00
Ouro Branco	2.280.312,00
Patos de Minas	2.237.584,00
Araguari	2.215.883,00
Ribeirão das Neves	2.170.645,00
Santa Luzia	2.133.716,00
Ituiutaba	2.085.056,00

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2014).

Fator fundamental, por óbvio, apresenta-se pelo fato de todas explorarem o serviço público de transporte individual por motocicleta, devidamente regulamentado por leis/decretos municipais, que serão criteriosamente analisados no capítulo vindouro. Inclusive,

oportuno salientar que as leis das cidades de Ituiutaba e de Catalão, respectivamente, Lei nº 3236 e Lei nº 1.688, que dispõem sobre o referido serviço, datam de 22 de maio de 1997 e 23 de abril de 1998, momentos extremamente próximos à primeira legislação que versou sobre a matéria, a já comentada Lei nº 8.004, de 25 de março de 1997, da cidade de Fortaleza/CE. Em suma, a toda sorte de análise, a importância do estudo nas cidades escolhidas se justifica.

Para complementar a presente investigação, realizou-se o estudo multicaso nas três cidades brasileiras (Araguari/MG, Ituiutaba/MG e Catalão/GO), agora, todavia, efetivando-se análise das visões dos envolvidos diretamente no processo: mototaxistas, usuários e Poder Público. Aliado a eles, colheu-se o posicionamento de pedestres e motoristas, para que se obtenha panorama único acerca da matéria.

3.2 Exemplos do mototaxismo no Triângulo Mineiro (MG) e Sul Goiano (GO)

Com a apresentação e justificativa acerca da eleição das cidades que se analisam nessa tese da vida sobre duas rodas sob a perspectiva do mototáxi, passamos a caracterizá-los, mediante exemplos no Triângulo Mineiro (MG) e Sul Goiano (GO).

Inicialmente, algumas características colhidas pelas entrevistas efetivadas com os mototaxistas conferem o perfil desses profissionais e do serviço propriamente dito (Tabela 9, onde “(n)” = número absoluto e “(%)” = porcentagem).

TABELA 4 Aspectos básicos do profissional mototaxista e do serviço de mototáxi. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO).

	Araguari (MG)		Ituiutaba (MG)		Catalão (GO)		Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO)	
Tempo de trabalho na profissão	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
1 a 5 anos	3	15%	5	25%	5	25%	13	21,7%
Acima de 5 anos	17	85%	15	75%	15	75%	47	78,3%
Carga diária de trabalho	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Até 8 horas	0	0%	1	5%	0	0%	1	1,7%
Acima de 8 horas	20	100%	19	95%	20	100%	59	98,3%
Violência sofrida no exercício da atividade	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Sim	16	80%	15	75%	0	0%	31	51,7%
Não	4	20%	5	25%	20	100%	29	48,3%
Se sente marginalizado pelo serviço	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Sim	15	75%	10	50%	0	0%	25	41,7%
Não	5	25%	10	50%	20	100%	35	58,3%
Motivação para uso do mototáxi	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Tarifa baixa	0	0%	7	35%	0	0%	7	11,6%
Ausência de veículo automotor pelo usuário	14	70%	0	0%	10	50%	24	40%
Transporte público coletivo ruim	1	5%	0	0%	0	0%	1	1,7%
Serviço porta a porta	1	5%	5	25%	1	5%	7	11,7%
Fluidez no trânsito / rapidez na locomoção	4	20%	8	40%	9	45%	21	35%
Outros	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Maior problema enfrentado no trânsito	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Imprudência dos motoristas de automóveis	10	50%	10	50%	3	15%	23	38,3%
Desrespeito aos motociclistas	10	50%	10	50%	7	35%	27	45%
Falta de sinalização	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Grande movimento na área central da cidade	0	0%	0	0%	1	5%	1	1,7%
Buracos nas vias	0	0%	0	0%	9	45%	9	15%
Alto número de acidentes	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Outros	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Entrevistas realizadas no 1º semestre de 2014 - Método PEESA.

Constata-se que a força de trabalho do mototaxismo é formada por profissionais com grande experiência na área. Nas três cidades, os mototaxistas têm média de tempo de trabalho superior a 5(cinco) anos, com 78,3% dos entrevistados se enquadrando nesse perfil.

Com relação à carga horária diária de trabalho, praticamente 100% dos 60(sessenta) mototaxistas entrevistados nas três comarcas, disseram trabalhar mais de 8(oito) horas/dia, inclusive, expressiva maioria disse trabalhar no mínimo 12(doze) horas ao longo de cada dia, para elevar o rendimento mensal, o que demonstra tratar-se de pessoas com alto empenho laboral.

No quesito violência no exercício da profissão, os números foram bastante parecidos. 48,3% dos entrevistados informaram não terem sofrido nenhum tipo de violência, dado relevante principalmente na cidade de Catalão (GO), onde 100% dos entrevistados disseram nunca terem sido vítimas de violência. Os que já sofreram algum tipo de violência totalizaram 51,7%. Entre as maiores queixas nessa situação se verificou o furto e agressão verbal pelo usuário.

Quanto a se sentirem marginalizados pelo exercício da profissão, a maioria entendeu que não, com 58,3% do total de mototaxistas entrevistados. Ressalta-se, aqui, a cidade de Araguari (MG); que destoou desse dado, pois 75% indicaram sentimento de marginalização.

No que se refere à motivação para uso do mototáxi, os dois maiores indicadores encontrados foram: ausência de veículo automotor pelo usuário, com 40% e fluidez no trânsito, que atingiu 35% das respostas ofertadas pelos profissionais sobre duas rodas.

Em apreciação ao maior problema enfrentado pelos mototaxistas no trânsito, aparecem o desrespeito ao motociclista (45%), seguido da imprudência dos motoristas de automóveis (38,3%). Indicador singular aparece no Sul Goiano, onde o maior problema visualizado foi a quantidade de buracos nas vias, com 45% das respostas apresentadas pelos mototaxistas.

Visão imprescindível quanto ao serviço de mototáxi coube aos usuários. Foram entrevistados 60 (sessenta) usuários do serviço público do transporte individual por motocicleta. A referida escolha foi aleatória, ouvindo-os nos momentos de embarque ou

desembarque, nas vias públicas das cidades investigadas (Tabela 10, onde “(n)” = número absoluto e “(%)” = porcentagem).

TABELA 5 Percepção do usuário sobre o serviço de mototáxi. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO).

	Araguari (MG)		Ituiutaba (MG)		Catalão (GO)		Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO)	
Motivação para uso do mototáxi	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Tarifa baixa	2	10%	1	5%	0	0%	3	5%
Ausência de veículo automotor	11	55%	7	35%	5	25%	23	38,3%
Transporte público coletivo ruim	2	10%	3	15%	5	25%	10	16,7%
Serviço porta a porta	1	5%	1	5%	1	5%	3	5%
Fluidez no trânsito / rapidez na locomoção	4	20%	7	35%	9	45%	20	33,3%
Outros	0	0%	1	5%	0	0%	1	1,7%
Conforto (limpeza da moto e comodidade do assento)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Bom	2	10%	6	30%	3	15%	11	18,3%
Ruim	18	90%	14	70%	17	85%	49	81,7%
Disponibilidade (capacidade de atendimento em qualquer horário e/ou roteiro a se fazer)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Bom	10	50%	16	80%	18	90%	44	73,3%
Ruim	10	50%	4	20%	2	10%	16	26,7%
Pontualidade (grau de certeza dos horários combinados)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Bom	8	40%	18	90%	18	90%	44	73,3%
Ruim	12	60%	2	10%	2	10%	16	26,7%
Segurança (segurança pessoal durante a viagem)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Bom	3	15%	5	25%	3	15%	11	18,3%
Ruim	17	85%	15	75%	17	85%	49	81,7%
Rapidez (tempo de duração da viagem)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Bom	16	80%	19	95%	19	95%	54	90%
Ruim	4	20%	1	5%	1	5%	6	10%
Relacionamento com o mototaxista	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Bom	5	25%	17	85%	17	85%	39	65%
Ruim	15	75%	3	15%	3	15%	21	35%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Entrevistas realizadas no 1º semestre de 2014 - Método PEESA.

Os principais motivos para uso do mototáxi pelos usuários são a ausência de veículo automotor (38,3%) e fluidez no trânsito (33,3%). Interessante observar que, na visão do mototaxista, já demonstrada na Tabela 9, essas também foram as duas maiores razões para utilização do serviço.

Quanto ao quesito conforto (limpeza da moto e comodidade do assento), 81,7% dos entrevistados consideraram ruim, o que era aguardado, pois a motocicleta não é um veículo confortável. Também quanto à disponibilidade (capacidade de atendimento em qualquer horário e/ou roteiro a se fazer), a maioria dos 60 (sessenta) entrevistados, nos três municípios o entendeu bom, com avaliação positiva em 73,3%.

Já no que se refere à pontualidade (grau de certeza dos horários combinados), apesar de a maioria dos ouvidos (73,3%) entender tratar-se de meio de transporte pontual, interpretando-se isoladamente os dados obtidos, na cidade de Araguari (MG), esse quesito foi considerado ruim por 60% dos depoentes. Situação semelhante ocorreu quanto ao relacionamento com o mototaxista, item com 65% de aprovação dos entrevistados no cômputo geral, pois, de forma isolada, Araguari, novamente, aparece de forma diversa das demais cidades, pois qualificou como ruim o relacionamento havido entre usuários e mototaxistas (75%).

Por fim, dois quesitos seguiram a rota esperada de respostas: nas três urbes, a maioria dos usuários entendeu que o serviço não é seguro (segurança pessoal durante a viagem), contudo é rápido (tempo médio de duração da viagem), com 81,7% e 90%, respectivamente.

Apesar de todos os dados apurados, é meritório observar o posicionamento do Estado sobre esse serviço de utilidade pública, que, nas três entrevistas realizadas nos municípios pesquisados, demonstrou falta de profissionalismo para com a área de transporte público, ao passo que nenhuma das cidades estuda e/ou estudou, por exemplo, o fluxo de mototáxis objetivando utilizá-lo como fonte para balizar a rota de transporte público coletivo, ou seja,

esse dado importantíssimo, que poderia trazer enorme proveito para a (re)adequação de rotas do transporte coletivo local, sequer é/foi analisado.

Por fim, para apresentar cenário convincente sobre esse serviço, é fundamental verificar a visão de dois importantes atores sociais no trânsito: pedestres e motoristas de outros meios de transportes urbanos (Tabela 11, onde “(n)” = número absoluto e “(%)” = porcentagem).

TABELA 6 Percepção dos pedestres e motoristas sobre o serviço de mototáxi. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO).

	Araguari (MG)		Ituiutaba (MG)		Catalão (GO)		Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO)	
Os mototaxistas respeitam os pedestres?	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Sim	1	10%	3	30%	4	40%	8	26,7%
Não	9	90%	7	70%	6	60%	22	73,3%
Os mototaxistas respeitam os demais motoristas?	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Sim	0	0%	1	10%	1	10%	2	6,7%
Não	10	100%	9	90%	9	90%	28	93,3%
Segurança (segurança pessoal durante a viagem) segundo os pedestres	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Bom	1	10%	0	0%	4	40%	5	16,7%
Ruim	9	90%	10	100%	6	60%	25	83,3%
Segurança (segurança pessoal durante a viagem) segundo os motoristas	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Bom	1	10%	3	30%	0	0%	4	13,3%
Ruim	9	90%	7	70%	10	100%	26	86,7%
Relacionamento com os pedestres	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Bom	4	40%	1	10%	3	30%	8	26,7%
Ruim	6	60%	9	90%	7	70%	22	73,3%
Relacionamento com os demais motoristas	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Bom	3	30%	2	20%	2	20%	7	23,3%
Ruim	7	70%	8	80%	8	80%	23	76,7%
Pedestres: o mototaxismo auxilia o fluxo do trânsito?	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Sim	3	30%	6	60%	9	90%	18	60%
Não	7	70%	4	40%	1	10%	12	40%
Motoristas: o mototaxismo auxilia o fluxo do trânsito?	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Sim	6	60%	5	50%	6	60%	17	56,7%
Não	4	40%	5	50%	4	40%	13	43,3%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Entrevistas realizadas no 1º semestre de 2014 - Método PEESA.

Pelo resultado expresso na Tabela anterior, os mototaxistas não são bem vistos pelos pedestres e/ou motoristas, pois:

- Em todas as cidades investigadas, tanto pedestres quanto motoristas entenderam que não são respeitados pelos mototaxistas, com 73,3% e 93,3%, respectivamente;
- No aspecto segurança, ponto frágil desse serviço, todos os entrevistados o consideraram inadequado – pedestres (83,3%) e motoristas (86,7%);
- Na vertente de relacionamento, novamente, ponto semelhante entre pedestres e motoristas, que consideram que os mototaxistas não têm bom relacionamento com eles, com 73,3% e 76,7%, respectivamente;
- Por fim, o único registro positivo sob olhar de pedestres e motoristas se refere à fluidez do trânsito proporcionada pelo serviço de mototáxi, com opinião favorável de 60% entre os pedestres e 56,7% entre os motoristas. Exceção isolada quanto a esse quesito, à luz do entendimento dos pedestres, foi encontrada na cidade de Araguari (MG), na qual 70% não o consideraram como capaz de auxiliar na fluidez do trânsito.

Para que se possa concluir de fato esta pesquisa e conhecer esses “novos” ocupantes do espaço público, bem como aferir se o transporte público individual por motocicleta proporciona justiça social, além dos dados já coletados, é imprescindível apresentar e explicar os instrumentos propostos em método próprio para análise de referido serviço, Método PEESA, para que se possa consolidar resposta ao problema central desta tese e entender se realmente o mototaxismo contribui para o desenvolvimento urbano autêntico, o que se propõe no próximo capítulo.

4 MÉTODO PEESA E O TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL POR MOTOCICLETA

Determinar uma metodologia, recolher dados, obter resultados e interpretá-los à luz do mototáxi, essa a principal missão do presente capítulo. Discutir e conceber saberes sobre mobilidade urbana é tarefa árdua, principalmente àqueles que acreditam na gestão urbana democrática para a construção das cidades.

Com esse objetivo, estabeleceram-se instrumentos possíveis de aferir a situação em que se encontra o serviço de transporte público individual por motocicleta, bem como, propostas de solução para a evolução desse meio de transporte.

Aqui, entretanto, oportuna a citação de Ermínia Maricato (2008, p. 96), segundo a qual, “Nenhum instrumento é adequado em si, mas depende de sua finalidade e operação. Nenhuma virtualidade técnica substitui o controle social sobre essa prática.”

Não bastam, portanto, boas leis, procedimentos ou técnicas, pois incontestemente é o envolvimento da comunidade na construção do saber urbano. Espera-se, desse modo, apresentar ferramentas fortes, mas, ao mesmo tempo, claras de serem examinadas, sempre respeitando o posicionamento das pessoas diretamente envolvidas nesse processo (no presente caso, os mototaxistas, usuários, Estado, pedestres e motoristas, que foram todos ouvidos, com opiniões expressas nesse e no capítulo anterior), como forma de oportunizar o (re)pensar da

realidade social concebida sobre aludido serviço, bem como a maneira de fortalecer a democracia, pois, segundo Edgar Morin (2000, p. 102): “a essência da democracia é se nutrir de opiniões diversas e antagônicas; assim, o princípio democrático conclama cada um respeitar a expressão de ideias antagônicas às suas.”

Nesse viés de discussão, o que se ora apresenta, de nada valerá, se não oportunizar o amplo e plural debate sobre o tema e levar ao embate de pensamentos. Atingindo-se tal medida, ter-se-á obtido a tal almejada democracia, “[...] um método de Governo, um conjunto de regras de procedimentos para a formação das decisões coletivas, no qual está prevista e solicitada a ampla participação dos interessados.” (BOBBIO, 1982, p. 12).

Apesar dessa definição, insistem alguns estudiosos em não haver consenso sobre o termo, todavia, entendem pressupor, entre outros, a garantia da efetiva proteção ao direito de deslocamento,

Embora não exista consenso definitivo sobre o conceito de “democracia”, é possível assinalar as principais características do regime político democrático, que são: a) livre participação dos governados nas decisões fundamentais dos governantes, que agem como verdadeiros mandatários; b) eleições livres e periódicas; e c) garantias legais de efetiva proteção aos direitos dos cidadãos, tais como liberdade de associação, de informação e de deslocamento. (CRETELLA JÚNIOR; CRETELLA NETO, 2005, p. 31).

Nesse intuito democrático de apresentar debates amplos e vertentes diversas, passamos a utilizar o Método PEESA, mediante estudo dos aspectos políticos, epidemiológicos, econômicos, sociais e ambientais que permeiam o mototaxismo, pois, por intermédio dessa proposta metodológica, o estudo ganha força acadêmica e amplitude de discussão, tornando-se supedâneo a ser manejado pelos planejadores do transporte urbano.

4.1 Aspectos políticos

É indispensável esclarecer, inicialmente, que a análise dos aspectos políticos que se estabelece é de cunho da política pública, em sua dimensão legal, tendo como período inicial de referência do estudo, a promulgação do Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 27 de setembro de 1997, o que não impede, obviamente, referências a legislações anteriores, desde que deem sustentáculo à atual análise e/ou verificação de agentes/órgãos responsáveis pela mobilidade urbana.

A par disto, reitera-se, conforme mencionado no item constante da Introdução do presente trabalho, ao se propor o Método PEESA, que, entre as visões a se apresentar, deu-se ênfase aos aspectos políticos, diante da inegável influência e inter-relação sobre os demais. Em decorrência disso, ao final de cada aspecto comentado, apresenta-se sua análise direta com relação ao instrumento político regulador do serviço do mototáxi em cada municipalidade investigada.

Inicia-se, portanto, demonstrando que o transporte público no Brasil se encontra em processo de deterioração evidente (Figura 38), carecendo de olhares políticos mais frequentes e concretos.



FIGURA 38 Mosaico Brasil. Cenas do Transporte Público. Século XXI.

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Folha Imagem. Disponível em:

<<https://www.google.com.br/search?q=folha+imagem+onibus+lotado&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ei=II3cUoTtIonRkQe5iIDQCg&ved=0CCsQsAQ&biw=1024&bih=677>>.

Eduardo Alcântara Vasconcellos, no livro “Políticas de Transporte no Brasil: A Construção da Mobilidade Excludente” (2013, p. 79), ao tecer comentários sobre a política de transporte público urbano no Brasil, entende que vários motivos são responsáveis pela situação atual no País:

Um primeiro motivo pode ser identificado na saída do governo federal do tema transporte público urbano, causada pela Constituição de 1992 e pela extinção do EBTU e do Geipot. Essas mudanças parecem ter afetado as cidades com menos recursos e que, a partir do fim do apoio federal, enfrentaram muitas dificuldades em implantar os projetos por conta própria.

Um segundo motivo está relacionado ao modelo brasileiro de regulamentação do transporte público. Se, por um lado, a regulamentação permitiu a profissionalização dos serviços, por outro deu aos operadores das grandes cidades condições legais de resistirem a alterações em suas condições de operação. [...]

Em terceiro motivo, mais indireto, refere-se às políticas de incentivo ao transporte individual por automóvel e, nos últimos anos, por motocicletas.

Assim, pretendendo-se efetivar análise específica sobre o mototaxismo, sob o viés político, faz-se necessário algumas (re)visitações às políticas de transporte público no Brasil, apresentando-se os seguintes antecedentes⁵:

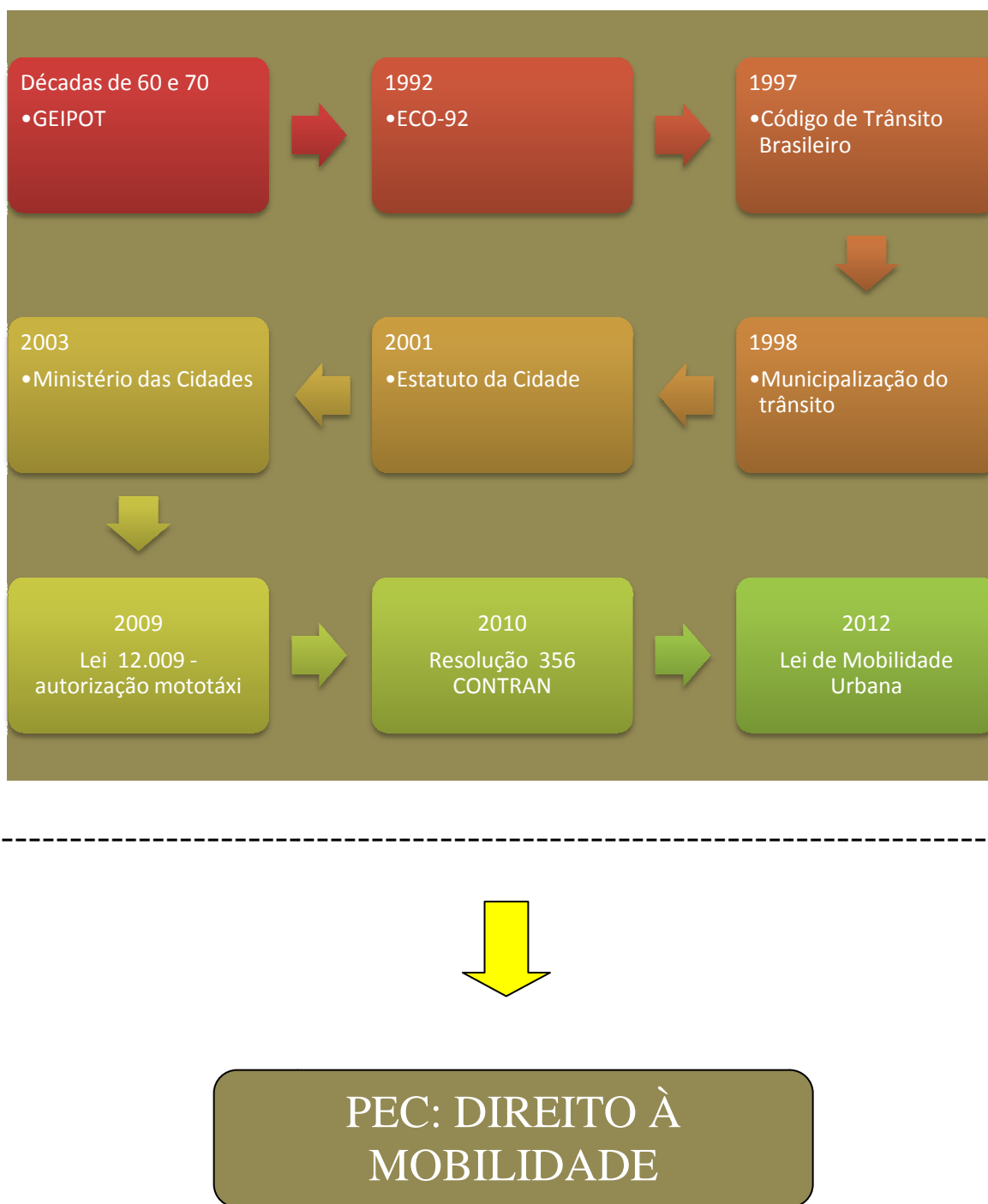


FIGURA 39 Infografia Antecedentes Políticos ao Mototaxismo.
Fonte: ALMEIDA, Emerson Gervásio de. (Janeiro, 2014).

⁵ Os antecedentes políticos aqui apresentados não são exclusivos ao mototaxismo, pois podem ser considerados como premissas do desenvolvimento da própria mobilidade urbana.

O GEIPOT - Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes foi o marco decisório que iniciou, de forma contundente, a política pública de transportes no Brasil. Foi criado pelo Decreto nº 57.003, de 11 de outubro de 1965, sob direção colegiada, que envolvia o Ministro da Viação e Obras Públicas, Ministro de Estado da Fazenda, Ministro Extraordinário para o Planejamento e Coordenação Econômica e o Chefe do Estado Maior das Forças Armadas.

Cabe aqui registrar que, no ano anterior ao da criação do GEIPOT, o famigerado 1964, já se entabulava a criação da SUPURB – Superintendência da Política Urbana, e do COPURB, Conselho Nacional da Política Urbana. Para Wilhelm (1964, p. 16 *apud* SCHMIDT; FARRET, 1986, p. 22),

Vencer agora as batalhas da aprovação do Copurb, de uma eficiente regulamentação e do seu real funcionamento, significará um passo importante no sentido de planejarmos o desenvolvimento de nossas cidades... Mas, o que importa mais, é que vencer a batalha da reforma urbana significa um avanço para todo o povo que sofre as penúrias do caos urbano.

O País estava imerso, portanto, em um verdadeiro caos urbano e o GEIPOT veio trazer um alento à política desenvolvimentista sobre transporte. Com o avanço da discussão sobre o tema transportes no País, o GEIPOT perdeu seu caráter interministerial, tornando-se um Grupo de Estudos de Integração da Política de Transportes, subordinando-se, com exclusividade, ao Ministério dos Transportes, isto por força do Decreto-Lei nº 516, de 7 de abril de 1969.

O referido Grupo se transformou, em 1973, na Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, mantendo-se, todavia, a mesma sigla GEIPOT, tudo, por determinação legal, Lei nº 5.908, de 20 de agosto daquele mesmo ano.

Ao inventariar o GEIPOT, o Ministério dos Transportes, via *site* institucional⁶, estabelece que

Os objetivos do GEIPOT, estabelecidos por lei, foram o de prestar apoio técnico e administrativo aos órgãos do Poder Executivo que tenham atribuições de formular, orientar, coordenar e executar a política nacional de transportes nos seus diversos modais, bem como promover, executar e coordenar atividades de estudos e pesquisas necessários ao planejamento de transportes no País.

Portanto, durante 36 anos, o GEIPOT assessorou o Poder Executivo sob a orientação e aprovação do Ministério dos Transportes, no planejamento, na formulação e na avaliação das políticas públicas do setor, o que lhe permitiu constituir um corpo técnico altamente qualificado, com visão global do processo decisório do Estado, e um valioso acervo de informações e conhecimentos, transformando-o em centro de referência internacional para os estudos de transportes no Brasil. (BRASIL, 2014).

Nesse mister de ordenar os transportes no Brasil, o GEIPOT auxiliou diretamente no cumprimento do artigo 178⁷, caput⁸, da Constituição da República Federativa do Brasil, ao contribuir, sobremaneira, para a promulgação da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que, além de criar órgãos fundamentais para integração da política pública de transportes no País, como ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), estabeleceu, princípios essenciais ao gerenciamento da infraestrutura e a operação dos transportes terrestre e aquaviário, como estabelecido no inciso VIII, do artigo 11, de referida Lei, que diz respeito à liberdade de escolha da melhor forma de locomoção aos usuários:

Art. 11. O gerenciamento da infra estrutura e a operação dos transportes aquaviário e terrestre serão regidos pelos seguintes princípios gerais:

(...)

VIII – assegurar aos usuários liberdade de escolha da forma de locomoção e dos meios de transporte mais adequados às suas necessidades;

(...)

⁶ Disponível em: <<http://www.geipot.gov.br/>>. Acesso em: 21 jan. 2014.

⁷ Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

⁸ Caput é o termo, geralmente usado nos textos legislativos, em referência ao enunciado do artigo. Caput vem do latim e significa “cabeça”. Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Caput>>. Acesso em: 25 jan. 2014.

A par desse cenário, com as Agências reguladoras instaladas e o DNIT, vinculado ao Ministério dos Transportes⁹, em ação, o GEIPOT entrou em processo de liquidação em 2002. Todavia, a força propulsora do GEIPOT, durante mais de três décadas, não foi a única a propor reflexões sobre o tema transporte, pelo contrário, pode-se citar como exemplo, a preocupação internacional sobre meio ambiente e a melhor forma de protegê-lo, inclusive, diante dos impactos causados pelo uso do solo, habitação, recursos naturais e transporte (VASCONCELLOS, 2006), o que culminou com uma série de eventos internacionais.

Para Dron e Lara (1995), “os principais eventos internacionais que trataram do tema até o ano de 2000 são”:

- 1979: primeira conferência mundial sobre o clima, em Geneve, Suíça; lançamento do programa das Nações Unidas pelo meio ambiente;
- 1987: conferência mundial sobre o clima em Montreal; protocolo de adesão para reduzir as emissões de clorofluocarbonetos;
- 1992: conferência Rio 92; convenção da ONU para entrar em vigor a partir de 1994; adoção da convenção sobre diversidade biológica e da Agenda 21;
- 1995: primeira conferência dos países signatários da convenção sobre a mudança climática em Berlin;
- 1997: conferência mundial de Kyoto; protocolo sobre a limitação da emissão dos gases de efeito estufa;
- 2000: conferência mundial de Haia sobre a mudança climática;
- 2002: conferência de Johannesburg sobre mudança climática (DRON; LARA 1995 *apud* VASCONCELLOS, 2006, p. 9).

Como se percebe pelos acontecimentos mundiais retroelencados, um dos mais importantes, realizou-se no final do século passado, na cidade do Rio de Janeiro, a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, ECO-92, tendo como uma de suas discussões principais o transporte sustentável. Instituiu-se, portanto, no País, a obrigação de se refletir sobre sustentabilidade e transporte.

O conceito sobre desenvolvimento sustentável é bastante polêmico, pois a definição constante do Relatório Nosso Futuro Comum, de 1987, como aquele “[...] que atende as necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras atenderem

⁹ Art. 79, caput, Lei 10.233/01.

às suas próprias necessidades¹⁰”, é muito criticada, por não oferecer significado certo (VASCONCELLOS, 2006), vez que não define o que deve ser sustentado: recursos naturais, atividades humanas ou o crescimento econômico?

Igualmente, as críticas continuam sobre a definição de sustentabilidade apresentada no Relatório Brundtland, especificamente ao trazer o termo “necessidades”. Para Whitelegg (1997 *apud* VASCONCELLOS, 2006, p. 142), “‘necessidades’ têm sido redefinidas na sociedade de consumo para significar ‘desejos’; segundo, não é possível saber agora quais serão as necessidades das gerações futuras, tornando difícil definir um campo para a ação prática.”

Aliadas a essa importante discussão, a ECO-92, trouxe maiores reverberações sobre a necessidade do desenvolvimento sistêmico ou integral, pelo qual devem ser adotadas políticas públicas que considerem as pessoas e não a acumulação de riquezas. Para o mototaxismo, esses raciocínios são de grande relevância, principalmente, por trazerem reflexões ligadas às pessoas envolvidas nesse processo (permissionários e usuários desse serviço), bem como seus direitos à vida.

Assim, não basta pensar a sustentabilidade e o transporte sob uma ótica exclusiva. O serviço de transporte público individual por motocicleta, por exemplo, deve ser verificado tanto sob a visão de sustentabilidade ambiental; quanto sob parâmetros mais amplos, como a sustentabilidade socioeconômica, que analisará custos de referida atividade, mas, também, o desenvolvimento social das pessoas ligadas diretamente a este serviço.

Dessa forma, em países em desenvolvimento, como é o caso do Brasil, no que concerne ao tema sustentabilidade e transportes, deve-se levar em consideração,

¹⁰Relatório Nosso Futuro Comum ou Relatório Brundtland – elaborado pela Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, presidida pela Primeira Ministra da Noruega, Gro Brundtland (publicado em 1987), faz parte de uma série de iniciativas, as quais reafirmam uma visão crítica do modelo de desenvolvimento adotado pelos países industrializados e reproduzido pelas nações em desenvolvimento, e que ressaltam os riscos do uso excessivo dos recursos naturais sem considerar a capacidade de suporte dos ecossistemas.

Primeiro, devemos sustentar a vida, para todos mas principalmente para aqueles mais ameaçados. A vida tem sido diretamente ameaçada por dois impactos da motorização e o ambiente de circulação que foi imposto: os acidentes de trânsito e a poluição.

(...)

Depois da vida para todos, nós deveríamos sustentar uma vida equitativa. Ela tem sido diretamente ameaçada por iniquidades ligadas ao transporte, como a acessibilidade, o conforto, o consumo de espaço, a destruição urbana e o prejuízo às relações sociais (efeito barreira). Depois, deveríamos sustentar o ambiente físico, que tem sido ameaçado pela poluição do ar, pelo ruído e pela destruição urbana. E deveríamos sustentar os recursos naturais, como a terra, a água e as fontes de energia. Elas têm sido ameaçadas pelo espaço adaptado ao automóvel e o estilo de vida que ele sustenta, relacionado a setores mais ricos da sociedade. (VASCONCELLOS, 2006, p. 146, 148-149).

É nessa medida, que a ECO-92, contribuiu, sobremaneira, na partida ao (re)pensar do transporte e sustentabilidade. Nesse turbilhão de pensamentos e ensaios, nasceu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, com a difícil missão de regular a circulação de pessoas e de mercadorias no Brasil.

Este código trouxe mudanças importantes para garantir mais segurança, qualidade de vida e participação social no trânsito do País. E um dos principais aspectos introduzidos por sua promulgação foi a municipalização do trânsito, a partir de 1998, com a integração dos municípios ao Sistema Nacional de Trânsito, tornando-os legítimos para tratar sobre planejamento, operação, fiscalização (como policiamento administrativo), projeção e regulamentação do trânsito de veículos e pedestres, em suas respectivas circunscrições.

Em análise sobre a política e Governo brasileiros, entre 1964 e 1985, Schmidt e Farret (1986), já traziam a necessidade de referida municipalização e abertura do debate com os organismos locais, senão vejamos:

Neste sentido é fundamental e absolutamente necessária a abertura de canais de participação dos segmentos das comunidades na discussão com organismos locais sobre o processo de planejamento dos transportes que, assim, deve retornar integralmente à esfera local. Com isso o poder público estará reduzindo a “área cinzenta” que hoje elimina o usuário da cadeia decisória do sistema. (SCHMIDT; FARRET, 1986, p. 88).

Especificamente no que se refere ao transporte público individual por motocicleta, sua regulamentação tem ocorrido em diversos municípios brasileiros, fato incontestado nos três que ora se analisam, mediante promulgação das seguintes leis: (a) Lei nº 3236, de 22 de maio de 1997, no município de Ituiutaba (Anexo A); (b) Lei nº 1.688, de 23 de abril de 1998, no município de Catalão (Anexo B); e (c) Lei nº 5.126, de 7 de março de 2013, no município de Araguari (Anexo C).

Importante destacar que há previsão constitucional sobre a competência dos municípios legislarem sobre trânsito e transporte, *in verbis*:

Art. 30. Compete aos Municípios:
 I - legislar sobre assuntos de interesse local;
 II - suplementar a legislação federal e estadual no que couber;
 [...]
 V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;
 [...]

Menciona-se, também, que a referida previsão se encontra estampada no artigo 24, inciso II, do CTB:

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:
 I - [...]
 II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
 [...]

Desse modo, o CTB chancelou a legalização do serviço de mototáxi pelo País, oportunizando mobilidade social a um número crescente pessoas.

Aliadas ao Código de Trânsito Brasileiro, legislações importantes trouxeram à baila a discussão sobre a política urbana no Brasil. Destaca-se a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, mais conhecida como Estatuto da Cidade, “[...] objetivando principalmente o pleno

desenvolvimento das funções sociais da cidade e a garantia ao direito a cidades sustentáveis.” (BRASIL, 2002, p. 15).

A lei acima transcrita, que regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição da República Federativa do Brasil, para cumprimento de seu objetivo, veio “[...] instrumentalizar os Municípios no seu papel constitucional de principal executor da política de desenvolvimento urbano [...]” (BRASIL, 2002, p. 13), facultando-lhes, por meio de uma gestão democrática da cidade¹¹, análise e atuação como proponentes de soluções aos seus problemas urbanos locais, ligados aos complexos temas do direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer.

Como mecanismo de concretização dessas diretrizes, o Estatuto da Cidade apresenta instrumentos a serem utilizados, entre os quais, o Plano Diretor¹². Como o próprio nome diz, é um plano básico da política de desenvolvimento e expansão da cidade. SILVA (2008, p. 139), assim o define:

É *plano*, porque estabelece os objetivos a serem atingidos, o prazo em que estes devem ser alcançados (ainda que, sendo plano geral, não precise fixar prazo, no que tange às diretrizes básicas), as atividades a serem executadas e quem deve executá-las. É *diretor*, porque fixa as *diretrizes* do desenvolvimento urbano do Município. (SILVA, 2008, p. 139).

No que se refere ao sistema nacional de transportes urbanos, a lei que o instituiu já havia adotado a necessidade de os transportes urbanos serem organizados por planos diretores, conforme estabelecido na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, com redação dada pela Lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975:

Art 3º [...]

¹¹ Gestão democrática da cidade está prevista como diretriz geral da Lei nº 10.257/2001, expressa de forma cabal em seu artigo 2º, inciso II.

¹² Art. 4º, III, “a”, Lei 10.257/01.

m) os sistemas metropolitanos e municipais dos transportes urbanos deverão ser organizados segundo planos diretores e projetos específicos, de forma a assegurar a coordenação entre seus componentes principais, a saber: o sistema viário, transportes públicos, portos e aeroportos, tráfego e elementos de conjugação visando a sua maior eficiência, assim como a compatibilização com os demais sistemas de viação e com os planos de desenvolvimento urbano, de forma a obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão, sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das habitações.

[...]

Por causa disso, as cidades objeto desta pesquisa científica, por óbvio, têm seus respectivos planos diretores (estabelecidos por leis municipais; os quais serão especificamente analisados, sob a ótica da mobilidade urbana, nos itens 4.1.1, 4.1.2 e 4.1.3), a saber: (a) Lei nº 2.210, de 05 de agosto de 2004, no município de Catalão; (b) Lei nº 34, de 28 de dezembro de 2004, no município de Araguari; e (c) Lei nº 63, de 31 de outubro de 2006, no município de Ituiutaba.

Nesse enfoque de verificação das políticas públicas voltadas ao desenvolvimento urbano, ressalta-se, também, a MP - Medida Provisória nº 2.220, de 04 de setembro de 2001, no segundo Governo do Ex-Presidente Fernando Henrique Cardoso, que criou o CNDU (Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano), órgão integrante da Presidência da República, que, entre outras tarefas, tem a obrigação de pensar o transporte urbano¹³, demonstrando a importância dada pelo Governo Federal, a referido quesito imprescindível ao aprimoramento das funções sociais das cidades.

A criação de referido Conselho já era um prenúncio da importância dada ao tema, que culminou com a criação, em 2003, época do primeiro Governo do Ex-Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, do Ministério das Cidades, que passou a reunir todas as atividades relativas ao transporte público, ao trânsito, à habitação e ao desenvolvimento urbano.

Para tratar sobre transporte/mobilidade urbana, duas medidas essenciais foram adotadas: a criação de uma Secretaria própria, designada SEMOB - Secretaria Nacional de

¹³ Artigo 10, inciso II, Medida Provisória nº 2.220/01.

Transporte da Mobilidade Urbana e a transferência do DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito), do Ministério da Justiça para o Ministério das Cidades (Figura 40).

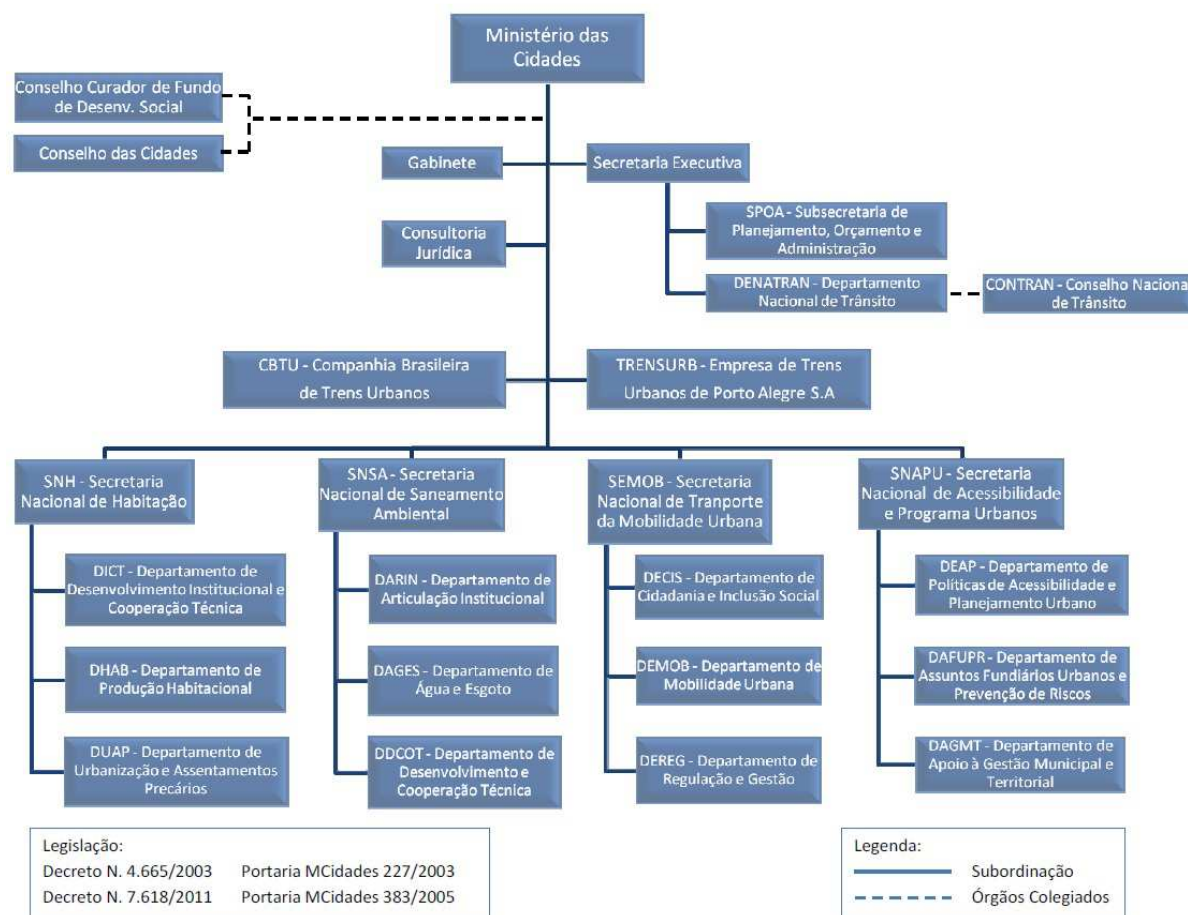


FIGURA 40 Organograma do Ministério das Cidades

Fonte: <<http://www.cidades.gov.br/index.php/o-ministerio/organogramamcid.html>>.

Nesse contexto, o Governo Federal não poupa esforços na expansão do uso do automóvel e da motocicleta no Brasil, como uma das formas de se ampliar a mobilidade urbana, inclusive, apoiando a oficialização do moto-táxi. Para Vasconcellos (2013, p. 93-94):

[...] o Governo Federal prosseguiu apoiando com firmeza a expansão do uso do automóvel e da motocicleta no Brasil. Esses veículos foram os primeiros a serem beneficiados pela redução a zero do IPI na crise de 2008. O governo federal fez vista grossa ao crescimento do uso ilegal do moto-táxi no país e terminou apoiando sua oficialização, [...]

Determinante evidenciar, dessa forma, nesse resgate dos antecedentes políticos à regularização do transporte público individual sobre duas rodas, a data de 29 de julho de 2009, dia da promulgação da Lei nº 12.009 (Anexo D), que regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, mototaxistas e estabelece regras para a regulação desse serviço¹⁴.

Referida lei é composta de apenas 9 (nove) artigos, merecendo destaque:

Art. 2º Para o exercício das atividades previstas no art. 1º, é necessário:

- I – ter completado 21 (vinte e um) anos;
 - II – possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria;
 - III – ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran;
 - IV – estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do Contran.
- Parágrafo único. Do profissional de serviço comunitário de rua serão exigidos ainda os seguintes documentos:
- I – carteira de identidade;
 - II – título de eleitor;
 - III – cédula de identificação do contribuinte – CIC;
 - IV – atestado de residência;
 - V – certidões negativas das varas criminais;
 - VI – identificação da motocicleta utilizada em serviço.

[...]

Art. 5º O art. 244 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 244.

.....

[...]

IX – efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas:

Infração – grave;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – apreensão do veículo para regularização.

§ 1º

.....” (NR)

[...]

Nos artigos segundo e quinto transcritos, é importante ressaltar a idade mínima para exercício da atividade (21 anos); a habilitação, por pelo menos dois anos, na categoria; ser aprovado em curso especializado; apresentar certidões negativas das varas criminais e as penalidades geradas por efetuar transporte de passageiros em desacordo com as demais

¹⁴ Apesar da legalização, ainda existem muitos mototaxistas que atuam de maneira informal, pois não detêm condições financeiras de adimplir com as exigências estabelecidas na norma federal.

normas que regem o mototaxismo (termo que se refere tanto ao exercício da atividade de mototaxista, quanto ao serviço de mototáxi propriamente dito).

Ora, é evidente a preocupação do legislador com o quesito segurança, ao determinar idade mínima, o tipo de habilitação e a necessidade de curso específico para o exercício da profissão, bem como a exigência de verificação de antecedentes criminais. Igualmente, bastante oportuna a demonstração de que, além da Lei Federal que versa sobre a matéria, os mototaxistas têm, obrigatoriamente, que atender às demais normas da profissão, sujeitando-os, também, às legislações municipais, sob pena de imputar severas sanções aos mesmos, como multa e apreensão do veículo.

Não poderia ter o Poder Legislativo agido de forma diversa no caso em epígrafe, pois, conforme estabelecido na Constituição Federal, os serviços públicos têm que ser ofertados de maneira adequada. E, sobre esse termo, Lorenzetti (2003, p. 5), traz que

[...] a segurança para o usuário é um dos requisitos fundamentais a serem observados quando da exploração do transporte individual ou coletivo de passageiros. A própria Constituição Federal respalda esta posição pois, ao dispor sobre a prestação de serviços públicos, determina que os mesmos deverão ser mantidos de forma adequada, nos termos da lei (art. 175, inciso IV). Ao regulamentar a matéria, a Lei de Concessões define como serviço adequado aquele que, entre outras condições, satisfaz os requisitos de segurança para o usuário.

A Lei nº 12.009/09 se torna, portanto, a redenção para milhares de mototaxistas espalhados pelo País, assim como aos seus usuários, que passam a utilizar o referido serviço de transporte público de forma intensa e sob proteção legal.

Nesse momento, possível apontar que o mototaxismo surge e se amplia: (a) pela existência de um transporte público coletivo inoperante; (b) pela política de incentivo à motorização; (c) pela expansão urbana desordenada; (d) pela onda crescente do consumismo; (e) pelo alto índice de desemprego; e (f) por fim, pelo fértil terreno legal que se oportunizou diante da larga utilização de referida forma de locomoção.

É nesse fértil campo de legislação que aparecem importantes resoluções sobre o transporte público individual por motocicleta, como as do CONTRAN sob os nºs 356, de 02 de agosto de 2010 e 410, de 02 de agosto de 2012.

A Resolução nº 356, objetivando regulamentar a Lei Federal nº 12.009/09, estabelece requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta. Estabelece, ainda, que se trata de requisitos mínimos, podendo as legislações municipais acrescentarem normas complementares, de acordo com as peculiaridades locais:

Art. 16. Os Municípios que regulamentarem a prestação de serviços de mototáxi ou motofrete deverão fazê-lo em legislação própria, atendendo, no mínimo, ao disposto nesta Resolução, podendo estabelecer normas complementares, conforme as peculiaridades locais, garantindo condições técnicas e requisitos de segurança, higiene e conforto dos usuários dos serviços, na forma do disposto no art. 107 do CTB.

As mudanças apresentadas por essa importante resolução se tornam alvo de ampla divulgação na imprensa nacional (Figura 41), primeiro devido ao prazo estabelecido para que os mototaxistas e motofretistas se adequassem às regras, o que culminou com manifestações públicas para concessão de maiores prazos (entendeu-se que os 365 dias estabelecidos em seu artigo 17, não haviam sido suficientes, diante do não atendimento pelo mercado dos prazos inseridos no artigo 3º, parágrafo 2º); segundo, exatamente por cuidar da segurança do usuário, pontos que demonstram sua imprescindibilidade de análise na trajetória desse serviço público.

MUDANÇAS

Veja as regras para as atividades de mototáxi e motofrete:

Equipamentos de segurança

Aparador de Linha

Dispositivo para a proteção de tórax, pescoço e braços do condutor e passageiro, a ser fixado na extremidade do guidão do veículo, ao menos em um dos lados.

Proteção de motor e pernas

Dispositivo para a proteção das pernas do condutor e passageiro em caso de tombamento do veículo, que deve ser fixado na estrutura do veículo sem interferir no curso do pára-lama dianteiro.

Colete

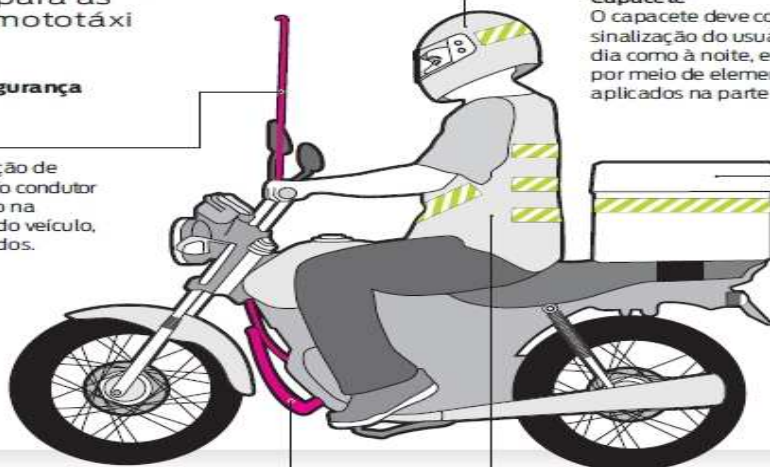
O colete é de uso obrigatório e deve contribuir para a sinalização do usuário tanto de dia quanto à noite, em todas as direções, por meio de elementos retrorrefletivos e fluorescentes combinados.

Capacete

O capacete deve contribuir para a sinalização do usuário tanto durante o dia como à noite, em todas as direções, por meio de elementos retrorrefletivos, aplicados na parte externa do casco.

Baú

deve conter faixas retrorrefletivas, de maneira a favorecer a visualização do veículo durante sua utilização diurna e noturna.



Exigências ao condutor

- Ter, no mínimo, 21 anos.
- Possuir habilitação na categoria "A", por pelo menos dois anos.
- Ser aprovado em curso especializado.

Exigências para o transporte remunerado de passageiros:

- O condutor e o passageiro deverão utilizar capacete, com viseira ou óculos de proteção, com dispositivos retrorrefletivos.
- O veículo deve ter alças metálicas, traseira e lateral, para o apoio do passageiro.

Exigências para o transporte de cargas

- É proibido o transporte de combustíveis inflamáveis ou tóxicos, e de galões, com exceção de botijões de gás com capacidade máxima de 13 kg e de galões contendo água mineral, com capacidade máxima de 20 litros, desde que com auxílio de suporte lateral.

Fonte: Resolução 356 do Contran. Infografia: Gazeta do Povo.

FIGURA 41 Infografia CONTRAN. Alterações nas Regras para o Serviço de Mototáxi. 2013.

Fonte: TITO, Fábio. Protestos de motoboys contra novas regras trava Av. Paulista. **O Presente**, Marechal Cândido Rondon, 1 fev. 2013. Geral. Disponível em: <<http://www.opresente.com.br/geral/protesto-de-motoboys-contras-novas-regras-trava-av-paulista-33018/#>>.

Já a Resolução nº 410/12, no intuito de regulamentar o artigo 2º, inciso III, da Lei nº 12.009/09, apresenta a obrigatoriedade de cursos especializados aos profissionais em transporte de passageiros (mototaxistas) e em entrega de mercadorias (motofretistas), “Considerando a importância de garantir aos motociclistas profissionais a aquisição de conhecimentos, a padronização de ações e, consequentemente, atitudes de segurança no trânsito.”

Os referidos cursos, por força da resolução em epígrafe, têm que ter duração de 30 horas e abordar temas como ética e cidadania na atividade profissional, noções básicas de Legislação, gestão do risco sobre duas rodas, segurança e saúde, além de prática de pilotagem profissional específica (carga ou pessoas). Dessa forma, esses cursos se espalham no País,

pois se tornaram obrigatórios a partir de 02 de fevereiro de 2013, nos termos do artigo 6º¹⁵ da Resolução 410/12.

A preocupação dos entes públicos com o transporte sobre duas rodas culminaram, ainda, com importantes entendimentos legais que versam a matéria, como a Lei nº 12.436, de 6 de julho de 2011, que veda o emprego de práticas que estimulem o aumento de velocidade por motocicletas profissionais:

Art. 1º É vedado às empresas e pessoas físicas empregadoras ou tomadoras de serviços prestados por motociclistas estabelecer práticas que estimulem o aumento de velocidade, tais como:

I - oferecer prêmios por cumprimento de metas por números de entregas ou prestação de serviço;

II - prometer dispensa de pagamento ao consumidor, no caso de fornecimento de produto ou prestação de serviço fora do prazo ofertado para a sua entrega ou realização;

III - estabelecer competição entre motociclistas, com o objetivo de elevar o número de entregas ou de prestação de serviço.

É nítido, portanto, o intuito em preservar a vida do profissional em transporte de passageiros e, em consequência, de todos os envolvidos no sistema de circulação. A referida lei também deixa expresso que a infração a qualquer dispositivo nela constante ensejará multa ao causador, variável de R\$300,00 a R\$3.000,00¹⁶.

Foi em meio a esse tropel de medidas, que foi sancionada a Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012), que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, com vários fatores de enfretamento direto, como: elevar a qualidade dos serviços públicos, ampliar os mecanismos de participação social, compatibilizar planos de transporte urbano com os planos diretores municipais, integrar física e operacionalmente o sistema de transporte público. Enfim, macrodesafios para a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no País, que, por serem de difícil realização, não podiam ser utilizados como desculpa para não feito.

¹⁵Art. 6º Os cursos previstos nesta Resolução serão exigidos, para fins de fiscalização, a partir de 02 de Fevereiro de 2013.

¹⁶ Art. 2º, Lei 12.436/11.

Guimarães (2012, p. 239) justifica o surgimento dessa lei:

É mais que justificado que, se vivemos num século essencialmente urbano e se oitenta e cinco por cento das pessoas neste país residem na dimensão da *urbe*, deva o ordenamento regular as questões de habitação, saneamento e transporte e a Lei nº 12.587/12 constitui-se em instrumento não apenas regulatório de um grande condomínio chamado cidade, mas garantidor da vida humana digna num contexto de intensos conflitos quando fixa princípios, diretrizes e objetivos. As leis são boas quando alcançam essa finalidade de se mostrar como ferramenta de utilidade ao convívio social. (GUIMARÃES, 2012, p. 239).

Como ferramenta ao convívio social e que regula questões sobre transporte, regulamenta, também, o serviço de utilidade pública¹⁷ de transporte individual de passageiros, mototáxi, ao estabelecer em seu artigo 12, que o referido serviço será disciplinado e fiscalizado pelos municípios, levando-se em conta requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene, qualidade e valor de tarifa.

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.

Enfim, a toda sorte de verificação, resta claro que o serviço de mototáxi se apresenta inserido na Lei nº 12.587/12, tanto por tratar sobre os modos de transporte urbano motorizados e não motorizados, assim como, sobre os serviços de transporte urbano de passageiros e de cargas; coletivo e individual; público e privado; quanto por definir características à mobilidade urbana, como um todo. À guisa de exemplo, podemos citar o artigo 24, cuja redação na íntegra se apresenta a seguir:

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:
I - os serviços de transporte público coletivo;
II - a circulação viária;

¹⁷ É assim que passa a ser designado por força da Lei 12.865, de 9 de outubro de 2013, que altera o art. 12 da Lei 12.587/12.

- III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
 - IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
 - V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
 - VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
 - VII - os pólos geradores de viagens;
 - VIII - as áreas de estacionamento públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
 - IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
 - X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e
 - XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.
- § 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.
- § 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.
- § 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência dessa Lei.
- § 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência dessa Lei.

Percebe-se, pela análise do artigo citado, especificamente em seu inciso V e §2º, que todos os modos de transporte público (coletivo ou individual – o mototáxi se enquadra nessa última espécie, definida, inclusive, em seu artigo 4º, inciso VIII¹⁸) têm que se integrar entre si e que, para tanto, conforme estabelecido nos parágrafos 1º, 3º e 4º desse mesmo dispositivo, os Municípios,

- a) com mais de 20.000 habitantes, deverão elaborar um Plano de Mobilidade Urbana (todos os três municípios em análise, se enquadram nesse item);
- b) têm que integrar o Plano de Mobilidade Urbana ao Plano Diretor existente, ou nele inseri-lo; e
- c) devem cumprir as normas anteriormente mencionadas, no prazo de 3(três) anos, sob pena de deixar de receber recursos públicos destinados à mobilidade urbana, prazo que se finda em 13 de abril de 2015.

¹⁸VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas.

A necessidade de se criar um plano de mobilidade urbana que integre todos os modos de transporte público aos privados e aos não motorizados, portanto, demonstra o viés social dado pela Lei nº 12.587/12, pois, fatalmente, trará benefícios à população em sua árdua tarefa de se locomover em urbes tão complexas e com dimensões tão acentuadas.

Demonstração de evidente caráter social, também se encontra estampada na recente Lei nº 12.997, de 18 de junho de 2014, que reconhece as profissões de motofretista e de mototaxista, de todo o Brasil, como atividades perigosas. Com a aprovação, os trabalhadores dessa categoria passaram a ter o direito ao adicional de periculosidade de 30% sobre o salário-base. Essa lei está sendo considerada pelos trabalhadores do setor de duas rodas como reconhecimento das dificuldades que enfrentam no dia a dia, bem como uma forma de continuidade de regulamentação da profissão, o que possibilitará, inclusive, mais qualidade de vida e maiores investimentos por esses profissionais no quesito segurança.

Segundo notícias constantes do *site* do SindimotoSP - Sindicato dos Mensageiros, Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas de São Paulo (2014), as reivindicações desse setor continuarão, ininterruptamente, com sugestões de novos projetos de lei, visando a:

- * Oferta de linhas de financiamento para aquisição de motocicletas e equipamentos obrigatórios, com taxas de juros subsidiadas para o profissional que tiver o curso de 30 horas;
- * Formação de parceria entre o governo e o Instituto Motofrete para qualificação de profissionais;
- * Realização de campanhas de orientação específicas para o setor em relação à criação de leis e regulamentação no âmbito dos municípios;
- * Implantação de um programa de proteção ao motociclista.

Conclui-se, portanto, que a discussão sobre mobilidade urbana é tão importante, nos dias de hoje, em nosso País, que as inovações não param. Já se encontra em trâmite Proposta de Emenda Constitucional - PEC 90/2011, que, *sic*: “Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social.” Parte da redação dessa Proposta está composta da seguinte maneira:

A presente Proposta de Emenda à Constituição – PEC pretende acrescentar o transporte ao rol dos direitos fundamentais, mediante sua inclusão entre aqueles direitos elencados no mencionado artigo 6º da Constituição Federal.

Esse artigo enumera aspectos relevantes da vida em sociedade. Educação, saúde, trabalho, dentre outros, são elementos centrais de políticas públicas necessárias ao alcance de uma coletividade que prime pela justa, garantia do desenvolvimento, erradicação da pobreza e promoção do bem comum, conforme preceitua o artigo 3º, também da Carta Magna.

Vetor de desenvolvimento relacionado à produtividade e à qualidade de vida da população, sobretudo do contingente urbano, o transporte destaca-se na sociedade moderna pela relação com a mobilidade das pessoas, a oferta e o acesso aos bens e serviços. Como é de amplo conhecimento, a economia de qualquer país fundamenta-se na produção e no consumo de bens e serviços, como também no deslocamento das pessoas, ações que são mediadas pelo transporte.

Desse modo, o transporte, notadamente o público, cumpre função social vital, uma vez que o maior ou menor acesso aos meios de transporte pode tornar-se determinante à própria emancipação social e o bem-estar daqueles segmentos que não possuem meios próprios de locomoção.

Portanto, a evidente importância do transporte para o dinamismo da sociedade qualifica sua aposição na relação dos direitos sociais expressos no art. 6º da Constituição.

Atualmente, a referida PEC, após aprovada em primeiro e em segundo turno na Câmara dos Deputados, foi remetida, em 10 de dezembro de 2013, ao Senado Federal (2014), para apreciação. Aguarda-se, outrossim, o trâmite do processo legislativo pertinente à matéria, tendo como último andamento, sua remessa à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, para análise, com data de 23 de abril de 2014.

Constata-se que o segmento das políticas públicas é bastante dinâmico e, como forma de se concluir o aspecto político, foram analisadas as leis municipais de cada urbe pesquisada, que versam sobre a regulamentação do serviço de mototáxi e instituição de plano diretor, no concernente à mobilidade urbana, iniciando-se pela comarca de Araguari/MG.

4.1.1 Araguari (MG)

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano - PDU da cidade de Araguari é regido pela Lei Complementar nº 34, de 28 de dezembro de 2004. A referida lei é extensa, possuindo 115 artigos, dispostos em quase 60 (sessenta) laudas, abrangendo todos os aspectos estabelecidos pelo Estatuto da Cidade.

No que se refere a mobilidade urbana, estabelece:

- como um de seus princípios, o “direito universal à cidade, compreendendo o direito [...] à infra-estrutura urbana, ao transporte, aos serviços públicos, ao trabalho, [...]” (art. 4º, inciso III);
- enquanto um de seus objetivos gerais, “[...] a qualidade de vida de toda a população, particularmente no que se refere [...] infra-estrutura e serviços públicos, [...]” (art. 5º, inciso I);
- como uma de suas diretrizes gerais, “implementar o direito a [...] infra-estrutura urbana, transporte e serviços públicos, [...]” (art. 6º, inciso I);
- capítulo próprio sobre o tema transporte (Capítulo VI), pelo qual consta o ideal de municipalização do trânsito (art. 33, inciso IV) e artigo específico (nº 37) sobre transporte coletivo.

Nada foi estabelecido sobre o transporte público individual de passageiros, até porque a lei que regulamentou referido serviço nesse município é posterior ao PDU, Lei nº 5.126, de 7 de março de 2013.

Tendo em vista que a regulamentação do serviço de mototáxi ocorreu, inclusive, posteriormente à Lei Federal que versa sobre essa matéria, a já comentada Lei nº 12.009/09, assim como, às resoluções do CONTRAN, pouca inovação apresenta, merecendo destaque:

- as motocicletas deverão ter potência de 125 a 250 cilindradas (art. 5º, § 4º);
- o mototaxista deverá usar crachá identificador (art. 6º, parágrafo único);
- o motociclista, para se habilitar à prestação dos serviços, deve estar devidamente registrado como segurado perante o Instituto Nacional de Seguridade Social – INSS; estar cadastrado como autônomo ou microempresário no cadastro de contribuintes da Prefeitura Municipal e recolherá o ISSQN – Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza; apresentar

exame psicofisiológico a cada 24 meses; ser eleitor no Município de Araguari; não possuir vínculo empregatício com cargos e empregos públicos; possuir apólice de seguro para si e para o passageiro, com cobertura de danos pessoais e materiais (art. 8º, respectivamente, incisos I, II, VI, VIII, IX e XI);

- a necessidade de Decreto do Executivo para regulamentar essa lei (art. 17).

Diante do estabelecido no artigo 17, foram editados, até o presente momento, dois decretos municipais: Decreto nº 57, de 30 de abril de 2013 e Decreto nº 123 de 28 de agosto de 2013.

O Decreto nº 57/13 pormenoriza a Lei nº 5.126/13, apresentando as normas gerais de exploração do serviço, as obrigações das empresas concessionárias, a descrição das características das motocicletas para uso nesse tipo de serviço; as obrigações e proibições aos condutores/passageiros. Quanto a esse último item, sobressaem-se os artigos 19 e 21:

Art. 19 São proibições aos mototaxistas:

- I - pilotar a motocicleta com mais de um passageiro;
- II - transportar passageiro alcoolizado ou em visível estado de embriaguez;
- III - conduzir passageiro com idade inferior a 7 (sete) anos, sendo que os de 8 (oito) a 14 (quatorze) anos deverão ter autorização dos pais ou responsáveis legais;
- IV - conduzir passageiro que não esteja usando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;
- V - fumar quando estiver conduzindo a motocicleta;
- VI - dirigir a motocicleta quando estiver falando ao celular;
- VII - abastecer o veículo quando estiver conduzindo passageiros;
- VIII - desobedecer as normas de fiscalização;
- IX - dirigir o veículo em estado de embriaguez ou sob efeito de substância entorpecente ou alucinógena;
- X - exercer a atividade quando estiver cumprindo pena, por crime culposo ou doloso, salvo nos casos de autorização judicial;
- XI - prestar serviço, estando sob suspensão;
- XII - portar ou manter no veículo arma de qualquer espécie.
- XIII - desacatar servidor municipal.

Art. 21 São obrigações dos passageiros:

- I - usar capacete de segurança que poderá ser próprio ou fornecido pelo mototaxista, desde que preencha os requisitos previstos no Código de Trânsito Brasileiro, na Lei nº [5.126](#), de 7 de março de 2013 e neste Regulamento;
- II - usar touca de papel descartável para proteção e higiene, caso não haja outro dispositivo para esta finalidade;
- III - portar-se de maneira segura de modo a evitar acidentes;
- IV - manter-se com decoro;

V - embarcar e desembarcar da motocicleta somente quando ela estiver parada próximo da guia da calçada;

VI - fazer o pagamento pelo serviço contratado, desde que ele tenha sido realizado conforme solicitado ao mototaxista.

§ 1º será permitido o uso por parte do passageiro, do capacete semiaberto sem queixeira, desde que possua viseira, forrado com material tipo lona, napa ou couro, mantendo visível o selo de fabricação, que possibilite maior higienização do mesmo.

§ 2º Os passageiros não poderão conduzir crianças de colo e nem assentar-se na motocicleta na posição de lado.

Já o Decreto nº 123/13, estabelece algumas alterações no decreto anterior no que diz respeito a quantitativo: aceita-se, a partir de então, uma empresa de exploração do serviço de transporte público individual por motocicleta para cada 7.500(sete mil e quinhentos) habitantes – antes era uma para cada 10.000(dez mil) habitantes; o número mínimo de mototaxistas por empresa concessionária é de 8(oito) e máximo de 25(vinte e cinco) – anteriormente essa variação era entre 10(dez) a 30(trinta); as empresas concessionárias diminuíram o número de motocicletas passíveis de cadastro, de 30(trinta) para, no máximo, 25(vinte e cinco). Todos os demais aspectos foram mantidos.

Por fim, é imperioso asseverar que, até o momento, apesar do estabelecido no artigo 24 da Lei nº 12.587/12, ainda não foi criado, no município em epígrafe, o exigido Plano de Mobilidade Urbana.

4.1.2 Ituiutaba (MG)

No município de Ituiutaba foi implantado um Plano Diretor Integrado por meio da Lei Complementar - LC nº 63, de 31 de outubro de 2006, em atendimento às disposições do artigo 182 da Constituição Federal; do artigo 46, inciso IV, da Lei Orgânica do Município de Ituiutaba e artigo 42 da Lei nº. 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade.

Assim como definido no próprio Art. 2º, do Plano: “O Plano Diretor Integrado [...] é o instrumento básico da política de desenvolvimento urbano e rural do município e integra o processo de planejamento municipal, [...]”

A LC nº 63/2006 contém em seu texto os princípios fundamentais e objetivos gerais da política urbana, os objetivos específicos e diretrizes setoriais, discorrendo sobre diversos temas, entre eles, mobilidade urbana (arts. 52 a 54), sistema viário (art. 55), trânsito e transportes (arts. 56 a 58).

Percebe-se que o Executivo ituiutabano foi mais criterioso no momento de elaboração de referida lei, em comparação à estabelecida na cidade de Araguari com o mesmo fim, vez que, no que se refere à temática mobilidade urbana, apresentou capítulos específicos conforme anteriormente aduzidos. Apresenta, dessa feita, os objetivos do Sistema de Mobilidade Urbana (art. 52), elencado como prioridade a “acessibilidade cidadã – pedestres, ciclistas, pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida sobre o transporte motorizado” (inciso I) e “o transporte coletivo sobre o individual” (inciso II).

No que se refere ao sistema viário, apresenta diretrizes importantes em seu art. 55, como a adequação da cidade com ciclovias (inciso III), a municipalização do trânsito (inciso IV) e o melhoramento estrutural das vias (incisos VII, VIII e IX).

Quanto ao assunto trânsito e transporte, assume o compromisso de criação de um Plano Municipal de Trânsito (art. 57), que promova “maior segurança e conforto aos deslocamentos de pessoas e bens, com redução dos tempos e custos” (art. 58, I).

Especificamente sobre o serviço de utilidade pública de transporte individual de passageiros, ao longo da lei do Plano Diretor Integrado, consta, apenas, que será priorizado o transporte coletivo sobre o individual (art. 52, II e art. 58, V).

É essencial, todavia, ao tecer comentários sobre referido serviço, informar que a lei que dispôs sobre o mototáxi em Ituiutaba, Lei nº 3236, data de 22 de maio de 1997, foi sancionada, tão-somente, dois meses após a primeira lei municipal sobre mototaxismo no Brasil, a já comentada Lei nº 8.004, de 25/03/97, da cidade de Fortaleza/CE, o que, por si só, caracteriza a importância e força desse modo de transporte nessa urbe.

Dessa maneira, em meio a poucas legislações para embasamento, o legislador tijucano apresenta uma lei pequena, contendo apenas dez artigos, dispostos em duas laudas. Merece realce a preocupação com o usuário, ao estabelecer o transporte de apenas um passageiro de cada vez, “que deverá ter a sua disposição um capacete protetor” (art. 1º, § 2º, VI); que as motocicletas utilizadas para este serviço “poderão ter no máximo cinco anos pelo seu certificado de registro” (art. 7º) e que o número máximo de motocicletas para este fim, se limite a 3(três) veículos para cada 1.000(mil) habitantes.

Nada foi estabelecido sobre idade mínima, tempo de habilitação, apresentação de certidões negativas criminais, comprovante de bom estado de saúde física ou mental, e/ou necessidade de curso específico ao condutor do mototáxi.

Restou claro que a presente lei seria regulamentada pelo Poder Executivo (art. 8º), todavia o prazo estabelecido foi de dois meses, mas, apenas se efetivou, três anos após, por meio do Decreto nº 4.666, de 26 de junho de 2000 e, novamente após outros três anos, com o Decreto nº 5.293, de 7 de agosto de 2003.

O primeiro Decreto, o de nº 4.666/00, “regulamenta a permissão do transporte individual mototáxi e dá outras providências”, deixando claro que a inexistência de regulamentação específica propiciava “o exercício ilegal e irregular quanto aos critérios de segurança, saúde pública e proteção aos usuários, fatores imprescindíveis ao transporte de passageiros”, bem como, “considerando estar ocorrendo uma proliferação desordenada de serviços de transporte de passageiros em motocicletas” e, ainda, “considerando que o serviço já existe, constituindo-se num fato irreversível.”

Esse Decreto é bastante extenso, com 108 artigos, detalhando o serviço de mototáxi em Ituiutaba. Os principais dispositivos do texto consolidado, no que se refere aos documentos para cadastramento do mototaxista e de seu veículo, são:

Art. 27. Para o cadastramento exigir-se-á o atendimento aos seguintes requisitos:

I – para o condutor auxiliar:

[...]

Atestado médico de sanidade física e mental;

Comprovante de inscrição no INSS como autônomo;

Certificado de aprovação nos cursos exigidos pela legislação de trânsito ou que venham a ser instituídos pelo Município;

[...]

Certidão Negativa do Distribuidor Criminal;

j) Certidão de antecedentes;

k) Certidão Negativa de débitos com o Município;

[...]

Art. 38. Para o serviço de moto-táxi, admitir-se-ão motocicletas que atendam às seguintes exigências:

[...]

III – ter potência mínima de 125 (cento e vinte e cinco) cilindradas e máxima de 250 cilindradas, não podendo ser do tipo “trail”;

[...]

VIII – possuir programação visual estabelecida pela CMT;

IX – estar equipada com “mata-cachorro”, dianteiro e traseiro, cinto de assento ou alça de segurança;

X – possuir protetor de escapamento;

[...]

§3º Os veículos serão obrigatoriamente substituídos até o dia 31 de dezembro em que os mesmos completarem 10 (dez) anos de fabricação.

[...]

Percebe-se, pelas normas citadas, a atenção do legislador quanto aos equipamentos básicos da motocicleta, bem como, com relação à figura do condutor de mototáxi, em seus vários aspectos: pessoal (exige atestado médico e aprovação em cursos específicos), moral (exige comprovantes negativos de antecedentes) e fiscal (impõe negativa de débito com o município e inscrição junto ao INSS).

Igualmente, estabelece regras para a prestação do serviço (arts. 47 a 60), entre elas,

Art. 49. [...]

Parágrafo único. É vedado ao condutor de moto-táxi, em serviço, o uso de bermuda, short e camiseta sem manga.

Art. 50. O passageiro deverá ser transportado exclusivamente assentado no respectivo banco, sendo vedado o seu transporte em qualquer outra parte do veículo.

Quanto às tarifas, interessante observar que se proibiu a cobrança de qualquer adicional pelo transporte de bagagem e autorizou-se a cobrança da tarifa, se solicitado o

serviço, não houver sua utilização, tudo conforme estabelece o artigo 64, parágrafo único e artigo 66, *caput*, abaixo transcritos:

Art. 64. [...]

Parágrafo único. É permitido o transporte de bagagem somente a tiracolo de forma a não ocupar as mãos do condutor ou do passageiro.

Art. 66. Quando o serviço for solicitado por telefone e não utilizado, o interessado pagará o valor relativo ao trecho percorrido.

Já o Decreto 5.293/03, apesar de pequeno - apenas altera quatro artigos do Decreto anterior (arts. 23, 41, 52 e 77) - estabelece itens importantíssimos, a saber:

- cria a figura do condutor autônomo (somente era permitido o mototaxista vinculado a uma empresa permissionária do serviço);
- exige a inserção, no capacete do condutor, do selo com número de alvará que autoriza a circulação;
- determina cor de capacete (amarela) e obriga o uso de colete reflexivo e crachá pelo mototaxista; e
- proibi-se o transporte de passageiros com idade inferior a 7 anos.

Por fim, assim como na cidade de Araguari, o município de Ituiutaba, até o presente momento, não criou o Plano de Mobilidade Urbana, exigência constante do artigo 24 da Lei nº 12.587/12.

4.1.3 Catalão (GO)

Em Catalão, o Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável Urbano e Ambiental (essa a designação atribuída ao plano diretor municipal) foi estabelecido pela Lei nº 2.210, de 05 de agosto de 2004.

Em referido Plano, que conta com 89 artigos, foram discriminados os objetivos e diretrizes de desenvolvimento do município, com ênfase na política urbana e ambiental, tratando, especificamente, sobre mobilidade urbana, em seus artigos 54 e 55:

DO SISTEMA VIÁRIO E DA MOBILIDADE URBANA

Art. 54 - Catalão deverá se constituir numa cidade de fácil acesso e boa mobilidade, promovendo o equilíbrio entre os diversos meios de transporte e assegurando ao pedestre prioridade no uso do espaço público.

Art. 55 - Para que Catalão tenha uma mobilidade eficaz e segura o Plano Diretor propõe as seguintes ações: hierarquização e requalificação do sistema viário e reestruturação do transporte coletivo.

Percebe-se que o tema foi tratado com ênfase no equilíbrio entre os diversos meios de transporte, prioridade do pedestre no uso do espaço público e necessidade de reestruturação do transporte coletivo, item disposto nos artigos 62 a 65. Aborda, também, o assunto, em caráter mais genérico, em dispositivos esporádicos, que se relacionam a seguir:

Art. 8º - Para concretizar as diretrizes previstas neste Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável Urbano e Ambiental de Catalão, foram definidas as seguintes estratégias:

I. Tornar Catalão uma cidade mais compacta;

[...]

III. Assegurar uma estrutura municipal equilibrada;

[...]

IX. Melhorar significativamente a capacidade de planejamento e gestão municipal;

Art. 9º - Para assegurar a sustentabilidade o Plano Diretor propõe as seguintes ações:

[...]

II. Integração do sistema viário como eixo base, com o transporte público e o uso do solo;

[...]

Art. 32 - As Áreas Especiais de Interesse Urbano (AEIU) são aquelas destinadas:

I- à melhoria das condições gerais de articulação e fluidez do sistema viário;

[...]

Art. 49 - O centro de Catalão constitui-se no principal centro de consumo de bens e serviços do Município e de referência coletiva da população, devendo ser objeto de um Plano de Revitalização que consolide suas funções e melhore a qualidade de vida da população residente e usuária.

Parágrafo Único - Constituem-se em objetivos principais do Plano de Revitalização de que trata o caput deste artigo:

I- a melhoria das condições de tráfego, transporte e estacionamento para veículos, com ênfase no desvio do tráfego de passagem;

[...]

Não consta no Plano Diretor de Catalão, ponto específico sobre o transporte público individual de passageiros, matéria versada, todavia, na Lei nº 1.688, de 23 de abril de 1998.

Essa lei já conta com dezesseis anos, o que sinaliza pela antiguidade da prestação desse serviço “de interesse público” (art. 7º) em Catalão, constituída por 35 artigos, sendo significativo informar:

- a concessão dos serviços se dará a empresas que tiverem de 5 a 30 motocicletas (arts. 9º e 10);
- é obrigatório o convênio da empresa concessionária com seguradora que dê cobertura individualmente para acidentados motociclistas/condutores e usuários (art. 13, parágrafo único);
- não se permite o embarque de passageiros a uma distância inferior a 100(cem) metros dos pontos de ônibus e táxi (art. 14, parágrafo único);
- determina-se a cilindrada mínima para as motocicletas (125), mas não a máxima (art. 16);
- o condutor, para obter inscrição, deve apresentar, dentre outros, habilitação, prova de sanidade física e mental, certidão negativa criminal e conclusão de curso especial de treinamento (art. 23), o que merece destaque, pois como foi editada em 1998, à época, não se exigia, em caráter nacional, referido curso, pois a regra neste sentido somente surgiu com a Resolução nº 410 do CONTRAN, datada de 2 de agosto de 2012;
- não se autoriza o transporte de crianças menores de 12 anos, salvo consentimento dos pais ou responsável (art. 26, “f”);
- respeitar o limite máximo de 40 (quarenta) quilômetros por hora no perímetro urbano (art. 26, “l”); e

- a lei não exige regulamentação e já entra em vigor na data de sua publicação (art. 35).

Aliado a propagação dada pela lei pertinente à matéria, em Catalão, explora-se com certa regularidade, o mototaxismo, com publicações em jornais eletrônicos e *sites* de notícias locais.

Podem-se mencionar alguns exemplos dessa divulgação, como o ocorrido em maio de 2006, em importante meio eletrônico na cidade, o Portal Catalão (2014), momento em que se discutia a necessidade de criação de um sindicato dos mototaxistas, diante da frágil relação existente entre esses e empresas concessionárias do serviço. Manifestou-se, àquela ocasião, mototaxista sobre a proposta de sindicalização: “Somos mais ou menos 150 trabalhadores distribuídos em 14 pontos espalhados pela cidade e temos de nos unir, já que hoje não temos liberdade para trabalhar em virtude da imposição dos donos das empresas.”

Após, em 18 de julho de 2012, a discussão sobre a Resolução nº 356 do CONTRAN ganha espaço na mídia eletrônica (PORTAL CATALÃO, 2014), gerando debate sobre os itens de segurança obrigatórios a serem implementados pelos mototaxistas de todo o País, com anuência do representante legal da classe, que assim se declarou: “Cabe aos proprietários de mototáxis e mototaxistas se adequarem à resolução que não é apenas para benefício próprio, mas para a segurança do passageiro, afinal, não se brinca com a vida.”

Por fim, a Prefeitura Municipal de Catalão, em sua *homepage* institucional (2014), por intermédio da Superintendência Municipal de Trânsito de Catalão (SMTC), divulga a obrigatoriedade de curso especializado para a função de mototaxista e motofretista (Figura 42), em atendimento ao preconizado na Lei nº 12.009/09 e Resolução CONTRAN nº 410/12.



Figura 42 Curso para mototaxistas e motofretistas. Catalão (GO). 2013.

Fonte: <<http://www.catalao.go.gov.br/noticias/2013/06/13/mototaxistas-e-motofretistas-devem-se-adequar-a-nova-lei/>>.

Apesar da publicidade dada às discussões, a cidade de Catalão, assim como as demais estudadas, não implementou seu Plano de Mobilidade Urbana, cujo prazo vence em 13 de abril de 2015, conforme preceito estabelecido na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

4.1.4 Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO): quadro político informativo/comparativo

É oportuno, após a devida explanação sobre os aspectos políticos que versam sobre o mototaxismo em cada uma das cidades investigadas nessa tese, quer sejam, Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO), apresentar resumo sobre esse tema, mediante quadro político informativo/comparativo (Quadro 3).

QUADRO 1 Dados legais. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). 2014.

	Araguari (MG)	Ituiutaba (MG)	Catalão (GO)
Lei de criação do PDU	Lei Complementar nº 34, de 28 de dezembro de 2004	Lei Complementar nº 63, de 31 de outubro de 2006	Lei nº 2.210, de 05 de agosto de 2004
PDU aborda sobre o transporte público individual por motocicleta	N/C	N/C	N/C
Lei e/ou Decreto regulamentador do mototaxismo	Lei nº 5.126, de 7 de março de 2013 Decreto nº 57, de 30 de abril de 2013 Decreto nº 123, de 28 de agosto de 2013	Lei nº 3236, de 22 de maio de 1997 Decreto nº 4.666, de 26 de junho de 2000 Decreto nº 5.293, de 7 de agosto de 2003	Lei nº 1.688, de 23 de abril de 1998
Atendimento à Lei Federal nº 12.587/12 com a criação de Plano de Mobilidade Urbana	N/C	N/C	N/C

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Pelo Quadro 3, é fundamental expressar que, apesar de o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001), estabelecer em seu artigo 40, parágrafo terceiro, que os planos diretores de desenvolvimento urbano, devam ser revisados a cada dez anos¹⁹, exatamente para que não se desatualize e acompanhe a dinâmica urbana, até o presente momento, não se tem notícia de que as cidades de Araguari (MG) e Catalão (GO), ambas com prazo expirado, tenham procedido ou, pelo menos, estejam praticando essas mudanças.

Ituiutaba (MG), em contrapartida, está dentro do prazo estabelecido em lei, pois a norma que trata sobre seu PDU é de outubro de 2006, consequentemente, permanecerá legalmente regular até 2016.

Atualizar as referidas normas seria ocasião bastante favorável sob a ótica da mobilidade urbana, para se tratar do transporte público individual por motocicleta, que foi “esquecido” em todas as legislações municipais dos respectivos PDU’s analisados, apesar de

¹⁹§3º A lei que instituir o plano diretor deverá ser revista, pelo menos, a cada dez anos.

sua convincente inserção na dimensão espacial da vida social, fato que, mais uma vez, demonstra o descaso do poder público para com o desenvolvimento/planejamento urbano.

Por fim, mediante as entrevistas realizadas com mototaxistas e usuários apurou-se que:

- 68,3% dos mototaxistas entrevistados têm conhecimento sobre as legislações que versam sobre seu próprio serviço. Neste aspecto, a cidade de Catalão foi a única com 80% dos entrevistados noticiando desconhecimento;
- 73,3% afirmam haver fiscalização do Estado para com o serviço público de mototáxi. Quanto a este quesito, revelou-se o contrário, apenas em Araguari(MG), urbe onde 80% dos mototaxistas anunciaram inexistir fiscalização. Em contrapartida, 91,7% dos usuários entrevistados sinalizaram pela inexistência de fiscalização do serviço pelo Estado, o que se entende mais adequado, pois, ao mototaxista, o simples fato de se cadastrar e/ou registrar perante a Prefeitura, já se caracteriza como fiscalização; e
- 70% do total dos 60 (sessenta) mototaxistas entrevistados nas regiões do Triângulo Mineiro e Sul Goiano informaram que já realizaram algum curso de reciclagem enquanto mototaxistas. Exceção apenas para Catalão (GO), com 40% dos entrevistados comunicando tal efetivação.

A Tabela 12 que se segue, onde “(n)” = número absoluto e “(%)” = porcentagem, confirma as assertivas apresentadas.

TABELA 7 Legislação, fiscalização e curso de reciclagem sobre o mototaxismo. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO).

	Araguari (MG)		Ituiutaba (MG)		Catalão (GO)		Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO)	
Mototaxista: conhecimento da legislação sobre mototáxi	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Sim	17	85%	20	100%	4	20%	41	68,3%
Não	3	15%	0	0%	16	80%	19	31,7%
Mototaxista: existência de fiscalização sobre o serviço	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Sim	4	20%	20	100%	20	100%	44	73,3%
Não	16	80%	0	0%	0	0%	16	26,7%
Usuário: existência de fiscalização sobre o serviço	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Sim	3	15%	0	0%	2	10%	5	8,3%
Não	17	85%	20	100%	18	90%	55	91,7%
Mototaxista: realização de curso de reciclagem	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Sim	15	75%	19	95%	8	40%	42	70%
Não	5	25%	1	5%	12	60%	18	30%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Entrevistas realizadas no 1º semestre de 2014 - Método PEESA.

Com essas considerações, chega-se ao fim da análise dos aspectos políticos, tanto em caráter geral, quanto com relação às legislações específicas das urbes pesquisadas, que se propôs expender. Continuar-se-á a apresentar os ângulos obrigatórios a se observar em exame ao serviço de transporte público individual por motocicleta, estabelecidos pelo Método PEESA, investigando-se, em seguida, a parte social.

4.2 Aspectos Sociais

O tema aspectos sociais abre duas vertentes. Uma que se direciona para o conhecimento de quem compõe o quadro de profissionais que atuam no serviço com motocicletas, sua origem e o porquê da inserção nessa área de serviços, que é considerada de

alto risco. Outra é tentar entender o impacto social ocasionado pela inserção da motocicleta no espaço viário brasileiro.

Abordar-se-á, inicialmente, a primeira vertente. Vasconcellos (2008) assim define o perfil da pessoa que exerce suas atividades profissionais sobre duas rodas:

Como o mercado de trabalho para jovens de baixa escolarização é cada vez mais reduzido e com níveis de remuneração baixos, a nova atividade é atraente como alternativa. Essa oportunidade também é reforçada pela disposição destes jovens de assumir riscos, o que por sua vez é ampliada pela precariedade da fiscalização. O resultado concreto é que um verdadeiro “exército” de jovens (a maioria homens) atravessa a cidade em altas velocidades, serpenteando entre automóveis e ônibus para chegar rapidamente aos destinos. (VASCONCELLOS, 2008, p. 130).

Cabe, aqui, a análise do perfil traçado acima, em consonância com o que se verifica nos municípios analisados, o que se dispõe no subitem que segue.

4.2.1 Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO)

O Estado, como coordenador da administração pública, é responsável pelo bem-estar de seus cidadãos. E, sem sombra de dúvidas, estar bem passa pela Educação construída, que quando sedimentada ao longo de vários anos, proporciona melhores condições de vida.

Nesse particular, constata-se que o grau de escolaridade em Araguari/MG, Ituiutaba/MG e Catalão/GO é reduzido (em Ituiutaba, inclusive, abaixo da média nacional, para pessoas com mais de dezoito anos com Ensino Médio completo) e com expectativa de anos de estudo não superior a 10(dez) (Tabela 13).

TABELA 8 Nível de escolaridade. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). 2010.

	% de 18 anos ou mais com médio completo	Expectativa de anos de estudo
Brasil	37,89	9,54
Araguari (MG)	39,11	10,02
Ituiutaba (MG)	32,62	9,80
Catalão (GO)	45,58	10,01

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil 2013.

Em análise específica do nível de escolaridade do mototaxista, nas três urbes pesquisadas, verifica-se total coerência com os parâmetros da Tabela 13, pois, entre esses profissionais, Catalão (GO) foi a cidade com o maior número de trabalhadores com Ensino Médio completo (35%), seguido por Araguari (MG) com 15% e, ao final da lista, Ituiutaba (MG), com apenas 10% (Tabela 14).

Catalão também se compõe dos mototaxistas com maior nível de escolaridade, pois 65% têm, no mínimo, Ensino Médio completo, contra 25% em Araguari e 15% em Ituiutaba.

Sob todas as óticas de análise educacional, em comparativo entre os três municípios (Tabela 14), Ituiutaba (MG) é o que apresenta menor nível de escolaridade entre esses profissionais mototaxistas, o que denota, mais uma vez, o acerto dos números constantes da Tabela 13.

A investigação também comprovou que o nível de escolaridade entre os mototaxistas é baixo, pois, em verificação das três cidades em conjunto, ou seja, pela análise dos 60 (sessenta) mototaxistas entrevistados, constatou-se que 64,5% não concluíram sequer o Ensino Médio, sendo número irrisório daqueles que possuem curso superior completo e estão na ativa, 3,5%, o que corresponde a apenas duas pessoas (uma em Araguari e outra em Catalão) – Tabela 14.

TABELA 9 Mototaxistas x Educação. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). 2014.

Nível de escolaridade	Araguari (MG)		Ituiutaba (MG)		Catalão (GO)		Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO)	
	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
Analfabeto	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Lê e escreve	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Ensino fundamental incompleto	4	20%	4	20%	1	5%	9	15%
Ensino fundamental completo	2	10%	9	45%	2	10%	13	22%
Ensino médio incompleto	9	45%	4	20%	4	20%	17	27,5%
Ensino médio completo	3	15%	2	10%	7	35%	12	20%
Ensino superior incompleto	1	5%	1	5%	5	25%	7	12%
Ensino superior completo	1	5%	0	0%	1	5%	2	3,5%
Não informado	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Total	20	100%	20	100%	20	100%	60	100%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).
 Fonte: Entrevistas realizadas no 1º semestre de 2014 - Método PEESA.

Pela caracterização apresentada quanto aos aspectos sociais para as pessoas envolvidas no setor de duas rodas, duas abordagens, igualmente, fazem-se necessárias: se existe número expressivo de pessoas sem ocupação nos municípios averiguados e quais os indicadores sociais o permeiam.

Quanto ao nível de desemprego, o Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil 2013, “plataforma de consulta ao Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – IDHM – de 5.565 municípios brasileiros”, utilizado como ferramenta “que oferece um panorama do desenvolvimento humano dos municípios e a desigualdade entre eles em vários aspectos do bem-estar”, originário de trabalho conjunto entre PNUD (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento), Fundação João Pinheiro do Governo de Minas Gerais e IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), estabelece parâmetros muito próximos entre as cidades pesquisadas (Gráfico 11), o que demonstra índice preocupante de pessoas fora do mercado de trabalho nessas municipalidades.

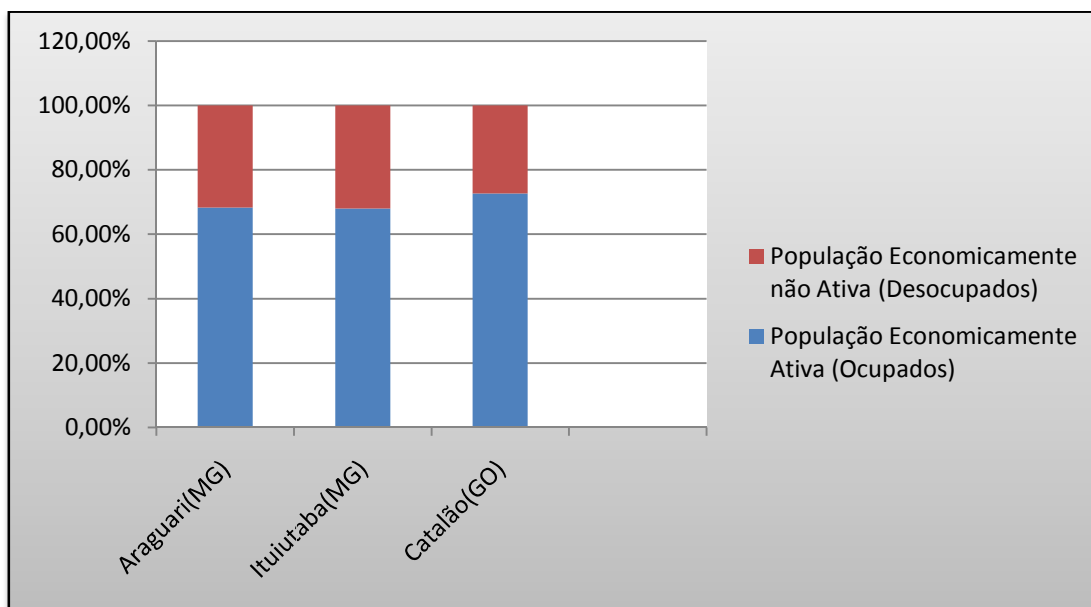


GRÁFICO 11 Taxa de Atividade e Desocupação 18 anos ou mais. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). 2010.

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil 2013.

Constatação interessante foi obtida com os indicadores sociais elencados (percentual de atuantes no setor de serviços com dezoito anos de idade ou mais; IDHM; IDHM Renda e Renda Per Capita) – Tabela 15. Todas as cidades averiguadas, indistintamente, possuem vocação para o segmento de serviços – área que se concentra o mototáxi, com mais de 40% dos ativos economicamente (com dezoito anos ou mais) nela inseridos.

TABELA 10 Principais indicadores sociais. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). 2010.

	% dos ocupados no setor serviços – dezoito anos ou mais 2010	IDHM 2010	IDHM Renda 2010	Renda <i>per capita</i> 2010
Brasil	44,29	0,727	0,739	793,87
Araguari (MG)	43,26	0,773	0,740	798,63
Ituiutaba (MG)	43,90	0,739	0,745	824,46
Catalão (GO)	41,91	0,766	0,769	959,40

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil 2013.

É perceptível também que Araguari, Ituiutaba e Catalão têm renda *per capita* baixa, pois, apesar de se inserirem acima da média nacional (R\$793,87), todas estão abaixo de R\$1.000,00 (mil reais), valor considerado pequeno diante das despesas de qualquer cidadão comum e seus respectivos familiares.

Assim, mediante entrevistas realizadas (Tabela 16), percebeu-se claramente que:

a) a alta taxa de desemprego demonstrada nas cidades pesquisadas é totalmente condizente com a motivação para o início das atividades no serviço público individual por motocicleta, pois o desemprego foi a sua principal razão, com média de 60% entre o total de entrevistados;

b) no que se refere à renda mensal percebida pelos mototaxistas, nas três cidades, os valores médios informados pelos mototaxistas é superior à renda *per capita* retratada pela

Tabela 15, o que demonstra, também, ser um atrativo para ingresso nesse setor, pois ganham-se, em média, dois salários mínimos/mês (resposta ofertada por 48,3% dos entrevistados); e

c) a maioria dos profissionais atuantes nesse segmento trata-se de homens (a média entre as cidades atingiu o patamar de 88,3%). Quanto à faixa etária, houve distinção. Araguari e Ituiutaba apresentam 75% e 80%, respectivamente, com idade entre 35 a 59 anos. Já Catalão traduz ao que mais se evidencia nos relatos da literatura (VASCONCELLOS, 2008), pois 60% dos entrevistados são jovens, com idade entre 18 a 34 anos.

Enfim, é possível entender que a situação econômica vivenciada nas cidades, o índice de desemprego e a baixa escolaridade, tornaram-se meio social propício para a proliferação de profissionais adeptos ao serviço público de transporte individual por motocicleta.

TABELA 11 Indicadores sociais sobre os mototaxistas. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). 2014.

Araguari (MG)			Ituiutaba (MG)		Catalão (GO)		Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO)	
Motivação início atividade	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
Desemprego	15	75%	12	60%	9	45%	36	60%
Complemento de renda	2	10%	2	10%	3	15%	7	11,7%
Melhor remuneração	2	10%	0	0%	8	40%	10	16,7%
Flexibilidade de horário	0	0%	4	20%	0	0%	4	6,6%
Outro motivo	1	5%	2	10%	0	0%	3	5%
Renda mensal	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
1 SM	0	0%	10	50%	0	0%	10	16,7%
2 SM	3	15%	10	50%	16	80%	29	48,3%
3 SM	9	45%	0	0%	4	20%	13	21,7%
+ de 3 SM	8	40%	0	0%	0	0%	8	13,3%
Sexo	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
Masculino	20	100%	13	65%	20	100%	53	88,3%
Feminino	0	0%	7	35%	0	0%	7	11,7%
Faixa Etária	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
18 a 34 anos	5	25%	2	10%	12	60%	19	31,7%
35 a 59 anos	15	75%	16	80%	8	40%	39	65%
A partir de 60 anos	0	0%	2	10%	0	0%	2	3,3%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Entrevistas realizadas no 1º semestre de 2014 - Método PEESA.

Agora, observação particular deve ser tecida com relação ao artigo 103 do Decreto nº 4.666/00, da cidade de Ituiutaba, pelo qual “é vedado ao permissionário o exercício de atividade incompatível, tais como servidor público militar ou civil da administração pública direta e indireta, em atividade”. Tal vedação, em se tratando de militar, tem sentido, pois haveria uma confusão de papéis em determinadas situações ou poderia tornar-se item de concorrência desleal no mercado. Entretanto, proibir todos os servidores públicos de atuar no segmento do mototaxismo é, no mínimo, incoerente. Poderia haver restrições a certos servidores, como o fiscal municipal de trânsito ou o membro julgador da Junta de Recursos Administrativos, por exemplo, mas não a forma taxativa de proibição indistinta. Nessa mesma linha de raciocínio, o disposto no art. 8º, IX, da Lei nº 5.126/13 da cidade de Araguari/MG.

Finalmente, com relação aos aspectos sociais, sob a vertente do impacto social causado pela inserção da motocicleta no espaço viário brasileiro, sinalizado no início do item 4.2, Vasconcellos (2005, p. 51-52) ensina: “Do ponto de vista social, ela também apresenta uma grande desvantagem, que é a grande emissão de poluentes por passageiro transportado.”

Para tratar sobre esse assunto - poluição, entendeu-se por enquadrá-lo na próxima seção (aspectos epidemiológicos e ambientais), momento em que é devidamente enfrentado.

4.3 Aspectos Epidemiológicos e Ambientais

A política urbana, no âmbito de cada município, precisa prever instrumentos para a garantia de direitos básicos do cidadão, entre eles, o imprescindível direito à saúde. E a análise aos aspectos epidemiológicos e ambientais, nessa esfera, é inevitável, tendo em vista que saúde e vida social estão diretamente ligadas, tratando-se de importante ponto para o progresso.

Os primeiros saberes de natureza epidemiológica e as práticas sanitárias relacionam-se ao reconhecimento de que o adoecer da população está intimamente ligado às desigualdades sociais, primeiros esboços também da relação objetiva entre saúde e vida social, conformando a ciência epidemiológica à esfera propriamente pública de experiência do processo saúde-doença. Este fato agrupou muitos sujeitos, com projetos políticos diversos, configurando o espaço público da saúde como um campo de necessidades comuns a estes sujeitos. Neste sentido, no interior da higiene pública, assentou-se o saber epidemiológico, buscando as leis sócionaturais do adoecimento com o objetivo de domínio e modificações nas condições de vida e saúde das populações, na perspectiva da utopia da sociedade saudável. (BONITO, 2011, p. 51).

Assim, quesitos de higiene pública devem ser observados nas mais diversas áreas, inclusive no segmento dos transportes, pois, se desrespeitados, potencializam a presença de doenças no espaço público. E o serviço de utilidade pública do transporte individual de passageiros não é diferente. Várias são as particularidades que merecem estudo.

Inicia-se comentando sobre o equipamento de segurança obrigatório no uso de referido serviço, o capacete. A utilização é essencial como item preventivo em eventuais acidentes, todavia, como se trata de bem de uso comum, compartilhado indistintamente pelos usuários e a falta de sua higienização, torna-se um forte aliado na transmissão de doenças.

Estudiosos desse perigo, em análise ao serviço dos mototaxistas, já se posicionaram, concluindo,

O estudo pôde confirmar o perigo do compartilhamento de equipamentos de uso pessoal, evidenciando o uso do capacete, equipamento obrigatório para circulação em motocicletas. Quando esse uso acontece de forma coletiva, fato observado no serviço do mototaxistas, o nível de contaminação fúngica foi notavelmente maior em relação aos capacetes de uso individual.

Esse assunto tornando-se, portanto, de grande interesse epidemiológico, visto que o crescimento demográfico das cidades implica em um maior crescimento dos serviços prestados pelos mototaxistas, aumentando o perigo de infecções dentro de uma comunidade.

O perigo citado cresce ainda mais quando relacionamos o uso desses serviços aos indivíduos imunodeprimidos, o que leva a um quadro quase certo de contaminação. O que leva a importância da proteção da região capilar na utilização desses serviços. (FELIZARDO et al., 2012, p. 19).

Uma das possibilidades de se minimizar a contaminação pelo uso compartilhado do capacete, que pode acarretar enfermidades respiratórias graves, piolho, micoses, conjuntivite, gripe e até tuberculose, entre outras, é o uso da touca higiênica descartável, aliado a medidas

simples de higiene, como colocar o capacete ao sol após o uso e lavá-lo constantemente com água e sabão ou detergente neutro. “Os usuários de mototáxi são os mais suscetíveis aos riscos porque quase nunca se sabe quem usou o capacete anteriormente.” (AGUIAR, 2013).

Outro fator indispensável de análise aos aspectos epidemiológicos e ambientais se refere à obrigatoriedade de uso de colete pelos mototaxistas, pois, do ponto de vista de segurança, não oportuniza avanço, em contrapartida, como o Brasil é um País formado principalmente por regiões úmidas e clima quente, aumenta a possibilidade de contaminação e gera superaquecimento, o que debilita a saúde dos profissionais do setor de duas rodas.

Esse o entendimento de trabalhador da área: “Temos muitos casos de gente que usava esse colete na regulamentação da atividade em Goiânia e teve problema nos rins devido ao uso prolongado do colete, que acumula sujeira na época de chuva e aquece demais no calor.” (SINDICATO E ORGANIZAÇÃO DAS COOPERATIVAS BRASILEIRAS NO ESTADO DE GOIÁS, OCB-GO, 2014).

Acessório de proteção contra o sol e, conseqüentemente, contra o câncer de pele e alguns problemas menores (picada de insetos, pequenos arranhões) é a luva para braço e mãos, chamada luva manga, que, para manutenção da saúde do mototaxista, deveria ser item obrigatório e exigido por lei.

Outro problema que inquieta o setor automobilístico e, também, causa doenças, como a proliferação da dengue, é a destinação dos pneus inservíveis (disponíveis para descarte).

Reportagem recente sobre esse assunto (NEIVA, 2014) com a equipe de Engenharia Mecânica da Universidade Federal de Uberlândia retrata essa ameaça, trazendo que

A frota de veículos no Brasil cresce em ritmo acelerado. Pelas ruas e rodovias, circulam aproximadamente 80 milhões de unidades, entre carros, motos e caminhões – um aumento de aproximadamente 123%, entre os anos de 2001 e 2012. Com isso, em 2013, foram fabricados cerca de 68,8 milhões de pneus. Segundo a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (Anip), foram recolhidas 404 mil toneladas, o equivalente a 81 milhões de pneus de carros de passeio. Um dos problemas que inquietam o setor é a destinação final desses produtos.

[...]

A equipe reforça que os pneus inservíveis, quando descartados de forma inadequada, prejudicam o meio ambiente. Além de provocar poluição, há o risco de proliferação de doenças, como a dengue. Nas carcaças, são encontrados focos do mosquito *Aedes aegypti* e animais peçonhentos.
[...]

Dessa forma, campanhas educativas são fundamentais para prevenção das doenças oriundas do meio de transporte motocicleta ou do serviço de mototáxi, propriamente dito, objetivando alertar a população do alto nível de contaminação que estão expostos, acaso não adotadas medidas de higienização, implantação de alguns acessórios e da correta destinação dos pneus inservíveis.

A despeito dos importantes fatores expressos anteriormente, os principais impactos epidemiológicos e ambientais, originários dos transportes, a serem analisados em países em desenvolvimento, referem-se à poluição e aos acidentes de trânsito, apesar de serem considerados como vícios sociais.

No entanto, visto como problemas sociais, a poluição e os acidentes de trânsito são muito diferentes em relação aos seus impactos e à sua relevância para os países em desenvolvimento. A primeira diferença refere-se à sua incidência espacial. Nas áreas metropolitanas, de forma geral, a poluição originada do transporte afeta a todos, independente das características sociais e econômicas das pessoas: os corredores de tráfego são usados diariamente tanto pelo transporte público quanto pelo individual, e as áreas de grande concentração de poluentes são também áreas de concentração de empregos e atividades, usadas por todos. No entanto, em cidades pequenas e médias, embora a mesma característica coletiva permaneça, a sua importância pode ser pequena ou até nula. Como resultado, a maioria das pessoas está, na realidade, livre da poluição. Ao contrário, os acidentes de trânsito estão presentes em todo o ambiente de circulação, independente do tamanho da cidade ou do tipo de via. (VASCONCELLOS, 2006, p. 147).

Assim, diante da importância sinalizada, investigam-se, neste momento, os acidentes de trânsito com motos, ressaltando que, “Os acidentes de trânsito são considerados um dos mais importantes problemas de saúde pública em vários países, inclusive no Brasil.” (MORAIS, 2013, p. 46).

Não pairam dúvidas, inclusive, acerca de acidentes de trânsito terem se tornado grave questão epidemiológica a ser enfrentada. Segundo Vasconcellos (2005) e Panitz (2006),

No Brasil, dentre os grandes causadores de mortes, o trânsito é o que atinge proporções de epidemia, gerando um grave problema de saúde pública. Por isso, esse evento não pode ser tratado apenas como um problema de polícia, legislação ou engenharia, uma vez que também deve ser visto e encarado como uma questão de saúde pública, pelo fato de ser uma epidemia social. (VASCONCELLOS, 2005; PANITZ, 2006, *apud* MORAIS, 2013, p. 49).

O entendimento expresso anteriormente é balizado pelas pesquisadoras sobre acidentes de trânsito, Ferreira e Bernardino (2006).

Como problema de saúde pública, os acidentes de trânsito, principalmente nos fins da década de 1990 e início do século XXI, são passíveis de serem tratados como as doenças epidêmicas devido ao número de feridos e mortes que causam. Diariamente, um número sempre crescente de autoridades se conscientiza dos problemas que envolvem acidentes de trânsito. Não obstante, os esforços desenvolvidos no sentido de dirimir ou, pelo menos, atenuar suas causas e efeitos, paralelamente, seus índices ainda crescem muito. (FERREIRA; BERNARDINO, 2006, p. 47).

Esse problema epidemiológico é considerado a causa da animosidade existente entre o condutor da motocicleta e os motoristas de carros, pois se imputa, quase que de maneira indistinta, à imprudência do motoqueiro, por tais acontecimentos, tornando-o o grande vilão aos olhos da sociedade, motivo, inclusive, propagado por todos.

É oportuno, desse modo, apresentar crítica contundente a essa propagação indevida. Não que o acidente não gere consequências terríveis, como o óbito, invalidez permanente ou temporária, tristezas profundas e prejuízos financeiros. Esses fatos são incontroversos, assim como devem manter-se as formas de inibição de acidentes no trânsito, pois o número de mortos ao ano em nosso País é inaceitável - mais de 10.000 motoqueiros por ano (MAGNANI, 2013), comparando-se a situações de guerra. O que, todavia, reitera-se, entende-se inconcebível, é atribuir à imprudência dos motoqueiros, a causa exclusiva dos acidentes.

Na Europa, entre os anos de 1999 e 2000, foi efetivada uma importante pesquisa sobre as causas dos acidentes envolvendo motos. Essa pesquisa recebeu a designação MAIDS (*Motorcycle Accidents In Depth Study*²⁰).

²⁰ Estudo aprofundado de acidentes com motocicletas. (Tradução livre do pesquisador).

Foram analisados 921 casos de acidentes em 5(cinco) países: Itália, Holanda, Espanha, Alemanha e França. Foram mais de 3(três) anos de pesquisa, envolvendo grupo multidisciplinar, com publicação em 2004 e revisão do trabalho em 2009.

Enfim, no referido trabalho, os resultados mais importantes, segundo o professor Fábio Santana Magnani (2014), da Universidade Federal de Pernambuco, são:

- Em 50% dos casos, a causa primária do acidente foi erro do motorista do carro.
- Em 37% dos casos, a causa primária do acidente foi erro do motoqueiro.
- 5% dos motoqueiros haviam ingerido álcool.
- Motoqueiros sem habilitação tinham um risco bem maior de se envolverem em acidentes.
- Motoqueiros entre 41 e 55 anos se envolviam em menos acidentes.
- Motoqueiros entre 18 e 25 anos se acidentavam proporcionalmente mais.
- Motoristas que tinham habilitação para motos conseguiam perceber melhor as motos se aproximando.

Pela verificação da pesquisa em si e dos resultados expressos acima, resta claro que: a) analisaram-se criteriosamente as causas do acidente e não suas consequências, o que denota sua enorme importância; b) os carros, em verdade, são os grandes culpados pelos acidentes envolvendo motos.

Evidente que se trata de estudo europeu, em situações diversas da realidade brasileira, pois, no Brasil, os acidentes com motos têm, ainda, como causas, a duvidosa conservação das vias públicas, os inúmeros buracos, a falta de sinalização adequada, a ausência de planejamento dos transportes, enfim, fatores externos que não devem ter sido considerados pelos pesquisadores do velho continente (MAGNANI, 2013), mas que têm grande impacto nas causas de acidentes envolvendo motocicletas em nosso País.

Torna-se, complexo, desse modo, o estudo desse quesito, observando-se tão-somente as consequências geradas por referidos acidentes e se torna necessária sempre uma abordagem mais ampla para que se possa proporcionar melhorias na forma de prevenção.

Contudo, inegável que se trata de problema de ordem pública, que envolve número expressivo de motocicletas e que deve ser combatido de forma veemente, como alternativa

para minimizar os impactos gerados na sociedade como um todo e, por decorrência lógica, no serviço de utilidade pública de transporte individual por motocicleta.

Em investigação específica sobre o tema acidentes e mototaxismo, mediante aplicação de entrevistas aos mototaxistas, usuários do serviço, ente estatal responsável por sua fiscalização, pedestres e motoristas de outros meios de transporte urbano (Apêndices A, B, C, D e E), nas três urbes pesquisadas (Araguari/MG, Ituiutaba/MG e Catalão/GO), chegou-se a importantes conclusões:

- Acidentes são uma realidade que envolve o mototáxi, pois 70% dos mototaxistas nas três cidades, já se envolveram em acidentes de trânsito. A comarca de Araguari (MG) é a que registra a maior incidência, pois 55% dos entrevistados já se envolveram em pelo menos dois acidentes. Sob essa mesma perspectiva, Ituiutaba (MG) conta com 20% e Catalão (GO), apenas 10%.
- Quanto aos usuários do serviço público individual por motocicleta, a constatação é diversa. Apenas 8,3% dos entrevistados já foram vítimas de acidentes utilizando o mototáxi. A maior queixa foi no município de Ituiutaba (MG), no qual, 15% dos usuários já haviam sofrido acidente ao utilizar referido serviço. Tanto Araguari (MG), quanto Catalão (GO) aparecem apenas com 5% cada um, com vítima de acidente oriunda do mototaxismo.
- Fato assustador se comprovou ao ouvir diretamente os entes públicos: nenhuma das cidades registra acidentes que envolvam diretamente mototaxistas, dessa forma, em nenhuma delas há dados oficiais sobre a matéria, o que reforça, sobremaneira, a importância dos dados coletados.
- Outra importante constatação se refere a pedestres que já se envolveram em acidentes com mototaxistas, pois 13,3% afirmaram positivamente sobre essa circunstância. Ressalta-se que, das três urbes pesquisadas, na cidade de Araguari (MG) não houve queixa

dessa incidência, já em Ituiutaba (MG), 30% dos entrevistados já se envolveram com esse tipo de acidente.

- O posicionamento dos demais motoristas de transportes urbanos é razoável, pois apenas 6,7% do total de entrevistados das três cidades já se envolveu em acidentes com mototáxis.

Todas as verificações mencionadas anteriormente se encontram estabelecidas na Tabela 17, a seguir.

TABELA 12 Indicadores de acidentes com mototáxi. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). 2014.

Araguari (MG)			Ituiutaba (MG)		Catalão (GO)		Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO)	
Entrevista aos mototaxistas quanto a acidentes sofridos	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
Nenhum	3	15%	3	15%	12	60%	18	30%
1x	6	30%	13	65%	6	30%	25	41,7%
2x	3	15%	4	20%	2	10%	9	15%
Mais de 2x	8	40%	0	0%	0	0%	8	13,3%
Entrevista aos usuários quanto a acidentes sofridos	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
Nenhum	19	95%	17	85%	19	95%	55	91,7%
1x	1	5%	3	15%	1	5%	5	8,3%
2x	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Mais de 2x	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Entrevista ao Estado quanto ao registro de acidentes	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
Sim	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Não	1	100%	1	100%	1	100%	3	100%
Entrevista aos pedestres quanto a acidentes sofridos	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
Sim	0	0%	3	30%	1	10%	4	13,3%
Não	10	100%	7	70%	9	90%	26	86,7%
Entrevista aos demais motoristas quanto a acidentes sofridos	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
Sim	1	10%	1	10%	0	0%	2	6,7%
Não	9	90%	9	90%	10	100%	28	93,3%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Entrevistas realizadas no 1º semestre de 2014 - Método PEESA.

Por fim, ainda com relação ao tema acidente de trânsito, efetivou-se nas pesquisas dirigidas aos mototaxistas e usuários do serviço de mototáxi, questionamento sobre existência de campanhas educativas para prevenção de acidentes, em suas respectivas cidades e área de circulação.

As respostas ao questionamento mencionado aparecem na Tabela 18 (onde “(n)” = número absoluto e “(%)” = porcentagem) e não foi encorajadora, pois tanto os mototaxistas, quanto os usuários, na maioria do total de entrevistados (51,7% e 60%, respectivamente) disseram não deter conhecimento sobre campanhas educativas para prevenção de acidentes.

Apenas destoaram dos informes anteriores os mototaxistas da cidade de Ituiutaba (MG) e os usuários catalanos, que optaram pela existência de referidas campanhas, com 95% e 60%, respectivamente.

TABELA 13 Campanhas educativas para prevenção de acidentes. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). 2014.

		Araguari (MG)		Ituiutaba (MG)		Catalão (GO)		Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO)	
		(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Mototaxista	Sim	2	10%	19	95%	8	40%	29	48,3%
	Não	18	90%	1	5%	12	60%	31	51,7%
Usuário	Sim	9	45%	3	15%	12	60%	24	40%
	Não	11	55%	17	85%	8	40%	36	60%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Entrevistas realizadas no 1º semestre de 2014 - Método PEESA.

Com relação a outro grave problema epidemiológico-ambiental ventilado, os poluentes oriundos do sistema de transporte, Pons e Réynes (2004, p. 329) o atribuem à intensa mobilidade motorizada: “Se ha estructurado, así, un modelo de crecimiento en el que el fuerte consumo de suelo para transporte y la elevada contaminación, derivada de la creciente movilidad motorizada, están comprometiendo seriamente el equilibrio medioambiental²¹.”

²¹Estruturou-se um modelo de crescimento em que o forte consumo do solo para transporte e a alta poluição, resultante do aumento da mobilidade motorizada, estão comprometendo seriamente o equilíbrio ambiental. (Tradução livre do pesquisador).

Continuam essas autoras (2004, p. 329), “Esta problemática ha llevado a nuevos planteamientos del binomio clásico «transporte = desarrollo»²²” e o mundo já sinaliza pela importância em considerá-lo como de imprescindível enfrentamento.

A emissão de dióxido de carbono (CO₂) em sistema de transporte responde por cerca de 25% do total de emissões globais, sendo o transporte privado responsável pela maior parte dessas emissões. É estimado que até 2050 a energia utilizada nos sistemas de transporte dobre, o que aumentaria ainda mais a emissão desses gases, caso ações de mitigação dessas emissões não sejam implantadas (IEA, 2009). No Brasil, a quantidade de gases do efeito estufa emitidos em 2011 pelo setor de transportes chegou a 192 milhões de toneladas, medidas em CO₂ equivalente (CO₂e), correspondente a 48,5% do total de emissões associadas à matriz energética brasileira (EPE, 2012). (ANDRADE, D’AGOSTO, LEAL JUNIOR, 2013, p. 5).

Para Tolley e Turton (1995, p. 187 *apud* VASCONCELLOS, 2006, p. 146): “[...] os problemas ambientais em particular têm sido uma preocupação central: na realidade, podemos defender o ponto de vista de que eles constituem os problemas mais críticos que afetam as cidades no final do século XX.”

A realidade mundial e a brasileira são extremamente preocupantes e, especificamente no Brasil, um dos fortes fatores de seu agravamento se deve à proliferação de motocicletas, que poluem mais do que os automóveis, em análise a passageiro-km rodado. Vasconcellos (2008, p. 135) afiança esse ponto crítico, ao afirmar que “A poluição é relevante porque a motocicleta que foi admitida pelas autoridades federais no País é muito poluidora. A motocicleta que é utilizada no Brasil desde 1994 emite mais poluentes por passageiro-km que os automóveis brasileiros”.

Ao tratar de mobilidade urbana e poluição ambiental, depara-se com várias cidades brasileiras que estão com os maiores índices de emissão de CO₂ por habitante, o que confirma a necessidade de se (re)pensar em mecanismos para sua contenção (Gráfico 12).

²²Este problema levou a novas abordagens do clássico binômio «transporte = desenvolvimento». (Tradução livre do pesquisador).

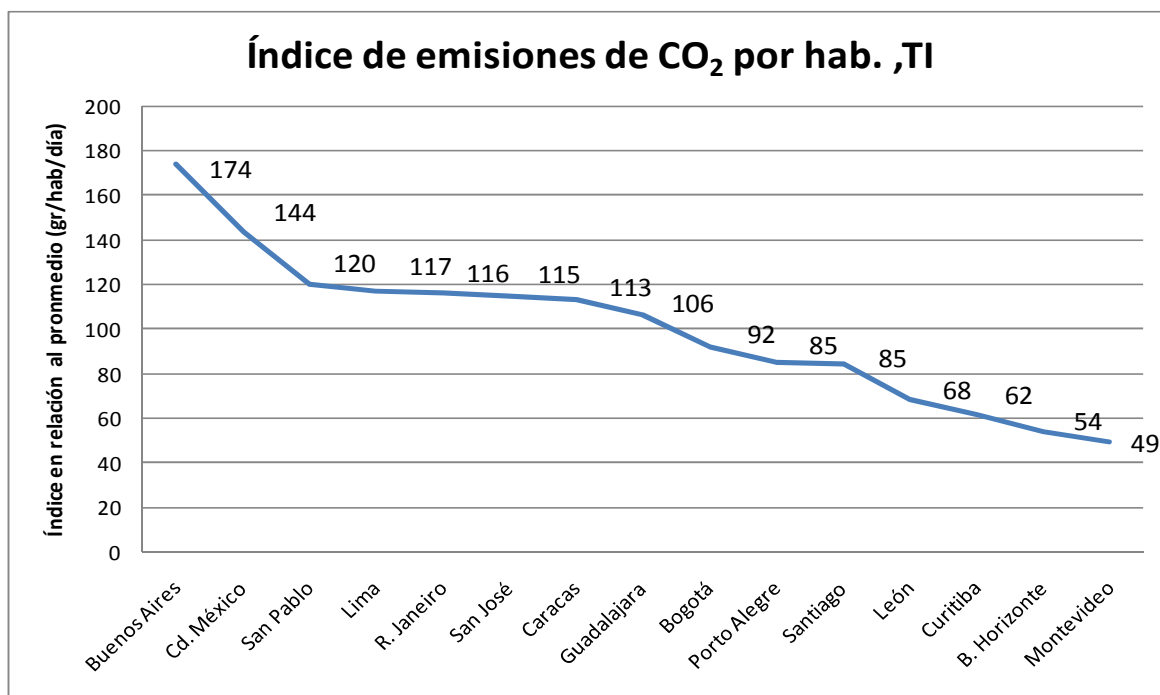


GRÁFICO 12 Índice de emissão de CO₂ por habitante em cidades pelo mundo. 2009.
Org.: Emílio Merino (2012).

Assim, adotar medidas para contenção da poluição, independentemente do modo de transporte originário, é tarefa que compete a todos e, no que diz respeito ao sistema de transportes, a melhoria pode ser vislumbrada na maior utilização dos sistemas de transportes públicos.

Ainda que objetivos explícitos de redução não sejam compromissados por governos ou entidades privadas, há um crescente interesse em criar sistemas sustentáveis, não poluentes. No setor de transportes, a melhoria e maior utilização dos sistemas de transporte público podem contribuir para a solução do problema, por meio da diminuição do uso de transporte privado. (ANDRADE; D'AGOSTO; LEAL JUNIOR, 2013, p. 5)

Outra possibilidade que se apresenta, para tentar conter o alto grau de emissões de poluentes pelos veículos, é o incentivo à proliferação de legislações e/ou programas, inclusive municipais, que tenham esse propósito. Cidades mundiais, como Londres, já iniciaram esse trabalho.

A consciência ambiental vem crescendo em todo mundo e os governos vêm criando políticas de estímulo à redução da emissão de gases do efeito estufa. Algumas cidades definiram quantitativamente objetivos de redução, como, por exemplo, Londres, que estabeleceu programa de redução de emissões de carbono no setor de transportes, propondo o corte de 60% das emissões até 2025, tendo como base o ano de 1999 (London Underground, 2009). (ANDRADE; D'AGOSTO; LEAL JUNIOR, 2013, p. 5).

A poluição a ser combatida, todavia, não se restringe à poluição do ar. Poluição também perigosa é aquela que ataca solo e água. Diagnostica-se, claramente, essa situação nos veículos apreendidos ou velhos (sucatas), que estão em pátios ou ferros-velhos, oportunizando resíduos tóxicos que poluem o solo e a água.

Desse modo, é fundamental verificar se os municípios propõem formas de reciclagem desses bens, caso contrário, a afetação ao ar, que já é gritante, pode expandir-se para o solo e para a água, agravando, sobremaneira, a já temerária situação.

Segundo dados de programa televisivo sobre meio ambiente (2013), intitulado Momento Ambiental, de produção do CPJUS – Centro de Produção da Justiça Federal, a cada 100 veículos que saem das ruas, apenas dois são reciclados, apesar da possibilidade do reaproveitamento quase integral de sua composição básica, composta de aço, vidro, plástico e borrachas.

Em verificação ao destino das motos apreendidas nas três cidades pesquisadas, constatou-se que em Araguari (MG) e Catalão (GO), elas permanecem por período máximo de 90 (noventa) dias e, se não resgatadas, são cadastradas para leilão, todavia, os Municípios não souberam precisar o tempo para sua ocorrência. Já em Ituiutaba (MG), a única informação prestada quanto a esse quesito é que podem permanecer no Pátio do DETRAN por tempo indeterminado.

Dessa forma, mais uma vez, comprova-se o descaso do ente estatal para com uma importante forma de contenção da poluição que afeta água e solo, a partir do momento em que

não apresentam solução rápida para as motocicletas que são apreendidas e abandonadas em pátios públicos.

Poluição que também merece destaque, tendo em vista ocasionar prejuízos à qualidade de vida da população, se refere à sonora. Nesse quesito, acessório que poderia beneficiar o uso do espaço público pela motocicleta é o silenciador de escapamento, pois, vários modelos de motos produzem alto ruído/barulho e, com a instalação desse equipamento, prevenir-se-ia contra poluição sonora, perturbação ambiental que pode acarretar problemas fisiológicos e psicológicos aos seres humanos.

O ruído é uma perturbação ambiental que vem-se configurando em uma das principais agressões à qualidade e à vida humana nas cidades, em razão de causar problemas fisiológicos e psicológicos ao ser humano.

O transporte automotor se apresenta como uma das principais fontes de poluição sonora, o que em parte se deve à falta de planejamento, monitoramento e controle das condições de emissão de ruídos desses veículos. (FERREIRA, 2002, p. 230).

Para se verificar se medidas preventivas estão sendo adotadas, o que se propõe, neste momento, é a análise de como as legislações municipais que regulamentaram o serviço público de transporte individual de passageiros por motocicletas, nas cidades de Araguari/MG (Lei nº 5.126/13), Ituiutaba/MG (Lei nº 3236/97) e Catalão/GO (Lei nº 1.688/98), tratam os aspectos epidemiológicos e ambientais apresentados, bem como, avaliar as entrevistas coletadas com os próprios mototaxistas, seus respectivos usuários, o ente público responsável por tal averiguação, pedestres e motoristas dos demais meios de transporte urbano, o que se estabelece no subitem vindouro.

4.3.1 Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO)

Em referência aos aspectos epidemiológicos e ambientais, cruciais constatações se afere, após detida análise das leis municipais que regulamentam o serviço público de

transporte individual por motocicleta e entrevistas com atores sociais envolvidos, das três urbes pesquisadas.

A utilização da touca higiênica pelo usuário do serviço de mototáxi consta de todas legislações analisadas, assim como a necessidade de atestado de saúde (prova de sanidade mental e física) do condutor da motocicleta de aluguel.

Apesar dessa obrigatoriedade, a constatação advinda das respostas ofertadas pelos 60 (sessenta) profissionais do mototáxi e 60 (sessenta) usuários desse serviço foi assustadora (Tabela 19, onde “(n)” = número absoluto e “(%)” = porcentagem), pois 98,3% entre os mototaxistas entrevistados e 96,7% entre os usuários ouvidos, atestaram não concederem e não receberem, respectivamente, a touca higiênica.

Quanto à limpeza dos capacetes, situação igualmente preocupante é proveniente do Sul Goiano, pois, em Catalão, 75% dos mototaxistas entrevistados informaram que não limpam os capacetes concedidos aos usuários. As demais cidades do Triângulo Mineiro (Araguari/MG e Ituiutaba/MG), à unanimidade de respostas, sinalizaram pela limpeza de referido equipamento de segurança, apesar das respostas ofertadas pelos usuários ser em caminho diverso.

Entre a totalidade de usuários entrevistados nas três urbes, 55% informaram que somente “às vezes” obtêm capacetes limpos e 41,7% que nunca os obtêm higienizados.

Pela constatação acima, conclui-se com clareza meridiana que:

- Não se concede touca higiênica aos usuários do serviço de mototáxi nas três cidades investigadas.

- Decorrência lógica do item anterior é a ineficiência da fiscalização em todas as urbes pesquisadas, pois é obrigatório, sob a ótica das leis municipais que versam sobre o mototaxismo, a utilização de touca higiênica pelo usuário desse serviço.

- A ausência de proteção à região capilar no uso desse serviço de utilidade pública acarreta enorme perigo aos seus usuários, e torna Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO), cidades totalmente vulneráveis à proliferação de várias doenças e infecções.
- Indispensável a promoção de uma campanha educativa sobre a necessidade de limpeza dos capacetes concedidos aos usuários, principalmente, na cidade de Catalão/GO.
- Sob a perspectiva epidemiológica, os três municípios merecem urgentes reformas e adequações.

TABELA 14 Uso de touca higiênica e limpeza de capacetes no serviço de mototáxi. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO).

	Araguari (MG)		Ituiutaba (MG)		Catalão (GO)		Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO)	
Entrevista aos mototaxistas sobre concessão de touca higiênica aos usuários	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Sim	0	0%	0	0%	1	5%	1	1,7%
Não	20	100%	20	100%	19	95%	59	98,3%
Entrevista aos usuários sobre recebimento de touca higiênica dos mototaxistas	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Sim	2	10%	0	0%	0	0%	2	3,3%
Não	18	90%	20	100%	20	100%	58	96,7%
Entrevista aos mototaxistas sobre limpeza dos capacetes	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Sim	20	100%	20	100%	5	25%	45	75%
Não	0	0%	0	0%	15	75%	15	25%
Entrevista aos usuários sobre recebimento de capacetes limpos	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Nunca	15	75%	4	20%	6	30%	25	41,7%
Às vezes	5	25%	15	75%	13	65%	33	55%
Sempre	0	0%	1	5%	1	5%	2	3,3%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Entrevistas realizadas no 1º semestre de 2014 - Método PEESA.

Outro item importante verificado é que, apesar de, nas três cidades, o uso do capacete, como equipamento de segurança, ser obrigatório, apenas em Araguari consta a possibilidade

de sua higienização²³, o que denota, mais uma vez, a pouca importância atribuída aos municípios de explorarem em suas leis locais, requisitos de higiene aos usuários dos serviços de mototáxi, nos termos previstos no artigo 16 da Resolução nº 356/10, CONTRAN.

Igualmente, nenhuma das leis que dispõem sobre o mototaxismo, apresenta dispositivos sobre descarte de pneus inservíveis e/ou campanhas educativas para prevenção de doenças ocasionadas pelo seu uso, fatos comprovados, inclusive, pelas entrevistas realizadas com os entes municipais, pelas quais, nenhum deles trata sobre essas matérias.

O quadro 4 apresenta a devida fundamentação legal das assertivas apresentadas anteriormente.

QUADRO 2 Saúde pública nas leis do mototaxismo. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). 2014.

	Araguari (MG)	Ituiutaba (MG)	Catalão (GO)
Uso obrigatório do capacete	Art. 5º, §6º, Lei nº 5.126/13	Art. 53, I, Decreto nº 4.666/00	Art. 18, “f” e art. 26, “h”, ambos da Lei nº 1.688/98
Uso de touca higiênica	Art. 18, XVI, Decreto nº 57/13	Art. 53, II, Decreto nº 4.666/00	Art. 28, “o”, Lei nº 1.688/98
Atestado de saúde/conductor	Art. 8º, VI, Lei nº 5.126/13	Art. 27, I, “d”, Decreto nº 4.666/00	Art. 23, “b”, Lei nº 1.688/98
Higienização dos capacetes	Art. 5º, §7º, Lei nº 5.126/13	N/C	N/C
Campanhas Educativas	N/C	N/C	N/C
Descarte de pneus inservíveis	N/C	N/C	N/C

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Outra constatação é que o Brasil ainda atua timidamente na prevenção aos impactos ambientais e tal afirmativa se confirma pela pequena, ou quase nenhuma disposição nesse sentido nas leis municipais analisadas.

²³Art. 5º, § 7º, Lei 5.126/13: Será permitido o uso, por parte do passageiro, do capacete modelo semiaberto sem a queixeira, desde que possua a viseira, forrado com material tipo lona, napa ou couro, mantendo visível o selo de fabricação, visando oferecer maior possibilidade de higienização do mesmo.

Ituiutaba, por exemplo, além de nada dispor sobre programas de controle de poluição e reciclagem de motocicletas, é a única a permitir que a prestação de serviços se opere em veículos de duas rodas, com até dez anos de uso. Interessante observar que a lei originária, nº 3236 de 1997, sabiamente, previa de forma diversa, ao estabelecer, em seu art. 7º que “Todos os veículos do serviço de Moto-Táxi e Moto-Entrega poderão ter no máximo cinco anos pelo seu certificado de registro”. Todavia, ao prescrever que o Poder Executivo iria regulamentar referida lei (art. 8º), permitiu a alteração inserida pelo Decreto nº 4.666/00, que em seu artigo 38, §3º, estendeu de 5(cinco) para 10(dez), o tempo máximo de circulação do veículo automotor.

Essa mesma urbe, igualmente, nada prescreve sobre a prevenção de acidentes. Apenas estabelece, no artigo 94, do Decreto 4.666/00 que,

Na hipótese de ocorrência de acidentes que comprometam a segurança do veículo, o permissionário, após reparadas as avarias e antes de colocar o veículo novamente em operação, deverá submetê-lo a vistoria, como condição imprescindível para sua liberação.

Ora, é nítido o descaso com a prevenção das causas do acidente. Preocupa-se, apenas, em vistoriar o veículo, objetivando sua liberação para reinício das operações.

Outro aspecto que se verifica com a atenção dada às consequências de eventual acidente e não às causas, diz respeito à exigência do poder público, para fins de contratação com os mototaxistas/empresas permissionárias, de apólice de seguro, *ex vi* art. 16, IV, do Decreto 4.666/00 em Ituiutaba; art. 8º, inciso XI, da Lei nº 5.126/13 de Araguari/MG e art. 13, parágrafo único, da Lei nº 1.688/98 de Catalão/GO.

Além do exposto anteriormente, o município de Araguari reafirma sua intenção de se ater às consequências e não às causas dos acidentes no sistema viário, ao estabelecer no Decreto nº 57, de 30 de abril de 2013, em seu art. 9º, inciso VII, que as empresas

concessionárias do serviço de mototáxi têm que “comunicar qualquer acidente com os veículos, no prazo máximo de 5(cinco) dias úteis a contar da data do acidente.”

O quadro 5 apresenta síntese das constatações narradas.

QUADRO 3 Aspectos epidemiológicos e ambientais nas leis do mototaxismo. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). 2014.

	Araguari (MG)	Ituiutaba (MG)	Catalão (GO)
Prevenção contra Acidentes de Trânsito	N/C	N/C	N/C
Programa de Controle de Poluição do Ar	N/C	N/C	N/C
Reciclagem de Motocicletas	N/C	N/C	N/C
Estímulo à Aquisição de Motos Novas	Inicialmente, a cada 8 anos (art. 5º, §1º), diminuindo-se para 5 anos no momento de nova renovação (art. 5º, §2º), ambos da Lei nº 5.126/13, sob pena de não continuar a prestação se serviços	A cada 10 anos (art. 38, §3º, Decreto nº 4.666/00), sob pena de não continuar a prestação se serviços	A cada 5 anos (art. 13, Lei nº 1.688/98), sob pena de não continuar a prestação se serviços
Programa de Controle de Poluição do Solo e Água	N/C	N/C	N/C
Programa de Controle de Poluição Sonora	N/C	N/C	N/C

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

4.4 Aspectos Econômicos

Primordial, nessa dimensão econômica, entender a situação em que o País se encontra com relação aos transportes.

Inicia-se, todavia, demonstrando, segundo dados apresentados pelo maior economista da atualidade, Jeffrey Sachs (2005, p. 48), que “A taxa de pobreza extrema da América Latina está ao redor de 10% e relativamente estagnada [...] Cerca de 15% dos latino-americanos vivem em pobreza moderada, uma taxa razoavelmente constante desde 1981.”

Ora, como país latino-americano, o Brasil não foge à triste realidade estampada acima. Tem, nos mesmos termos, considerável parcela da população vivendo em pobreza extrema, quanto em pobreza moderada.

É evidente que aqueles menos favorecidos e que estão na faixa de pobreza extrema, têm preocupação mínima com mobilidade, posto que, vivendo na miséria absoluta, lutam por sobreviver, em busca de condições básicas na área de nutrição, saúde, saneamento/água e moradia.

Historicamente, tendo como um dos motivos a enorme pobreza que assola o País, o que ocasiona a necessidade de investimentos altíssimos em outros segmentos, conforme anteriormente aduzidos, o Brasil investe pouco em transportes, em comparação a economias de alto ou moderado crescimento (Gráfico13).

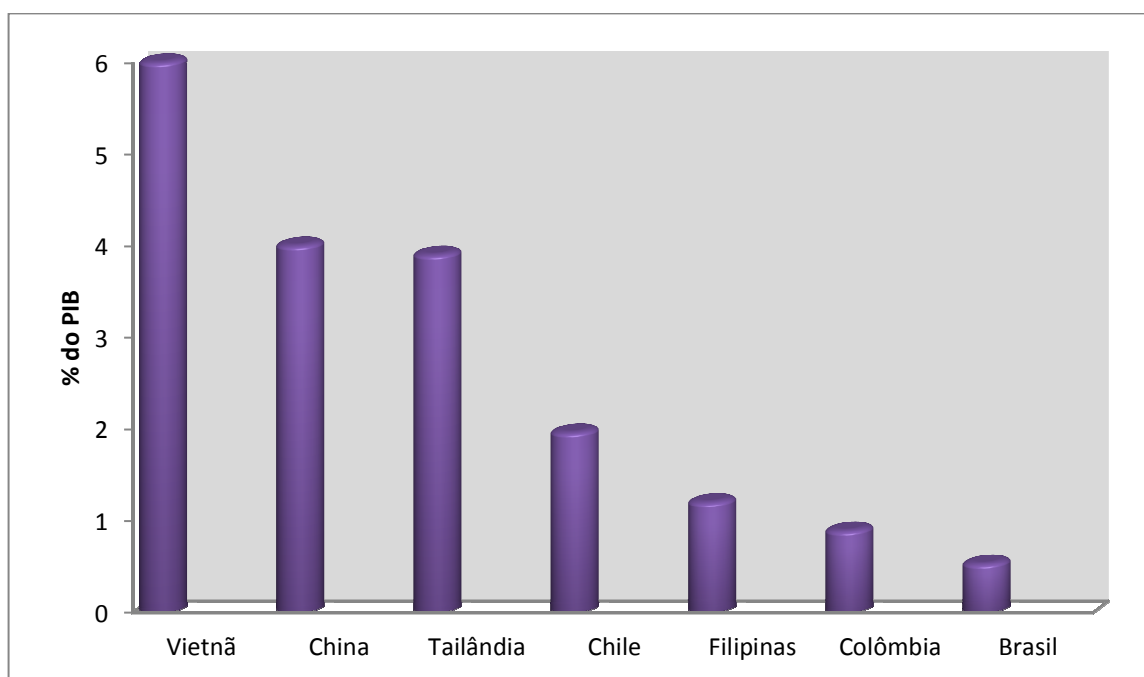


GRÁFICO 13 Investimentos em transportes: países selecionados.

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: FRISCHTAK, Claudio Roberto. (2008, p. 316).

Contudo, é necessário revelar que a atual gestão do Poder Executivo Nacional, mesmo com investimentos menores na área de transportes, se comparado com outros países, conforme já estabelecido no Gráfico anterior, tem, dentro desses recursos, disponibilizado investimentos em mobilidade urbana.

São várias as propostas apresentadas pelo Governo Federal. Em 21 de janeiro de 2014, por exemplo, no *site* oficial do Ministério das Cidades havia publicidade explícita acerca do tema, como investimentos em Minas Gerais, oriundos do PAC2 – Programa de Aceleração do Crescimento, Segundo Momento, e chamada de editais para elaboração de cadernos técnicos sobre os instrumentos do Estatuto da Cidade (Figura 43).



FIGURA 1 Site Ministério das Cidades. Investimentos em Mobilidade Urbana. 2014.

Fonte: <<http://www.cidades.gov.br/>>.

Diante disso, uma das boas formas de aproveitar esses investimentos seria estabelecer redes de transporte eficientes, pois essas também contribuem para o crescimento socioeconômico do País.

Confirma essa perspectiva o entendimento de Dias (2005), ao apresentar as redes de transporte como fatores de desenvolvimento e integração regional, no Brasil, no final do século XX e início século XXI:

A principal política espacial implementada na última década foi orientada pela lógica das redes; a concepção que estava subjacente à proposta dos *Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento* (ENID), implementada durante o governo Fernando Henrique Cardoso, considerava as redes de transporte como fatores de desenvolvimento e de integração regional [...] (DIAS, 2005, p. 21).

Aliás, essa pertinente observação, já consolidada por Castells (2000), de que a “sociedade está em rede” e, igualmente acatada e inserida no segmento de transportes por Pons e Reynés (2004, p. 37), de que “Sobre cualquier espacio, las redes de transporte se configuran como la más clara expresión de la organización territorial de las actividades económicas²⁴”, apenas confirma a importância dos modos de transporte como um dos fatores determinantes nas transformações ocorridas no arranjo das cidades, e, nesse atual emaranhado de possibilidades de deslocamento, o mototaxismo se mostra fortemente incluído e deve, obrigatoriamente, ser integrado nessa rede e entendido como fonte econômica na exploração do espaço.

A inovadora Lei Federal que trata sobre mobilidade urbana (Lei nº 12.587/12), também estabelece, claramente, a necessidade de formar redes de transportes, integrando os modos de transporte público e deles com os privados e com os não motorizados, como mecanismo de se afastar a imobilidade excludente e, obviamente, propiciar desenvolvimento urbano, crescimento econômico e qualidade de vida aos cidadãos.

Conclui-se, por conseguinte, que uma rede de transporte integrada impulsiona as atividades econômicas. Nesse universo de modos de transporte que compõem uma rede, inevitável constatar o crescimento econômico oportunizado pela massificação do uso da

²⁴Em qualquer espaço, as redes de transporte se configuram como a expressão mais clara da organização territorial das atividades econômicas. (Tradução livre do pesquisador).

motocicleta no Brasil, tanto pela circulação do capital, com sua compra/venda, quanto pela força de trabalho introduzida no mercado pelos profissionais do setor de duas rodas: motoboys, motofretistas e mototaxistas.

Portanto, quanto à dimensão econômica, detecta-se a presença de avanços pela introdução do serviço de transporte público individual por motocicletas, tanto por democratizar os deslocamentos, diante do já mencionado déficit existente no transporte coletivo brasileiro, quanto por diminuir a taxa de desemprego, com inserção da força de trabalho, oriunda principalmente de jovens, no mercado da mobilidade social.

Entende-se, também, que com a exigência de integração dos modos de transporte, que deverá ser efetivada nos planos de mobilidade urbana a serem produzidos pelos municípios brasileiros, em obediência ao determinado na Lei nº 12.587/12, o mototáxi trará mais benefícios econômicos, pois, gerando maior acessibilidade e mobilidade das pessoas, ocasiona fatalmente progresso financeiro.

Verifica-se, então, na próxima seção, se os aspectos econômicos foram privilegiados nas leis municipais que tratam sobre esse serviço público de transporte, das cidades-objeto da presente tese, assim como, a visão dos mototaxistas, usuários do serviço, Estado, pedestres e demais motoristas.

4.4.1 Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO)

Precipuamente, todo serviço tem fim econômico. O serviço de utilidade pública de transporte individual por motocicleta não é diferente e, nas leis municipais que o regem, encontram-se vários dispositivos que tratam sobre essa questão.

O primeiro deles se refere ao serviço em si, a partir do momento que houve a autorização legal para sua exploração.

A arquitetura comercial das leis continua ao apresentar que a exploração dos serviços de transporte público de passageiros por veículo automotor, tipo motocicleta, ocorrerá na forma de concessão desse serviço. A distinção que se apresenta entre as três urbes se refere ao destinatário da concessão. Em Ituiutaba (MG) e em Catalão (GO), há que se tratar de empresas. Araguari (MG) possibilita a concessão desse serviço tanto a empresas, quanto ao próprio mototaxista e é a única cidade que já apresenta a forma pela qual se operará essa concessão: mediante processo licitatório.

Objetivando impor sanções aos infratores de trânsito, o que, indubitavelmente, gera dividendos aos cofres públicos, as leis dos três municípios analisados (Araguari/MG, Ituiutaba/MG e Catalão/GO) estabelecem que a inobservância de quaisquer das disposições estabelecidas sujeita seus infratores a penalidades, entre elas, a multa.

Pela entrevista realizada com os entes estatais, observou-se as principais causas de multas, em cada um desses municípios. Em Araguari, as multas são imputadas, principalmente, por documentos irregulares. Em Ituiutaba, devem-se ao estacionamento das motocicletas em locais inapropriados. Já Catalão registra o uso irregular do capacete (viseira/jugular).

Outro elemento que impulsiona a economia se refere à necessidade de se atualizarem as motocicletas para a atuação no serviço de transporte público, o que traz capital à indústria automobilística e ao comércio local e, conseqüentemente, a todos os envolvidos da cadeia produtiva; isso sem considerarmos o consumo de combustível e os acessórios, como capacete, luva, “mata-cachorro”, protetor de escapamento, entre tantos outros. Registra-se, inclusive, que, pela entrevista realizada com os mototaxistas, 88,4% deles entendeu como suficiente a quantidade de concessionárias de motos, oficinas e vendas de autopeças em suas respectivas urbes (100% de satisfação em Araguari e Catalão. Em Ituiutaba, 35% dos entrevistados entendeu como insuficiente).

Ponto, todavia, extremamente relevante, e que não foi abordado por nenhuma das legislações, refere-se à forma de integração do mototáxi com os demais modos de transporte. Não há, em nenhuma das leis, dispositivo voltado para o tema rede de transporte e/ou sua integração, o que denota descuido do legislador diante da constatação de que as redes de transportes são fatores importantes no desenvolvimento econômico das cidades.

O quadro 6 resume o panorama legal apresentado.

QUADRO 4 Aspectos econômicos nas leis do mototaxismo. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO). 2014.

	Araguari (MG)	Ituiutaba (MG)	Catalão (GO)
Autorização de exploração do serviço de mototáxi	Art. 1º, Lei nº 5.126/13	Art. 1º, Lei nº 3236/97	Arts. 5º e 7º, da Lei nº 1.688/98
Concessão dos serviços	Arts. 2º ao 4º, Lei nº 5.126/13	Art. 1º, §1º, Lei nº 3236/97	Arts. 9º ao 11, Lei nº 1.688/98
Arrecadação pelo Município com multas	Art. 7º, §§ 2º ao 7º; art. 9º, §§ 2º e 3º; art. 15, par. único; e art. 16, Lei nº 5.126/13	Art. 5º, I, Lei nº 3236/97	Anexo Único da Lei nº 1.688/98
Necessidade de troca de motocicleta	Inicialmente, a cada 8 anos (art. 5º, §1º), diminuindo-se para 5 anos no momento de nova renovação (art. 5º, §2º), ambos da Lei nº 5.126/13	A cada 10 anos (art. 38, §3º, Decreto 4.666/00)	A cada 5 anos (art. 13, Lei nº 1.688/98)
Rede de transporte integrada	N/C	N/C	N/C

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Dados econômicos também relevantes e que movimentam o setor de crédito se referem a financiamentos de veículos. Dos 60 (sessenta) mototaxistas ouvidos nas regiões do Triângulo Mineiro e do Sul Goiano, 36,6% têm seus veículos financiados, o que corresponde a 65% em Araguari, 35% em Ituiutaba e apenas 10% em Catalão.

Quanto aos usuários do serviço de utilidade pública de transporte individual de passageiros por motocicleta, em entrevistas, apurou-se que 55% não o consideram econômico. Fato interessante, pois um suposto atrativo do serviço sempre foi a modicidade da tarifa e o

custo da viagem (em Araguari o valor da tarifa é de R\$4,00; em Ituiutaba referido valor é variável entre R\$5,00 a R\$7,00 e, em Catalão, tem-se o valor de R\$5,00). A única cidade que considerou o serviço econômico foi Ituiutaba, com 80% dos entrevistados. Em Araguari e Catalão, esse índice foi bem menor, com 45% e 10%, respectivamente - tudo devidamente discriminado na Tabela 20 (onde “(n)” = número absoluto e “(%)” = porcentagem).

Justificativa plausível pelos dados acima, pode-se referir a baixa renda *per capita*²⁵ dessas urbes, nas quais, qualquer valor é significativo para o orçamento mensal.

TABELA 15 Economia e uso do mototáxi. Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO).

	Araguari (MG)		Ituiutaba (MG)		Catalão (GO)		Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO)	
Entrevista aos usuários quanto ao quesito economia (modicidade da tarifa / custo da viagem)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Sim	9	45%	16	80%	2	10%	27	45%
Não	11	55%	4	20%	18	90%	33	55%
Entrevista aos pedestres quanto ao uso ou não do mototáxi	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Sim	7	70%	4	40%	4	40%	15	50%
Não	3	30%	6	60%	6	60%	15	50%
Entrevista aos motoristas quanto ao uso ou não do mototáxi	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)	(n)	(%)
Sim	5	50%	4	40%	1	10%	10	33,3%
Não	5	50%	6	60%	9	90%	20	66,7%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

Fonte: Entrevistas realizadas no 1º semestre de 2014 - Método PEESA.

Como últimos dados de análise ao aspecto econômico que envolve o mototaxismo, é oportuno informar que os pedestres e motoristas dos demais meios de transportes urbanos sinalizaram que podem vir a usar o mototáxi, com média de 50% entre os pedestres e 33,3% entre os motoristas (Tabela 20) e, quanto mais uso, mais circulação de dinheiro. Dados

²⁵ Análise ao quesito renda per capita se encontra estampada no item 4.2.1 desta tese, que versa sobre os indicadores sociais que permeiam o mototaxismo.

coerentes, pois refletindo sobre economia, não nos parece que aqueles detentores de outros tipos de veículos utilizariam o mototáxi. Quanto aos pedestres, tendo em vista que as cidades analisadas são de porte médio, ainda é muito comum o caminhar pelos trajetos pretendidos, vez que as distâncias não são tão longas.

Dessa forma, com todos os resultados da pesquisa expostos, resta apresentar as conclusões ao trabalho, esperando que ele possa auxiliar na construção de uma nova realidade social, no que se refere ao serviço de utilidade pública individual por motocicleta, pois “[...] a divulgação dos resultados das pesquisas é fundamental para uma efetiva comunicação científica e favorece a construção de uma nova realidade social.” (FUCHS; FRANÇA; PINHEIRO, 2013, p. 22).

Na próxima seção, as considerações finais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A tarefa de estudar o transporte público sob viés do mototáxi mediante exemplos no Triângulo Mineiro e Sul Goiano não foi fácil. O tema exigiu esforço e dedicação e os desafios não foram poucos.

Inicialmente, pois se partiu da hipótese de que o transporte público individual por motocicleta proporciona justiça social, surge, assim, o problema: como aferir se o mototaxismo realmente contribui para o desenvolvimento urbano autêntico? Entendendo-se, com base na literatura geográfica, que desenvolvimento urbano autêntico é aquele que traz cada vez mais justiça social (SOUZA, 2005).

Dessa forma, diante da constatação de que poucas considerações sobre esse ponto têm sido incorporadas aos métodos geográficos de análise (HARVEY, 1980), entendeu-se pela aplicação de método próprio, designado Método PEESA, que requereu investigação profunda sobre cinco aspectos do mototaxismo: políticos, epidemiológicos, econômicos, sociais e ambientais, que se fizeram imprescindíveis ao se investigar o serviço de mototáxi diante da nova concepção estabelecida de mobilidade, que se trata de direito fundamental ao cidadão.

Todavia, para se efetivar o estudo proposto, necessitou-se de delimitar os espaços a serem analisados e, após encontrar e fundamentar a escolha, com a eleição das cidades de

Araguari (MG), Ituiutaba (MG) e Catalão (GO), para complementar os resultados a serem obtidos, entrevistaram-se cinco componentes sociais diversos: mototaxistas, usuários do serviço de mototáxi, pedestres, motoristas dos demais meios de transportes urbanos e entes estatais.

Portanto, o resultado e respostas às várias indagações sobre a temática, que se apresenta nesta tese, requereu a averiguação de cinco aspectos distintos, em três municípios diferentes, mediante entrevista a 183 (cento e oitenta e três) pessoas²⁶ e análise de diversos documentos, amplo referencial bibliográfico e legal.

É importante ressaltar que, para se atingir o desfecho pretendido, foi necessário entender que a expansão urbana desordenada (que, inclusive, tem na motorização uma de suas causas), aliada ao crescimento da população brasileira, gerou um aumento da demanda no transporte público, que mal gerido pelo Estado, fez surgir novas prestações do serviço público na área de transporte, entre elas, o mototáxi, na década de 1990, que se amplia por políticas públicas de incentivo à aquisição de veículos automotores, uma forte onda de consumo, o alto desemprego entre jovens no País e o sólido aparato legal que se institucionalizou diante da larga utilização dessa forma de locomoção.

Considerações acerca desse trabalho

Pelos resultados da pesquisa apresentados, precipuamente nos itens 2.2, 3.1, 3.2 e 4.1 a 4.4, constata-se que o serviço de mototáxi se encontra taxativamente incluído no território brasileiro, evidenciando-se:

1) No âmbito político, que o serviço de utilidade pública de transporte de passageiros por motocicleta está legalizado por Lei Federal (nº 12.009/09) e que tem sido

²⁶ Foram entrevistados 60(sessenta) mototaxistas, 60(sessenta) usuários do serviço de mototáxi, 30(trinta) pedestres, 30(trinta) motoristas dos demais meios de transportes urbanos e um representante de cada cidade investigada responsável pelo órgão estatal de trânsito e transporte.

gradativamente regulamentada pelos municípios brasileiros (em Araguari/MG, Ituiutaba/MG e Catalão/GO, tal prática já se efetivou, mediante as Leis nºs 5.126/13, 3236/97 e 1.688/98). As referidas leis foram reforçadas por Resoluções do CONTRAN e pela recente edição da importante Lei de Mobilidade Urbana (nº 12.587/12 - que tem como um de seus objetivos centrais a melhoria na qualidade dos serviços públicos), mas sofrem do grave problema da falta de fiscalização, o que possibilita a manutenção do serviço de mototáxi de forma clandestina; a não efetivação de medidas primordiais ao desenvolvimento do serviço, como os planos diretores municipais integrados a planos de mobilidade urbana (esses últimos, inclusive, sequer foram criados nas três urbes investigadas e têm como prazo fatal para sua concretização, 13 de abril de 2015) e o descumprimento pelos mototaxistas de diversas exigências legais como uso de equipamentos de segurança e aspectos relacionados à higiene.

Que falta conhecimento técnico aos legisladores municipais, pois, apesar do mototaxismo se encontrar sedimentado nos cenários locais, não apresentam em seus Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano, menção ao mesmo, inclusive, advém do próprio Estado o desrespeito às normas vigentes, pois, por exemplo, Araguari (MG) e Catalão (GO) já deveriam ter revisado seus PDU's em 2014, por força do Estatuto da Cidade, todavia, até o presente momento nenhuma medida foi adotada nesse caminho.

2) No ângulo social, foi possível conhecer o público originário do serviço de mototáxi e os motivos de sua inclusão nessa área. Trata-se basicamente de homens, com baixo nível de escolaridade, que estão à procura de melhores condições de vida, pois o referido serviço possibilita-lhes auferir renda superior à percebida pela média de valores das localidades pesquisadas. Comprovou-se, ainda, que o ingresso no mercado de trabalho sobre duas rodas é uma importante forma de fuga ao desemprego, pois, em todas as cidades analisadas, referido índice é significativo.

3) Na esfera epidemiológica e ambiental, importantes constatações: apesar de previsão legal sobre a obrigatoriedade do uso de touca higiênica, que, se utilizada pode acarretar a prevenção de uma série de doenças e infecções, tanto usuários, quanto mototaxistas informaram não receber/conceder, respectivamente, referido material. Aliado a isto, em uma das cidades estudadas (Catalão/GO), os próprios mototaxistas afirmam não procederem à limpeza de seus capacetes, outra simples medida que protegeria a saúde dos envolvidos. Outra atitude que beneficiaria a saúde pública, com diminuição da proliferação da dengue, por exemplo, seria o descarte de pneus inservíveis, todavia, não há previsão legal em nenhuma das leis municipais que versam sobre o mototaxismo, acerca dessa matéria.

Também se detectou pontos evidentes, como o fato de a motocicleta se tratar de meio de transporte altamente poluente e que permeia acidentes de trânsito.

Valiosas contribuições, entretanto, se devem à verificação de que, no Brasil, ainda se estuda, somente as consequências do acidente, despreocupando-se com suas causas, fato que poderia mudar o panorama das medidas a serem adotadas para a prevenção de acidentes.

Característica contraproducente encontrada se deve à inexistência de controle quanto ao número de acidentes que envolvam, especificamente, mototaxistas. Ora, sem esses dados, impossível determinar seu grau de periculosidade em comparação com as demais formas de prestação de serviço público na área de transporte.

Sob o aspecto legal, as normas municipais que tratam sobre o mototáxi apresentaram-se falhas quanto à verificação de quesitos ambientais, a partir do momento em que não vislumbram formas de prevenção de acidentes e/ou controle de poluição sonora, do ar, solo e/ou água, postura inadmissível aos órgãos estatais.

4) Da visão econômica engendrada, verificou-se que o grande número de motos circulantes oportunizou melhora na economia, intensificada, inclusive, por seu uso como força de trabalho, ou seja, gera rotatividade de capital no momento de sua compra/venda e

continua a gerar dividendos, a partir de sua utilização para o trabalho e, nesse universo, se encontra o mototaxismo.

Constatação econômica oportuna, pelo entendimento anterior, é a inserção de cidadãos no mercado de trabalho pelo serviço de mototáxi, o que, além de democratizar os deslocamentos, vai trazer benefícios a grande número de trabalhadores e seus respectivos familiares.

Ponto negativo, entretanto, verificado no aspecto econômico se refere à falta de incentivo do Governo na formação de redes de transporte que integrem também o mototaxismo. Os entendimentos expressos nesse sentido são claros: redes de transportes propiciam desenvolvimento e integração local, conseqüentemente, mais qualidade de vida.

Recomendações e Conclusões

Igualmente, para solidificar e demonstrar a importância do método proposto para se atingir resposta ao problema apresentado (Método PEESA), são abordados, nas recomendações e conclusões, também os cinco aspectos analisados, iniciando-se pelos pontos políticos.

Aos governantes sugere-se: a) que cumpram as leis e não somente as elaborem; b) que intensifiquem os sistemas de fiscalização, pois não bastam boas leis, elas têm, obrigatoriamente, que serem cumpridas também pelos cidadãos, inclusive, os mototaxistas; c) que se oportunizem cursos, principalmente aos membros do Poder Legislativo, que são os responsáveis pela edição de leis, para que as elaborem em consonância com o estágio de desenvolvimento de suas respectivas comunidades, não deixando de lado formas de locomoção já sedimentadas, como o caso do mototáxi, lembrando-os que a elaboração de boas leis exige um processo permanente de planejamento; d) que criem seus respectivos planos de mobilidade urbana de forma imediata, pois o descumprimento de tal exigência legal,

acarretará, se cumprido o rigor estabelecido em lei, com a suspensão de envio de verbas públicas destinadas à mobilidade urbana.

Apesar das melhorias propostas acima, sob o aspecto político, entende-se que o serviço de transporte público individual por motocicleta oportuniza desenvolvimento urbano autêntico, pois é regido por ótimas leis e demonstrou um grande desenvolvimento nesse quesito, desde seu surgimento até os dias atuais.

Assim, àqueles que se dizem contra referida prestação de serviço, devem-se lembrar de sua total legalidade. Vejamos: a) a moto é veículo previsto no artigo 96 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), do qual inexistente qualquer registro de inconstitucionalidade ou ilegalidade; b) Se trata de meio de transporte disseminado em todo o País, de norte a sul, leste a oeste; c) A prestação de serviço de transporte público individual por motocicleta já se encontra amparado pela ótica legal, em todo o País, desde a promulgação da Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009, inexistindo apontamentos legais em sentido inverso; d) Há normas de proteção e congêneres já editadas pelos órgãos competentes a tal desiderato, como as Resoluções nº 356 (de 2/8/10), 378 (de 6/4/11) e 410 (de 2/8/12), expedidas pelo CONTRAN e, em pleno vigor; e) em todas as municipalidades investigadas, referido serviço já foi devidamente regulamentado.

Dessa forma, sob essa ótica, traz mais qualidade de vida e, consequente, justiça social.

O quesito social também alcançou o desenvolvimento urbano autêntico, pois, sem sombra de dúvidas, o mototaxismo propicia, principalmente a homens desempregados e de baixo nível de escolaridade, melhores condições de vida. Aqui, a nosso ver, não cabe discussão do plano ideal sob os aspectos da educação e renda, pois, como sociedade extremamente complexa que nos vemos mergulhados, a simples inserção da pessoa no mercado de trabalho, já o exclui da classe dos miseráveis e, consequentemente, traz mais qualidade de vida.

Já quanto aos aspectos epidemiológicos e ambientais, recomenda-se:

- Fiscalização imediata pelos órgãos públicos para o cumprimento de questões básicas ao serviço de mototáxi: fazer cumprir a obrigatoriedade do uso de touca higiênica por todos os usuários dessa prestação de serviço, sob pena de suspensão imediata do registro/cadastramento do mototaxista perante a Prefeitura e, conseqüente impossibilidade de exercício da profissão;
- Campanhas educativas de alerta à população dos riscos que estão sujeitos com a utilização desse serviço público, principalmente, sem o uso de touca higiênica e capacetes limpos, bem como, de conscientização dos condutores sobre riscos associados ao desrespeito às Normas de Trânsito, com foco na prevenção e menos na arrecadação;
- Tornar obrigatório alguns acessórios/equipamentos para auxiliar na saúde direta do mototaxista, como o uso de luva manga para proteção contra câncer de pele e, em caráter benéfico de toda a população, determinar a instalação de silenciadores nos escapamentos (prevenção contra poluição sonora);
- Incluir em nosso País, de forma maciça, o transporte ciclovitário nos sistemas de transporte existentes, o que inclui a bicicleta-táxi, opção interessante principalmente em cidades de pequeno e médio porte, como meio alternativo aos danos causados pelas motos, aliado ao fato de oportunizar ganho de saúde ao condutor;
- Padronização na fabricação de veículos menos poluentes²⁷, com inspeções constantes das emissões reais;
- Implantação do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores, “IPVA Verde”: quanto mais nova a motocicleta, menos se paga de IPVA, pois quanto mais velha,

²⁷Não se está fazendo apologia à fabricação de veículos elétricos, visto não ser solução próxima da realidade vivenciada no Brasil, pois para que dê certo, necessário vencer quatro grandes desafios: desenvolvimento de veículos super eficientes, aprimoramento das baterias, geração e distribuição de energia elétrica. Assim, insistir em referido meio de transporte como forma de mobilidade sustentável, enquanto não equalizados os desafios supra transcritos, é perpetrar a demagogia de discursos públicos totalmente infrutíferos.

mais poluente - com parte do valor arrecadado revertido para programas de controle de poluição do ar. Essa ação incentivaria a aquisição de motos cada vez mais novas. A presente sugestão se baseia, por analogia, no IPTU Progressivo, onde bens imóveis urbanos que se encontram improdutivos/inativos, com o passar dos anos, têm impostos cada vez maiores;

- Implantar pedágios urbanos nas regiões centrais das cidades, o que, no mínimo, produziria uma queda no uso dos veículos pelas cidades. Ademais, se não causasse a diminuição do fluxo de veículos, no mínimo, produziria recursos que seriam aplicados, restritivamente, na melhoria do transporte público e/ou na prevenção da poluição ambiental;

- Fiscalização mais intensa, principalmente, com objetivo de se prevenir acidentes de trânsito. Quanto a fatos já ocorridos e que se encontrem tramitando perante o Judiciário, que este seja mais célere em punir o mototaxista irresponsável;

- Uso obrigatório de *air bag* para motociclistas e usuários do serviço de mototáxi. Inicialmente, diante de seu alto custo, com subsídio pelo Governo Federal, pois diminuiria os elevados custos em saúde pública proveniente de acidentes que acarretam lesões;

- Seguro obrigatório ao condutor, usuário do mototáxi e terceiro, além do DPVAT;

- Objetivando diminuir o número de acidentes envolvendo motos, visto tratar-se de problema crítico que afeta as cidades, sugere-se investimentos em pesquisas que tenham como objeto de estudo as causas do acidente de moto no Brasil e não apenas suas consequências, nos exatos termos do trabalho europeu sobre o tema (MAIDS); e

- Para auxiliar nessa proposta de diminuição dos acidentes envolvendo motos, devem ser produzidas campanhas publicitárias com novas vertentes: educação aos motoristas de carro; orientação direta aos mototaxistas, motoboys e usuários de referidos serviços; e a

inserção de todos os atores sociais envolvidos nesse processo, inclusive os fabricantes das motocicletas, esses últimos para auxiliarem com recursos próprios.

Apesar das recomendações apresentadas para minimizar os aspectos epidemiológicos e ambientais estudados nessa tese, não é possível, nesse momento, da forma pela qual se encontra estabelecida a realidade do serviço de mototáxi, diante das investigações procedidas, caracterizá-los como aspectos que favorecem a obtenção de justiça social, consequentemente, não ocasionam desenvolvimento urbano autêntico.

No concernente aos aspectos econômicos, o mototaxismo permite desenvolvimento urbano autêntico, a partir do momento que tanto a motocicleta em si, quanto o seu uso no mercado de trabalho, favorece o desenvolvimento socioeconômico, seja pela movimentação de capital ou por se tratar de forma de obtenção de emprego para várias pessoas que se encontram à margem da sociedade, pois estar desempregado é estar excluído do corpo social. Aliado a isto, os ganhos mensais dos mototaxistas, transformam-se em progresso financeiro a ele, aos seus dependentes, bem como, às próprias urbes onde se encontram, pois lançarão esses ganhos na economia instaurada.

Por fim, para que os aspectos econômicos sejam amplamente difundidos no segmento do transporte público, exigível que as cidades integrem seus modos de transporte, inclusive o mototáxi. Todavia, como se trata de determinação legal, expressa pela Lei de Mobilidade Urbana e que pode ser concluída até 13 de abril de 2015, com a expedição de planos para a mobilidade urbana, no momento, entende-se aceitável sua inexistência, o que auxiliou no julgamento de que o serviço de mototáxi, sob a visão econômica, traz justiça social.

Devido a isso, dos cinco aspectos analisados sobre o mototaxismo, contabilizou-se que três podem ser considerados como ensejadores de desenvolvimento urbano autêntico (dimensões política, social e econômica), todavia, sob dois outros ângulos (epidemiológico e ambiental) comprovou-se que o mototáxi não proporciona justiça social.

Em decorrência do resultado acima citado, pode-se confirmar a hipótese desta tese e afirmar que o transporte público individual por motocicleta proporciona justiça social.

Sob o olhar numérico, foram três aspectos a favor da visão do mototáxi como item motivador de desenvolvimento urbano autêntico, contra dois, pelo qual já se pode evidenciar êxito à sua causalidade de benefício social relevante, inclusive, pois não há primazia entre um ou outro aspecto investigado. Todos são igualmente importantes e foram devidamente analisados para trazerem luz ao problema desta tese.

Aliado ao ponto quantitativo percebeu-se que, mesmo nos itens em que o serviço de mototáxi não foi exitoso na direção de possibilitar justiça social, apresenta nuances positivas, pois, ajustar alguns aspectos epidemiológicos/ambientais é bastante simples, carecendo basicamente de fiscalização efetiva e campanhas informativas das possíveis doenças provenientes do uso desse serviço.

Quanto aos acidentes de trânsito, três particularidades foram descobertas: a) não se pôde apurar o número exato de mototaxistas que sofrem/sofreram acidentes por base em dados públicos, diante de sua inexistência perante os órgãos consultados. O que se verifica, sempre, é apenas o enfoque no motociclista em caráter genérico, independentemente, da função que exerça e/ou, inclusive, se está fazendo uso da moto por lazer. b) Apesar de ter sido revelado nas entrevistas realizadas que é considerável o número de acidentes que envolvem mototaxistas (70% responderam positivamente a este questionamento), na cidade de Catalão/GO, por exemplo, os números foram diversos: 60% dos entrevistados informaram que nunca foram vítimas de acidentes de trânsito. c) Outro dado relevante se deve às respostas ofertadas pelos usuários do mototaxismo, pelas quais, constatou-se que 91,7% dos ouvidos, nunca sofreram nenhum tipo de acidente no uso desse serviço.

Portanto, sem registros pelos órgãos estatais do número de acidentes que envolvam especificamente mototaxistas, bem como, pela coleta de dados aferida nesse sentido, não se

pode afirmar categoricamente que os acidentes de trânsito são questões incidentes sobre o mototaxismo.

Apesar dos elementos retromencionados, não se configurou o aspecto epidemiológico e ambiental como itens positivos a acarretar desenvolvimento urbano autêntico pelo mototaxismo, entretanto, referidas elucidações, apesar de pontos negativos ao mototáxi, são pertinentes para reflexões, pois, se devidamente ajustados, podem ser revertidos em prol desse importante serviço de utilidade pública.

Conclui-se, portanto, com as reflexões que se seguem.

A população dever ser conscientizada de que a rua é um espaço público e, como tal, tem que compartilhada por todos os modos de transporte, carros, ônibus, motocicletas, a pé e bicicletas. Assim, o respeito deve ser de todos com todos, porque – e aí está o segredo – ninguém é “exclusivamente” motociclista, ciclista, pedestre ou motorista. Cada um usa o modal possível ou mais conveniente para cada situação.

É notório não haver consenso sobre tema tão complexo e polêmico, mas a diversidade se torna um dos alicerces da democracia, ponto fundamental para o desenvolvimento de qualquer atividade, serviço, povo, nação.

Não se pode admitir, todavia, que os reclames dos descontentes, oriundos, na maioria das vezes, das empresas de transporte público coletivo, se sobreponham aos interesses dos cidadãos em seu direito líquido e certo de ir e vir.

É certo, inclusive, que o transporte público individual por motocicleta tornou-se uma das ferramentas para se diminuir o comentado ciclo vicioso da mobilidade urbana e que os instrumentos para se analisar referido meio de transporte, com certeza, contribuirão para solução dos impasses entre técnicos multidisciplinares que estudam a matéria. Para cumprir tal missão, o melhor caminho, é o planejamento, ciente de que “O ato de planejar é tentar antever e diagnosticar problemas e motivar recursos para corrigir e transformar positivamente

as situações indesejáveis e socialmente injustas” (BRASIL, 2006, p. 56). Fechar, portanto, os olhos às inúmeras vantagens advindos dessa prestação de serviços, é fechar os olhos à realidade estampada nas ruas brasileiras.

Resta claro que o planejamento urbano desse modo de transporte tem que ser (re)pensado constantemente, sob pena de não cumprir sua função social básica: trazer melhor qualidade de vida a um número expressivo de pessoas, e somente no cumprimento desse mister, se equiparára definitivamente aos demais direitos fundamentais estabelecidos.

Uma das maiores virtudes de um planejamento ideal é entendê-lo como oportunidade de equalizar problemas. Para tanto, tornam-se características imprescindíveis, o entendimento da diversidade, em que os vários modais se integrem, cientes que diferentes necessidades geram diferentes possibilidades. Desse modo, surgiu o mototaxismo, para atender, precipuamente, a dois grandes grupos: de um lado a população (usuários) sem transporte público coletivo de qualidade. Do outro, um número expressivo de motociclistas, que viram nessa lacuna a oportunidade de se profissionalizar. Essa, portanto, outra recomendação: a diversidade existe e deve ser respeitada, integrando-se os diversos modais, exatamente o que determina a Lei de Mobilidade Urbana.

Aspecto igualmente relevante se refere à obrigação do Estado de estabelecer condições de compartilhamento do espaço público de forma a trazer mais segurança aos envolvidos no trânsito. Remédio possível é a readequação das vias, por exemplo, motovias ou estabelecendo-as de modo a priorizar as formas de locomoção menos agressivas ao meio ambiente, como a caminhada e o uso da bicicleta, mas também, com medidas mais eficazes ao controle da velocidade, com limites cada vez menores e em áreas cada vez maiores, pois, dessa maneira, as vantagens aparecerão, como a queda no número de acidentes. Àqueles, incontestes lutadores pelo argumento de que a fluidez não se opera em velocidades módicas, lembrá-los de que, na maioria das cidades de médio e grande porte, em horários de pico, a

velocidade média pode atingir 13km/h, ou seja, bem mais devagar, por vários trechos, do que ao ato de andar a pé.

Sugere-se, ainda, aos planejadores de trânsito, que repensem a melhor forma de ocupação das cidades pelos meios de transporte, pois o serviço público individual por motocicleta, apesar dos problemas enumerados ao longo desta tese, como o risco de acidentes e forte condição poluidora, trouxe, em contrapartida, avanço no direito fundamental de locomoção de parcela considerável da sociedade, que não poderia permanecer marginalizada.

Para que se atinja, portanto, o desenvolvimento urbano autêntico, no quesito transporte público, como serviço essencial à sociedade, deve-se oportunizar seu controle pelo Estado, bem como, apresentar ferramentas à sua expansão e disseminar o conhecimento aos planejadores de transporte de todos os sistemas nele envolvidos, o que se espera, tenha alcançado com a presente tese, no que se refere ao conhecimento do transporte público individual por motocicleta, visando integrá-lo a sua essencial função social de trazer maior qualidade de vida, a cada dia, a número crescente de pessoas em nosso País, possibilitando-os tornarem-se verdadeiros cidadãos.

REFERÊNCIAS

A HISTÓRIA DA MOTOCICLETA. **Mototour**: onde a aventura nunca termina. Disponível em: <<http://www.mototour.com.br/motocicleta.html>>. Acesso em: 13 out. 2013.

A HISTÓRIA DO MOTOCICLISMO. **Mundomoto Terra e Asfalto**. Disponível em: <<http://www.mundomoto.com.br/default2.html>>. Acesso em: 21 out. 2013.

A INAUGURAÇÃO DO PRIMEIRO METRÔ NO BRASIL, 1972. Disponível em: <<http://www.imagenshistoricas.com.br/primeiro-metro-do-brasil>>. Acesso em: 17 nov. 2013.

ABDALA, Vitor. Saiba como são feitas as pesquisas de intenção de voto. **Agência Brasil**, Rio de Janeiro, 23 set. 2014. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2014-09/saiba-como-sao-feitas-pesquisas-de-intencao-de-voto>>. Acesso em: 03dez. 2014.

ABNT Associação Brasileira de Normas Técnicas. **NBR 14.724, de 17.03.2011**. Informação e documentação, trabalhos acadêmicos, apresentação. Válida a partir de 17.04.2011. Rio de Janeiro, 2011.

ABRACICLO - Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Motonetas, Bicletas e Similares. Disponível em: <www.abraciclo.com.br>. Acesso em: 22 nov. 2013.

_____. **Anuário da Indústria Brasileira de Duas Rodas**. 3. ed. São Paulo: ABRACICLO, 2013.

AGUIAR, Junior. Higiene dos capacetes para evitar doenças. **Folha de Pernambuco**. Recife, abr. 2013. Disponível em: <http://www.hemope.pe.gov.br/download/21042013_clipping_eletrnico_SES.pdf>. Acesso em: 07set. 2014.

AIR BAG PARA MOTOCICLISTAS DA MARCA DENKO. Disponível em: <<http://www.compredenko.com.br/conheca-a-denko>>. Acesso em: 21 dez. 2013.

ALAGOAS. Tribuna Hoje. **Arapiraca possui mais motos do que a cidade de São Paulo**. Maceió, 10 mar. 2014. Disponível em:

<<http://www.tribunahoje.com/noticia/96279/interior/2014/03/10/arapiraca-possui-mais-motos-do-que-a-cidade-de-so-paulo.html>>. Acesso em: 17 abr. 2014.

ALMEIDA, Emerson Gervásio de. **A mobilidade urbana nos enredos do serviço de mototáxi em Ituiutaba-MG**. 2010. 130f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2010.

ANDRADE, Carlos Eduardo Sanches de; D'AGOSTO, Marcio de Almeida; LEAL JUNIOR, Ilton Cury. Avaliação do ganho na redução de CO² devido a disponibilidade de um sistema metroviário: Aplicação no metrô do Rio de Janeiro. **Transportes**, v. 21, n. 2, p. 5-12, 2013. Disponível em: <<http://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/653/476>>. Acesso em 9set. 2014.

ANFAVEA - Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. Disponível em: <www.anfavea.com.br>. Acesso em: 22 nov. 2013.

ARAGUARI. Decreto n. 57, de 30 de abril de 2013. Regulamenta a lei nº 5.126, de 7 de março de 2013, que “dispõe sobre o serviço de transporte individual de passageiros no município de Araguari, e dá outras providências”.Disponível em: <<https://www.leismunicipais.com.br/a/mg/a/araguari/decreto/2013/5/57/decreto-n-57-2013-regulamenta-a-lei-n-5126-de-7-de-marco-de-2013-que-dispoe-sobre-o-servico-transporte-individual-de-passageiros-no-municipio-de-araguari-e-da-outras-providencias.html>>. Acesso em 19jan. 2014.

_____. Decreto nº 123, de 29 de agosto de 2013. Introdúz alterações no decreto nº 57, de 30 de abril de 2013, que “Regulamenta a lei nº 5.126, de 7 de março de 2013, que “dispõe sobre o serviço de transporte individual de passageiros no município de Araguari, e dá outras providências”.Disponível em: <<https://www.leismunicipais.com.br/a/mg/a/araguari/decreto/2013/12/123/decreto-n-123-2013-introduz-alteracoes-no-decreto-n-57-de-30-de-abril-de-2013-que-regulamenta-a-lei-n-5126-de-7-de-marco-de-2013-que-dispoe-sobre-o-servico-de-transporte-individual-de-passageiros-no-municipio-de-araguari-e-da-outras-providencias.html>>. Acesso em 19jan., 2014.

_____. Lei nº 5.126, de 7 de março de 2013. Dispõe sobre o serviço de transporte individual de passageiros no município de Araguari, e dá outras providências. Disponível em: <<https://www.leismunicipais.com.br/a/mg/a/araguari/lei-ordinaria/2013/512/5126/lei-ordinaria-n-5126-2013-dispoe-sobre-o-servico-de-transporte-individual-de-passageiros-no-municipio-de-araguari-e-da-outras-providencias.html>>. Acesso em 19 jan.2014.

ARAÚJO, Flávia Aparecida Vieira de. **(Re)Configurações Espaciais na Cidade Média: a análise de Araguari no Triângulo Mineiro (MG)**. 2010. 299f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Minas Gerais, 2010.

ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL 2013. **Consulta**. Disponível em: <<http://atlasbrasil.org.br/2013/pt/consulta>>. Acesso em: 08 set. 2014.

ATOR JEAN DUJARDIN, VENCEDOR DO OSCAR/12, UTILIZANDO SERVIÇO DE MOTOTÁXI. PARIS. 2012. Disponível em: <<http://www.ofuxico.com.br/noticias-sobre-famosos/jean-dujardin-pega-moto-taxi-para-nao-se-atrasar-em-programa-de-tv/2012/03/01-133572.html>>. Acesso em: 17 ago. 2014.

AUTOMÓVEIS UTILIZADOS DE FORMA INDIVIDUAL. Disponível em:
<<http://guilhermefonseca.com/tag/mobilidade-urbana/>>. Acesso em: 08 mar. 2014.

BAHURY, Miguel; MELLO, Carlos Theóphilo Souza e. A expansão do metrô no Rio. **O Globo**, Rio de Janeiro, 28 out. 2011. Seção Opinião. Disponível em:
<<http://oglobo.globo.com/opiniao/mat/2011/10/28/a-expansao-do-metro-no-rio-925685104.asp>>. Acesso em: 09 mar. 2014.

BARBETTA, Pedro Alberto. **Estatística Aplicada às Ciências Sociais**. 6. ed. Santa Catarina: Editora da UFSC. 2006.

BARRANQUILLA, COLÔMBIA. MOTOTÁXI. 2009. Disponível em:
<<http://www.expedicionpachamama.com/galeria/vuelta-a-colombia/category/6-costa-caribe.html>>. Acesso em: 16 ago. 2014.

BAUDRILLARD, Jean. **A Sociedade de Consumo**. Lisboa: Edições 70, 1969.

BOBBIO, Norberto. **O futuro da democracia**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

BONITO, Rosuita Fratari. **Riscos de Acidente e Mortes em Usuários de Motocicletas em Uberlândia-MG**. 2011. 150f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2011.

BRASIL. **Câmara dos Deputados**. Projetos de Leis e Outras Proposições. Disponível em:
<<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=522343>>. Acesso em: 20 jan. 2014.

_____. Constituição da República Federativa (1988). **Lex: Vade Mecum**. 16. ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

_____. Decreto nº 57.003, de 11 de outubro de 1965. Cria o Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT) e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 out. 1965. Disponível em:
<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D57003.htm>. Acesso em 22 jan. 2014.

_____. Decreto-Lei nº 516, de 7 de abril de 1969. Altera a denominação do Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 8 abr. 1969. Disponível em:
<<http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto.lei:1969-04-07;516>>. Acesso em 22 jan. 2014.

_____. Decreto do Poder Legislativo. Decreto nº 8.324, de 25 de outubro de 1910. Aprova o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis. **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro, RJ, 23 nov. 1910. Disponível em:
<<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-8324-27-outubro-1910-527901-norma-pe.html>>. Acesso em 12 nov. 2013.

_____. Decreto do Poder Legislativo. Decreto nº 5.141, de 5 de janeiro de 1927. Cria o Fundo Especial de Construção e Conservação de Estradas de Rodagem Federais. **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro, RJ, 8 jan. 1927. Disponível

em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-5141-5-janeiro-1927-562830-publicacaooriginal-86934-pl.html>>. Acesso em 12 nov. 2013.

_____**Estatuto da Cidade:** guia para implementação pelos municípios e cidadãos. 2. ed. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações. 2002. 273 p.

_____**Lei nº 5.908**, de 20 de agosto de 1973. Autoriza o Poder Executivo a transformar o Grupo de Estudos de Integração da Política de Transportes em empresa pública, sob a denominação de Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT) e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 21 ago. 1973. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1970-1979/15908.htm>. Acesso em 22 jan. 2014.

_____**Lei nº 5.917**, de 10 de setembro de 1973. Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 12 set. 1973. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/15917.htm>. Acesso em 31 ago. 2014.

_____**Lei nº 6.261**, de 14 de novembro de 1975. Dispõe sobre o Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, autoriza a criação da Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 17 out. 1975. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1970-1979/L6261.htm>. Acesso em 22 jan. 2014.

_____**Lei nº 9.503**, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 24 set. 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm>. Acesso em 22 jan. 2014.

_____**Lei nº 10.233**, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 6 jun. 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110233.htm>. Acesso em 25 jan. 2014.

_____**Lei nº 10.257**, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 11 jul. 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm>. Acesso em 16 jan. 2014.

_____**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, 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 desse serviço e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 30 jul. 2009. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/112009.htm>. Acesso em 16 jan. 2014.

_____**Lei nº 12.436**, de 6 de julho de 2011. Veda o emprego de práticas que estimulem o aumento de velocidade por motociclistas profissionais. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 7 jul. 2011. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12436.htm>. Acesso em 16 jan. 2014.

 Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nº 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em 16 jan. 2014.

 Lei nº 12.865, de 9 de outubro de 2014. Autoriza o pagamento de subvenção econômica aos produtores da safra 2011/2012 de cana-de-açúcar e de etanol que especifica e o financiamento da renovação e implantação de canaviais com equalização da taxa de juros; dispõe sobre os arranjos de pagamento e as instituições de pagamento integrantes do Sistema de Pagamentos Brasileiro (SPB); autoriza a União a emitir, sob a forma de colocação direta, em favor da Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), títulos da dívida pública mobiliária federal; estabelece novas condições para as operações de crédito rural oriundas de, ou contratadas com, recursos do Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (FNE); altera os prazos previstos nas Leis nº 11.941, de 27 de maio de 2009, e nº 12.249, de 11 de junho de 2010; autoriza a União a contratar o Banco do Brasil S.A. ou suas subsidiárias para atuar na gestão de recursos, obras e serviços de engenharia relacionados ao desenvolvimento de projetos, modernização, ampliação, construção ou reforma da rede integrada e especializada para atendimento da mulher em situação de violência; disciplina o documento digital no Sistema Financeiro Nacional; disciplina a transferência, no caso de falecimento, do direito de utilização privada de área pública por equipamentos urbanos do tipo quiosque, trailer, feira e banca de venda de jornais e de revistas; altera a incidência da Contribuição para o PIS/Pasep e da COFINS na cadeia de produção e comercialização da soja e de seus subprodutos; altera as Leis nºs 12.666, de 14 de junho de 2012, 5.991, de 17 de dezembro de 1973, 11.508, de 20 de julho de 2007, 9.503, de 23 de setembro de 1997, 9.069, de 29 de junho de 1995, 10.865, de 30 de abril de 2004, 12.587, de 3 de janeiro de 2012, 10.826, de 22 de dezembro de 2003, 10.925, de 23 de julho de 2004, 12.350, de 20 de dezembro de 2010, 4.870, de 1º de dezembro de 1965 e 11.196, de 21 de novembro de 2005, e o Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972; revoga dispositivos das Leis nºs 10.865, de 30 de abril de 2004, 10.925, de 23 de julho de 2004, 12.546, de 14 de dezembro de 2011, e 4.870, de 1º de dezembro de 1965; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 10 out. 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12865.htm#art27>. Acesso em 05 set. 2014.

 Lei nº 12.997, de 18 de junho de 2014. Acrescenta § 4º ao art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para considerar perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 20 jun. 2014. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L12997.htm>. Acesso em 14 ago. 2014.

 Medida Provisória nº 2.220, de 4 de setembro de 2001. Dispõe sobre a concessão de uso especial de que trata o § 1º do art. 183 da Constituição, cria o Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano - CNDU e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 05 set. 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/mpv/2220.htm>. Acesso em 31 ago. 2014.

_____. Ministério das Cidades. Secretaria de Transporte e de Mobilidade Urbana. **Mobilidade e desenvolvimento urbano/Ministério das Cidades**. Brasília, 2006. (Gestão integrada da mobilidade urbana, 1).

_____. Ministério dos Transportes. **Inventariança da Extinta Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT**. Disponível em: <<http://www.geipot.gov.br/>>. Acesso em 22 jan. 2014.

_____. **Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada**. Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades, 2005. 52 p.

_____. Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil. **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**. Brasília: Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade, 2007.

BURDETT, Ricky. Pensar a cidade para construir a cidade. In: ROSA, Marcos L. (org.). **Microplanejamento: práticas urbanas criativas**. São Paulo: Cultura, 2011. p. 114-121.

CAIXETA-FILHO, José Vicente; MARTINS, Ricardo Silveira. Evolução histórica da gestão logística do transporte de cargas. In: CAIXETA-FILHO, José Vicente; MARTINS, Ricardo Silveira. (orgs.). **Gestão Logística do Transporte de Cargas**. São Paulo: Atlas, 2001. p. 15-31.

CAMPBELL, Colin. Eu compro, logo sei que existo: as bases metafísicas do consumo moderno. In: BARBOSA, Livia; CAMPBELL, Colin (orgs.). **Cultura, Consumo e Identidade**: FGV, 2006. p. 47-64.

CAPUTO, Andréa. Conhecendo a Coreia do Sul e o Vietnã – parte 2, Hanói e Há Long Bay. **Blogspot Do Outro Lado do Mundo**, 22 nov. 2012, 4 fotografias, color. Disponível em: <http://chinadooutroladodomundo.blogspot.com.br/2012/11/conhecendo-coreia-do-sul-e-o-vietnam_22.html>. Acesso em 15 ago. 2014.

CARVALHO, Alex Moreira; MORENO, Eleni; BONATTO, Francisco Rogério de Oliveira; SILVA, Ivone Pereira da. **Aprendendo metodologia científica**. São Paulo: O Nome da Rosa, 2000. 128 p.

CASTELLS, Manuel. **A Sociedade em Rede** (A Era da Informação: Economia, Sociedade e Cultura). São Paulo: Paz e Terra, 2000. 698 p.

CATALÃO. Lei nº 1.688, de 23 de abril de 1998. Dispõe sobre concessão do serviço de transporte individual de passageiros não regular e cargas em motocicletas “mototáxi” e dá outras providências.

_____. Notícias. Mototaxistas e motofretistas devem se adequar a nova lei. 13 jun. 2013. Disponível em: <<http://www.catalao.go.gov.br/noticias/2013/06/13/mototaxistas-e-motofretistas-devem-se-adequar-a-nova-lei/>>. Acesso em: 23 jan. 2014.

CENA DO TRÂNSITO NA REGIÃO CENTRAL DE BELO HORIZONTE/MG - 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/minas-gerais/transito/noticia/2013/07/bhtrans-registra-congestionamento-no-centro-da-capital-nesta-terca-feira.html>>. Acesso em: 22 abr. 2014.

CERVO, Amado Luiz; BERVIAN, Pedro Alcino. **Metodologia Científica**. 3. ed. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil, 1983.

CIDADE DO MÉXICO. MOTOTÁXIS CIRCULANDO. 2013. Disponível em: <<http://www.eluniversal.com.mx/notas/905064.html>>. Acesso em: 16 ago. 2014.

COELHO, Epidermes Marques. **Direitos humanos**: globalização de mercados e o garantismo como referência jurídica necessária. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2003.

COLÔMBIA. CENAS DO COTIDIANO DO TRANSPORTE URBANO EM BOGOTÁ. SÉCULO XXI. Disponível em: <https://www.google.com.br/search?hl=pt-BR&site=imghp&tbm=isch&source=hp&biw=1024&bih=634&q=bicicleta+bogota&oq=bicicleta+bogot&gs_l=img.1.0.0i19.4870.11518.0.13830.15.8.0.7.7.0.718.1963.0j3j4j6-1.8.0....0...1ac.1.37.img..3.12.1489.XvLRR4bEhdo>. Acesso em: 09 mar. 2014.

COMPARATIVO DO SISTEMA METROVIÁRIO DE IMPORTANTES CIDADES – 2013. Disponível em: <<http://guilhermefonseca.com/tag/mobilidade-urbana/>>. Acesso em: 08 mar. 2014.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. Resolução nº 356, de 02 de agosto de 2010. Estabelece requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 4 ago. 2010. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_356_10.pdf>. Acesso em 16 jan. 2014.

_____. Resolução nº 410, de 02 de agosto de 2012. Regulamenta os cursos especializados obrigatórios destinados a profissionais em transporte de passageiros (mototaxista) e em entrega de mercadorias (motofretista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 03 ago. 2012. Disponível em: <[http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/\(RESOLU%C3%87%C3%83O%20N%C2%BA%20410,%20DE%202%20DE%20AGOSTO%20DE%202012.rtf\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/(RESOLU%C3%87%C3%83O%20N%C2%BA%20410,%20DE%202%20DE%20AGOSTO%20DE%202012.rtf).pdf)>. Acesso em 16 jan. 2014.

CRETELLA JÚNIOR, José; CRETELLA NETO, José. **1.000 Perguntas e Respostas de Direito Constitucional**. 14 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2005.

CURSO PARA MOTOTAXISTAS E MOTOFRETIISTAS. CATALÃO/GO. 2013. Disponível em: <<http://www.catalao.go.gov.br/noticias/2013/06/13/mototaxistas-e-motofretistas-devem-se-adequar-a-nova-lei/>>. Acesso em: 23 jan. 2014.

CURY, Marcus Vinicius Quintella. Método para avaliar a percepção do usuário sobre a qualidade de sistemas de transporte urbano sobre trilhos com utilização da tecnologia *neuro-fuzzy*. **Revista Transportes - ANPET**, volume XV, nº1, p. 7-15, 2007.

DALLARI, Dalmo de Abreu. **Direitos humanos e cidadania**. São Paulo: Moderna, 1998.

DEMO, Pedro. **Metodologia Científica em Ciências Sociais**. São Paulo: Atlas, 1981.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Estatísticas da frota de veículos no Brasil**: 2013. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em: 22 nov. 2013.

DEUS, João Batista de. **O Sudeste Goiano**: as transformações territoriais da desconcentração industrial brasileira. 2002. 364 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

DIAS, Leila Christina. Os sentidos da rede: notas para discussão. In: DIAS, Leila Christina; SILVEIRA, Rogério Leandro Lima da. (orgs.). **Redes, sociedades e territórios**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005. p. 11-28.

DISTRITO FEDERAL. Lei nº 5.309, de 18 de fevereiro de 2014. Institui o serviço de mototáxi no Distrito Federal e dá outras providências. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, DF, 19 fev. 2014. Seção I, p. 1.

DUARTE, Fábio; LIBARDI, Rafaela; SÁNCHEZ, Karina. **Introdução à Mobilidade Urbana**. Curitiba: Juruá, 2008. 108 p.

DURKHEIM, Émile. **Da Divisão do Trabalho Social**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes. 1999.

ENSAIO PUBLICITÁRIO CAIXA ECONÔMICA FEDERAL. Disponível em: <<http://www.apocalipsemotorizado.net/2009/06/03/motorize-se-rapaz/>>. Acesso em: 23 jan. 2014.

ESTAÇÃO DA LUZ, SÃO PAULO, 1896. Disponível em: <<http://www.autoclassic.com.br/autoclassic2/?p=359>>. Acesso em: 15 nov. 2013.

FAHEL, Márcio José Cordeiro. Serviço de mototáxi: postura do Ministério Público. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 11, nº 1528, 7 set. 2007. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/10386/servico-de-mototaxi>>. Acesso em: 18 abr. 2014.

FELIZARDO, Romeu de Oliveira; SOUZA, Rakel Sayonara Ferreira de; COUTINHO, Henrique Douglas Melo; RODRIGUES, Fabíola Fernandes Galvão. Análise do crescimento fúngico em capacetes dos usuários dos serviços de mototaxistas. **BioFar: Revista de Biologia e Farmácia**. Campina Grande, v. 08, nº 02, p. 15-20, 2012. Disponível em: <<http://sites.uepb.edu.br/biofar/download/v8n2-2012/AN%C3%81LISE%20DO%20CRESCIMENTO%20F%C3%9ANGICO%20EM%20CAPACETES.pdf>>. Acesso em: 14 nov. 2013.

FERRAZ, Antônio Clovis “coca” Pinto; TORRES, Isaac Guillermo Espinosa. **Transporte Público Urbano**. São Paulo: Rima, 2004. 428p.

FERREIRA, Denise Labrea; BERNARDINO, Andréa Rísoli. Caracterização da Evolução dos Acidentes de Trânsito em Uberlândia. In: FERREIRA, Denise Labrea; RIBEIRO, Lindioneza Adriano (Org.). **Acidentes de Trânsito em Uberlândia**: ensaios da epidemiologia e da geografia. Uberlândia: Aline, 2006. p. 43-67.

FERREIRA, William Rodrigues. **O espaço público nas cidades centrais**: a rua como referência – um estudo de caso em Uberlândia, MG. 2002. 327f. Tese (Doutorado em

Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

FONSECA, Natasha Ramos Reis da. **Sobre duas Rodas**: o mototáxi como uma invenção de mercado. 2005. 113f. Dissertação (Mestrado em Estudos Populacionais e Pesquisas Sociais) – Estudos Populacionais e Pesquisas Sociais, Escola Nacional de Ciências Estatísticas, Rio de Janeiro, 2005. Disponível em:

<http://www.lep.ibge.gov.br/ence/pos_graduacao/mestrado/dissertacoes/pdf/2005/natasha_reis_da_fonseca_TC.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2014.

FORTALEZA. Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza. 2014. Mototáxi. Disponível em: <http://www.fortaleza.ce.gov.br/etufor/mototaxi?option=com_content&task=view&id=130&Itemid=77.asp> . Acesso em 19 jan. 2014.

_____. Lei nº 8.004, de 25 de março de 1997. Cria no âmbito do município de Fortaleza o sistema de moto-táxi na forma que indica. Disponível em: <http://www.fortaleza.ce.gov.br/sites/default/files/etufor/arquivos_conteudos/lei%208.004.pdf>. Acesso em 11 fev. 2014.

FRISCHTAK, Claudio Roberto. O investimento em infraestrutura no Brasil: histórico recente e perspectivas. **Pesquisa e Planejamento Econômico**. Rio de Janeiro, v. 38, nº 2, ago. 2008. Disponível em: <<http://ppe.ipea.gov.br/index.php/ppe/article/view/1129/1033>>. Acesso em: 23 jan. 2014.

FUCHS, Angela Maria Silva; FRANÇA, Maira Nani; PINHEIRO, Maria Salete de Freitas. **Guia para Normalização de Publicações Técnico-Científicas**. Uberlândia: EDUFU, 2013. 286 p.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

_____. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 1999.

GOMES, Antônio Nilson; DUQUE, Adauto Neto Fonseca. Mototáxi: uma alternativa do transporte urbano de Sobral? **Revista Homem, Espaço e Tempo**. Sobral, p. 124-140, mar. 2009. Disponível em: <http://www.uvanet.br/rhet/artigos_marco_2009/mototaxi.pdf>. Acesso em 21 abr. 2014.

GUIMARÃES, Geraldo Spagno. **Comentários à Lei de Mobilidade Urbana – Lei nº 12.587/12**: essencialidade, sustentabilidade, princípios e condicionantes do direito à mobilidade. Belo Horizonte: Fórum, 2012. 256 p.

HARVEY, David. **A Justiça Social e a Cidade**. Tradução de Armando Corrêa da Silva. São Paulo: Hucitec, 1980. 291p. Original inglês.

HOLANDA. CENAS DO TRANSPORTE CICLOVIÁRIO EM AMSTERDAM. SÉCULO XXI. Disponível em: <https://www.google.com.br/search?hl=pt-BR&site=imghp&tbm=isch&source=hp&biw=1024&bih=677&q=bicicleta+em+amsterdam&oq=bicicleta+em+am&gs_l=img.1.0.0i24.1887.8353.0.12089.15.10.0.5.5.0.256.1360.5j1j4.10.0....0...1ac.1.37.img..3.12.784.yhGWf6B2HN0#facrc=_&imgdii=_&imgcr=NCIKi3NZxn7KhM%253A%3BGuebiF6pEKHOZM%3Bhttp%253A%252F%252Fblog.opovo.com.br%252Fpenteadeiraamarela%252Fwp-content%252Fuploads%252Fsites%252F38%252F2013%252F04%252Fbicicleta-amsterdam-

rio-penteadeira

amarela.jpg%3Bhttp%253A%252F%252Fblog.opovo.com.br%252Fpenteadeiraamarela%252Festilo-bicicletas-customizadas%252F%3B800%3B600>. Acesso em: 08 mar. 2014.

HOYLE, Brian; KNOWLES, Richard. **Modern transport geography**. Chichester-UK: John Wiley & Sons Ltd, 1998.

INSTITUTO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL. **Mobilidade e política: subsídios para uma gestão integrada**. Disponível em: <<http://www.ibam.org.br/media/arquivos/estudos/mobilidade.pdf>>. Acesso em: 09 mar. 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo demográfico: 2010**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/default.shtm>>. Acesso em: 17 nov. 2013.

_____. **Cidades**. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=310350>>. Acesso em: 06 dez. 2014.

_____. **Frota: 2012**. Disponível em: <<http://cod.ibge.gov.br/CX8W>>. Acesso em: 06 jan. 2014.

_____. **PIB: 2012**. Disponível em: <<http://saladeimprensa.ibge.gov.br/noticias?view=noticia&id=1&busca=1&idnoticia=2329>>. Acesso em: 17 nov. 2013.

_____. **Produto Interno Bruto dos Municípios: 2011**. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/comparamun/compara.php?lang=&coduf=31&idtema=125&codv=v05&search=minas-gerais|araguari|produto-interno-bruto-dos-municipios-2011>>. Acesso em: 06 jan. 2014.

ITUIUTABA. Decreto nº 4.666, de 26 de junho de 2000. Regulamenta a permissão do transporte individual mototáxi e dá outras providências.

_____. Decreto nº 5.293, de 7 de agosto de 2003. Altera os artigos 23, 41, 52 e 77 do Decreto nº 4.666, de 26 de junho de 2000.

_____. Lei nº 3236, de 22 de maio de 1997. Dispõe sobre serviço de Moto-Táxi e Moto-Entrega no Município de Ituiutaba, e dá outras providências.

IQUITO, PERU. A CIDADE SEM CARROS. 2008. Disponível em: <<http://followtheroad.com/en/iquitos-city-without-cars/>>. Acesso em: 16 ago. 2014.

JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION. **Forecast for Vehicle Demand**. Disponível em: <<http://www.jama-english.jp/statistics/forecast/2014/140131.html>>. Acesso em: 15 ago. 2014.

KNOWLES, Richard; SHAW, Jon; DOCHERTY, Iain. **Transport Geographies: Mobilities, Flows and Spaces**. Malden, MA, EUA: Blackwell Publishing, 2008.

KON, Anita. **Economia de serviços: teoria e evolução no Brasil**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Técnicas de Pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisa, elaboração, análise e interpretação de dados**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2006.

LANCHESTER, PRIMEIRO CARRO INGLÊS PRODUZIDO EM 1837. Disponível em: <http://www.carroantigo.com/.../curio_primeiros.htm>. Acesso em: 15 nov. 2013.

LORENZETTI, Maria Sílvia Barros. **A Regulação do Serviço de Mototáxi**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/documentos-e-pesquisa/publicacoes/estnottec/tema14/pdf/305335.pdf>>. Acesso em: 31 ago. 2014

LUCCA, Julia Frascarelli. **O motoboy de São Paulo: uma análise discursiva**. 2012. 109f. Dissertação (Mestrado em Linguística) – Instituto de Estudos da Linguagem, Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, 2012.

MAGNANI, Fábio Santana. Estudo MAIDS: carros são a principal causa dos acidentes com motos. Equilíbrio em Duas Rodas. Disponível em: <http://blog.fabiomagnani.com/?page_id=13640>. Acesso em 15 ago. 2014.

_____. Reflexões de um Motoqueiro Sobre Colisões, Quedas e Atropelamentos. **Equilíbrio em Duas Rodas**. Disponível em: <<http://blog.fabiomagnani.com/?p=26664>>. Acesso em 16 ago. 2014.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. 3 ed. Petrópolis: Vozes, 2008.

MARIM, Daniel. **Estratégias na Indústria de Motocicletas: Um estudo exploratório do setor de motocicletas brasileiro**. 2010. 165f. Dissertação (Mestrado em Administração) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010.

MARX, Karl. **O Capital**. Livro I, Tomo I. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

MELO, Marilda Resende de. **A pegada ecológica urbana: o caso da cidade de Araguari - MG**. 2013. 280f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2013.

MERINO, Emílio. **Macro desafios para uma mobilidade urbana sustentável e a lei da mobilidade urbana**. 2012. Trabalho apresentado ao XXVI Congresso Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes, Joinville, 2012. Não publicado.

MEIO AMBIENTE. Momento Ambiental. Brasília: TV Justiça, 29 de novembro de 2013. Programa de televisão.

METRÔ. **Indicadores: 2012**. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/metro/numeros-pesquisa/indicadores.aspx>>. Acesso em: 18 jan. 2014.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde**. São Paulo: Hucitec, 2006.

MIOTTO, Rafael. Produção chinesa de motos é 12 vezes a brasileira. **Revista Auto Esporte**, 10 dez. 2011, 4 fotografias, color. Disponível em: <<http://g1.globo.com/carros/noticia/2011/12/producao-chinesa-de-motos-e-12-vezes-brasileira.html>>. Acesso em 18 abr. 2014.

MORAIS, Sandra Dalvi Quintaes. **Acidentes de trânsito com motociclistas: um estudo social e participativo**. 2013. 146f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2013.

MORIN, Edgar. **Os sete saberes necessários à educação do futuro**. 8 ed. São Paulo: Cortez Editora, 2000.

MOTO E CORPO: O HÍBRIDO. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=000877910&fd=y>>. Acesso em: 15 nov. 2013.

MOTOCICLETA DA FAMOSA MARCA HARLEY-DAVIDSON DO INÍCIO DO SÉCULO XX. Disponível em: <http://www.flashbackers.com.br/v2/index.php?option=com_content&view=article&id=77:motocicleta&catid=46:motos&Itemid=38>. Acesso em: 15 nov. 2013.

MOTOCICLETA HONDA GOLDWING USADA PARA SERVIÇO DE MOTOTÁXI. PARIS. 2014. Disponível em: <http://www.paris-airport-shuttle.com/moto_taxi.html>. Acesso em: 17 ago. 2014.

MOTOCICLETAS. UTILIZAÇÃO COMO FERRAMENTA DE TRABALHO. SÉCULO XXI. Disponível em: <https://www.google.com.br/search?hl=pt-BR&site=imghp&tbm=isch&source=hp&biw=1024&bih=677&q=moto+como+ferramenta+de+trabalho&oq=moto+como+ferramenta+de+trabalho&gs_l=img.12...2338.14244.0.16202.38.9.0.29.0.1.331.1843.2j2j2j3.9.0....0...1ac.1.41.img..33.5.846.17iHzVCRU1s#facrc=_&imgdii=_&imgsrc=LQBfvJw6cZaeEM%253A%3B6r0tyopqdVE5TM%3Bhttp%253A%252F%252Fimgsgapp.impresso.correioweb.com.br%252Fapp%252Finfografico_127989354581%252F2013%252F06%252F10%252F6169%252Fwpri-1006-moto.jpg%3Bhttp%253A%252F%252Fbsb-in-transitu.blogspot.com%252F%3B1491%3B436>. Acesso em: 17 abr. 2014.

MOTOTÁXI. FORTALEZA. 2012. Disponível em: <http://ce.quebarato.com.br/fortaleza/moto-taxi-fortaleza__7D35A0.html>. Acesso em: 11 fev. 2014.

NASCIMENTO JÚNIOR, Luiz Gonzaga do. **Gonzaguinha**. Belo Horizonte: Moleque, 1986. 1 disco, 33 rpm, estéreo.

NATAL, Jorge Luis Alves. **Transportes, território e desenvolvimento econômico: uma contribuição crítica da formação social brasileira**. Rio de Janeiro: Papel Virtual, 2003. 299p.

NEIVA, Renata. Equipe da Engenharia Mecânica da UFU propõe processos para destinação de pneus. **Comunica**. Uberlândia, 18 fev. 2014. Universidade Federal de Uberlândia, Diretoria de Comunicação Social. Disponível em: <<http://www.historicodirco.ufu.br/content/equipe-da-engenharia-mec%C3%A2nica-da-ufu-prop%C3%B5e-processos-para-destina%C3%A7%C3%A3o-de-pneus>>. Acesso em: 23 fev. 2014.

OLIVEIRA, Silvio Luiz de. **Tratado de metodologia científica**. 2. ed. São Paulo: Pioneira, 1998.

ÔNIBUS DE DOIS ANDARES DA FIFTH AVENUE COACH COMPANY: INÍCIO DO SÉCULO XX. Disponível em: <<http://www.railbuss.com/noticias/121717051015a.htmlhttp>>. Acesso em: 15 nov. 2013.

ÔNIBUS QUE CIRCULAVA EM LONDRES NO FINAL DO SÉCULO XVIII. Disponível em: <<http://www.wildhorsebooks.com/thompson.htm>>. Acesso em: 15 nov. 2013.

PESQUISA CNI-IBOPE. **Retratos da Sociedade Brasileira**: Locomoção Urbana (agosto 2011). Brasília: CNI, 2011. 49p.

PIRES, Ailton Brasiliense; VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara; SILVA, Ayrton Camargo. **Transporte humano**: cidades com qualidade de vida. São Paulo: ANTP, 1997. 312p.

PONS, Joana Maria Seguí; REYNÉS, Maria Rosa Martínez. **Geografía de los Transportes**. Palma (Illes Balears): Universitat de les Illes Balears, 2004. 444p.

PORTAL CATALÃO. Catalão Notícias. Mototaxistas querem fundar sindicato. 15 mai. 2006. Disponível em: <<http://www.catalaonoticias.com.br/cidade/mototaxistas-querem-fundar-sindicato,MjE1OQ.html>>. Acesso em: 23 jan. 2014.

_____. Catalão Notícias. Motoboys e motofretistas têm novas regras para trabalhar a partir de 4 de agosto. 18 jul. 2012. Disponível em: <<http://www.catalaonoticias.com.br/noticias/index.php?Secao=NoticiasVer&id=MTI2NDQ>>. Acesso em: 23 jan. 2014.

PORTO DE MANAUS EM CONSTRUÇÃO. Disponível em: <<http://www.amazonature.blogspot.com>>. Acesso em: 17 nov. 2013.

PÔSTER DO DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DE MUNIQUE, ALEMANHA - 2001. Disponível em: <<https://www.google.com.br/search?q=plano+de+mobilidade+por+autom%C3%B3veis+nas+cidades&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ei=MJobU4jpLaT70AHG7YC4Aw&ved=0CE0QsAQ&biw=1024&bih=677>>. Acesso em: 09 mar. 2014.

PRIMEIRA FERROVIA A OPERAR NO BRASIL EM 1854. Disponível em: <<http://www.autoclassic.com.br/autoclassic2/?p=359>>. Acesso em: 17 nov. 2013.

PRIMEIROS BONDES DE TRAÇÃO ANIMAL DO SÉCULO XIX. Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=545103>>. Acesso em: 15 nov. 2013.

PRIMEIROS BONDES DE TRAÇÃO MECÂNICA DO SÉCULO XIX. Disponível em: <http://www.carroantigo.com/imagens/PRIMEIROS/1_onibus_1895.jpg>. Acesso em: 15 nov. 2013.

PRIMEIROS BONDES ELÉTRICOS DO SÉCULO XIX. Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=545103>>. Acesso em: 15 nov. 2013.

PROVIDELO, Janice Kirner; SANCHES, Suely da Penha. Percepções de indivíduos acerca do uso da bicicleta como modo de transporte. **Revista Transportes - ANPET**, volume XVIII, nº 2, p. 53-61, 2010.

QUADRICYCLE, PRIMEIRO VEÍCULO DA FORD, PRODUZIDO EM 1896. Disponível em: <http://www.carroantigo.com/.../curio_primeiros.htm>. Acesso em: 15 nov. 2013.

REDE DE METRÔ EM SÃO PAULO/SP. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/sua-viagem/index.aspx/>>. Acesso em: 25 fev. 2014.

REPRESENTAÇÃO DE UMA BICICLETA DO SÉCULO XIX. Disponível em: <<http://www.autoclassic.com.br/autoclassic2/?p=359>>. Acesso em: 15 nov. 2013.

RETONDAR, Anderson Moebus. **Sociedade de consumo, modernidade e globalização**. São Paulo: Annablume, 2007.

SACHS, Ignacy. O problema da democracia econômica e social. In: **Comissão de Assuntos Econômicos**, 1993. Brasília: Senado Federal, 1993. p. 10.

SACHS, Jeffrey. **O fim da pobreza**: como acabar com a miséria mundial nos próximos vinte anos. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

SANTOS, Milton. **A urbanização desigual**: a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos. Petrópolis: Vozes, 1982.

SCHMIDT, Benício Viero; FARRET, Ricardo Libanez. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1986. 95p.

SILVA, José Afonso da. **Direito Urbanístico Brasileiro**. 5 ed. São Paulo: Malheiros, 2008.

SINDICATO DOS MENSAGEIROS, MOTOCICLISTAS, CICLISTAS E MOTOTAXISTAS DE SÃO PAULO. Notícias. Presidenta Dilma Rousseff assina Lei da Periculosidade. 21 de junho de 2014. Disponível em: <<http://www.sindimotosp.com.br/noticias/noticia62.html>>. Acesso em: 14 ago. 2014.

SINDICATO E ORGANIZAÇÃO DAS COOPERATIVAS BRASILEIRAS NO ESTADO DE GOIÁS. Central de Notícias. Coopertaxi catalana prepara-se para crescer em Catalão. 09 de julho de 2009. Disponível em: <<http://www.ocbgo.org.br/noticias/09-07-09-coopertaxi-catalana-prepara-se-para-crescer-em-catalao/>>. Acesso em: 23 jan. 2014.

SITE MINISTÉRIO DAS CIDADES. INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE URBANA. 2014. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/>>. Acesso em: 21 jan. 2014.

SLATER, Don. **Cultura do Consumo & Modernidade**. São Paulo: Nobel, 2001.

SOARES, Beatriz Ribeiro et al. Dinâmica urbana na bacia do rio Araguari (MG) – 1970-2000. In: LIMA, Samuel do Carmo; SANTOS, Rosselvelt José dos (Org.). **Gestão ambiental na bacia do rio Araguari**: rumo ao desenvolvimento sustentável. Uberlândia: UFU/IG, Brasília: CNPq, 2004. p. 125-161.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

TAVARES, André Ramos. **Curso de Direito Constitucional**. 7 ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

TIZZANI, Aldo; CALDEIRA, Arthur. Milão transforma-se na capital mundial das motos.

Revista Webmotors, 7 nov. 2013. Disponível em:

<<http://revista.webmotors.com.br/motos/milao-transforma-se-na-capital-mundial-das-motos/1333467347026>>. Acesso em 17 abr. 2014.

TORRES, Javier Romero; GUTIÉRREZ, Javier García. The quality of service user's assessment for the non-conventional transportation mode "mototaxi". In: XVIII CONGRESO PANAMERICANO DE INGENIERÍA DE TRÁNSITO, TRANSPORTE Y LOGÍSTICA, 2014, Santander. **Ponencias**. Santander: Universidad de Cantabria, 2014. Disponível em:

<[file:///D:/Meus%20documentos/Downloads/panam2014_submission_125%20\(1\).pdf](file:///D:/Meus%20documentos/Downloads/panam2014_submission_125%20(1).pdf)>.

Acesso em 15 ago. 2014.

TRICICLO COM PORTE DE SCOOTER E COM DUAS RODAS DIANTEIRAS E UMA NA TRASEIRA. Disponível em: <<http://motociclismo.terra.com.br/index.asp?codc=1165#>>.

Acesso em: 17 abr. 2014.

VASCONCELOS FILHO, João Manoel de. **O Direito à moradia e o discurso de Implantação de políticas públicas habitacionais na perspectiva de construção de cidades saudáveis e democráticas: reflexões sobre Araguaína-TO**. 2013. 219f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2013.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Prolivros, 2005.

_____. A construção da mobilidade excludente. **Revista Ponto de Vista**, out. 2013a. Entrevista concedida a Alexandre Pelegi, Comunicação ANTP. Disponível em:

<<http://www.antp.org.br/website/noticias/ponto-de-vista/show.asp?npgCode=7277558D-F58A-4D62-B5A6-AE8DC975A2DF>>. Acesso em: 17 novembro 2013.

_____. O custo social da motocicleta no Brasil. **Revista dos Transportes Públicos - ANTP**, ano 30/31, 3º e 4º trimestres, p. 127-142, 2008.

_____. **Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. São Paulo: Manole, 2013b.

_____. Táxi, trânsito e subsídios. **Revista Ponto de Vista**, dez. 2013c. Disponível em:

<<http://www.antp.org.br/website/noticias/ponto-de-vista/show.asp?npgCode=D731AD3D-627C-41C3-80CC-E2F13C7D12CC>>. Acesso em 21 abr. 2014.

_____. **Transporte e Meio Ambiente: Conceitos e informações para análise de impactos**. São Paulo: Annablume 2006.

_____. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. 3 ed. São Paulo: Annablume 2000.

VIEIRA, Tuca. **Conflitos urbanos**. 1 fotografia, color. Disponível em:

<https://www.google.com.br/search?q=folha+imagem+tuca+vieira/folha&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ei=MGLcUofUH4_NkQfMo4G4BQ&ved=0CCsQsAQ&biw=1024&bih=677>. Acesso em: 19 jan. 2014.

WIKIPÉDIA.Moto-táxi. 2014. Disponível em:
<<http://pt.wikipedia.org/wiki/Motot%C3%A1xi>>. Acesso em: 19 jan. 2014.

_____.Caput. 2014. Disponível em: < <http://pt.wikipedia.org/wiki/Caput>>. Acesso em: 25 jan. 2014.

YIN, Robert K. **Estudo de caso:** planejamento e métodos. Tradução de Daniel Grassi. 3. ed. Porto Alegre: Bookman, 2005. 212 p. Título original: Case study research: design and methods.

APÊNDICES

APÊNDICE A – Questionário para a entrevista estruturada aos mototaxistas.



APÊNDICE B – Questionário para a entrevista estruturada aos usuários do serviço de mototáxi.

APÊNDICE C – Questionário para a entrevista estruturada aos entes estatais.

APÊNDICE D – Questionário para a entrevista estruturada aos pedestres.

APÊNDICE E – Questionário para a entrevista estruturada aos demais motoristas.

APÊNDICE A – Questionário para a entrevista estruturada aos mototaxistas.

 UFU	<u>QUESTIONÁRIO PARA A ENTREVISTA ESTRUTURADA AOS MOTOTAXISTAS</u>	 PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA.
--	---	--

TODAS AS ENTREVISTAS TÊM O CARÁTER EXCLUSIVAMENTE CIENTÍFICO. A INDIVIDUALIDADE DAS RESPOSTAS SERÁ PRESERVADA E MANTIDA EM ABSOLUTO SIGILO PORQUE OS DADOS SERÃO AGREGADOS PARA DEPOIS SEREM ANALISADOS.

1. Sexo: ()M ()F
2. Idade: () 18 a 20 anos () 21 a 24 anos () 25 a 34 anos () 35 a 44 anos () 45 a 59 anos () 60 a 69 anos () 70 a 79 anos () Superior a 79 anos
3. Nível de escolaridade: () Analfabeto () Lê e escreve () Ensino fundamental incompleto () Ensino fundamental completo () Ensino médio incompleto () Ensino médio completo () Ensino superior incompleto () Ensino superior completo () Não informado
4. Tempo de habilitação: _____ anos.
5. Estado Civil: () solteiro () casado () divorciado () viúvo () união estável
6. Possui filhos? () Sim () Não. Se positiva a resposta, quantos? () 1 () 2 () 3 () + de 3
7. Há quanto tempo trabalha como mototaxista? _____.
8. O que o levou a ser mototaxista? () desemprego () complemento de renda () melhor remuneração () flexibilidade de horário () Outro motivo: _____.

9. Que moto utiliza? (marca, modelo, ano):

_____.

10. Sua moto é quitada ou financiada? () quitada () financiada

11. Qual a sua carga diária de trabalho? _____ horas. Quando repousa? () 1x semana

() 2x semana () + de 2x semana

12. Qual o valor da tarifa? R\$ ____, _____. Há distinção de valor de acordo com horário? (

) Sim () Não. Se positivo, qual(is) o(s) horário(s) e valor(es) diferenciado(s)?

_____.

13. Qual, em média, sua renda mensal? () 1SM () 2SM () 3SM () + de 3 SM

14. Quantos Km, em média, “roda” por dia? _____.

15. Quantos passageiros transporta, em média, por dia? _____.

16. Qual o horário de maior fluxo de passageiros? _____. E a maior incidência de

viagens é do centro para bairros ou dos bairros ao centro? () centro – bairro () bairro – centro. Qual o principal local de destino dos usuários? (exemplo: bancos, rodoviária, etc.)

_____.

17. Concedem touca higiênica (plástica) aos usuários? () Sim () Não

18. Limpam os capacetes? (tanto o de uso próprio quanto o do usuário) () Sim () Não. Se positiva a resposta, com qual periodicidade? _____.

19. É suficiente o nº de concessionárias de motos, oficinas e vendas de autopeças? () Sim () Não

20. O número de vagas para estacionamento no centro da cidade é suficiente? () Sim () Não



21. Você atua de forma autônoma ou vinculado a uma central? () autônomo () vinculado. Se vinculado, quanto paga à Central? _____.

22. Qual o meio de se comunicar com o cliente? () telefone fixo () celular () internet

() Outro: _____.

23. Além dos capacetes, utilizam outro(s) equipamento(s) de segurança? () Sim () Não. Se sim, qual(is)? _____.
24. Já foi vítima de algum acidente? () Nenhum () 1x () 2x () mais de 2x. Se positivo, necessitou de cuidados médicos? () Sim () Não. Se sim, usou serviço público ou particular de saúde? () público () particular
25. Há campanhas educativas na cidade para prevenção de acidentes de trânsito? () Sim () Não
26. Sofreu algum tipo de violência no exercício da atividade? () Sim () Não. Se positivo, qual? _____.
27. Se sente marginalizado pelo fato de ser mototaxista? () Sim () Não
28. Em sua opinião, qual o maior motivo para a utilização do mototáxi? () tarifa baixa
() ausência de veículo automotor pelo passageiro () transporte público coletivo de baixa qualidade () serviço de porta a porta () fluidez no trânsito/rapidez de locomoção
() Outros _____.
29. Qual o maior problema enfrentado por você no trânsito? () imprudência dos motoristas de automóveis () o desrespeito aos motociclistas () falta de sinalização () o grande movimento na área central da cidade () buracos nas vias () o alto nº de acidentes
() Outro(s) _____.
30. Já fez algum curso de reciclagem como mototaxista? () Sim () Não. Há fiscalização do mototaxismo pelo Estado em sua cidade? () Sim () Não
31. Conhece a legislação sobre o mototaxismo? () Sim () Não
32. Pertence a algum sindicato, associação, etc? () Sim () Não. Se positivo, qual?
_____.
33. Paga algum tipo de seguro? () Sim () Não. Se positivo, qual? _____.
- Envolve proteção, além de você, ao usuário e contra terceiros? () Sim () Não

APÊNDICE B – Questionário para a entrevista estruturada aos usuários do mototaxismo.

 UFU	<u>QUESTIONÁRIO PARA A ENTREVISTA</u> <u>ESTRUTURADA AOS USUÁRIOS DO</u> <u>MOTOTAXISMO</u>	 <small>PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA.</small>
---	--	---

TODAS AS ENTREVISTAS TÊM O CARÁTER EXCLUSIVAMENTE CIENTÍFICO. A INDIVIDUALIDADE DAS RESPOSTAS SERÁ PRESERVADA E MANTIDA EM ABSOLUTO SIGILO PORQUE OS DADOS SERÃO AGREGADOS PARA DEPOIS SEREM ANALISADOS.

1. Sexo: ()M ()F
2. Idade: ()até 12 anos ()13 a 17 anos ()18 a 20 anos ()21 a 24 anos ()25 a 34 anos
()35 a 44 anos ()45 a 59 anos ()60 a 69 anos ()70 a 79 anos ()Superior a 79 anos
3. Nível de escolaridade: () Analfabeto () Lê e escreve () Ensino fundamental incompleto () Ensino fundamental completo () Ensino médio incompleto () Ensino médio completo () Ensino superior incompleto () Ensino superior completo () Não informado
4. Estado Civil: () solteiro () casado () divorciado () viúvo () união estável
5. Qual, em média, sua renda mensal? ()1SM ()2SM ()3SM () + de 3 SM
6. Qual o uso mensal do serviço público de transporte individual de passageiros por motocicleta?
() 1x () 2x () 3x () 4x () 5x () mais de 5 vezes
7. Concedem touca higiênica (plástica) aos usuários? () Sim () Não
8. O capacete concedido se encontra limpo para uso? () Nunca () Às vezes () Sempre
9. O número de mototaxistas na cidade é suficiente? () Sim () Não

10. Qual o meio de se comunicar com o mototaxista? () telefone fixo () celular
() internet () Outro: _____.
11. Além do capacete, é oferecido algum outro(s) equipamento(s) de segurança? () Sim () Não. Se sim, qual(is)? _____.
12. Utilizando o mototáxi, já foi vítima de algum acidente? () Nenhum () 1x () 2x () mais de 2x. Se positivo, necessitou de cuidados médicos? () Sim () Não. Se sim, usou serviço público ou particular de saúde? () público () particular
13. Há campanhas educativas na cidade para prevenção de acidentes de trânsito? () Sim () Não
14. Sofreu algum tipo de violência no uso desse serviço? () Sim () Não. Se positivo, qual? _____.
15. Se sente constrangido pelo fato de usar o serviço de mototáxi? () Sim () Não
16. O que o motiva(ou) à utilização do mototáxi? () tarifa baixa () ausência de veículo automotor () transporte público coletivo de baixa qualidade () serviço de porta a porta () fluidez no trânsito/rapidez de locomoção () Outros _____.
17. Há fiscalização do mototaxismo pelo Estado em sua cidade? () Sim () Não () Não sei
18. Antes de usar o serviço, verifica se o prestador tem seguro de vida? () Sim () Não
19. Numa escala de 0 a 10, atribua notas aos itens abaixo, sendo 0 (péssimo) e 10 (excelente):
- 19.1 Conforto (limpeza da moto e comodidade do assento)
()0 ()1 ()2 ()3 ()4 ()5 ()6 ()7 ()8 ()9 ()10
- 19.2 Disponibilidade (capacidade de atendimento em qualquer horário e/ou roteiro a se fazer)
()0 ()1 ()2 ()3 ()4 ()5 ()6 ()7 ()8 ()9 ()10
- 19.3 Pontualidade (grau de certeza dos horários combinados)
()0 ()1 ()2 ()3 ()4 ()5 ()6 ()7 ()8 ()9 ()10
- 19.4 Economia (modicidade da tarifa / custo da viagem)
()0 ()1 ()2 ()3 ()4 ()5 ()6 ()7 ()8 ()9 ()10

19.5 Segurança (segurança pessoal durante a viagem)

☐0 ☐1 ☐2 ☐3 ☐4 ☐5 ☐6 ☐7 ☐8 ☐9 ☐10



19.6 Rapidez (tempo de duração da viagem)

☐0 ☐1 ☐2 ☐3 ☐4 ☐5 ☐6 ☐7 ☐8 ☐9 ☐10

19.7 Relacionamento com o mototaxista

☐0 ☐1 ☐2 ☐3 ☐4 ☐5 ☐6 ☐7 ☐8 ☐9 ☐10

APÊNDICE C – Questionário para a entrevista estruturada aos entes estatais.



 UFU	<u>QUESTIONÁRIO PARA A ENTREVISTA ESTRUTURADA AOS ENTES ESTATAIS</u>	 PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA.
--	---	--

TODAS AS ENTREVISTAS TÊM O CARÁTER EXCLUSIVAMENTE CIENTÍFICO/ACADÊMICO.

1. Quantos mototaxistas estão registrados perante o Poder Público na cidade? _____ .
2. Há licitação para concessão ou permissão do trabalho aos mototaxistas? () Sim () Não.
Se positiva a resposta, tal procedimento ocorre: () de forma individual () por ponto de trabalho () somente a pessoas jurídicas
3. O Município já estudou o fluxo de mototáxis objetivando utilizá-lo como fonte para balizar a rota de transporte público coletivo? () Sim () Não
4. O Município tem registro do número de acidentes que envolve motociclista(s)? () Sim () Não. Se sim, qual(is)? _____.
5. O setor de saúde pública do município registra o número de acidentes que envolve motos? () Sim () Não. E, especificamente, mototaxistas? () Sim () Não. Se sim, qual(is)? _____.
6. O número de estacionamentos para motos na cidade é suficiente? () Sim () Não
7. Qual a maior causa de multa aos motociclistas? _____ .
8. Onde permanecem as motos apreendidas? _____ . Qual o tempo máximo de permanência permitida? _____ . Se houver tempo máximo de permanência, se não for retirada, qual o fim da mesma? _____ .

9. Há, na cidade, gestão de pneumáticos irreversíveis? (☐) Sim (☐) Não. Se positiva a resposta, o que é feito com eles? _____ .
10. O Município já criou o Plano de Mobilidade Urbana, diante da exigência constante da Lei nº 12.587/12 (Lei de Mobilidade Urbana)? (☐) Sim (☐) Não



APÊNDICE D – Questionário para a entrevista estruturada aos pedestres.

 <p>UFU</p>	<p>QUESTIONÁRIO PARA A ENTREVISTA ESTRUTURADA AOS PEDESTRES</p>	 <p>PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA.</p>
--	---	--

TODAS AS ENTREVISTAS TÊM O CARÁTER EXCLUSIVAMENTE CIENTÍFICO. A INDIVIDUALIDADE DAS RESPOSTAS SERÁ PRESERVADA E MANTIDA EM ABSOLUTO SIGILO PORQUE OS DADOS SERÃO AGREGADOS PARA DEPOIS SEREM ANALISADOS.

1. Os mototaxistas respeitam os pedestres? () Sim () Não. E os demais motoristas?
() Sim () Não.
2. Já se envolveu com acidentes com mototaxista? () Sim () Não
3. Você utiliza o mototáxi como meio de transporte? () Sim () Não
4. Numa escala de 0 a 10, apresente sua percepção sobre o serviço de mototáxi, atribuindo notas aos itens abaixo, sendo 0 (péssimo) e 10 (excelente):
 - 4.1 Segurança
()0 ()1 ()2 ()3 ()4 ()5 ()6 ()7 ()8 ()9 ()10
 - 4.2 Relacionamento com os pedestres
()0 ()1 ()2 ()3 ()4 ()5 ()6 ()7 ()8 ()9 ()10
 - 4.3 Auxílio no fluxo do trânsito
()0 ()1 ()2 ()3 ()4 ()5 ()6 ()7 ()8 ()9 ()10

APÊNDICE E – Questionário para a entrevista estruturada aos demais motoristas.

 UFU	<u>QUESTIONÁRIO PARA A ENTREVISTA ESTRUTURADA AOS DEMAIS MOTORISTAS</u>	 <small>PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA.</small>
---	--	---

TODAS AS ENTREVISTAS TÊM O CARÁTER EXCLUSIVAMENTE CIENTÍFICO. A INDIVIDUALIDADE DAS RESPOSTAS SERÁ PRESERVADA E MANTIDA EM ABSOLUTO SIGILO PORQUE OS DADOS SERÃO AGREGADOS PARA DEPOIS SEREM ANALISADOS.

1. Os mototaxistas respeitam os demais motoristas? () Sim () Não. E os pedestres?
() Sim () Não
2. Já se envolveu com acidentes com mototaxista? () Sim () Não
3. Você utiliza o mototáxi como meio de transporte? () Sim () Não
4. Numa escala de 0 a 10, apresente sua percepção sobre o serviço de mototáxi, atribuindo notas aos itens abaixo, sendo 0 (péssimo) e 10 (excelente):
 - 4.1 Segurança
()0 ()1 ()2 ()3 ()4 ()5 ()6 ()7 ()8 ()9 ()10
 - 4.2 Relacionamento com os motoristas
()0 ()1 ()2 ()3 ()4 ()5 ()6 ()7 ()8 ()9 ()10
 - 4.3 Auxílio no fluxo do trânsito
()0 ()1 ()2 ()3 ()4 ()5 ()6 ()7 ()8 ()9 ()10

ANEXOS

ANEXO A – Lei nº 3236, de 22 de maio de 1997, da cidade de Ituiutaba (MG).

ANEXO B – Lei nº 1.688 de 23 de abril de 1998, da cidade de Catalão (GO).

ANEXO C – Lei nº 5.126, de 7 de março de 2013, da cidade de Araguari (MG).

ANEXO D – Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009.

ANEXO A – Lei nº 3236, de 22 de maio de 1997, da cidade de Ituiutaba (MG).

**Câmara Municipal de Ituiutaba****LEI Nº 3236, DE 22 DE MAIO DE 1997.**

Dispõe sobre serviço de Moto-Táxi e Moto-Entrega
no Município de Ituiutaba, e dá outras
providências.

A Câmara Municipal de Ituiutaba decreta e eu, nos termos dos §§ 5º e 7º, do Art. 44 da Lei Orgânica deste Município, promulgo a seguinte lei:

Art. 1º - Fica criado o serviço de transporte de passageiros e de transporte e entrega de mercadorias em veículo automotor, tipo motocicleta, no Município de Ituiutaba.

§ 1º - A exploração do serviço será feito somente por empresas credenciadas, junto à Prefeitura Municipal.

§ 2º - As motocicletas destinadas a atender esta lei, obrigatoriamente, obedecerão as seguintes exigências:

I - estar com a documentação rigorosamente completa e atualizada;

II - ter potência mínima de motor equivalente a noventa e nove C.C.;

III - estar licenciado pelo órgão oficial como motocicleta de aluguel e emplacado com placa de cor vermelha;

IV - estar inscrito junto à Prefeitura Municipal;

V - possuir no caso de Moto-Entrega, para transportar pequenos volumes de até 10 Kg. (dez quilogramas), um baú traseiro de pequena dimensão, de fibra de vidro, ou similar;

VI - transportar, no caso de Moto-Táxi, um só passageiro de cada vez, que deverá ter a sua disposição um capacete protetor.

Art. 2º - A licença de funcionamento, fornecida pela Prefeitura Municipal, perderá a sua validade no caso de venda da empresa que a obteve.

Art. 3º - Sem prejuízo de outras obrigações legais, inclusive perante a legislação de trânsito, os motociclistas do serviço de Moto-Táxi e Moto-Entrega, deverão:

I - possuir habilitação na categoria compatível com a motocicleta que utiliza;

II - atender todas as exigências constantes desta lei e de sua regulamentação.

Art. 4º - As tarifas dos serviços de Moto-Táxi e Moto-Entrega serão estabelecidas e fixadas através de decreto do Poder



Câmara Municipal de Ituiutaba

Executivo Municipal.

Parágrafo Único - O Poder Executivo, na fixação das tarifas, deverá assegurar o equilíbrio econômico financeiro dos serviços, para que possam ser prestados de forma adequada e eficiente.

Art. 5º - As infrações aos dispositivos desta lei, bem como das normas que a regulamentarem, sujeitam a empresa operadora, conforme a gravidade da falta, às seguintes penalidades:

- I - multa;
- II - apreensão do veículo;
- III - suspensão temporária da execução do serviço;
- IV - cassação da licença para exercer a atividade.

Art. 6º - O número máximo de motocicletas que operacionalizarão os serviços de Moto-Táxi e Moto-Entrega, será limitado a 03 (três) veículos para cada 1.000 (mil) habitantes ou fração, de acordo com certidão oficial fornecida pelo IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

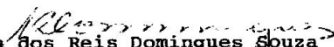
Art. 7º - Todos os veículos do serviço de Moto-Táxi e Moto-Entrega poderão ter no máximo cinco anos pelo seu certificado de registro.

Art. 8º - O Poder Executivo regulamentará a presente lei, no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar de sua publicação.

Art. 9º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 10 - Revogam-se as disposições em contrário.

Câmara Municipal de Ituiutaba, 22 de maio de 1997.


Neuzá dos Reis Domingues Souza
- Presidenta -

ANEXO B – Lei nº 1.688 de 23 de abril de 1998, da cidade de Catalão (GO).

Sanciono o presente Autógrafo de Lei em todos os seus Artigos, opondo o meu veto apenas à alínea "F" do Artigo 26. Registre-se, Publique-se e Comunique-se, Catalão 23/04/98.

Euripedes Pereira Ferreira
Prefeito Municipal de Catalão

Poder Legislativo
Câmara Municipal de Catalão
Estado de Goiás

LEI Nº 1.688, de 23 de abril de 1998.

AUTOGRAFO DE LEI Nº 1.674 30 DE MARÇO DE 1998.

"DISPÕE SOBRE CONCESSÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS NÃO REGULAR E CARGAS EM MOTOCICLETAS "MOTO TAXI" E DA OUTRAS PROVIDÊNCIAS"

A Câmara Municipal de Catalão, estado de Goiás aprovou e eu Prefeito Municipal sanciona a seguinte Lei:

Art. 1º - Revoga a Lei Municipal nº 1.530 de 06/05/96.

Art. 2º - Fica o Poder Executivo Municipal autorizado a dar em concessão a exploração dos serviços de transporte individual de passageiros não regular e cargas em motocicleta de aluguel "moto taxi", na jurisdição do município de Catalão.

Parágrafo único - A concessão de que trata o caput deste artigo, será pelo prazo de 01 (um) ano, a título precário, podendo ser prorrogado por igual período, havendo interesse da administração.

Art.3º - O Comercio em geral, poderá, dentro das exigências desta lei, utilizar de veículos próprios para o transporte de suas mercadorias.

Art. 4º - Os serviços concedidos que tarjem a multas, estão contidas no anexo, que fica fazendo parte integrante desta Lei.

DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS NÃO REGULAR E CARGAS EM MOTOCICLETAS DE ALUGUEL "MOTO TAXI".

CAPÍTULO I

DA COMPETÊNCIA

Art. 5º - Esta lei disciplina a exploração dos serviços de transporte individual de passageiros não regular e cargas em motocicletas de aluguel "moto táxi" na jurisdição do Município de Catalão.

Art. 6º - Considera-se transporte de passageiros e cargas regulamentado por esta norma aquele efetuado por veículos tipo motocicleta, com o indicativo "moto-táxi" visivelmente colocado no tanque de combustível do veículo, sobre faixa amarela.

Art. 7º - O serviço de transporte a que se refere este artigo constitui serviços de interesse público e somente poderá ser autorizado a terceiros mediante concessão do Chefe do Poder Executivo do Município.

Art. 8º - Compete ao departamento Municipal de Trânsito a legislação, a coordenação, a modificação e a fiscalização do serviço de transporte individual de passageiros e cargas em motocicletas, bem como, vistorias e aplicação de penalidades aos concessionários autorizados e aos condutores infratores.

CAPÍTULO II

DA CONCESSÃO DOS SERVIÇOS

Art. 9º - O Município poderá conceder as empresas a execução da operação do serviço de transporte individual de passageiros e cargas em motocicletas de alugueis, atendendo as formalidades legais.

Art. 10 - As concessões serão concedidas as Empresas que tiverem no mínimo 05 motocicletas e no máximo (30) motocicletas, podendo as mesmas serem de propriedade dos concessionários, ou arrendadas por eles, porém podendo ser revogada a qualquer tempo no caso de transgressão de qualquer norma deste Regulamento sem que caiba ao concessionário direito a qualquer indenização.

Art. 11 - As licenças serão renovadas anualmente, mediante comprovante de quitação dos tributos municipais e as exigências deste regulamento.

CAPÍTULO III

DO REGISTRO DAS EMPRESAS OPERADORAS

Art. 12 - Os serviços somente poderão ser executados por empresas registradas no cadastro da Prefeitura Municipal, e autorizada pelo Município.

Parágrafo Único - Para obtenção do Registro deverão os interessados apresentar requerimento instruído com a seguinte documentação :

- a) - Contrato Social constitutivo da empresa ou Registro de Firma Individual, devidamente arquivados na Junta Comercial do Estado de Goiás - JUCEG, do qual conste o objeto e capital equivalentes a no mínimo R\$ 5.000,00 (Cinco Mil Reais), em moeda corrente do País;
- b) - apresentar certidão negativa fornecida pelos Cartórios distribuidores civil, criminal e de Protesto desta Comarca, relativa a cada um dos sócios;

c) - apresentar outros documentos que vierem a ser exigidos por legislação ou ato administrativo pertinente;

d) - no caso da alínea "b" deste parágrafo, será negada a inscrição se constar condenação não cumprida por crime doloso ou culposos;

Art. 13 - A concessão será outorgada à empresa devidamente inscrita e que preencha a condição de ser proprietária ou arrendatária de motocicletas, desde que prova do arrendamento, devendo ter no máximo 5 (cinco) anos de uso e apresentarem bom estado de conservação que estejam devidamente licenciadas pelo Departamento Estadual de Trânsito.

Parágrafo Único - É obrigatório o convênio pela Empresa concessionária, com uma seguradora que dê cobertura individualmente para acidentados motociclistas/condutores e usuários do sistema "Moto Taxi" de no mínimo 120 (Cento e Vinte) salários mínimos, no caso de morte ou invalidez permanente, e 12 (Doze) salários mínimos, para despesas hospitalares, e que também dê cobertura a mercadorias transportadas no valor de até 03 (três) salários mínimos.

266121
44-5741
984.121.77

CAPÍTULO IV

DO ZONEAMENTO DE MOTO-TAXI

Art. 14 - O Zoneamento de moto-taxi será instituído por ato próprio do Chefe do Poder Executivo, tendo em vista o interesse público, localizados de maneira a atender as convergências do trânsito e o projeto urbanístico da cidade, devendo ainda conter especificação da categoria, localização e número de ordem.

Parágrafo Único - É proibido o embarque de passageiros a uma distância de no mínimo 100 (cem) metros dos pontos de ônibus e taxi.

Art. 15 - Os concessionários prestarão os serviços mediante solicitação dos usuários por telefone ou outro meio assemelhado, não podendo trabalhar de outra forma, ou criar pontos individuais sem a prévia autorização da Coordenação Municipal de Trânsito.

CAPÍTULO V

DOS VEÍCULOS

Art. 16 - Os veículos a serem utilizados no serviço disciplinado neste regulamento deverão ser Motocicletas dotadas de 02 (duas) ou 03 (três) rodas, de no mínimo 125 cc cilindradas, regularmente inscritas nos termos deste Regulamento, e em conformidade com o Código Nacional de Trânsito, em bom estado de funcionamento, segurança, higiene e conservação tudo comprovado através da vistoria prévia promovida pelo setor competente do Departamento Municipal de Trânsito.

Parágrafo Único - Os veículos dotados de 02 (duas) ou 03 (três) rodas não poderão conduzir mais de 01 (um) passageiro.

Finis

Art. 17 - As empresa poderão instalar sistema de controle por rádio ou assemelhado, deste que autorizada pelo órgão competente.

Art. 18 - Os veículos de aluguel deverão ser dotados dos equipamentos.

- a) - Faixa padrão amarela com indicação "moto-táxi" visivelmente aposta no tanque do veículo, através de escrita a tinta ou adesivo, podendo a mesma ser feita na capa do tanque.
- b) - cartão de identificação (autorização) do proprietário ou condutor (matrícula);
- c) - tabela das tarifas em vigor, aprovadas pelo Poder Executivo e divulgadas pelo Departamento Municipal de Trânsito;
- d) - Inscrição do número da autorização nas dimensões aprovadas pelo Departamento Municipal de Trânsito, pintadas no tanque do veículo;
- e) - equipamentos de segurança, nos termos da Legislação de Trânsito.
- f) - capacete para motociclistas/condutores e usuários do sistema "Moto Taxi".

Art. 19 - Os veículos de aluguel deverão ser emplacados em conformidade com o Código Nacional de Trânsito, ou sejam placas de aluguel (Placas Vermelha);

Art. 20 - No cartão de identificação constará o nome do autorizado, fotografia carimbada pelo Departamento Municipal de Trânsito de quem estiver conduzindo o veículo e, também, número da Carteira Nacional de Habilitação, número da concessão e de todos os documentos pessoais.

Art. 21 - A critério do Departamento Municipal de Trânsito, poderá ser concedido prazo máximo de 30 (trinta) dias para adaptação e saneamento de defeitos no veículo, desde que não esteja comprometida a segurança dos passageiros.

CAPÍTULO VI

DA MATRÍCULA DO CONDUTOR DO VEÍCULO E DE SUA INSCRIÇÃO

Art. 22 - Para conduzir o veículo de transporte individual de passageiros em motocicletas é obrigatória a prévia inscrição do condutor na Coordenação Municipal de Trânsito.

Art. 23 - Para obter a inscrição no Departamento Municipal de Trânsito, o condutor deve apresentar;

- a) Prova de Habilitação;
- b) Prova de sanidade física e mental, através de atestado médico datado de pelo menos de 30 (trinta) dias;
- c) Comprovante ou declaração de residência neste Município, sendo obrigatória a comunicação de endereço;

- d) Certidão negativa expedita pelo Cartório Criminal desta Comarca;
- e) Prova de conclusão de curso especial de treinamento e orientação ministrado pelo Departamento Municipal de Trânsito.

Art. 24 - A inscrição dos condutores de moto-taxi será sempre renovada quando vencido o prazo de vigência do exame de sanidade e anualmente, conforme determinação do Departamento Municipal de Trânsito.

Parágrafo único - Não sendo Revalidada até 30 (trinta) dias, a contar da data fixada, em cada caso, para vencimento ou da determinação do Departamento Municipal de Trânsito, a matrícula ficará automaticamente suspensa e após 60 (sessenta) dias de suspensão será cancelada.

Art. 25 - O Departamento Municipal de Trânsito poderá exigir o afastamento de qualquer preposto das empresa e/ou condutores autorizados, que violarem deveres previstos nesta Lei.

CAPÍTULO VII

DO PESSOAL DE OPERAÇÃO

Art. 26 - Sem prejuízo do cumprimento dos demais deveres previstos na Legislação de Trânsito e nesta Lei, o motociclista/conductor deve :

- a) Dirigir o veículo de modo a proporcionar segurança, conforto e regularidade de viagem aos passageiros;
- b) abster-se de ingerir bebidas alcoólicas ou outras substâncias tóxicas em serviço ou quando estiver próximo ao momento de assumi-lo;
- c) abster-se do uso de quaisquer espécies de arma durante o serviço;
- d) tratar os passageiros com humanidade e respeito;
- e) trabalhar uniformizado com o colete de identificação padrão determinado pelo Departamento Municipal de Trânsito;
- f) não transportar crianças menores de 12 anos, sem o prévio consentimento por escrito dos Pais ou Responsável.
- g) não recusar passageiros, salvo nos caso previsto em Lei;
- h) usar capacete, bem como, fazer com que o passageiro o use;
- i) não cobrar do usuário do sistema "Moto Taxi" valores acima do estabelecido pelo Poder Executivo;
- j) orientar o passageiro a utilização obrigatória da balaclava (toca) descartável sob o capacete;
- l) respeitar o limite máximo de 40 (quarenta) quilômetros por hora no perímetro urbano;
- m) qualquer incidente ocorrido com condutores/motociclistas uniformizados fora do horário previsto para funcionamento do sistema "Moto Taxi" ficará a cargo do infrator

CAPÍTULO VIII

DAS OBRIGAÇÕES DOS CONCESSIONÁRIOS E CONDUTORES DE MOTO TAXI

Art. 27 - Os concessionários e condutores de moto-taxi deverão respeitar as disposições legais e regulamentares, bem como, facilitar por todos os meios as atividades de fiscalização Municipal.

Art. 28 - As empresas concessionárias são obrigadas a :

- a) Manter a frota em boas condições de tráfego;
- b) manter atualizada a contabilidade e o controle operacional frota, exibindo o sempre que o for solicitado pela fiscalização municipal;
- c) oferecer aos órgãos próprios da Prefeitura resultados contábeis, dados estatísticos e quaisquer elementos que forem para fins de fiscalização;
- d) fornecer ao Departamento Municipal de Trânsito, sempre que for solicitada, a relação de condutores atualizada;
- e) manter em atividade toda a frota em período diurno.
A empresa que pretender prestar os serviços aos sábados, domingos, feriados e período noturno, deverá manter no mínimo 50% (cinquenta por cento), da frota em atividade.
- f) manter os condutores uniformizados, com colete de identificação padrão, conforme determinado pelo Departamento Municipal de Trânsito;
- g) comunicar ao Departamento Municipal de Trânsito quaisquer alterações de localização da sede, escritório e área destinada ao estacionamento de veículos;
- h) não aliciar passageiros;
- i) não trafegar com documentos obrigatórios vencidos;
- j) não usar o veículo para a prática de crime;
- l) não apresentar documentos rasurados ou adulterados;
- m) não transportar passageiros que por sua vez estejam transportando qualquer tipo de volume ou malas, que coloquem em risco a segurança;
- n) não adaptar ao veículo qualquer tipo de carretas-reboque destinado ao transporte de cargas, ou outros quaisquer que não sejam permitidos pelo Departamento Municipal de Trânsito;
- o) oferecer aos passageiros balaclava (tocas) descartáveis para uso sob o capacete, gratuitamente.
- p) Não ocupar o passeio público, instalando bancos, estacionando motos, colocando placas de propaganda etc...

CAPÍTULO IX

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 29 - A inobservância de quaisquer das disposições desta Lei e de demais atos regulamentares sujeitará os infratores e autorizados às seguintes penalidades, aplicadas separadas ou cumulativamente, conforme especificação abaixo:

- a) Advertência escrita;
- b) multa;
- c) suspensão ou cassação da concessão
- d) suspensão ou cassação do registro de condutores;

Art. 30 - A penalidade de advertência conterá determinações das providências necessárias ao saneamento da irregularidade que lhe deu origem.

Parágrafo único - A pena de advertência convertesse-a em multa diária caso não sejam atendidas as providências determinadas no prazo que for estabelecida.

Art. 31 - As empresas autorizadas, quando penalizadas, poderão recorrer da decisão no prazo de 10 (dez) dias.

CAPÍTULO X

DA FISCALIZAÇÃO

Art. 32 - A fiscalização do serviço será exercida pela Coordenação Municipal de Trânsito, através de agentes credenciados e identificados.

Art. 33 - Os agentes de fiscalização, quando necessário, poderão :

- a) Advertir os infratores, verbalmente ou por escrito;
- b) multar;
- c) solicitar o afastamento de condutores autorizados;
- d) solicitar às autoridades competentes a apreensão do veículo.

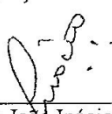
CAPÍTULO XI

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 34 - Os casos omissos serão solucionados pelo Departamento Municipal de Trânsito, que observará as normas estabelecidas no Código Nacional de Trânsito e outras, pertinentes ao assunto.

Art. 35 - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Secretaria da Câmara Municipal de Catalão, Estado de Goiás, aos 30 de março de 1998.


Itelvino João Inácio
Presidente

Raimundo Nonato S. de Carvalho
1º Secretário

ANEXO C – Lei nº 5.126, de 7 de março de 2013, da cidade de Araguari (MG).

LEI Nº 5126, DE 7 DE MARÇO DE 2013

DISPÕE SOBRE O SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS NO MUNICÍPIO DE ARAGUARI, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A Câmara Municipal de Araguari, Estado de Minas Gerais, aprova e eu, Prefeito, sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica autorizado o serviço de transporte de pessoas por meio de motocicletas no Município de Araguari prestado à comunidade em geral, denominado de mototáxi, nos termos desta Lei.

Art. 2º A concessão para a exploração dos serviços de transporte público de passageiros por veículo automotor, tipo motocicleta, dependerá de prévio processo licitatório, na modalidade de concorrência.

§ 1º O Poder Público Municipal deverá, no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da publicação desta Lei, iniciar o processo licitatório, concluindo-o em até 180 (cento e oitenta) dias.

§ 2º Fica vedado o acúmulo de mais de uma concessão, de serviço de transporte de pessoas por meio de motocicleta, pela mesma empresa ou mototaxista credenciado, cônjuge, companheiro ou parente em linha reta colateral ou por afinidade, até o terceiro grau, inclusive sob a condição de sócio de qualquer natureza.

§ 3º O prazo de concessão será de 10 (dez) anos, podendo ser prorrogado por mais 5 (cinco) anos, atendidos os requisitos legais para tanto.

Art. 3º A exploração do serviço será feita por empresas legalmente constituídas, segundo o regime jurídico de direito de empresa vigente.

§ 1º A cada empresa concessionária corresponderá um ponto de atendimento devendo este ser devidamente estruturado para acomodação, centralização e organização dos mototaxistas a cuja frente, no leito da via pública rente ao meio-fio serão praticados os estacionamento das motocicletas, limitando-se ao número máximo de 15 (quinze), devendo as demais utilizar o estacionamento regulamentado de particulares.

§ 2º O ponto de atendimento deverá possuir alvará de licença e funcionamento expedido pela Prefeitura Municipal de Araguari.

§ 3º As empresas concessionárias deverão manter o mínimo de motocicletas suficientes para atender a demanda, sendo que estas terão que ser de sua propriedade ou do mototaxista nela cadastrado, ficando estipulado que os atuais mototaxistas, que possuem motos em nome de terceiros, terão o prazo de até 12 (doze) meses, a partir da vigência desta Lei, para fazerem a transferência em definitivo para o nome do concessionário ou mototaxista credenciado.

Art. 4º A empresa particular exercerá a atividade a que for concedida por sua conta e risco, em analogia com o disposto na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, sendo da sua

responsabilidade direta a reparação dos danos materiais, pessoais e morais que advierem do exercício dessa atividade ao Poder Público, ao passageiro e a terceiros, sem prejuízo da responsabilidade solidária do mototaxista, quanto aos danos por ele causados, excluída a responsabilidade, sob qualquer forma e proporção, da Fazenda Pública concedente.

Art. 5º O serviço será prestado somente por motociclistas habilitados que tenham completado 21 (vinte e um) anos de idade e contando, no mínimo, com 2 (dois) anos de experiência comprovada através de sua carteira de habilitação na categoria.

§ 1º As motocicletas terão no máximo 8 (oito) anos de uso, comprovado através do seu certificado de registro, devendo ainda apresentar comprovante de aprovação em inspeção técnica semestral, realizada por empresa licenciada pelo DENATRAN e acreditada pelo INMETRO, expedido há menos de 6 (seis) meses.

§ 2º Atingindo o limite de sua vida útil, a substituição dar-se-á sempre por outra mais nova, com no máximo 5 (cinco) anos de fabricação.

§ 3º Vencido o limite máximo, a motocicleta deverá ser substituída no prazo máximo de 30 (trinta) dias, e para o cadastramento do novo veículo ou a sua baixa, será necessária a comprovação da completa descaracterização do veículo substituído ou baixado.

§ 4º As motocicletas deverão ter potência de 125 (cento e vinte e cinco) a 250 (duzentos e cinquenta) cilindradas, com a inscrição "MOTOTAXI" em ambos os lados do tanque de combustível, e nas carenagens laterais a inscrição com o número do cadastro do mototaxista, em padrão a ser determinado pelo órgão municipal competente.

§ 5º Os veículos em operação no serviço de mototáxi deverão ser emplacados na categoria de aluguel, no Município de Araguari, devidamente registrados no DETRAN/MG.

§ 6º Para a prestação de serviço deverá ser disponibilizado 2 (dois) capacetes com viseiras, para uso obrigatório do condutor e do passageiro, ambos padronizados na cor amarela, com faixas refletivas.

§ 7º Será permitido o uso, por parte do passageiro, do capacete modelo semiaberto sem a queixeira, desde que possua a viseira, forrado com material tipo lona, napa ou couro, mantendo visível o selo de fabricação, visando oferecer maior possibilidade de higienização do mesmo.

§ 8º As motocicletas serão dotadas com alça de segurança traseira e lateral, bem como protetores de isolamento do escapamento para se evitar queimaduras.

§ 9º As motocicletas deverão usar dispositivo aparador de linhas fixado no guidon, do tipo "corta-pipas" e de proteção para pernas e motor em caso de tombamento do veículo fixado em sua estrutura.

Art. 6º O mototaxista deverá usar camiseta de mangas longas com cor diferenciada por empresa e o colete de segurança, na cor preta, dotado de dispositivos retrorreflexivos, nos termos da regulamentação do CONTRAN, contendo a descrição do nome da empresa concessionária e o número da concessão ou cadastro do mototaxista nas duas extremidades do

referido colete, frente e costas, possibilitando a identificação pelos usuários e a facilitação no trânsito.

Parágrafo Único - O mototaxista deverá usar crachá padronizado para identificação legível à distância, contendo o nome da empresa prestadora do serviço, nome completo, fotografia atual, número do cadastro, RG, CPF/MF e o tipo sanguíneo.

Art. 7º Cabe às empresas credenciadas encarregarem-se de coordenar e identificar todos os seus empregados ou prestadores de serviços a elas vinculados.

§ 1º A Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes observará:

I - a conduta do concessionário;

II - as condições eletromecânicas, de higiene, de conservação, de funcionamento e de segurança da motocicleta, além da identificação e caracterização padrão, entre outros julgados necessários;

III - o porte dos originais da documentação e uso dos equipamentos obrigatórios, devidamente identificados e padronizados;

IV - outros que se fizerem necessários, conforme dispuser o regulamento.

§ 2º O mototaxista que estiver prestando serviços com motocicleta fora das especificações de segurança será impedido de continuar suas atividades e somente será liberado após a regularização do veículo e ao pagamento de multa equivalente a 50 (cinquenta) UFRA`s.

§ 3º À empresa a qual esteja vinculado o infrator da presente Lei, será aplicada multa equivalente a 50 (cinquenta) UFRA`s.

§ 4º Também será aplicada a multa, em igual valor, ao responsável pelo transporte, quando estiver conduzindo o passageiro em desacordo com esta Lei.

§ 5º O condutor que deixar de exercer suas funções na empresa concessionária terá seu cadastro junto à mesma cancelado de imediato, devendo ser comunicado ao órgão competente do Município a devida baixa da placa de aluguel.

§ 6º Fica terminantemente proibida a realização de propaganda em bens públicos, inclusive na modalidade de cartazes ou pichação, sob pena de multa a ser aplicada à empresa vinculada, no valor equivalente a 50 (cinquenta) UFRA`s, duplicada em caso de reincidência.

§ 7º As multas de que trata esta Lei, deverão ser duplicadas em caso de reincidência, sendo que a empresa que acumular num período de 12 (doze) meses, 5 (cinco) ou mais infrações, poderá ter cassada a concessão, garantida ampla defesa e contraditório.

Art. 8º Serão exigências básicas para o motociclista se habilitar à prestação dos serviços de que trata esta Lei:

I - estar devidamente registrado como segurado perante o Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS;

II - estar cadastrado como autônomo ou microempresário no cadastro de contribuintes da Prefeitura Municipal de Araguari/MG e terão o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISSQN calculado nos termos estabelecidos no Código Tributário Municipal;

III - cópia autenticada do comprovante de pagamento do imposto sindical do ano vigente em nome do solicitante;

IV - possuir bons antecedentes, comprovados mediante certidão criminal, a ser apresentada no ato do pedido de concessão no órgão competente do Município de Araguari, conforme art. 329 do Código de Trânsito Brasileiro;

V - apresentar comprovante atualizado de residência e domicílio no Município de Araguari, renovando esta condição a cada 12 (doze) meses;

VI - apresentar exame psicofisiológico, no setor competente da Administração Municipal, através do SUS (Sistema Único de Saúde) ou clínica especializada indicada pelo Município de Araguari, submetendo-se a novo procedimento a cada 24 (vinte e quatro) meses, podendo ser afastados pelos concessionários os examinados que se revelarem portadores de moléstias nervosas, contagiosas, ou que for constatado serem alcoólatras, toxicômanos ou fisicamente debilitados, os emotivos acentuados e os portadores de lesão orgânica suscetível de comprometer sua atividade como mototaxista;

VII - comprovar ter sido aprovado em curso especializado, nos termos de regulamentação do CONTRAN;

VIII - certidão emitida pela Justiça Eleitoral comprobatória de ser eleitor no Município de Araguari e estar em dia com as obrigações eleitorais;

IX - declaração de que não possui vínculo empregatício em cargos e empregos públicos em quaisquer das esferas federal, estadual e municipal;

X - histórico de habilitação fornecido pelo DETRAN/MG;

XI - apólice de seguro em parcela única anual quitada para o condutor e passageiro da motocicleta, com cobertura para danos pessoais e materiais de terceiros.

Art. 9º Fica vedada a exploração do serviço de mototáxi nos limites do Município de Araguari e Distritos por veículos não cadastrados pela SETTRANS, independentemente de seu enquadramento como categoria particular ou aluguel perante o DETRAN/MG.

§ 1º Aos mototaxistas oriundos de outros municípios será permitida tão somente a atividade de desembarque de passageiros e o retorno para o local de origem, sendo vedada de qualquer forma e sob qualquer título a realização de corridas independentes enquanto permanecer nos limites do Município de Araguari.

§ 2º Ao mototaxista que incidir na conduta vedada neste artigo será imposta multa no valor de 25 (vinte e cinco) UFRA`s, e imediata apreensão do veículo.

§ 3º No caso de reincidência, o valor da multa corresponderá a 50 (cinquenta) UFRA`s.

Art. 10 As motocicletas utilizadas no serviço de mototáxi terão livre circulação no Município e seu ponto de atendimento será o da agência onde estiverem cadastradas.

§ 1º As motocicletas poderão circular livremente nos limites do Município em busca de passageiros, sendo permitido aos mototaxistas apanhá-los fora dos pontos de paradas oficiais ou rotativos de mototáxi, mediante solicitação dos passageiros.

§ 2º Os mototaxistas somente poderão aguardar passageiros nos pontos regulamentados pela SETTRANS, dentro da área de estacionamento permitido conforme o regulamento.

Art. 11 O valor da tarifa a ser cobrada pelo serviço de que se trata esta Lei, será aferido por motocímetro ou outro dispositivo aprovado pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes - SETTRANS, e estabelecido por Decreto do Chefe do Executivo Municipal, com base em planilha tarifária, observando-se o regulamento.

Art. 12 Serão cobrados dos condutores cadastrados as seguintes taxas e respectivos valores em decorrência da atividade de que trata esta Lei, as quais ficam instituídas:

I - Taxa de Cartão de Identificação: 10 (dez) UFRA`s;

II - Taxa de Substituição do Veículo: 10 (dez) UFRA`s;

III - Taxa de Tabela Taximétrica: 10 (dez) UFRA`s.

Art. 13 Pelos eventuais danos materiais, morais e estéticos causados aos usuários do serviço ou terceiros, respondem solidariamente, a empresa concessionária e o mototaxista a ela vinculado.

Art. 14 O órgão gestor criará, no prazo de 120 (cento e vinte) dias, a contar da regulamentação desta Lei, mecanismos para atendimento dos usuários, disponibilizando, a partir de então, um número telefônico destinado a reclamações, pedidos, sugestões e denúncias a serem efetuadas por usuários do serviço de mototáxi.

Parágrafo Único - O número de telefone de que trata o artigo anterior deverá ser afixado em local visível:

I - na sede das empresas concessionárias;

II - nos veículos destinados ao serviço de mototáxi;

III - nas placas dos pontos base ou rotativos.

Art. 15 As infrações do disposto nesta Lei e em seu regulamento classificam-se em leve, média, grave ou gravíssima.

Parágrafo Único - O valor das multas não poderá ser superior aos valores previstos pela legislação federal referente ao trânsito para infrações classificadas respectivamente como leve, média, grave ou gravíssima.

Art. 16 O cometimento da infração implicará a aplicação das seguintes penalidades:

I - advertência;

II - multa;

III - suspensão da licença;

IV - cassação da licença.

§ 1º Em caso de reincidência o valor da multa será progressivamente aumentado, acrescentando-se ao último valor aplicado o valor básico respectivo.

§ 2º Para os fins desta Lei, considera-se reincidência o cometimento, pela mesma pessoa física ou jurídica, da mesma infração pela qual foi aplicada penalidade anterior, dentro do prazo de 3 (três) meses, contado do licenciamento respectivo ou da última autuação ou persistência da mesma infração, o que se der por último.

§ 3º As infrações penalizadas em virtude da aplicação do Código de Trânsito Brasileiro não poderão ser novamente punidas mediante aplicação desta Lei e do seu regulamento.

Art. 17 Esta Lei será regulamentada através de decreto do Executivo no prazo de até 120 (cento e vinte) dias a contar da data de sua publicação.

Art. 18 O regulamento deverá definir dentre outros aspectos:

I - a classificação de cada tipo de infração e os valores das multas correspondentes, considerando-se o grau de comprometimento à saúde, à segurança, ao trânsito e ao interesse público;

II - as infrações sujeitas à suspensão ou à cassação da licença;

III - o período de suspensão da licença, quando for o caso;

IV - as taxas exigidas para a outorga da licença;

V - a forma de fiscalização municipal;

VI - a criação de um cadastro geral de profissionais de mototáxi.

Art. 19 Ficam revogadas as disposições em contrário, especialmente as Leis de nºs 3.214, de 23 de junho de 1997, 3.275, de 25 de fevereiro de 1998 e 3.357, de 18 de maio de 1999, bem como os Decretos de nºs 019, de 29 de junho de 1999, 019, de 20 de junho de 2000, 051, de 7 de maio de 2001, 056, de 11 de agosto de 2003 e 015, de 29 de março de 2011.

Art. 20 Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, com exceção dos seus dispositivos que instituem tributos, quanto aos quais se aplica o princípio da anterioridade, observado ainda na sua exigibilidade o prazo nonagesimal.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ARAGUARI, Estado de Minas Gerais, em 7 de março de 2013.

Raul José de Belém
Prefeito

Wanderlei Barroso de Faria
Secretário de Trânsito e Transportes

ANEXO D – Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009.

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

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, 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 desse serviço e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “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.

Art. 2º Para o exercício das atividades previstas no art. 1º, é necessário:

I – ter completado 21 (vinte e um) anos;

II – possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria;

III – ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran;

IV – estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do Contran

Parágrafo único. Do profissional de serviço comunitário de rua serão exigidos ainda os seguintes documentos:

I – carteira de identidade;

II – título de eleitor;

III – cédula de identificação do contribuinte – CIC;

IV – atestado de residência;

V – certidões negativas das varas criminais;

VI – identificação da motocicleta utilizada em serviço.

Art. 3º São atividades específicas dos profissionais de que trata o art. 1º:

I – transporte de mercadorias de volume compatível com a capacidade do veículo;

II – transporte de passageiros.

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 4º A Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do seguinte Capítulo XIII-A:

“CAPÍTULO XIII-A

DA CONDUÇÃO DE MOTO-FRETE

Art. 139-A. As motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias – moto-frete – somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

I – registro como veículo da categoria de aluguel;

II – instalação de protetor de motor mata-cachorro, fixado no chassi do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento, nos termos de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – Contran;

III – instalação de aparador de linha antena corta-pipas, nos termos de regulamentação do Contran;

IV – inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.

§ 1º A instalação ou incorporação de dispositivos para transporte de cargas deve estar de acordo com a regulamentação do Contran.

§ 2º É proibido o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos e de galões nos veículos de que trata este artigo, com exceção do gás de cozinha e de galões contendo água mineral, desde que com o auxílio de **side-car**, nos termos de regulamentação do Contranº

Art. 139-B. O disposto neste Capítulo não exclui a competência municipal ou estadual de aplicar as exigências previstas em seus regulamentos para as atividades de moto-frete no âmbito de suas circunscrições.”

Art. 5º O art. 244 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 244.

.....

VIII – transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-A dessa Lei;

IX – efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto no art. 139-A desta Lei ou com as normas que regem a atividade profissional dos mototaxistas:

Infração – grave;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – apreensão do veículo para regularização.

§ 1º

.....” (NR)

Art. 6º A pessoa natural ou jurídica que empregar ou firmar contrato de prestação continuada de serviço com condutor de moto-frete é responsável solidária por danos cíveis advindos do descumprimento das normas relativas ao exercício da atividade, previstas no art. 139-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e ao exercício da profissão, previstas no art. 2º dessa Lei.

Art. 7º Constitui infração a esta Lei:

I – empregar ou manter contrato de prestação continuada de serviço com condutor de moto-frete inabilitado legalmente;

II – fornecer ou admitir o uso de motocicleta ou motoneta para o transporte remunerado de mercadorias, que esteja em desconformidade com as exigências legais.

Parágrafo único. Responde pelas infrações previstas neste artigo o empregador ou aquele que contrata serviço continuado de moto-frete, sujeitando-se à sanção relativa à segurança do trabalho prevista no art. 201 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

Art. 8º Os condutores que atuam na prestação do serviço de moto-frete, assim como os veículos empregados nessa atividade, deverão estar adequados às exigências previstas nesta Lei no prazo de até 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, contado da regulamentação pelo Contran dos dispositivos previstos no art. 139-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e no art. 2º dessa Lei.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 29 de julho de 2009; 188º da Independência e 121º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Tarso Genro

Marcio Fortes de Almeida

Este texto não substitui o publicado no DOU de 30.7.2009