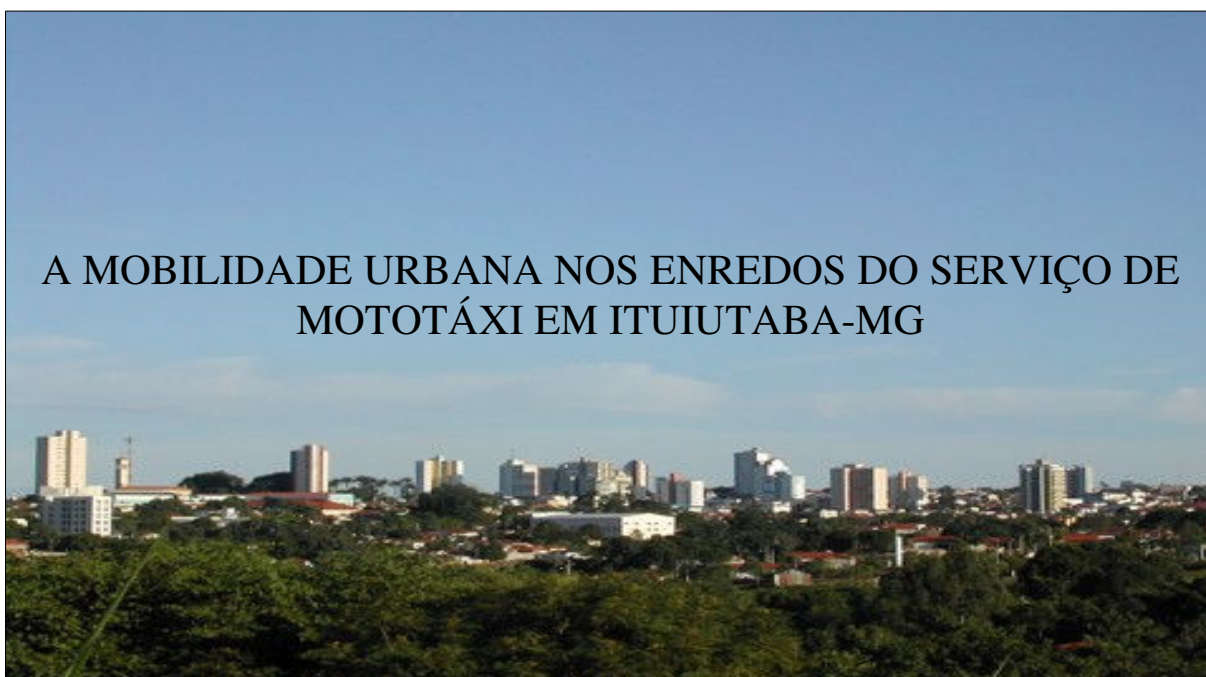


UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: GEOGRAFIA E GESTÃO DO TERRITÓRIO

EMERSON GERVÁSIO DE ALMEIDA

A MOBILIDADE URBANA NOS ENREDOS DO SERVIÇO DE
MOTOTÁXI EM ITUIUTABA-MG



UBERLÂNDIA
2010

EMERSON GERVÁSIO DE ALMEIDA

A MOBILIDADE URBANA NOS ENREDOS DO SERVIÇO DE MOTOTÁXI
EM ITUIUTABA-MG

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de Concentração: Geografia e Gestão do Território.

Orientador: Prof. Dr. William Rodrigues Ferreira

Uberlândia
2010

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Sistema de Bibliotecas da UFU , MG, Brasil

A447m Almeida, Emerson Gervásio de, 1971-
A mobilidade urbana nos enredos do serviço de mototáxi em
Ituiutaba-MG [manuscrito] / Emerson Gervásio de Almeida. – 2010.
130 f. : il.

Orientador: William Rodrigues Ferreira.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia,
Programa de Pós-Graduação em Geografia.

1. Transporte urbano – Ituiutaba (MG) - Teses. 2. Mobilidade urbana
– Ituiutaba (MG) - Teses. I. Ferreira, William Rodrigues. II. Universidade
Federal de Uberlândia. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III.
Título.

CDU: 711.73(815.1)

Emerson Gervásio de Almeida

A mobilidade urbana nos enredos do serviço de mototáxi em Ituiutaba-MG

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de Concentração: Geografia e Gestão do Território.

Uberlândia, 25 de Maio de 2010

Banca Examinadora

Prof. Dr. William Rodrigues Ferreira (Orientador - UFU)

Prof^a. Dr^a. Denise Labrea Ferreira (Examinadora Interna – UFU)

Prof. Dr. Leosino Bizinoto Macedo (Examinador Externo – FEIT/UEMG)

Resultado: _____

À minha querida filha, Maria Eloisa, que me ensinou ser possível encontrar, no amor, sua forma incondicional.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus, Ente Supremo, que me governa, me guia, me ilumina, me faz lutar e conquistar vitórias. Mais uma vez, sua Presença poderosa me fez acreditar que é possível vencer.

Ao meu avô Anibal Junqueira de Almeida, espelho de luz.

À minha mãe, exemplo de mulher digna, batalhadora e que sempre demonstrou sua arte infinita de amar.

À minha esposa Elen e minha filha Maria Eloisa, manancial de paz e amor. Amo muito vocês.

À minha irmã Márcia, historiadora competente que trilha o árduo caminho do magistério, sob o inseparável viés da força e versatilidade.

Aos demais familiares, em especial, ao meu irmão Anibal Neto e à minha sobrinha Arianne Arice, presenças marcantes e incentivadoras.

Ao meu orientador, professor doutor William Rodrigues Ferreira, que apesar da diversidade de área de graduação, desde o início me acolheu e me incentivou no caminho da pesquisa, demonstrando que o conhecimento não tem fronteiras e que a formação sólida se faz através do diálogo entre os saberes.

Aos professores do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, em especial, aos doutores Denise Labrea Ferreira, Rosselvelt José Santos e Vera Lúcia Salazar Pessôa, pois além de ensinar, trouxeram a melhor forma de aprendizagem: o exemplo.

Ao professor doutor Leosino Bizinoto Macedo, por ter me apresentado ao mundo da pesquisa científica.

Aos meus amigos no mestrado: Luiza, Flávia, Matteus, Márcia e André.

À Dilza Cortez Ramos, nobre secretária da Pós-Graduação em Geografia da UFU.

Aos mototaxistas ituiutabanos que, gentilmente, concederam parte de seu precioso tempo, respondendo às entrevistas.

A todas as pessoas que me incentivaram, direta ou indiretamente, ao longo deste trabalho.

“Devemos nos preparar para estabelecer os alicerces de um espaço verdadeiramente humano, de um espaço que possa unir os homens para e por seu trabalho, mas não para em seguida dividi-los em classes, em exploradores e explorados; um espaço matéria-inerte que seja trabalho pelo homem mas não se volte contra ele; um espaço Natureza social aberta à contemplação direta dos seres humanos, e não um fetiche; um espaço instrumento de reprodução da vida, e não uma mercadoria trabalhada por outra mercadoria, o homem fetichizado.”

(SANTOS, 1982)

RESUMO

O presente trabalho aborda a mobilidade urbana através do serviço de mototáxi, como forma de trazer à baila um sistema de circulação sustentável, justificando-se, assim, a necessidade premente de se conhecer esses “novos” ocupantes do espaço público. Para tanto, elegeu-se a cidade de Ituiutaba, no interior do Estado de Minas Gerais, para a realização de referido estudo, objetivando-se, especificamente, conhecer a mobilidade urbana sobre duas rodas; avaliar o processo de legalização que versa sobre o tema, posto tratar-se de atividade protegida por legislação municipal e, desde julho de 2009, por lei federal; caracterizar a realidade social por este meio de transporte em Ituiutaba, vez que sua utilização é bastante significativa; bem como, entender o serviço de mototáxi enquanto novo desafio para o transporte, possível de se tornar fator integrante do desenvolvimento sustentável e do território, resultando-se em uma forma de modelo econômico incluyente. Todavia, para tanto, recomenda-se ser necessário o conhecimento dos atores envolvidos no processo deste serviço em Ituiutaba, sob pena de não se atingir a almejada mobilidade sustentável e inclusiva. Quanto à metodologia utilizada, baseou-se em levantamento bibliográfico, revisões teórico-conceituais e metodológicas e, ainda, mediante análise crítica da real situação do mototaxista em Ituiutaba, por meio de avaliação qualitativa, em sua forma descritiva, quer seja, utilizando-se o recurso científico da entrevista.

Palavras-chave: Geografia dos Transportes. Mobilidade Urbana. Mototáxi. Desenvolvimento Sustentável.

ABSTRACT

This paper addresses the urban mobility through the service of motorcycle taxis, as a way to bring up a system of sustainable circulation, justifying therefore the urgent need to know these “new” occupants of the public space. For in such a way, it was chosen city of Ituiutaba, in the interior of the State of Minas Gerais, for the accomplishment of related study, aiming to specifically meet the urban mobility on two wheels, to evaluate the legalization process that focuses on the theme, given that it was activity protected by municipal statute and since July 2009 by federal statute, to characterize the social reality of this means of transport in Ituiutaba, since its use is quite significant, and to understand the service of motorcycle taxis while a new challenge for the transport, possible of if becoming integrant factor of the sustainable development and the territory, resulting in an inclusive form of economic model. However, for both, it is recommended to be necessary to know the actors involved in this service in Ituiutaba, under penalty of not achieving the desired mobility sustainable and inclusive. Regarding the methodology used was based on literature, reviews the theoretical and conceptual and methodological, and also by critical analysis of the real situation of the taxi motorcyclists in Ituiutaba, through qualitative assessment, in its descriptive form, either using of scientific interview.

Key-Words: Geography of the Transports. Urban Mobility. Mototaxis. Sustainable Development.

LISTA DE FOTOS

FOTO 1 - Cidade de Ituiutaba. Estacionamento lotado de motos na zona central - 2010.....	34
FOTO 2 - Cidade de Ituiutaba. Mototaxista circulando com usuário na Avenida 17 - 2008.....	35
FOTO 3 - Cidade de Ituiutaba. Mototaxista circulando, sem colete próprio, com capacetes na cor determinada – amarela - 2010.....	40
FOTO 4 - Cidade de Ituiutaba. Mototaxista aguardando usuário na zona central – capacete na cor amarela, exigida por norma municipal, apenas disponível ao usuário - 2010.....	41
FOTO 5 - Cidade de Ituiutaba. Mototaxista manobrando (facilidade de estacionar) – ausência de equipamentos básicos de segurança - 2010.....	41
FOTO 6 - Cidade de Ituiutaba. Mototáxi Andorinha - 2008.....	60
FOTO 7 - Cidade de Ituiutaba. Mototáxi Real - 2009.....	60
FOTO 8 - Cidade de Ituiutaba. Mototáxi Real - 2008.....	61
FOTO 9 - Cidade de Ituiutaba. Mototáxi Brasil - 2008.....	61
FOTO 10 - Cidade de Ituiutaba. Revendedora Yamaha de motos - 2010.....	62
FOTO 11 - Cidade de Ituiutaba. Revendedora Honda de motos - 2010.....	62
FOTO 12 - Cidade de Ituiutaba. Revendedora de motos em promoção - 2010.....	64
FOTO 13 - Cidade de Ituiutaba. Trânsito na zona central eivado de motos - 2010.....	76

LISTA DE MAPAS

MAPA 1 - Localização da área de estudo.....	19
---	----

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - Minas Gerais. Composição da frota - 2008.....	31
TABELA 2 - Município de Ituiutaba. Composição da frota - 2008.....	33
TABELA 3 - Município de Ituiutaba. Operador por sexo - 2009.....	52
TABELA 4 - Município de Ituiutaba. Faixa etária dos mototaxistas - 2009.....	52
TABELA 5 - Município de Ituiutaba. Nível de escolaridade dos mototaxistas - 2009.....	52
TABELA 6 - Município de Ituiutaba. Categoria da Carteira Nacional de Habilitação dos mototaxistas - 2009.....	53
TABELA 7 - Município de Ituiutaba. Frota de mototáxi - 2009.....	53
TABELA 8 - Município de Ituiutaba. Valor de tarifa - 2009.....	54
TABELA 9 - Município de Ituiutaba. Motivo para utilização do serviço de mototáxi - 2009.....	54
TABELA 10 - Município de Ituiutaba. Motivo ensejador do início das atividades enquanto mototaxista - 2009.....	55
TABELA 11 - Município de Ituiutaba. Descanso semanal dos mototaxistas - 2009.....	55
TABELA 12 - Município de Ituiutaba. Valor médio da remuneração mensal dos mototaxistas - 2009.....	56
TABELA 13 - Município de Ituiutaba. Horas trabalhadas diariamente - 2009.....	56
TABELA 14 - Município de Ituiutaba. Quilometragem média/dia percorrida pelos mototaxistas - 2009.....	56
TABELA 15 - Município de Ituiutaba. Quantidade de viagens/dia - 2009.....	57
TABELA 16 - Município de Ituiutaba. Ocorrência de violência no exercício da atividade - 2009.....	57
TABELA 17 - Município de Ituiutaba. Tipos de ocorrências violentas - 2009.....	57
TABELA 18 - Município de Ituiutaba. Seguro utilizado pelo mototaxista - 2009.....	58

TABELA 19 - Município de Ituiutaba. Número de acidentes envolvendo mototaxistas - 2009.....	58
TABELA 20 - Município de Ituiutaba. Percepção do mototaxista quanto à fiscalização - 2009.....	59
TABELA 21 - Município de Ituiutaba. Seguro adquirido pelo comprador de moto zero quilômetro - 2009.....	64

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 - Resumo das obrigações dos municípios no tocante ao trânsito.....	73
---	----

LISTA DE SIGLAS

ABRACICLO	Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Motonetas, Bicicletas e Similares
ADI	Ação Direita de Inconstitucionalidade
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
CETRA	Conselho Estadual de Trânsito
COFINS	Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social
CONTRA	Conselho Nacional de Trânsito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DENATRA	Departamento Nacional de Trânsito
DPVAT	Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre
FAT	Fundo de Amparo ao Trabalhador
FENAMOTO	Federação dos Mototaxistas e Motoboys do Brasil
FUNSET	Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
JARI	Junta Avaliadora de Recursos de Infração
OMS	Organização Mundial de Saúde
ONG	Organização Não-Governamental
PL	Projeto de Lei
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
STF	Supremo Tribunal Federal

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	14
1.1 A primeira moto.....	16
1.2 Definição do problema.....	18
1.3 Justificativa.....	20
1.4 Objetivos.....	20
1.4.1 Objetivo geral.....	20
1.4.2 Objetivos específicos.....	20
1.5 Metodologia.....	21
1.6 Estrutura da dissertação.....	21
2 MOBILIDADE URBANA SOBRE DUAS RODAS.....	23
2.1 Do passado ao presente: uma visão histórica e atual do trânsito e da acessibilidade no planejamento urbano.....	24
2.2 A instigante questão do trânsito e do transporte.....	27
2.3 A integração do serviço de mototáxi no cotidiano popular brasileiro.....	30
3 LEGITIMIDADE X LEGALIDADE: os percursos e percalços para se legalizar o anseio popular pelo serviço de mototáxi.....	37
3.1 Competência para legislar sobre trânsito e transporte.....	38
3.2 Panorâmica dos principais Projetos de Lei até a regulamentação do serviço de mototáxi.....	44
4 O ESPAÇO URBANO NOS ENREDOS DO SERVIÇO DE MOTOTÁXI EM ITUIUTABA-MG: uma visão metodológica enquanto descoberta da realidade social.....	48

4.1 A entrevista enquanto diálogo assimétrico na geografia dos transportes: a pesquisa qualitativa sobre o serviço de mototáxi na cidade de Ituiutaba.....	50
4.2 A descoberta da realidade social que envolve o serviço de mototáxi em Ituiutaba..	51
 5 O SERVIÇO DE MOTOTÁXI COMO EXEMPLO DE UM NOVO DESAFIO PARA O TRANSPORTE: a integração do desenvolvimento sustentável e território como modelo econômico incluyente.....	 66
5.1 Sustentabilidade urbana.....	68
5.2 A negligência do Estado, transportes e o ecossociodesenvolvimento.....	70
5.3 Mobilidade sustentável e inclusiva.....	77
5.4 Diretrizes do desenvolvimento e território – possibilidade de conquista da mobilidade sustentável e inclusiva.....	79
 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	 82
6.1 Conclusões acerca deste trabalho.....	83
6.2 Recomendações.....	84
 REFERÊNCIAS.....	 86
 APÊNDICES.....	 93
APÊNDICE A - Questionário para a entrevista estruturada aos mototaxistas em Ituiutaba/MG.....	94
APÊNDICE B - Questionário às revendedoras de moto em Ituiutaba/MG.....	96
 ANEXOS.....	 97
ANEXO A - Decreto n. 4.666, de 26 de junho de 2000.....	98
ANEXO B - Decreto n. 5.293, de 7 de agosto de 2003.....	123
ANEXO C - Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009.....	128

1 INTRODUÇÃO

Um importante fator que contribui para o desenvolvimento de um país, região ou cidade é uma rede de transporte eficiente, capaz de atender às necessidades da sociedade de se deslocar. Sem um sistema de circulação sustentável, a infraestrutura de transportes torna-se inadequada e complexa, pois tanto mercadorias são transportadas quanto pessoas deslocam-se diariamente de um local para outro desempenhando um papel essencial na integração entre os diversos lugares e espaços.

Conforme chamam a atenção Fair e Williams (1959 apud CAIXETA-FILHO; MARTINS, 2001, p. 19):

[...] os transportes cumprem importante função social. Eles permitem a mobilidade das pessoas, estimulando a disseminação de informações e ideias. Além do mais, inter-relacionando-se com a distribuição dos recursos, topografia e desenvolvimento do comércio, é um dos condicionantes da distribuição da população.

O século XX foi marcado por um grande crescimento das cidades brasileiras e isso representou profundas e significativas modificações no espaço geográfico, com o crescimento horizontal e vertical das cidades, o aumento das redes de transporte e do fluxo de mercadorias e pessoas. Desta forma, dotar a cidade de infraestrutura que contemple o acesso universal às diferentes localidades da mesma, com conforto e segurança, é tarefa obrigatória para o desenvolvimento, seja ele urbano ou rural.

O setor de trânsito e transporte, nos países em desenvolvimento, encontra-se à mercê da carência de investimentos públicos, o que gera a falta de garantia ao direito de “ir e vir” com qualidade de vida, refletindo ao longo dos anos constantes problemas relacionados à dificuldade de locomoção da população. Tais problemas tornam-se proeminentes nos grandes e médios centros urbanos, devido ao excessivo número de veículos que trafegam nas vias públicas, em sua grande maioria inadequadas para absorver a referida frota. Tal descompasso acarreta diversos problemas, como a dificuldade de locomoção - causada por congestionamentos - ou problemas relacionados à poluição, que afetam, de forma direta, a saúde da população.

Com o intuito de se promover uma política pública de trânsito e transporte sustentável, os governos vêm, nos últimos anos, estimulando a utilização do transporte coletivo e do não motorizado, como forma de reduzir, principalmente, os impactos da poluição provocada pelos

veículos. Entretanto, nota-se que tais políticas públicas apresentam graves problemas, tendo em vista a diversidade das cidades brasileiras no tocante à infraestrutura das vias públicas, dos meios de transporte, das políticas públicas locais, do enfoque do planejamento urbano e de transporte, do comportamento da população em relação aos seus deslocamentos, do gerenciamento e fiscalização do sistema de mobilidade, entre outros.

A sociedade contemporânea sofre a crise do crescimento urbano. Isso leva à necessidade de se pensar num novo conceito de desenvolvimento, de caráter sistêmico, que compatibilize globalização, crescimento econômico e tecnológico, contribuindo para o desenvolvimento humano e a sustentabilidade ambiental; e tal medida se mostra crucial diante da nova face da urbanização brasileira mostrada por Villaça (2003, p. 29), segundo a qual

A cidade brasileira é hoje o país. O Brasil está estampado nas suas cidades. Sendo o país, elas são a síntese das potencialidades, dos avanços e também dos problemas do país. Vamos falar dos problemas. Nossas cidades são hoje o *locus* da injustiça social e da exclusão brasileiras. Nelas estão a marginalidade, a violência, a baixa escolaridade, o precário atendimento à saúde, as más condições de habitação e transporte e o meio ambiente degradado.

A situação do transporte urbano nos países em desenvolvimento encaixa-se perfeitamente naquilo que foi exposto acima e, conforme a análise da atual situação econômica, apresenta-se como possível solução para o problema o desenvolvimento sustentável, também conhecido como “ecossociodesenvolvimento” ou “desenvolvimento integral”. Este consiste em novo modelo, que inclui os atores sociais considerando-os catalisadores das atividades produtivas, na ótica da garantia da universalização dos direitos fundamentais. Trata-se de política de planejamento inspirada na cooperação e nos processos endógenos de construção, que aumentam o sentimento de pertencimento das comunidades, potencializando a produção e racionalizando as ações público-privadas, que se tornam mais eficazes, menos burocráticas e com aplicabilidade concreta na estrutura econômica vigente.

As cidades brasileiras cresceram e ainda crescem com planejamento inadequado e, igualmente, sem políticas públicas eficazes para solucionar o conflito cotidiano da circulação de seus cidadãos no trânsito ao utilizarem ruas e calçadas. Vale mencionar, também, que trabalhos como os de Castells (2000) e de outros teóricos abrem a possibilidade de se discutirem os mecanismos de produção do espaço urbano a partir de interações e contradições entre agentes capitalistas e Estado, bem como a de analisar a cidade como espaço de consumo coletivo e de reprodução da força de trabalho. 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. 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 e dificultar, sobremaneira, a regulamentação da atividade.

Segundo dados do ano de 2009 da Federação dos Mototaxistas e Motoboys do Brasil – FENAMOTO, existem mais de 800 mil mototaxistas no país, sendo que 70% desses estão concentrados nas regiões Norte e Nordeste. Os números revelam que existe significativa quantidade de profissionais que já atuam na área, forçados, inclusive, pela crescente quantidade de usuários do setor, devido à agilidade/rapidez, ausência e/ou insuficiência do transporte público coletivo, às vantagens do serviço porta a porta, a preço acessível, entre outros. Em razão da importância deste segmento, fez-se necessária a busca da regulamentação desta atividade para que os profissionais envolvidos saíssem da informalidade e a população tivesse uma prestação de serviço adequada, regida por normas que garantissem, principalmente, a segurança do usuário, o que reforça o entendimento da existência de políticas públicas; todavia, sem a devida eficiência, pois apesar de leis em vigor sobre o serviço de transporte individual de passageiros, sequer há fiscalização das normas impostas, o que acaba inviabilizando, na prática, a repercussão positiva da lei almejada pelo legislador.

1.1A primeira moto

Gottlieb Daimler (1834-1900), natural de Schorndorf/Alemanha, é considerado “Pai do Motociclismo”. Demonstrava desde pequeno interesse por desafios mecânicos e registrou seu invento batizado de Einspur em 29 de agosto de 1885, com o número 36.423, no Departamento Imperial de Patentes, resultado de um trabalho de parceria com Wilhelm Maybach, ex-colega na Fábrica de Motores Deutz, de onde Gottlieb foi despedido após divergências com a direção da empresa. O valor alto da indenização permitiu que desenvolvessem 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 petróleo. Adaptaram o motor a um biciclo, invenção do Barão

de Drais (1817), 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 6 km/h (A HISTÓRIA DO MOTOCICLISMO, 2008), tendo sido pilotado por Paul Daimler, filho de Gottlieb, tornando-se, assim, o primeiro motociclista do mundo (A HISTÓRIA DA MOTOCICLETA, 2009).

Após esse período, diversas fusões aconteceram entre empresas fabricantes de motores com o objetivo de desenvolver o projeto inicial de Daimler e Maybach. Entretanto, eles ficaram marcados na história como os grandes inventores e empreendedores do segmento, tanto que, Daimler, após ter ido praticamente à falência, cinco anos antes de sua morte, fechou um grande negócio e, seu nome, mais uma vez, estimulou o crescimento das operações na empresa contratante.

A expressão *motocyclette*, no entanto, foi criada em 1897 pelos irmãos franceses Werner, com o primeiro motociclo fabricado fora da Alemanha. No final do século XIX, outras invenções apareceram e contribuíram para o desenvolvimento da motocicleta, como, em 1887, quando o veterinário escocês, John Boyd Dunlop, com a preocupação de melhorar as vibrações do triciclo de seu filho, apresentou uma sobre-roda feita de tubo de borracha oco e prendeu-a à roda com uma embalagem de tela, nascendo, então, o pneu (A HISTÓRIA DO MOTOCICLISMO, 2008). A partir daí, nos mais variados lugares, não pararam as criações e início de atividades das fábricas de motos, entre elas Ariel (1893), Peugeot (1899) e Harley-Davidson (1903), esta última tendo influenciado gerações, tornando-se, na década de 1950, símbolo da liberdade no cinema com “O Selvagem da Motocicleta”, de Francis Ford Coppola. Aliado a tudo isto, a motocicleta teve, ainda, amplo uso militar nas duas guerras mundiais.

Daí, para o nascimento dos mais variados modelos, cores, tamanhos e motores foi questão de tempo, tornando-se um dos mais cobiçados meios de transporte, principalmente, pela agilidade e, conseqüentemente, ganho de tempo. Obviamente, existem críticas a essa modalidade de transporte, conforme apresentam Bonito, Ferreira e Silva (2006, p. 122):

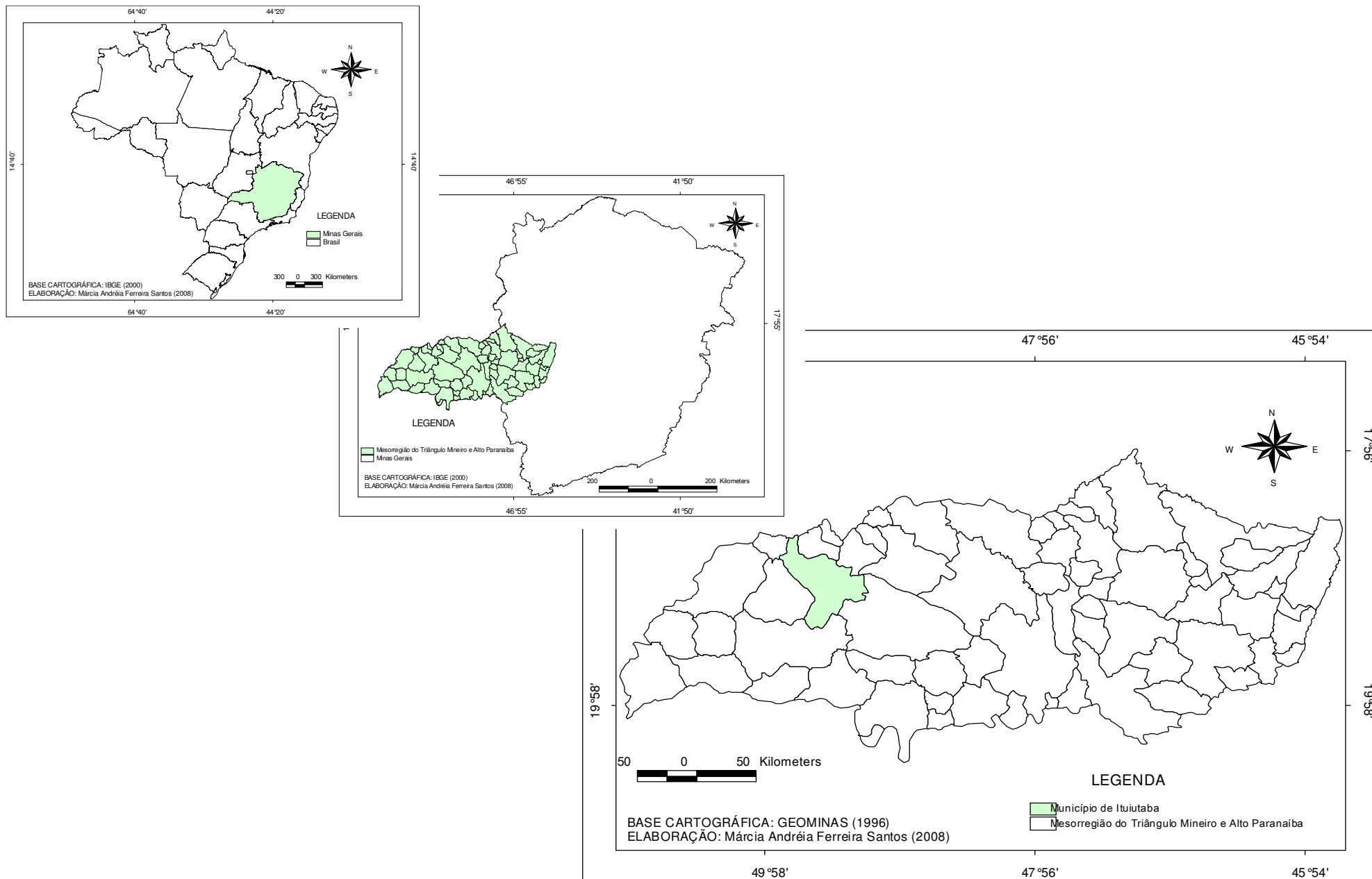
Por outro lado, esse meio de transporte é apontado por alguns como egoísta, porque leva poucas pessoas em cidades congestionadas; não possui um sistema de proteção e segurança compatível com a velocidade que desenvolve; dá a idéia de privilégio, uma vez que pode andar mais rápido e chegar primeiro; é discriminatória, em razão da sensação de originalidade; seduz por ângulos infantis; faz muito barulho; o equilíbrio é difícil e precário; e representa um grave risco de vida, jamais o ilusório prazer imaginado.

Diante de toda a celeuma relacionada à motocicleta, faz-se obrigatória a análise sobre esse meio de transporte, perpassando, primeiramente, os requisitos essenciais de um trabalho científico, quer sejam, desde a definição do problema até à estrutura da presente dissertação.

1.2 Definição do problema

A problemática que envolve o transporte público coletivo no país, obviamente, não se encontra, apenas, nos grandes centros. Há muito atingiu cidades do interior, nas quais os usuários veem no serviço de mototáxi uma das alternativas de solução, tornando-se plausível, igualmente, a necessidade premente de se conhecer cada vez mais e melhor esses “novos” ocupantes do espaço público. Neste sentido, o problema do presente trabalho está em conhecer a realidade social dos mototaxistas de Ituiutaba/MG, a partir da regulamentação municipal deste tipo de serviço ocorrida no ano de 2000, pelo viés da mobilidade urbana e pela ótica desenvolvimentista do direito dos transportes e responder: é possível ao serviço de mototáxi contribuir para a mobilidade urbana de forma sustentável?

O município de Ituiutaba, situado no Triângulo Mineiro (Mapa 1), possui aproximadamente 100 mil habitantes e, conforme mencionado acima, foi escolhido para se realizar esta análise, pois a utilização do serviço de mototáxi neste local é bastante expressiva.



Mapa 1 - Localização do município de Ituiutaba na Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba.

1.3 Justificativa

Justifica-se o desenvolvimento desta pesquisa devido à ausência de estudos acerca da realidade social dos mototaxistas em Ituiutaba, aliada à necessidade de se incrementar a bibliografia que versa sobre referido meio de transporte diante das pouquíssimas referências que contemplam a matéria pós-regulamentação do exercício das atividades dos profissionais em transporte individual de passageiros (Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009).

No quesito conhecer o serviço de mototáxi, sob a ótica da mobilidade urbana, tal escolha se apresenta nítida a partir do simples entendimento de que o deslocamento trata-se da melhor forma do ser humano perceber e vivenciar o espaço que habita e garantir, dentre outros, a sociabilidade, e é isso que se busca: conhecer a realidade social vivenciada pelos mototaxistas. As justificativas não param por aí, posto que, com a presente dissertação, pretendeu-se contribuir apresentando-se uma recomendação de forma a possibilitar a inclusão do serviço de mototáxi enquanto modelo econômico incluyente.

1.4 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.

1.4.1 Objetivo geral

Objetiva-se, neste trabalho, investigar a realidade social que permeia os mototaxistas em Ituiutaba/MG através da mobilidade urbana sustentável.

1.4.2 Objetivos específicos

- Conhecer a mobilidade urbana sobre duas rodas;
- Avaliar o processo de legalização que versa sobre o tema, posto tratar-se de atividade protegida por legislação municipal e, desde julho de 2009, por lei federal;
- Caracterizar a realidade social por este meio de transporte em Ituiutaba, vez que sua utilização é bastante significativa;
- Compreender o serviço de mototáxi enquanto novo desafio para o transporte, possível de se tornar fator integrante do desenvolvimento sustentável e do território, como forma de modelo econômico incluyente.

1.5 Procedimentos metodológicos

Para alcançar os objetivos propostos foram realizados os seguintes procedimentos metodológicos: 1) Estudo da legislação, doutrina e jurisprudência mais recente acerca da matéria; 2) Revisões teórico-conceituais e metodológicas, inclusive, mediante análise crítica da real situação do mototaxista em Ituiutaba/MG; 3) Aplicação de questionários a 104 mototaxistas de 22 pontos de mototáxi e a 6 revendedoras de motos na referida cidade; 4) Avaliação qualitativa, em sua forma descritiva, por meio do recurso científico da entrevista.

Neste sentido, fez-se obrigatório o contato constante com o responsável pelo Departamento de Trânsito e Transportes, órgão de planejamento, gestão e fiscalização do transporte público no município de Ituiutaba, assim como o trabalho de campo se mostrou imprescindível, tanto quanto ao seu caráter de pura observação quanto à coleta de dados e experiências.

1.6 Estrutura da dissertação

Este trabalho estruturou-se em seis capítulos, contando com a introdução e as considerações finais. Buscou-se contemplar, na introdução, discussões acerca das mudanças

advindas da modernidade nos transportes, dos principais problemas afetos ao trânsito e transporte, da primeira moto e do início do serviço de mototáxi no país como eventual solução à problemática do transporte público. Nela contém, ainda, o problema, as justificativas, os procedimentos metodológicos e os objetivos geral e específicos da pesquisa.

No segundo capítulo apresentou-se uma revisão bibliográfica a respeito da mobilidade urbana sobre duas rodas, iniciando-se com aspectos históricos, passando pela instigante questão do trânsito e do transporte até a uma discussão sobre a aceitação do serviço de mototáxi.

O terceiro capítulo traz uma revisão bibliográfica sobre a legitimidade e legalidade deste meio de transporte, tendo-se em consideração a legislação vigente, a doutrina e a jurisprudência mais recente sobre a questão do serviço de mototáxi no país.

O quarto capítulo referiu-se ao procedimento metodológico utilizado no desenvolvimento da pesquisa de campo da presente dissertação. Apresenta, ainda, uma análise acerca da produção e reprodução do espaço urbano de Ituiutaba, através do serviço de mototáxi, apresentando-se a realidade social que o envolve nesta cidade.

O quinto capítulo trouxe a proposta do grande desafio deste meio de transporte: integrar-se ao desenvolvimento sustentável e ao território, objetivando-se a tornar um modelo econômico incluyente. Abordou-se, para tanto, conceitos tais como o de território, sustentabilidade urbana e ecossociodesenvolvimento.

As considerações finais apresentam as conclusões e recomendações desta pesquisa, sugerindo, inclusive, ser necessário o conhecimento acerca dos atores envolvidos no processo do serviço de mototáxi em Ituiutaba, sob pena de não se atingir a almejada mobilidade sustentável e inclusiva.

2 MOBILIDADE URBANA SOBRE DUAS RODAS

A utilização de motocicletas em nosso país tem uso bastante variado, de acordo com características socioespaciais particulares de cada lugar. Todavia, é inegável que o crescimento da frota de motocicletas trata-se de um fenômeno nacional, que vem reforçando e alterando alguns hábitos. Elas tanto podem ser usadas para o lazer e veraneio como para as mais diversas atividades ligadas ao meio rural, nas quais são utilizadas em substituição aos animais que serviam para transportar mercadorias. Também, no meio urbano, as motocicletas, através dos mototáxis, aparecem de forma contundente em pequenas e médias cidades, assim como nas periferias de algumas grandes cidades, conforme destaca Silva (2009, p. 50):

[...] justamente em espaços sociais que ainda estocam a confiança e solidariedade entre os pares, sem contar, que nas periferias as motocicletas conseguem vencer uma *geografia* toda particular baseada numa trama emaranhada de ruas e vielas que se acotovelam um território esquecido pelo poder político.

Entretanto, para enfrentar tal análise, faz-se obrigatório um estudo prévio com relação à mobilidade urbana sobre duas rodas, iniciando-se com o Programa Nacional de Capacitação das Cidades, realizado pelo Ministério das Cidades, o qual define mobilidade urbana afirmando que

[...] 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).

Igualmente, na maioria dos municípios brasileiros de médio e grande porte, a estrutura de mobilidade urbana de uso coletivo é marcada pelo desrespeito aos direitos básicos dos cidadãos. Ônibus lotados nos horários de picos, horários descumpridos, itinerários inadequados, veículos em situações insalubres, ausência ou deficiência de mobiliário urbano de apoio ao usuário de transporte público.

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 através 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.

Acredita-se, entretanto, que o olhar para o futuro requer, primeiramente, que se volte a atenção para o passado, que participa ativamente do presente, e, por isso, é necessário estudá-lo permanentemente.

2.1 Do passado ao presente: uma visão histórica e atual do trânsito e da acessibilidade no planejamento urbano

A análise histórica do trânsito e da acessibilidade no planejamento urbano faz-se devida para que se possa identificar sua origem e os contornos assumidos até então, bem como as principais questões que envolvem o estudo do tema.

A humanidade sempre teve necessidade de regulamentar os deslocamentos de pedestres e veículos. Todavia, inicialmente, imperava a “lei da selva”, a lei do mais forte. A título de exemplificação pode-se mencionar que um homem a cavalo tinha prioridade sobre o pedestre, assim como um homem dirigindo uma carroça tinha prioridade sobre o homem a cavalo e, mais ainda, sobre o pedestre. Com a chegada do veículo, essa lei impositiva não parou de produzir efeitos, visto que, até os dias atuais, as cidades são construídas levando-se em consideração o automóvel em detrimento do ser humano.

Evidentemente, diante do desenvolvimento das urbes, políticas de planejamento se fizeram necessárias objetivando a facilitação dos deslocamentos. Portanto, desde tempos imemoriais, os conflitos entre pedestres e condutores de veículos, sejam eles motorizados ou de propulsão humana, permeiam as relações de trânsito e transporte. Códigos, leis, decretos, resoluções, enfim, todo o aparato jurídico foi criado visando a solucionar os conflitos existentes. Mas, se os projetos não atingiram o êxito almejado, não foi por falta de proposições, visto que, se tem algo que o brasileiro realiza com habilidade é a proliferação desordenada de leis.

Para se entender melhor esse aspecto histórico, faz-se necessário retornar ao final do século XIX, quando pouco mais de 10% da população residia nas cidades. Já na metade do século seguinte, a população urbana dos países mais industrializados passava dos 30%,

dobrando ao final do século XX, com 70% da população em áreas urbanizadas. Toda essa nova realidade agravou sobremaneira a mobilidade dos indivíduos, fator que vem sendo tema de debate constante entre os maiores pensadores de todos os continentes do planeta. Especificamente no Brasil, o crescimento deu-se de maneira expressiva na década de 1950, através do crescimento desordenado das cidades, pelo qual a população acabou por ocupar áreas impróprias para moradia, como as reservas ambientais, ou se amontoando em cortiços e favelas, espaços sem as menores condições de vida e higiene. Ainda hoje, o problema social persiste levando parte da população a viver em condições subumanas.

Schvasberg (2003, p. 56) caracteriza o processo brasileiro de urbanização afirmando que

[...] o traço marcante deste processo definiu-se como uma ‘urbanização sem urbanidade’, isto é, sem as condições necessárias e estimuladoras do amadurecimento das relações políticas e sócio-culturais na cidade compatíveis com o agudo grau de urbanização alcançado pelo país nas últimas décadas.

No início do século XX, o transporte da população nas maiores cidades brasileiras era efetuado pelos bondes. Após a Segunda Guerra Mundial, com o processo de industrialização pautado na indústria automobilística, os bondes e os trolebus movidos a eletricidade foram substituídos pelo transporte coletivo por ônibus, alimentado pelo petróleo.

A implantação da indústria automobilística no Brasil disseminou rapidamente o uso do automóvel particular, causando reflexos negativos para o transporte público de massa. Os espaços viários não foram projetados com benfeitorias suficientes para acompanhar o crescente aumento de veículos particulares em circulação. A consequência da falta de políticas públicas, através do planejamento urbano, gerou intenso conflito no dia-a-dia da cidade entre motoristas de veículos automotores particulares, os ônibus de transporte público, predominantes no país, e os pedestres.

Segundo dados da Organização Mundial de Saúde – OMS (2002), já são mais de 1,2 milhões de pessoas mortas no trânsito em todo o mundo, que, conforme Pires (2007, p. 12-13), é um fator que se agrava devido:

[...] a tolerância para com os cometimentos de infrações por parte de todos, principalmente os condutores; o desinteresse dos órgãos públicos para as questões de trânsito; a displicência da população ao interpretar a palavra ‘acidente’ como algo independente da vontade do condutor ou das pessoas e das autoridades; o entendimento de que ‘educar para o trânsito’ significa, unicamente, preparar o condutor para um conhecimento mínimo; a visão de que a operação do trânsito é desnecessária, pois os condutores sabem o que fazem; a cultura que acredita que a fiscalização do trânsito é um instrumento meramente punitivo, cujo maior objetivo é

arrecadar; a visão de que trânsito é, unicamente, uma questão de polícia, não cabendo nenhum espaço para os educadores, os engenheiros, os médicos, os psicólogos e outros profissionais; a idéia de que a construção de calçadas adequadas, não só para pessoas normais, como aquelas portadoras de dificuldades momentâneas ou permanentes, com semáforos e faixas de travessia próprias para pedestres, são necessidades secundárias; a falta de visão de que as questões de uso do solo podem potencializar situações de risco; e a visão de que as engenharias de vias, de tráfego e de veículos não precisam ser mais desenvolvidas para maximizarem a segurança.

O colapso advindo da explosão demográfica urbana pós-guerra vem sendo sentido diretamente no trânsito brasileiro e a ausência de processo no planejamento integrado das cidades faz crescer o número de vítimas fatais ou não. A ausência de um olhar mais apurado e criterioso para esse problema, que já é por muitos considerado calamidade pública, aliado à necessidade de políticas de inclusão, pois sem elas não há mobilidade no Brasil, faz com que novas leis sejam propostas, objetivando a exigida estruturação de organismos de trânsito (não só quanto ao aparato humano, como quanto ao aparelhamento técnico) para se ter meios sustentáveis de locomoção em nosso país.

Estas distorções são observadas no cotidiano por meio de congestionamentos que causam lentidão ao trânsito, aumento das tarifas por causa do maior consumo e demora no trajeto a ser percorrido, aumento das distâncias devido à estruturação das cidades a partir do automóvel, além do evidente desgaste físico e mental do usuário. Cabe lembrar que o pedestre está segregado a calçadas estreitas, cheias de obstáculos, apropriadas pelo comércio ambulante, pela propaganda, por estacionamento de bicicletas dentre outros. Mas, ressalta-se que o ciclista e o motociclista também não possuem espaço viário adequado às suas necessidades. Verifica-se, portanto, que as pessoas que não possuem um veículo automotor e o usuário do transporte público estão sujeitos à quase imobilidade urbana, não só pela lentidão, mas pela falta de estrutura viária para circular e utilizar outros meios mais econômicos como a bicicleta e o andar a pé. Várias pessoas não podem, sequer, pagar as tarifas do transporte coletivo para seu deslocamento, pois quase inexistem políticas de subsídios para tal, e acrescenta-se que, paralelo à degradação das vias e do transporte público, houve crescente aumento de veículos em circulação.

Conforme o novo Código de Trânsito Brasileiro, compete agora aos órgãos executivos municipais de trânsito exercer 21 atribuições, assumindo, a responsabilidade pelo planejamento, o projeto, a operação e a fiscalização, tanto no perímetro urbano, quanto nas estradas municipais. Tal operação recebeu o nome de Municipalização do Trânsito e não é tarefa opcional, mas obrigatória para todos os municípios; e, diante da mesma, é possível

verificar se tal atuação vem sendo efetiva, atingindo as metas de uma convivência segura, pacífica e solidária.

Diante desses e de outros problemas no universo dos transportes, estabeleceu-se a obrigatoriedade do Plano Diretor Municipal às cidades brasileiras com mais de 20 mil habitantes, através da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, conhecida como o Estatuto da Cidade, em vigor desde outubro de 2001, regulamentando os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988, tornando-se instrumento de vital importância para o planejamento urbano, pois pode fornecer uma visão global do espaço, principalmente na questão de uso e ocupação do solo, que é responsável pela estrutura espacial das cidades, definindo a base viária de circulação. Mas, também, é necessário que haja um conjunto de informações referentes à população, à renda, à circulação e aos tipos de transportes. Com isso, os planos diretores visualizam a questão do transporte, referente à mobilidade e à acessibilidade urbana sob vários aspectos em seu processo de desenvolvimento.

Todavia, o já existente crescimento desordenado de muitos centros urbanos brasileiros trouxe, dentre outras consequências, a confusão no trânsito, evidenciada pelos diversos e crescentes conflitos. Ante esta realidade, nota-se nas cidades brasileiras o aumento do uso da motocicleta como meio de transporte, seja para serviços de entrega ou para o transporte de passageiros e, é nesta direção, dando prosseguimento, que se analisará a problemática situação do trânsito e do transporte.

2.2 A instigante questão do trânsito e do transporte

A sistemática dos meios de transporte, apesar de apresentar diversos benefícios, traz, igualmente, vários efeitos negativos tanto sobre o meio ambiente, quanto ao meio social. Esse é o entendimento expresso por Vasconcellos (2005, p. 69) ao afirmar que:

O meio ambiente natural sofre o impacto do consumo de recursos naturais como o ferro (para produzir o aço), a borracha, o petróleo (para produzir os componentes plásticos) e uma série de metais, como o alumínio e o cobre. O meio social sofre o impacto de efeitos negativos à saúde humana (acidentes e poluição), à qualidade de vida (ruído, vibração, prejuízo à circulação de pedestres e ciclistas) e à economia urbana (congestionamento).

O deslocamento de pessoas e mercadorias, principalmente nos grandes centros urbanos, exige políticas públicas eficazes no sentido de potencializar não só o direito de “ir e vir” do cidadão, mas, também, de dar subsídios ao crescimento econômico. Entretanto, o que se encontra na maioria dos grandes centros urbanos dos países em desenvolvimento são condições de deslocamento totalmente inadequadas, conforme destaca Vasconcellos (2000, p. 9):

Além das más condições de transporte coletivo e dos índices recordes de acidentes de trânsito – já amplamente documentados –, surgiram e agravam-se recentemente os problemas de congestionamento, poluição e queda de qualidade de vida, com enormes e crescentes impactos sobre a vida das pessoas e sobre as atividades sociais e econômicas.

O referido autor acrescenta, ainda:

Essas condições resultam do nosso processo de desenvolvimento social e econômico, bem como das decisões de políticas públicas tomadas ao longo de décadas, principalmente aquelas referentes ao desenvolvimento urbano e aos sistemas de transporte urbano. A insatisfação quanto às condições atuais soma-se à preocupação em relação ao futuro, à medida que estão ocorrendo grandes transformações estruturais que poderão mudar as cidades e a demanda de transporte, com impactos na qualidade de vida e no meio ambiente. Esta fase de transição enseja a discussão sobre como a sociedade e o governo podem tratar da questão do transporte urbano e das condições de deslocamento de pessoas e mercadorias. Como em todas as questões de políticas públicas, a tensão principal ocorre entre a busca da eficiência e a garantia da equidade, como objetivos conflitantes e às vezes contraditórios. (VASCONCELLOS, 2000, p. 9).

As políticas públicas de mobilidade urbana atuais tendem a priorizar o uso dos meios de transportes coletivos e os não motorizados com o intuito de reduzir o impacto causado pelo excessivo número de automóveis nos centros urbanos, pois a grande frota de veículos acaba por dificultar em demasia qualquer forma de tráfego em tais localidades, além de comprometer a saúde da população pela grande emissão de partículas na atmosfera. A este novo conceito de compreensão sobre os fenômenos que envolvem o trânsito e o transporte, dá-se o nome de Política Nacional de Mobilidade Sustentável.

Os dados brasileiros mostram-se preocupantes, tendo em vista que o país possui um total de 40.097.273 condutores e o acidente de trânsito é o segundo maior problema de saúde pública do País, perdendo apenas para a desnutrição. Ocorreram no ano de 2006, 401.208 acidentes com vítimas. Estes, por sua vez, causam aproximadamente 48 mil mortes por ano, incluindo óbitos após 24 horas do acidente. No mundo, chega-se a aproximadamente 500 mil mortes por ano. Entre os mortos, 46% situam-se na faixa etária de 15 a 34 anos. Considere-se,

ainda, que 60% dos feridos no trânsito ficam com lesões permanentes. No total, são mais de 1 milhão de acidentes por ano, no Brasil, com prejuízos em torno de 2,5 bilhões de dólares. Os gastos do governo são, em média, 14.321,25 reais com vítima não fatal de acidente de trânsito. Percebe-se, portanto, que os números são alarmantes: a cada 57 segundos ocorre um acidente de trânsito, e a cada 22 minutos morre uma pessoa em acidente de trânsito (DENATRAN, 2007).

Ainda, conforme Ferreira (2002, p. 33): “As ruas e calçadas, assim, são os principais lugares públicos de uma cidade.” A rua é o espaço de identidade com o lugar onde as pessoas circulam e convivem em atividades rotineiras, mas ao mesmo tempo é o local de insegurança, violência, brigas. Contudo, contraditoriamente, as pessoas agem como se o espaço público fosse privado ou até uma extensão de suas casas com atitudes que demonstram a apropriação do público pelo privado.

Outro fato a destacar é que 75% dos acidentes são causados pelo homem; 12% por problemas no veículo; 6% por deficiência nas vias e 7% por causas diversas. Em 70% dos casos de acidentes com mortes, o fator álcool estava presente, mesmo sem configurar embriaguez. Numa distinção de gênero, 75% dos mortos são do sexo masculino. Diante disso, são imprescindíveis medidas preventivas eficazes, pautadas na formação do cidadão, com o intuito de minimizar essa situação, criando ações que levem à mudança de comportamento dos condutores e pedestres no trânsito.

A “educação para o trânsito” é direito de todo cidadão, constituindo-se em dever prioritário dos componentes do Sistema Nacional de Trânsito, que devem, obrigatoriamente, implantar e manter, nas suas circunscrições, coordenadorias educacionais (MITIDIERO, 2005, p. 1324). Outro ponto relevante a ser analisado diz respeito aos direitos e obrigações no trânsito. Todos que vivem em sociedade têm direitos e deveres, regra também aplicada ao trânsito, pois as pessoas, sejam elas condutoras ou pedestres, têm direitos e obrigações para que os deslocamentos sejam mais seguros nas nossas vias (SANTOS, 2006). Um exemplo deste direito está em requerer aos órgãos de trânsito algum tipo de providência que se julgue necessária. Conforme determina o artigo 72 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB),

Todo cidadão ou entidade civil tem o direito de solicitar, por escrito, aos órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos de segurança, bem como sugerir alterações em normas, legislação e outros assuntos pertinentes a este Código. (BRASIL, 1997, p. 185).

Neste campo de relacionamento, o comportamento coletivo dos usuários do trânsito, sejam eles pedestres, ciclistas ou condutores de veículos automotores, é mais importante do que as vantagens individuais. De acordo com o Ministério da Saúde (2006), os acidentes de transporte representam a segunda causa de mortes externas no Brasil após os homicídios.

Com relação aos prestadores de serviço de mototáxi, ressalta-se, também, a análise no Código de Trânsito Brasileiro, de seus direitos e obrigações, reforçando a necessidade de campanhas de prevenção de acidentes diante da evidente falta de segurança ao serviço tipificado. Igualmente, é imperioso mencionar a caracterização do transporte realizado por mototáxi, conforme preceitua Coelho (1997, p. 27),

[...] como um fenômeno urbano e fato social; meio e sistema de transporte urbano; modalidade alternativa de transporte e atividade econômica; gera empregos e renda, trabalho informal e ocupação remunerada; problema viário urbano e questão de segurança da população; alteração de valores e mudança de hábitos, modificação de comportamentos individuais e coletivos; promove riscos e aventura.

Apesar de modernos, os veículos automotores “[...] mudam a velocidade física e a velocidade cultural, pois o espaço não é mais medido pelo andar a pé, mas sim pelo ‘andar motorizado’.” (VASCONCELLOS, 2005, p. 245). Nesta linha de raciocínio, analisar-se-á o andar motorizado público individual denominado mototáxi.

2.3 A integração do serviço de mototáxi no cotidiano popular brasileiro

Um dos motivos responsáveis pela modificação do espaço urbano das cidades brasileiras é, indubitavelmente, o crescimento da frota de motocicletas. Antes um veículo utilizado principalmente para transporte e lazer, agora incorpora também a função de ferramenta de trabalho e de serviço de transporte público individual em nosso país.

Dados de 2009 da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Motonetas, Bicicletas e Similares - ABRACICLO revelam que o veículo consolidou-se como meio de transporte popular no país, haja vista que nos últimos oito anos a frota existente na região Norte do país cresceu 590%, na região Nordeste 372%, na região Centro-oeste 280,3%, na região Sudeste 191% e na região Sul 145%. De acordo com Paulo Shuiti Takaeuchi, presidente da entidade, esse fenômeno ocorreu tendo em vista as questões econômicas (custo e manutenção) e a dificuldades do transporte coletivo (RODRIGUES, 2007).

Especificamente no Estado de Minas Gerais, a frota de motocicletas e motonetas atingiu, segundo dados de 2008 do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, o número de 1.492.120 unidades, o que corresponde a praticamente 27% da frota total composta por 5.535.811 veículos. Em Minas, o automóvel lidera a frota com 3.308.626 unidades, o que equivale a aproximadamente 60% do total, conforme pode ser visto na Tabela 1 abaixo:

Tabela 1 – Minas Gerais. Composição da frota - 2008.

Tipo de veículo	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
Automóvel	3.308.626	59,77%
Caminhão	228.164	4,13%
Caminhão trator	35.329	0,64%
Caminhonete	396.421	7,16%
Micro-ônibus	24.487	0,44%
Motocicleta	1.358.179	24,53%
Motoneta	133.941	2,42%
Ônibus	49.536	0,89%
Trator de rodas	1.128	0,02%
Total	5.535.811	100,00%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2010)

Fonte: Ministério da Justiça, Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN (2008).

Neste sentido, vale observar que a motocicleta é um importante meio de transporte. Lembra Fahel (2007, p. 1) que:

[...] é possível concluir que a motocicleta, no Brasil, representa um meio de transporte socialmente relevante para a população urbana, especialmente para a classe trabalhadora, que a utiliza, direta ou indiretamente, na sua vida diária – trabalho e escola. O seu custo acessível, inclusive de manutenção, a torna um instrumento, ainda que indireto, de profissionalização do trabalhador, contribuindo-lhe em mobilidade social, haja vista (e aqui estamos diante de uma conclusão óbvia) que o transporte coletivo, com destaque para o ônibus, apresenta uma limitação para conciliar trabalho e escola: a lentidão do sistema. Num desenvolvimento lógico de idéias, não é difícil afirmar que a facilidade de aquisição da motocicleta, o baixo custo de manutenção e a economia com combustível, aliado a fatores como desemprego, falta de profissionalização do trabalhador brasileiro e, ainda, as conhecidas deficiências do transporte coletivo, criaram um ambiente propício para o desenvolvimento de um serviço alternativo de transporte: o mototáxi.

Ainda quanto ao ganho de espaço ao longo do tempo como meio de transporte público individual, destaca 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.

Conhecer esses “novos” ocupantes do exíguo espaço público tornou-se tarefa obrigatória aos estudiosos da geografia dos transportes, aliado ao fato de que 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 à fluidez e à segurança. Souza e Silva Júnior (2003, p. 1) abordam esta questão de forma bastante elucidativa ao afirmar que:

Os órgãos de gerência de trânsito percebem que não basta regulamentar estacionamentos ou definir o sentido de circulação de vias, por exemplo, pois as velocidades médias do tráfego estão cada vez menores. Já é corrente a importância de se intervir de outras maneiras no trânsito, através de ações integradas – controle do uso do solo, avaliação de pólos geradores de tráfego, priorização do transporte coletivo etc. – de modo a se conseguir níveis desejados de fluidez e segurança.

O serviço de mototáxi apresenta uma série de vantagens ao transporte privado, mas apresenta, igualmente, desvantagens. Entre as desvantagens do uso de tal serviço podem ser destacadas: a falta de segurança, uma das principais, a impossibilidade do transporte de carga, a ausência de conforto e a emissão de poluentes. Em contrapartida, são várias as vantagens: menor tempo no percurso (viagem direta), total liberdade na escolha de itinerário e horário de saída (inclusive por se tratar de serviço ‘porta a porta’), assim como possibilidades de paradas intermediárias, menor tempo de espera, diminuição do consumo de recursos naturais, facilidade de estacionar, pois não há perda de tempo com manobras, o que, fatalmente, gera menores congestionamentos, dentre outras.

Aliado a isso, algumas entidades representativas da classe de trabalhadores que prestam serviços através de motocicletas, entre elas, a FENAMOTO, apresentam, ainda, como

enorme vantagem, o desenvolvimento de convênios desses órgãos de classe com o Sistema Nacional de Segurança Pública, exemplificando o trabalho realizado em parceria com esta entidade e o Grupamento de Intervenção Tática e o Batalhão de Choque da Polícia Militar em Goiânia. Nele, os mototaxistas foram instruídos a fornecer informações de atitudes suspeitas de pessoas por todos os pontos da cidade onde eles transitam, visto se tratar de 1200 profissionais que percorrem cerca de 200 km por dia. Isso trouxe, segundo dados constantes da FENAMOTO para 2009, uma redução considerável da criminalidade naquele município.

Segundo Oliveira Júnior e Orrico Filho (2000 apud LIMA, 2007, p. 227),

O mototáxi surge como atividade clandestina que se organiza socialmente (sindicatos, cooperativas, empresa) e passa a pressionar as autoridades públicas (legislativo e executivo) no sentido de reconhecê-los como categoria profissional e exigem a criação de leis e regulamentos.

Em Ituiutaba, cidade polo do interior do Estado de Minas Gerais, a realidade não é diferente, sobretudo pelo grande número de motos circulando, quase metade da frota total, conforme os dados da Tabela 2 e da Foto 1, que apresenta o estacionamento lotado de motos em uma rua da zona central da cidade:

Tabela 2 – Município de Ituiutaba. Composição da frota - 2008.

Tipo de veículo	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
Automóvel	15.535	42,40%
Caminhão	1.097	3,00%
Caminhão trator	206	0,56%
Caminhonete	2.806	7,65%
Micro-ônibus	137	0,37%
Motocicleta	11.986	32,70%
Motoneta	4.655	12,70%
Ônibus	229	0,62%
Trator de rodas	0	0,00%
Total	36.651	100,00%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2010).

Fonte: Ministério da Justiça, Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN (2008).



Foto 1 - Cidade de Ituiutaba. Estacionamento lotado de motos em rua da zona central – 2010.

Fonte: ALMEIDA, E. G. (Fevereiro, 2010).

Devido à grande quantidade de mototáxi em Ituiutaba e diante da inexistência de regulamentação específica, que propiciava o exercício de uma atividade ilegal e irregular quanto aos critérios de segurança, saúde pública e proteção aos usuários, concomitante, à proliferação desordenada de serviços de transporte de passageiros em motocicletas, e após alguns anos de desenvolvimento de atividade clandestina, houve a necessidade de a Prefeitura Municipal regulamentar o serviço oferecido na cidade. Isso se deu em 26 de junho de 2000, por meio do Decreto n. 4.666, que regulamentou a permissão do transporte individual mototáxi (ANEXO A, Foto 2). Vale mencionar a possibilidade de tal prática pela autoridade local, uma vez que o Código de Trânsito Brasileiro, Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, ao traçar normas gerais sobre o transporte individual de passageiros, subordinou-se à regulamentação da autoridade local, nos termos do artigo 24, II, *verbis*:

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;

[...]



Foto 2 - Cidade de Ituiutaba. Mototaxista com usuário circulando na Avenida 17 – 2008.

Fonte: ALMEIDA, E. G. (Julho, 2008).

Diante disto, o sistema de mototáxi vem sendo criado, paulatinamente, em diversas cidades brasileiras, gerando uma evidente diminuição na utilização do serviço de transporte coletivo urbano, assim como um aumento no número de desemprego entre os taxistas. Em contrapartida, Fonseca (2005, p. 64) lembra, ainda, que o mototáxi se apresenta à sociedade não só como uma alternativa de transporte, mas também como uma opção de trabalho, ao destacar 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”.

A evolução histórica do tema, necessariamente passa pelo entendimento de Singer (1998, p. 45) acerca da globalização e do desemprego como fontes iniciais do transporte alternativo:

[...] a redução do emprego formal condena quantidades cada vez maiores de trabalhadores, com os graus mais diferentes de qualificação, a se engajar por conta própria, em geral prestando serviços ou comerciando em pequena escala na rua, na própria casa ou visitando locais de trabalho, etc. Esta miríade de pequenos operadores, quando utiliza assalariados, quase sempre os emprega informalmente.

Quanto ao apego popular, fácil é verificar a aceitação da população para com o serviço de mototáxi, serviço este que surgiu na clandestinidade e proliferou-se pelo país, em cidades de dimensões distintas, em menos de dez anos. Deve-se frisar que essa aceitação popular se deu, principalmente, como movimento de insatisfação e recusa em relação aos serviços de transporte público coletivo, que se mostram ineficientes, de alto custo e que estimulam, ainda, o aumento da taxa de motorização das cidades brasileiras. Assim, conclui-se que o serviço de mototáxi, que sob a ótica da legitimidade se mostrou totalmente legítimo desde seu nascimento, foi regulamentado recentemente, devido, principalmente, à sua aceitação popular.

3 LEGITIMIDADE X LEGALIDADE: os percursos e percalços para se legalizar o anseio popular pelo serviço de mototáxi

É recente a legalidade do exercício das atividades dos profissionais em transporte individual de passageiros. Faz-se necessário, portanto, traçar os percursos e percalços dessa legalização, sob a ótica jurídica e histórica, posto que já se encontravam legitimados pela população brasileira, que utilizava tais serviços diariamente, apesar da questionável legalidade dos mesmos. Vale acrescentar que a lei é a principal fonte do direito, e segundo Beviláqua (1959, p. 70): “[...] lei é uma regra geral, que, emanando de autoridade competente, é imposta, coativamente, à obediência de todos”. Já Araújo e Nunes Júnior (2005, p.123), em acepção bastante sucinta, definem lei como um “[...] comando genérico e abstrato que, aprovado pelo Poder Legislativo, inova o ordenamento jurídico, disciplinando, em nível imediatamente infraconstitucional, relações entre particulares e atividades públicas”.

A importância do conceito acima se apresenta em razão de, em nosso ordenamento jurídico, vigorar o Princípio da Legalidade – explicitamente preconizado no artigo 5º, inciso II, da Constituição Federal – cujo conteúdo estabelece que ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei, ou seja, somente através das espécies normativas elaboradas consoante as regras do processo legislativo constitucional se podem criar obrigações.

Ao lado da função de garantia, tal princípio tem, também, a finalidade de combater o poder arbitrário do Estado, eis que, conforme Moraes (2004, p. 71), “[...] com o primado da lei, cessa o privilégio da vontade caprichosa do detentor do poder em benefício da lei”. Anota-se, ainda, que ao lado dos objetivos de garantia do indivíduo e de combate contra arbitrariedades dos administradores, o Princípio da Legalidade vela pela segurança jurídica, tendo em vista que “[...] as leis, de modo geral, acabam por sustentar, de forma duradoura, as bases jurídicas em que se assentam as relações sociais [...]”. (ARAÚJO; NUNES JÚNIOR, 2005, p. 123).

Sob a ótica legal, é interessante observar, ainda, que se estabelece um contrato de transporte entre o usuário e o mototaxista, nos exatos termos constantes do artigo 730 do Código Civil Brasileiro, quer seja, há uma obrigação de se transportar pessoa ou coisa, de um lugar para outro, mediante remuneração. Quanto à natureza jurídica, o contrato acima é bilateral (há prestação e contraprestação), oneroso (vantagens e desvantagens recíprocas),

comutativo (há certeza quanto à existência e extensão da contraprestação) e de forma livre. Diante dessas assertivas iniciais, deve-se mencionar que dúvidas subsistiam sobre a competência para legislar sobre a matéria de trânsito e transporte, tema instigante que não poderia passar despercebido no processo de legalização do serviço de mototáxi.

3.1 Competência para legislar sobre trânsito e transporte

Questionava-se acerca da possibilidade jurídica dos Municípios e Estados brasileiros legislar sobre o tema trânsito e transporte e, neste íterim, se situa o serviço de mototáxi. E tal incerteza se fundamentava diante do contido na Constituição de 1988, em seu Título III, “Da Organização do Estado”, mais especificamente Capítulo II, “Da União”, vejamos:

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

[...]

XI – trânsito e transporte;

[...]

Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

Analisando, especificamente, o artigo acima, entendia-se pela necessidade de lei complementar que autorizaria os Estados a legislar sobre trânsito e transportes. Todavia, o artigo 23 da Carta da República apresenta, *verbis*:

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

[...]

XII - estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

Parágrafo único. Leis complementares fixarão normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional.

Importante ressaltar, ainda, tendo-se em consideração o tema da competência para legislar sobre trânsito e transporte, o Capítulo IV “Dos Municípios”, do Título III supra transcrito, em seu artigo 30:

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;
[...]

Aliado a tudo isto, a legislação infraconstitucional, através da Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, destaca no capítulo IX, “Dos veículos”, Seção II, “Da segurança dos veículos” e em seu capítulo XII, “Do Licenciamento”, as exigências para a segurança dos veículos, conforme abaixo transcrito:

Art. 107. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração dessa atividade.

Art. 108. Onde não houver linha regular de ônibus, a autoridade com circunscrição sobre a via poderá autorizar, a título precário, o transporte de passageiros em veículo de carga ou misto, desde que obedecidas as condições de segurança estabelecidas neste Código e pelo CONTRAN.

Parágrafo único. A autorização citada no *caput* não poderá exceder a doze meses, prazo a partir do qual a autoridade pública responsável deverá implantar o serviço regular de transporte coletivo de passageiros, em conformidade com a legislação pertinente e com os dispositivos deste Código.

Art. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente.

Em análise aos dispositivos mencionados, percebe-se que com relação à competência para legislar sobre a matéria de trânsito e transporte, não resta dúvida de que a mesma é atribuída à União, de forma privativa podendo, desta feita, nos moldes do Parágrafo Único do artigo 22, referida competência ser estendida aos Estados mediante Lei Complementar. Ademais, tendo em vista que o artigo 30 da Constituição declara ter o município competência para legislar sobre assuntos de interesse local, não resta, igualmente, dúvida de que a atividade de regulamentar o serviço de mototáxi, em nível local, é sim, de grande interesse para o município, pois envolve de forma direta o serviço de transporte público municipal, daí o nascimento de diversas leis municipais, regulamentando a matéria, dentre elas, no âmbito do município de Ituiutaba, o Decreto nº 4.666, de 26 de junho de 2000, que regulamenta a permissão do transporte individual moto-táxi e dá outras providências.

Interessante observar, que na cidade em questão, em 7 de agosto de 2003, ou seja, mais de três anos após a regulamentação municipal da atividade, foi expedido novo Decreto, este sob o nº 5.293 (ANEXO B), no qual houve a alteração de quatro artigos do Decreto

4.666/2000, trazendo, agora, a obrigatoriedade de cadastro destes profissionais junto à Prefeitura local, de selo de identificação pessoal e do seguro do mototaxista, de equipamentos de segurança básicos, tais como, capacete na cor amarela, colete reflexivo e crachá de identificação, além de proibir o transporte de passageiros com idade inferior a sete anos. Entretanto, a referida regulamentação se restou inócua, conforme se verificará pela pesquisa realizada junto aos permissionários deste serviço em Ituiutaba, possível de confirmação pelas Fotos 3, 4 e 5 que se seguem, nas quais se depreende, entre outros, a não utilização do equipamento de segurança básico, como o colete reflexivo por nenhum dos mototaxistas.

Quanto ao capacete na cor amarela, que identifica a atividade, apenas alguns o utilizam, como demonstra o mototaxista da Foto 3, que utiliza um e carrega outro de mesma cor para um possível usuário. Na Foto 4, por sua vez, o mototaxista aguarda por passageiro na zona central, disponibilizando, tão-somente um capacete na cor amarela ao usuário, e ele próprio não utiliza a cor exigida. Na Foto 5, além de não usar colete e/ou crachá de identificação, sequer se preocupa com a cor do capacete, já que o dele próprio é preto e o do usuário vermelho, sendo identificado, enquanto mototaxista, apenas pelo escrito em sua camiseta, comprovando-se, desta feita, que a realidade vivenciada pelo serviço de mototáxi está em desacordo com as normas estabelecidas.



Foto 3 – Cidade de Ituiutaba. Mototaxista circulando, sem colete próprio, com capacetes na cor determinada – amarela – 2010.

Fonte: ALMEIDA, E. G. (Fevereiro, 2010).



Foto 4 – Cidade de Ituiutaba. Mototaxista aguardando usuário na zona central – capacete na cor amarela, exigida por norma municipal, apenas disponível ao usuário – 2010.

Fonte: ALMEIDA, E. G. (Fevereiro, 2010).



Foto 5 - Cidade de Ituiutaba. Mototaxista manobrando na zona central (facilidade de estacionar) – ausência de equipamentos básicos de segurança – 2010.

Fonte: ALMEIDA, E. G. (Fevereiro, 2010).

Os desajustes legais, sejam de caráter comportamental em relação à legislação da cidade de Ituiutaba, conforme atestados pelas fotos acima, não estão contidos, unicamente, nesta esfera municipal, vez que, apesar do entendimento expresso no parágrafo único do artigo 22 da Lei Suprema, em oposição, alguns Estados da Federação vinham resolvendo a questão em seus respectivos Conselhos Estaduais de Trânsito, entre eles, o Conselho Estadual de Trânsito do Estado do Pará, no uso de suas atribuições legais, fez publicar a Resolução nº 06, de 30 de outubro de 1.996, proibindo em todo o Estado do Pará o serviço de transporte individual de passageiros prestado por veículos ciclomotores, igualmente proibindo as Municipalidades de autorizar este serviço. Decisão idêntica tomou o Conselho Estadual de Trânsito do Estado do Mato Grosso do Sul, através da Resolução CETRAN MS nº 009, de 31 de março de 1.997.

Lorenzetti (2003, p. 4), ao discorrer sobre a legalização do serviço de mototáxi, traz importantes ponderações para melhor elucidar algumas questões:

Os “veículos de aluguel” a que se refere o CTB são aqueles destinados ao transporte público individual ou coletivo de passageiros, ou seja, usados como táxi ou em fretamentos. Esse tipo de atividade é considerada um serviço público e depende de delegação por parte do Poder Público. Além disto, de acordo com o art. 175 da Constituição Federal, essa delegação, sob regime de permissão ou concessão, deve ser sempre precedida de licitação. Alternativamente, há a modalidade de autorização, que é um instrumento mais precário e pode ser em casos especiais. Isso implica dizer que uma pessoa, física ou jurídica não pode decidir, por si mesma, prestar o serviço de táxi, seja com o uso de automóvel ou de motocicleta, sem a delegação por parte do Poder Público competente. Considerando que, ao contrário do antigo Código, o texto do CTB menciona apenas “veículos de aluguel”, alguns Municípios têm aproveitado esta brecha para, no exercício de sua competência relativa à organização e prestação de serviços públicos de interesse local, nos termos do art. 30, inciso V, da Constituição Federal, regulamentar o serviço de transporte individual de passageiros por motocicletas, chamado mototáxi. Esse entendimento, contudo, não é pacífico. Pode-se argumentar que a competência municipal quanto a esta matéria circunscreve-se as diretrizes na esfera federal. Assim, o Poder Público municipal pode regulamentar a organização e a prestação do serviço de transporte público, seja ele coletivo ou individual, desde que amparado por norma federal sobre o assunto. Vale lembrar, a propósito, que o inciso XI do art. 22 da Constituição Federal declara ser competência privativa da união legislar sobre trânsito e transporte.

Diante do conflito de competência estabelecido sobre quem poderia ou não legislar sobre trânsito e transporte, o Supremo Tribunal Federal, ao decidir algumas Ações Direta de Inconstitucionalidade - ADI's, declarou a inconstitucionalidade de leis estaduais, inclusive do Estado de Minas Gerais, que visavam regulamentar a matéria sobre o serviço de transporte individual de passageiros prestado por meio de motocicletas:

EMENTA: AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI DO ESTADO DE SANTA CATARINA. LICENCIAMENTO DE MOTOCICLETAS DESTINADAS AO TRANSPORTE REMUNERADO DE PASSAGEIROS. COMPETÊNCIA DA UNIÃO. INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL. 1. É da competência exclusiva da União legislar sobre trânsito e transporte, sendo necessária expressa autorização em lei complementar para que a unidade federada possa exercer tal atribuição (CF, artigo 22, inciso XI, e parágrafo único). 2. Inconstitucional a norma ordinária estadual que autoriza a exploração de serviços de transporte remunerado de passageiros realizado por motocicletas, espécie de veículo de aluguel que não se acha contemplado no Código Nacional de Trânsito. 3. Matéria originária e de interesse nacional que deve ser regulada pela União após estudos relacionados com os requisitos de segurança, higiene, conforto e preservação da saúde pública. Ação direta de inconstitucionalidade procedente. (ADI n. 2606/SC, STF, Tribunal Pleno, Rel. Min. Maurício Correa, julgado em 21/11/2002).

EMENTA: AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. 2. LEI DO ESTADO DO PARÁ. 3. SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS PRESTADO POR MEIO DE CICLOMOTORES, MOTONETAS E MOTOCICLETAS. 4. COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO PARA LEGISLAR SOBRE TRÂNSITO E TRANSPORTE (ART. 22, XI, CF). 5. PRECEDENTES (ADI 2.606/SC). 6. PROCEDÊNCIA DA AÇÃO. (ADI n. 3135/PA, STF, Tribunal Pleno, Rel. Min. Gilmar Mendes, Julgamento em 01/08/2006).

EMENTA: AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI DO ESTADO DE MINAS GERAIS. LICENCIAMENTO DE MOTOCICLETAS PARA TRANSPORTE DE PASSAGEIROS ("MOTOTÁXI"). COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO. INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL RECONHECIDA. I – COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO PARA LEGISLAR SOBRE TRÂNSITO E TRANSPORTE (CF, ART.22, XI). II - EXERCÍCIO DE ATRIBUIÇÃO PELO ESTADO QUE DEMANDA AUTORIZAÇÃO EM LEI COMPLEMENTAR. III - INEXISTÊNCIA DE AUTORIZAÇÃO EXPRESSA QUANTO AO TRANSPORTE REMUNERADO DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETAS. IV - AÇÃO DIRETA JULGADA PROCEDENTE PARA DECLARAR A INCONSTITUCIONALIDADE DA LEI MINEIRA 12.618/97. (ADI n. 3136/MG, STF, Tribunal Pleno, Rel. Min. Ricardo Lewandowski, Julgamento em 01/08/2006).

Em razão do entendimento sedimentado pela Corte Suprema em não admitir a regulamentação do serviço de mototáxi pelos Estados e Municípios e tendo em vista a importância do segmento para o serviço público de transporte dos municípios brasileiros e desenvolvimento de economias locais, tramitavam no Congresso Nacional vários projetos de lei objetivando a regulamentação desta atividade através de Lei Federal.

3.2 Panorâmica dos principais Projetos de Lei até a regulamentação do serviço de mototáxi

Vários são os Projetos de Lei que versam e/ou versavam sobre o serviço de mototáxi, em trâmite perante o Congresso da República e a quantidade se justifica diante da importância do tema, pois já em 2005, a Pesquisa de Informações Básicas Municipais, elaborada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE revelava que 47,1% dos municípios brasileiros contavam com transporte por mototáxis. Referida pesquisa traz, ainda, que em 75,7% dos municípios que dispunham desse serviço, o transporte ocorria na informalidade. Informa, também, que a maior proporção de municípios com este serviço se encontra localizada nas regiões Norte e Nordeste, sendo que no Norte, 72,1% dos municípios já, àquela época, detinham esse tipo de serviço e, no Nordeste, 78,8%.

E os estudos não pararam por aí. Essa mesma pesquisa (Pesquisa de Informações Básicas Municipais, elaborada pelo IBGE), feita em todos os 5.564 municípios brasileiros, durante o primeiro semestre de 2008 (expedida em dezembro de 2008), apresenta o táxi, a van e o mototáxi como os tipos de transporte público mais comuns nos municípios, sendo estes os meios de transporte que mais crescem nas cidades, enquanto os ônibus se encontram presentes em apenas 30% dos municípios brasileiros, ou seja, em 1674 deles, e em todos onde há mais de 500 mil habitantes.

O táxi é o serviço de transporte mais presente nos municípios: está em 81,5% deles, à frente do percentual de 59,9% de vans e 52,7% de mototáxis. Na outra ponta, a pesquisa revela o pouco alcance do transporte de trens e metrô no país. Apenas 1,5% das cidades contam com trens, e 0,3% com metrô. Já os barcos estão presentes em 10,5% dos municípios, percentual que chega a atingir 48,6% no Norte, onde, segundo a pesquisa, é muito comum esse tipo de transporte devido às condições geográficas do local, como a grande quantidade de rios navegáveis. Mas, para o IBGE, são os índices do ônibus que revelam a falta de estrutura de transporte, que acomete aproximadamente 28% dos municípios brasileiros. Em apenas 1,8% deles, mostra a pesquisa, os moradores contam com ônibus exclusivamente municipais.

Diante de toda essa situação, alguns Projetos de Lei - PL, tendo como foco central o serviço de mototáxi, já estavam em trâmite no Congresso, entre eles:

PL 6.302/1998: 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.

PL 4731/1998: Regulamenta a atividade profissional de mototaxista.

PL 6887/2002: Estabelece normas para prestação de serviços de transporte individual de passageiros através de motociclistas – mototáxis e dá outras providências.

PL 408/2003: Modifica a Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, estabelecendo requisitos complementares de habilitação para os condutores que tencionam prestar serviço de transporte remunerado de bens ou passageiros em veículo automotor de duas ou três rodas.

PL 2384/2003: Regulamenta o exercício da profissão de motociclista profissional e dá outras providências.

PL 1391/2007: Cria o Dia Nacional do Mototaxista.

Isto posto, em 08 de julho de 2009, o Senado Federal regulamentou o serviço de mototáxi no Brasil, diante de um contingente de mais de 500 mil profissionais, presentes na maioria dos municípios brasileiros, com estimados 10 milhões de passageiros, tendo sido sancionada, pelo Presidente da República, Excelentíssimo Senhor Luis Inácio Lula da Silva, em 29 de julho de 2009, a Lei nº 12.009 (ANEXO C), que regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete –, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências. Inicia-se, assim, o período da legalidade do transporte individual pelo mototáxi, com especificidades próprias, dentre elas, a exigência contida no artigo 2º de sua lei regulamentadora, conforme se depreende abaixo:

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.

Dentre os elementos acima mencionados pela lei federal de 2009, ressalta-se que tanto o Decreto nº 4.666, quanto o Decreto nº 5.293, ambos provenientes de Ituiutaba, já os haviam parcialmente estabelecido, respectivamente, desde o ano de 2000 e 2003, demonstrando, outrossim, o cuidado exercido pelo legislador local.

Quanto à obrigatoriedade de idade mínima de 21 anos para o exercício da atividade de mototaxista, assim como pela necessidade de apresentação de certidão negativa criminal, conforme exigidos pelo art. 2º, incisos I e V, da Lei 12.0009/09, esses requisitos já se encontram estampados no artigo 16, incisos I e X do Decreto 4.666/00.

Com relação à necessidade de colete de segurança dotado de dispositivo retrorreflexivo, tal providência, igualmente, já havia sido adotada pelo Município de Ituiutaba, no Decreto nº 5.293/03, ao dar nova redação ao artigo 52, determinando ser obrigatório o uso deste item, nos termos do inciso II.

Por fim, quanto ao fato de estar a Lei 12.009/09 em vigor, não pairam dúvidas acerca de tal tema, apesar dos ainda insistentes opositores à regulamentação desta atividade, pois seu artigo 9º expressa exatamente isto, quer seja, a entrada em vigor na data de sua publicação. Entretanto, pela análise de mencionada legislação, percebe-se, com clareza, haver ainda a necessidade de regulamentação pelo CONTRAN, no que se refere ao mototaxista ser aprovado em curso especializado e estar adequadamente equipado, conforme incisos III e IV do artigo 2º transcrito, o que já denota, ainda, algum tempo, para que venha a ter eficácia plena. Pontos outros são bastante significativos ao estipular idade mínima para o exercício da profissão, 21 anos, e tempo mínimo de habilitação na categoria: 2 anos. Tratam-se, igualmente, de fatores que visaram dar maior segurança ao serviço de mototáxi.

A par disso, e diante do crescimento que vem experimentando a cidade de Ituiutaba, principalmente pela instalação de usinas do setor sucroalcooleiro, e por estar se tornando polo educacional, com a chegada do Campus do Pontal do Triângulo Mineiro, órgão avançado da Universidade Federal de Uberlândia, bem como da instalação do Instituto Federal do

Triângulo Mineiro, espera-se que ocorra um aumento significativo no contingente de mototaxistas e, conseqüentemente, de seus usuários, os quais, tanto permissionários quanto passageiros, se sentem melhor amparados por estarem, a partir da regulamentação pelo governo federal, atuando em total consonância com a lei.

A partir dessas informações, percebeu-se a necessidade de fazer uma análise crítica da real situação do mototaxista na cidade de Ituiutaba, através de uma avaliação qualitativa, em sua forma descritiva, utilizando-se do recurso científico da entrevista, tendo por objetivo compreender o espaço urbano sobre duas rodas, no município eleito como objeto de estudo.

4 O ESPAÇO URBANO NOS ENREDOS DO SERVIÇO DE MOTOTÁXI EM ITUIUTABA-MG: uma visão metodológica enquanto descoberta da realidade social

Refletir é avaliar. Diante desta simples sentença, objetiva-se fazer uma reflexão sobre o serviço de mototáxi em Ituiutaba, levando-se em consideração o sentido amplo do termo, quer seja, a reflexão enquanto análise da atividade humana, tudo dentro de uma das ciências mais importantes do nosso século: a Geografia. Assim, pensar o atual é pensar rápido, no ritmo acelerado que abarca o movimento das cidades. É estar ciente de que para conviver com a brevidade do tempo, alternativa não restou à faculdade humana senão se apropriar dos recursos que o espaço pode oferecer como possibilidade de sua liberdade, dentre elas, a circulação. Santos (1996, p. 218) participa deste entendimento ao asseverar:

Criam-se objetos e lugares destinados a favorecer a fluidez: oleodutos, gasodutos, canais, autopistas, aeroportos, teleportos. Constroem-se edifícios telemáticos, bairros inteligentes, tecnopolos. Esses objetos transmitem valor às atividades que deles se utilizam. Nesse caso, podemos dizer que eles “circulam”. É como se, também, fossem fluxos. [...] Uma das características do mundo atual é a exigência de fluidez para a circulação de idéias, mensagens, produtos ou dinheiro, interessando aos atores hegemônicos.

Assim, no espaço urbano, a fluidez se torna item obrigatório e, neste contexto, o serviço de mototáxi aparece como alternativa de liberdade, embora a liberdade do homem more no espaço, somente se realiza nas formas de sua ocupação e nos investimentos sobre os seus recursos. Igualmente, diagnostica-se que a atividade dos mototaxistas utiliza-se desta fluidez, demonstrando a importância do espaço urbano na realização do processo de circulação abrindo-se, assim, possibilidades de entrada de capital, pois, conforme Harvey (2005, p. 50), a “[...] redução nos custos de realização e a circulação ajuda a criar espaço novo para acumulação de capital”. E é nesta dialética que se apresentam esses trabalhadores urbanos no contexto de um mundo embalado pelo instantâneo, pela urgência emergente.

Obviamente, a análise mais detida acerca da natureza do espaço na cidade de Ituiutaba não permitiria essa definição na sua totalidade. E não é esta a intenção. Todavia, o estudo sobre o serviço do mototáxi nesta municipalidade esclareceu a natureza e as dinâmicas que permeiam essa atividade profissional no espaço urbano em questão.

Pensar, então, a geografia, especificamente a geografia dos transportes, é se deparar diante de uma ciência extremamente dinâmica, que utiliza a multidisciplinaridade como

instrumento para se alcançar suas finalidades. É inegável tal entendimento, conforme a lição dos célebres autores Hoyle e Knowles (2001, p. 5), na qual afirmam que “[...] o estudo dos transportes é, sobretudo, multidisciplinar por natureza, e algumas vezes também interdisciplinar. Campos de pesquisa e atividades como a economia do transporte e direito do transporte são necessariamente complementares [...]”.

Santos (1986, p. 186), por sua vez, concorda com o entendimento supracitado, quando afirma que “Na verdade, o princípio da interdisciplinaridade é geral a todas as ciências [...]”. Assim, para que referida prática não se apresente autoritária, elegeu-se como técnica de pesquisa a avaliação qualitativa, forma descritiva pela qual o pesquisador está mais preocupado com o processo em si e não simplesmente com os resultados e produtos. Segundo Almeida e Ferreira (2009, p. 76): “Aquele que tem o ambiente natural como fonte direta dos dados e o pesquisador como instrumento-chave”.

Ora, a referida terminologia, pesquisa qualitativa, não é tarefa fácil de ser definida, todavia, Minayo (2006, p. 18), assim a expressa:

São aquelas capazes de incorporar a questão do significado e da intencionalidade como inerentes aos atos, às relações, e às estruturas sociais, sendo essas últimas tomadas tanto no seu advento quanto na sua transformação, como construções humanas significativas.

Para a conjunção deste capítulo, quer seja, a pesquisa qualitativa com a geografia dos transportes, levaram-se em consideração similaridades importantes, a partir do momento em que a própria pesquisa qualitativa encontra ampla diversidade de vertentes e filiações oriundas da sociologia, antropologia, psicologia, história, dentre outras. Claro está que a interdisciplinaridade se encontra estabelecida em ambas, constatação facilitadora para ensejo do presente debate.

A cidade de Ituiutaba, situada no Triângulo Mineiro, possui aproximadamente 100 mil habitantes, e foi escolhida para realizar esta análise: conhecer a realidade social dos mototaxistas pelo viés da mobilidade urbana. Diante do entendimento da necessidade de se fazer uma reflexão mais apurada de um dos segmentos da sociedade civil de maior desenvolvimento em uma cidade do interior do Estado de Minas Gerais, o transporte público individual por motocicleta (mototáxi), elegeu-se, dentre as várias formas de pesquisa qualitativa, a entrevista como suporte para a obtenção dos dados de referida prática social.

4.1 A entrevista enquanto diálogo assimétrico na geografia dos transportes: a pesquisa qualitativa sobre o serviço de mototáxi na cidade de Ituiutaba

A necessidade de se criar um modelo de pesquisa que aproximasse o pesquisador do meio social em que se envolve seu objeto de pesquisa fez com que surgisse a entrevista, forma de coleta de dados mais comum no âmbito das ciências sociais. A entrevista é, portanto, segundo Gil (1999, p. 117): “[...] uma forma de interação social. Mais especificamente, é uma forma de diálogo assimétrico, em que uma das partes busca coletar dados e a outra se apresenta como fonte de informação”.

De acordo com Selltitz et al. (1967 apud GIL, 1999. p. 117):

[...] a entrevista é bastante adequada para a obtenção de informações acerca do que as pessoas sabem, crêem, esperam, sentem ou desejam, pretendem fazer, fazem ou fizeram, bem como acerca das suas explicações ou razões a respeito das coisas precedentes.

A entrevista tem muitas vantagens, dentre elas, a possibilidade de utilizar os dados obtidos para fins de classificação e quantificação. Entretanto, mais do que o conteúdo, ela traz a possibilidade de que os membros efetivamente envolvidos no objeto de avaliação, no caso nos mototaxistas, possam manifestar seu ponto de vista, as possibilidades que eles tiveram para se formar solidariamente e se organizar.

A entrevista apresenta desvantagens, como o fornecimento de respostas falsas, consciente ou inconscientemente, às vezes causadas por total falta de motivação do entrevistado para responder às perguntas que lhe são feitas; outras, por inadequada compreensão do significado dos questionamentos. Cabe, portanto, ao entrevistador, planejar a pesquisa, entendendo planejamento como um processo e não um simples ato de perguntar e transcrever respostas, uma vez que estabelecer relação pessoal com seu entrevistado é o único caminho para o sucesso desta técnica.

Como o objeto de pesquisa deste trabalho é bastante específico e, no primeiro momento, tem por finalidade fazer uma análise estatística deste grupo social, optou-se pela entrevista estruturada que, segundo Gil (1999, p. 121),

[...] 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.

A partir desta visão, elaborou-se um roteiro com 26 perguntas - questionário (APÊNDICE A), e iniciou-se o conhecimento deste segmento da sociedade, que vem ganhando enorme destaque no cenário urbano nacional.

4.2 A descoberta da realidade social do serviço de mototáxi em Ituiutaba

Segundo dados do órgão responsável pelo planejamento, gestão e fiscalização do transporte público no município de Ituiutaba, Departamento de Trânsito e Transportes, criado em 02/01/05, existem na respectiva cidade 250 mototaxistas em situação cadastral regular. Destes, foram entrevistados 104, espalhados por 22 pontos de mototáxi, nos quais trabalham 235 deles. Traçou-se o perfil do operador e do serviço, aliado ao fato de se concluir pela existência de uma pequena parcela (6%) de trabalhadores autônomos, o que, na prática, não atrapalha sua atuação, vez que, o Decreto 4.666/00, em seu artigo 33, faculta ao passageiro a escolha do mototáxi no ponto ou fora dele.

Observação relevante diz respeito ao atendimento ao estabelecido no artigo 45 do referido Decreto: “A frota de moto-táxis limitar-se-á a um veículo para cada grupo de 333 (trezentos e trinta e três) habitantes do Município”, levando-se em conta se tratar de uma cidade com quase 100 mil habitantes, não poderá ultrapassar o número de 300 condutores de mototáxi.

Os operadores são predominantemente do sexo masculino, conforme Tabela 3, e nas Tabelas 4, 5 e 6 pode-se verificar que a maioria se encontra na faixa etária compreendida entre 26 e 35 anos, inclusive 2,90% com idade abaixo da legalmente permitida de 21 anos, conforme preconiza o artigo 16, inciso I do Decreto 4.666/00, bem como o art. 2º, inciso I da Lei 12.009/09, 75% não teve acesso ao ensino médio e a categoria predominante da Carteira Nacional de Habilitação - CNH é AB, ou seja, quase 50% estão habilitados para conduzir motocicletas e veículos de passeio.

Tabela 3 - Município de Ituiutaba. Operador por sexo: 2009.

Sexo	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
Masculino	96	92,30%
Feminino	8	7,70%
Total	104	100,00%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2009)

Fonte: Entrevista realizada em Abril/Maio (2009).

Tabela 4 - Município de Ituiutaba. Faixa etária dos mototaxistas - 2009.

Faixa etária	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
Até 21 anos	3	2,90%
21 a 25 anos	9	8,60%
26 a 35 anos	52	50,00%
36 a 45 anos	31	29,80%
46 a 50 anos	3	2,90%
Mais de 50 anos	6	5,80%
Total	104	100,00%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2009)

Fonte: Entrevista realizada em Abril/Maio (2009).

Tabela 5 - Município de Ituiutaba. Nível de escolaridade dos mototaxistas - 2009.

Nível de escolaridade	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
Ensino Fundamental incompleto	16	15,40%
Ensino Fundamental completo	58	55,80%
Ensino Médio incompleto	4	3,80%
Ensino Médio completo	26	25,00%
Ensino Superior incompleto	0	0
Ensino Superior completo	0	0
Total	104	100,00%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2009)

Fonte: Entrevista realizada em Abril/Maio (2009).

Tabela 6 - Município de Ituiutaba. Categoria da Carteira Nacional de Habilitação dos mototaxistas - 2009.

Categoria CNH	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
A	49	47,12%
AB	51	49,04%
AC	1	0,96%
AD	1	0,96%
AE	2	1,92%
Total	104	100,00%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2009)

Fonte: Entrevista realizada em Abril/Maio (2009).

O modelo de motocicleta representativo da frota é a CG 125 Titan, que corresponde a 45% dos mototáxis, seguido pela CG 150 Titan, com 36,6%. Os demais se diversificam pelos outros 18,2%. Oportuno observar que praticamente todos os modelos verificados atendem ao estabelecido no Decreto 4.666/00, artigo 38, inciso III, ou seja, têm potência entre 125 a 250 cilindradas, conforme demonstrado na Tabela 7:

Tabela 7 - Município de Ituiutaba. Frota de mototáxi - 2009.

Modelo	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
CG 125 TITAN	47	45,20%
CG 150 TITAN	38	36,60%
CG 125 FAN	4	3,80%
YBR 150	4	3,80%
YBR 125	3	2,90%
SUZUKI INRUDER 125	3	2,90%
YAMAHA 250	1	0,96%
XTZ 125	1	0,96%
SUZUKI YES	1	0,96%
NÃO INFORMADO	2	1,92%
Total	104	100,00%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2009)

Fonte: Entrevista realizada em Abril/Maio (2009).

Coletou-se, também, o valor da tarifa cobrada pelo serviço de transporte individual de passageiros por motocicleta, correspondendo entre três e cinco reais por “corrida”, de acordo com o trajeto a ser percorrido, independente de dia ou horário, o que conflita com o estabelecido no artigo 63 do Decreto Municipal regulador da matéria, no qual estabelece tarifa com valor inferior e variável de acordo com o horário, como pode ser verificado na Tabela 8:

Tabela 8 - Município de Ituiutaba. Valor de tarifa - 2009.

Valor de tarifa	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
R\$3,00 a R\$5,00	104	100,00%
Total	104	100,00%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2009)

Fonte: Entrevista realizada em Abril/Maio (2009).

A pesquisa também obteve a confirmação quanto a duas das maiores vantagens do serviço de mototáxi, a rapidez e a tarifa acessível, visto terem sido as características consideradas pelos mototaxistas como os maiores motivos para a utilização de seus serviços. Tal constatação pode ser vista na Tabela 9:

Tabela 9 - Município de Ituiutaba. Motivo para utilização do serviço de mototáxi - 2009.

Motivo	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
Rapidez/urgência	51	49,05%
Baixa tarifa	27	25,97%
Serviço porta a porta	15	14,40%
Outros	11	10,58%
Total	104	100,00%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2009)

Fonte: Entrevista realizada em Abril/Maio (2009).

Dado social relevante diz respeito à origem da atividade enquanto mototaxista em Ituiutaba, posto que o levantamento identificou que o desemprego foi a principal motivação ao início desta atividade, conforme Tabela 10:

Tabela 10 - Município de Ituiutaba. Motivo ensejador do início das atividades enquanto mototaxista - 2009.

Motivo	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
Desempregado	64	61,50%
Melhor remuneração	13	12,50%
Flexibilidade de horário	10	9,60%
Falta de opção	8	7,70%
Outros	9	8,70%
Total	104	100,00%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2009)

Fonte: Entrevista realizada em Abril/Maio (2009).

O dado acima (desemprego) confirma, na íntegra, a situação em que se encontra o município em questão, uma vez que, segundo dados constantes do site do IBGE, Ituiutaba possuía em 2009 uma estimativa populacional de 96.759 habitantes, dos quais de 52.027 habitantes representavam a população economicamente ativa do município; entre os quais, 28.614 habitantes estavam desempregados, ou seja, 55% da população economicamente ativa.

Outros aspectos que merecem ser considerados, levando-se em conta o serviço de mototáxi em Ituiutaba, versam sobre as circunstâncias trabalhistas que os envolvem: a maioria descansa um dia por semana, têm uma remuneração baixa apesar da árdua jornada de labor diário, com 92% do total de entrevistados trabalhando mais de 10 horas por dia, o que facilmente se identifica pelas Tabelas 11, 12 e 13, respectivamente.

Tabela 11 - Município de Ituiutaba. Descanso semanal dos mototaxistas: 2009.

Descanso	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
1 dia	84	80,80%
2 dias	15	14,40%
Nenhum	5	4,80%
Total	104	100,00%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2009)

Fonte: Entrevista realizada em Abril/Maio (2009).

Tabela 12 - Município de Ituiutaba. Valor médio da remuneração mensal dos mototaxistas: 2009.

Remuneração	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
Até 1 salário mínimo	4	3,80%
1 a 2 salários mínimos	94	90,44%
2 a 3 salários mínimos	5	4,80%
Acima de 3 salários mínimos	1	0,96%
Total	104	100,00%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2009)

Fonte: Entrevista realizada em Abril/Maio (2009).

Tabela 13 - Município de Ituiutaba. Horas trabalhadas diariamente - 2009.

Horas	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
Menos 8 horas	2	1,92%
De 8 a 10 horas incompletas	6	5,80%
De 10 a 12 horas	82	78,83%
Acima de 12 horas	14	13,45%
Total	104	100,00%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2009)

Fonte: Entrevista realizada em Abril/Maio (2009).

Quanto à quilometragem percorrida, 70% dos entrevistados percorre entre 100 e 150 km/dia e mais de 60% faz, em média, 10 a 15 viagens/dia. Referidos dados são apresentados nas Tabelas 14 e 15 que se seguem:

Tabela 14 - Município de Ituiutaba. Quilometragem média/dia percorrida pelos mototaxistas - 2009.

Km média	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
Até 100 km	25	24,04%
101 a 150 Km	72	69,23%
Acima de 150 Km	7	6,73%
Total	104	100,00%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2009)

Fonte: Entrevista realizada em Abril/Maio (2009).

Tabela 15 - Município de Ituiutaba. Quantidade de viagens/dia - 2009.

Viagens	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
10 a 15/dia	65	62,50%
16 a 20/dia	36	34,60%
Acima de 20/dia	3	2,90%
Total	104	100,00%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2009)

Fonte: Entrevista realizada em Abril/Maio (2009).

No que se refere ao quesito violência, mais de 70% afirma não ter, ainda, sofrido nenhum tipo no exercício da atividade e, entre os que sinalizaram positivamente, manifestaram-se pela ocorrência do assalto (mais de 60%), brigas no trânsito e assédio. As Tabelas 16 e 17 apresentam esses dados.

Tabela 16 - Município de Ituiutaba. Ocorrência de violência no exercício da atividade - 2009.

Violência	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
Não	73	70,20%
Sim	31	29,80%
Total	104	100,00%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2009)

Fonte: Entrevista realizada em Abril/Maio (2009).

Tabela 17 - Município de Ituiutaba. Tipos de ocorrências violentas - 2009.

Tipos de violência	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
Assalto	19	61,29%
Brigas no trânsito	9	29,03%
Assédio	3	9,68%
Total	31	100,00%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2009)

Fonte: Entrevista realizada em Abril/Maio (2009).

No que diz respeito à contratação de seguro, apesar de obrigatório pelo artigo 16, inciso IV do Decreto nº 4.666/00, 100% dos entrevistados afirmam não possuí-lo, ficando os mesmos adstritos ao Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT. A Tabela 18 demonstra tal situação:

Tabela 18 - Município de Ituiutaba. Seguro utilizado pelo mototaxista - 2009.

Seguro	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
DPVAT	104	100,00%
Total	104	100,00%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2009)

Fonte: Entrevista realizada em Abril/Maio (2009).

No quesito itens de higiene, a constatação é assustadora, pois a maioria dos entrevistados disse não utilizar nenhum tipo, apesar do Decreto Municipal que versa sobre a matéria, em seu artigo 53, inciso II, determinar ser obrigatório ao condutor do mototáxi entregar ao usuário, para fins de uso, uma touca descartável.

Perguntados sobre os equipamentos de segurança que utilizam, o capacete apareceu em primeiro lugar com 68% entre os votantes. Os dados obtidos também confirmam o alto índice de acidentes que envolvem a motocicleta (mais de 55% dos entrevistados já se acidentaram, ao menos uma vez), esse último item estabelecido na Tabela 19 abaixo:

Tabela 19 - Município de Ituiutaba. Número de acidentes envolvendo mototaxistas - 2009.

Acidentes	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
Nenhum	45	43,28%
1	43	41,36%
2	12	11,56%
3	4	3,80%
Total	104	100,00%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2009)

Fonte: Entrevista realizada em Abril/Maio (2009).

Boa parte das constatações acima se concretiza pela pouca fiscalização realizada pelo Município em relação a este tipo de prestação de serviço. Aproximadamente 42% dos

entrevistados disseram sequer saber acerca da existência de fiscais sobre o serviço de mototáxi, bem como os que estão cientes desta existência não veem uma atuação aparente, apesar do disposto nos artigos 95 a 98 do Decreto 4.666/00 sinalizar por forma diversa. Isso se traduz pela Tabela 20:

Tabela 20 - Município de Ituiutaba. Percepção do mototaxista quanto à fiscalização - 2009.

Fiscais	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
Existem	60	57,70%
Não existem	44	42,30%
Total	104	100,00%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2009)

Fonte: Entrevista realizada em Abril/Maio (2009).

Houve a constatação de um alto índice de acidentes e ineficácia de fiscalização. Para Vasconcellos (2000, p. 167), tal situação só tende a aumentar o problema do acidente de trânsito, uma vez que enfatiza tratarem-se os acidentes como

[...] principal impacto ambiental do transporte nos países em desenvolvimento e assim deverão permanecer por muito tempo, a julgar pelas condições do ambiente construído, a tendência do aumento no uso do automóvel e a precariedade da fiscalização de trânsito.

Já os pontos de mototáxi, tratam-se, na grande maioria, de imóveis muito simples, conforme se depreende das Fotos 6, 7, 8 e 9:



Foto 6 - Cidade de Ituiutaba. Mototáxi Andorinha – 2008.

Fonte: ALMEIDA, E. G. (Maio, 2008).



Foto 7 - Cidade de Ituiutaba. Mototáxi Real – 2009.

Fonte: ALMEIDA, E. G. (Julho, 2009).



Foto 8 - Cidade de Ituiutaba. Mototáxi Real – 2008.

Fonte: ALMEIDA, E. G. (Maio, 2008).



Foto 9 - Cidade de Ituiutaba. Mototáxi Brasil - 2008.

Fonte: ALMEIDA, E. G. (Maio, 2008).

Com relação aos bens imóveis que sediam as revendedoras de motos em Ituiutaba, é nítido o distanciamento de padrão para com os pontos de mototáxis mostrados anteriormente pelas Fotos 6 a 9. Tratam-se de estruturas inversamente proporcionais, paradoxo urbano, simplicidade versus luxo, como pode ser verificado nas Fotos 10 e 11 que se seguem:



Foto 10 - Cidade de Ituiutaba. Revendedora Yamaha de motos – 2010.

Fonte: ALMEIDA, E. G. (Fevereiro, 2010).



Foto 11: Cidade de Ituiutaba. Revendedora Honda de motos.

Fonte: ALMEIDA, E. G. (Fevereiro, 2010).

Igualmente oportuno observar a medida adotada pelo Executivo Federal, em dezembro de 2009, com o intuito de amenizar, especificamente, o setor de transporte via motocicletas e, por óbvio, tal prática atinge diretamente aos mototaxistas, no que se refere à isenção da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social, a COFINS, que representa cerca de 3% do valor do bem, assim como a liberação de linha de crédito, no valor de R\$ 3 bilhões para o financiamento de motocicletas de até 150 cilindradas, no período de 1º de janeiro até 31 de março de 2010, inclusive, cogita-se a possibilidade de se estender até dezembro do corrente ano. Tal ato, sem sombra de dúvidas, aqueceu o mercado, beneficiando os trabalhadores na aquisição deste meio de transporte, já que do total investido, R\$ 200 milhões são oriundos de recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador - FAT e os demais R\$ 2,8 bilhões disponibilizados pelas instituições financeiras.

Utilizando-se, novamente, do recurso da entrevista, elaborou-se um questionário (APÊNDICE B) e, através de trabalho de campo, foram ouvidas seis revendedoras de motos em Ituiutaba para, dentre outras, diagnosticar o impacto da medida acima. Pela coleta de dados, todavia, constatou-se que 100% dos entrevistados entenderam que a medida foi de pouco impacto, pois os descontos das próprias concessionárias são maiores e melhores (a Foto 12 demonstra revendedora em promoção). Igualmente, afirmam todos não possuir financiamento especial para mototaxistas.



Foto 12 - Cidade de Ituiutaba. Revendedora de motos em promoção – 2010.

Fonte: ALMEIDA, E. G. (Fevereiro, 2010).

Quanto ao quesito seguro, a mesma constatação obtida na entrevista com os condutores dos mototáxis se confirma aqui, uma vez que os representantes das empresas revendedoras afirmam que o comprador de moto, independente de ser mototaxista, não contrata seguro privado, ficando adstrito ao DPVAT. A Tabela 21 demonstra tal ocorrência.

Tabela 21 - Município de Ituiutaba. Seguro adquirido pelo comprador de moto zero quilômetro - 2010.

Seguro	Número absoluto (n)	Porcentagem (%)
DPVAT	6	100,00%
Total	6	100,00%

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2010)

Fonte: Entrevista realizada em Fevereiro/Março (2010).

Interessante observar, também, que todas as revendedoras ouvidas, sem exceção, não oferecem curso de direção defensiva para o adquirente de motocicleta, entendendo ser tal obrigação de responsabilidade do Estado. É exatamente nesses momentos que se verifica a falta de cooperação entre os setores público e privado, como se fosse possível o desenvolvimento estando referidos lados em situação de oposição.

Enfim, após as entrevistas estabelecidas tanto com os mototaxistas, quanto com as revendedoras de moto na cidade de Ituiutaba, entendeu-se que para haver alteração do quadro apresentado é necessário que o planejamento do desenvolvimento permeie as cinco dimensões do conceito de sustentabilidade: sustentabilidade social, econômica, ecológica, espacial e cultural, o que se apresenta como proposta e discute-se no próximo capítulo.

5 O SERVIÇO DE MOTOTÁXI COMO EXEMPLO DE UM NOVO DESAFIO PARA O TRANSPORTE: a integração do desenvolvimento sustentável e território como modelo econômico incluyente

A acumulação de riquezas com o propósito final do desenvolvimento é um paradigma que vem sendo alterado aos olhos da economia mundial. Os países latinoamericanos, e até outras nações fixadas no estágio considerado desenvolvido, enfrentam uma severa crise da democracia econômica e social, que se configura, principalmente, pelo desemprego, a marginalização social, a exclusão, a segregação e o desequilíbrio ambiental. Não é diferente o caso do Brasil, cuja realidade constata que apenas o crescimento econômico não pode ser o objetivo último do desenvolvimento, e nem assegura, por si só, a melhoria da qualidade de vida das pessoas.

Nas palavras do 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, o mundo contemporâneo vive um crescimento através da desigualdade, que:

[...] provoca um aumento significativo na renda *per capita*, mas resulta no *contra-desenvolvimento* 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.

O desenvolvimento dos povos está inserido na terceira geração de direitos, de caráter coletivo, juntamente com o direito à infância, ao meio-ambiente, à cidade, reconhecidos na Conferência Mundial sobre Direitos Humanos de Viena (1993). Também as dimensões que compõem o núcleo do conceito de desenvolvimento – economia, espaço, saúde, educação, cultura e meio-ambiente – estão previstas pela Constituição da República de 1988, especificamente nos Capítulos “Da Ordem Econômica e Financeira” e “Da Ordem Social” (artigos 170, 174, 182, 184, 196, 197, 205, 215 e 255), que inserem, ainda, o conceito de sustentabilidade. Não basta o desenvolvimento atual, é preciso que ele seja sustentável, isto é, conforme o conceito do Relatório Nosso Futuro Comum (ou Relatório *Brundtland*, de 1987), desenvolvimento sustentável é aquele “que atende as necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras atenderem às suas próprias

necessidades¹”. Esses componentes são citados no relatório do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento - PNUD (1990 apud ZAPATA, 2006, s/p.), ao informar que

[...] o universalismo dos direitos da vida é o fio condutor comum, que une a busca do desenvolvimento humano, com as exigências do amanhã, especialmente com a necessidade de preservação e regeneração do meio ambiente para o futuro. Há uma necessidade ética de se garantir às gerações futuras oportunidades iguais às que gerações anteriores desfrutaram. Assim, desenvolvimento e sustentabilidade são componentes essenciais da mesma ética do universalismo dos direitos da vida, que exige também equidade para com a geração atual e as futuras.

Igualmente, quando se trata de geografia dos transportes, o tema desenvolvimento é bastante polêmico, posto que imprópria a designação deste termo se aliado à figura de congestionamentos, destruição de ecossistemas, segregação, tarifas impraticáveis. Em face desta realidade moderna, com a clareza e bom senso costumeiro, Souza (2005, p. 101-102) deixa a seguinte lição:

[...] se a riqueza assim produzida e o crescimento da cidade se fazem às custas da destruição de ecossistemas inteiros e do patrimônio histórico-arquitetônico; se a conta da modernização vem sob a forma de níveis cada vez menos toleráveis [...] de estresse, de congestionamentos [...] se é assim, falar de “desenvolvimento” é ferir o bom senso. Pode-se, em tal caso, falar de crescimento urbano, complexificação da cidade e até mesmo modernização do espaço urbano e dos padrões de consumo; mas seria um equívoco tomar isso por um processo de desenvolvimento urbano autêntico [...].

Ainda quanto à importância deste tema, continua asseverando Souza (2005, p. 101) que:

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.

Diante da intensa problemática que vem sendo demonstrada ao longo do presente trabalho, envolvendo o trânsito e o transporte brasileiros, aliado à forma desordenada de

¹ Relatório 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.

desenvolvimento de nossas cidades, entendeu-se por demonstrar o serviço de mototáxi como exemplo de um novo desafio para o transporte.

O recente conceito de desenvolvimento (integral ou sistêmico) defende e promove a adoção de políticas públicas que considerem as pessoas, e não a acumulação de riquezas, juntamente com o território, peça chave na análise desta modalidade de serviço, com o propósito final de se apresentar um modelo econômico incluyente.

Se a motocicleta não consegue atender a todas as dimensões do conceito de sustentabilidade, principalmente, no que se refere à sustentabilidade ecológica, já que se trata de veículo altamente poluente, da mesma forma, é inaceitável ver o mototaxista como figura marginalizada na sociedade vigente, desprezando-se e desprezando-o das demais vertentes da sustentabilidade citadas anteriormente. Para tanto, optou-se pela utilização do princípio norteador da ética, “agir com ciência e consciência”, ou seja, elaborando todo o atual estudo dentro das mais modernas normas científicas e dos rigores de pesquisa intelectual; entretanto, procurando, igualmente, se ater aos princípios basilares do desenvolvimento de qualquer ser humano: a necessidade do respeito a seu papel social e a apresentação de propostas para que essa função possa, com dignidade, ser exercida.

5.1 Sustentabilidade urbana

A necessidade de se criar um modelo de desenvolvimento sustentável não parece ser injustificada. O século XXI iniciou com uma exigência fundamental: como compatibilizar a globalização, o crescimento econômico e tecnológico com a equidade, o desenvolvimento humano e a sustentabilidade ambiental? Debates sobre essa questão têm mobilizado os mais diferentes setores da comunidade em geral, sendo consenso de que esses pilares devem ser observados de forma equilibrada. Dessa forma, sustentabilidade é um conceito sistêmico, relacionado à continuidade dos aspectos econômicos, sociais, culturais e ambientais da sociedade humana. Propõe-se a ser um meio de configurar a civilização e a atividade humana, de tal forma que a sociedade, os seus membros e as suas economias possam preencher as suas necessidades e expressar o seu maior potencial no presente, e, ao mesmo tempo, preservar a biodiversidade e os ecossistemas naturais, planejando e agindo de forma a atingir pró-eficiência na sua manutenção.

A sustentabilidade abrange vários níveis de organização, desde a vizinhança local até o restante do planeta. Para um empreendimento humano ser totalmente sustentável, tem que se ter em vista quatro requisitos básicos: o empreendimento deve ser economicamente viável, socialmente justo, ecologicamente correto e culturalmente aceito. Portanto, a sustentabilidade requer uma abordagem sistêmica que integre os aspectos econômico, social, ambiental e cultural, dimensões que denotam as preocupações do verdadeiro desenvolvimento.

Em sua obra “Caminhos para o desenvolvimento sustentável”, o já mencionado economista Ignacy Sachs (2002, p. 85-88) apresenta os critérios que devem ser observados para que seja alcançada a sustentabilidade:

a) Social: abrange o alcance de um patamar razoável de homogeneidade social; distribuição de renda justa; o emprego pleno e/ou autônomo com qualidade de vida decente; e a igualdade no acesso aos recursos e serviços sociais; b) Cultural: mudanças no interior da continuidade (equilíbrio entre respeito à tradição e inovação); a capacidade de autonomia para elaboração de um projeto nacional integrado e endógeno (em oposição às cópias servis dos modelos alienígenas); e autoconfiança combinada com abertura para o mundo; c) Ecológica: inclui a preservação do potencial do capital natureza na sua produção de recursos renováveis e limites ao uso dos recursos não-renováveis; d) Ambiental: respeito e realce à capacidade de autodepuração (capacidade de um corpo retornar às condições ecológicas iniciais) dos ecossistemas naturais; e) Territorial: balanceamento das configurações urbanas e rurais (eliminação das inclinações urbanas nas alocações do investimento público; melhoria do ambiente urbano; separação das disparidades inter-regionais e a criação de estratégias de desenvolvimento ambientalmente seguras para áreas ecologicamente frágeis – conservação da biodiversidade pelo ecodesenvolvimento); f) Econômico: promoção do desenvolvimento econômico intersetorial equilibrado; segurança alimentar; capacidade de modernização contínua dos instrumentos de produção; razoável nível de autonomia na pesquisa científica e tecnológica e inserção soberana na economia internacional; g) Política (nacional): efetivar a democracia definida em termos de apropriação universal dos direitos humanos; implantar o desenvolvimento da capacidade do Estado para implementar projeto nacional em parceria com todos os empreendedores e estimular um nível razoável de coesão social; h) Política (internacional): ampliar a eficácia do sistema de prevenção de guerras da Organização das Nações Unidas (ONU), na garantia da paz e na promoção da cooperação internacional; criar um pacote Norte-Sul de co-desenvolvimento, baseado no princípio de igualdade (regras do jogo e compartilhamento da responsabilidade de favorecimento do parceiro mais fraco); controle institucional efetivo do sistema internacional financeiro e de negócios; controle institucional efetivo da aplicação do princípio da precaução na gestão do meio ambiente e dos recursos naturais; prevenção das mudanças globais negativas; proteção da diversidade biológica (e cultural); e gestão do patrimônio global, como herança comum da humanidade; e a criação de um sistema efetivo de cooperação científica e tecnológica internacional e eliminação parcial do caráter de *commodity* da ciência e tecnologia, também como propriedade da herança comum da humanidade.

Há que se preocupar, ainda, com a avaliação dos resultados dos empreendimentos sustentáveis, pois não raro as tomadas de decisões, nos âmbitos público e privado, deixam de internalizar os aspectos concernentes à sustentabilidade, prejudicando, de forma irreversível,

o modelo de desenvolvimento que ora se defende. Tais aspectos configuram as dimensões do desenvolvimento, devendo ser examinados em suas relações mútuas, e implicando, assim, em um quadro unificado de planejamento para sua correta percepção e solução em todos os âmbitos (social, político, econômico e ambiental). Contribui para essa dificuldade o modelo cartesiano de dados, estatísticas, indicadores e de atribuição de preços, que desejam traduzir, monetariamente, os custos e benefícios sociais, ecológicos e culturais.

Sachs (2002) defende a elaboração de um relatório sobre a condição humana, de riqueza considerável e utilidade certa para a formulação das políticas públicas de desenvolvimento, centradas na promoção das quatro gerações dos direitos humanos. E é nesta esteira de raciocínio, que se abordará o tema “serviço de mototáxi como exemplo de um novo desafio para o transporte: a integração do desenvolvimento sustentável e território como modelo econômico incluyente”, partindo da evidente negligência do Estado para com o transporte público no país, relegando o problema para ser resolvido pelo setor privado e/ou mediante iniciativas de transportes outrora alternativos, todavia, fazendo-se imperioso esclarecer que o desenvolvimento, obrigatoriamente, deve ocorrer de forma sistêmica, para que não gere maiores abalos ao já frágil progresso posto.

5.2 A negligência do Estado, transportes e o ecossociodesenvolvimento

Apesar dos progressos espetaculares do crescimento material, ainda convive-se com o (re)questionamento do próprio conceito de desenvolvimento, fundando-se na justiça social em prol da criação de um homem novo.

O “ecossociodesenvolvimento” ou “ecossocioeconomia” requer a implementação de uma nova forma de atuação regional, buscando-se a geração de trabalho e renda de forma sustentável, inclusiva e participativa, considerando-se, nesse processo, as características locais e regionais, de natureza econômica, social, ambiental, institucional, política e cultural. Tal estratégia de desenvolvimento deve ser participativa e construtivista, baseada na conservação dos atores do processo, que é a própria comunidade. O modelo exige ação conjunta dos agentes das esferas federal, estadual e municipal, sociedade civil, políticos, empresários, profissionais liberais, entidades religiosas e Organizações Não-Governamentais - ONGs,

dentre outros, em prol de um objetivo comum e maior, que é o desenvolvimento sustentável de sua região e do País.

A cooperação e a integração dos atores sociais é a força motriz para o êxito do modelo de desenvolvimento sustentável, pois ao comprometerem-se com objetivos comuns, tornam-se corresponsáveis, e promovem o desenvolvimento sustentável. Dessa forma, integrando a comunidade, o desenvolvimento sustentável, além de obter os resultados pretendidos que levam à universalização dos direitos humanos e fundamentais, propicia maior eficácia ao princípio da dignidade da pessoa humana e exigem uma participação efetiva do Estado.

A Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988, define um modelo econômico de bem-estar (arts. 1º, 3º e 170), tese defendida por Grau (2002, p. 36), em sua obra “A Ordem Econômica na Constituição de 1988”, em que ele sustenta a redefinição do papel do Estado após a promulgação da Carta Magna, contestando a atribuição do ônus social (aqui inclusas a educação, saúde, cultura e meio ambiente e, porque não dizer o transporte) ao setor privado, observe:

No que respeita à redefinição do papel do Estado, reclama-se a identificação de setores indevida e injustificadamente, do ponto de vista social, atribuídos ao setor privado – aqui as áreas da educação e da saúde – bem assim de outros nos quais vem [o Estado] atuando, como agente econômico, também do ponto de vista social, injustificada e indevidamente.

Apesar da nítida necessidade e previsão da atuação do Estado, entende-se não ser possível a efetivação dos direitos fundamentais sem a participação ativa da sociedade. Nesse aspecto, reside a discussão já apresentada na ótica do desenvolvimento sustentável, defendendo a integração das comunidades como ponto essencial para a eficácia desses direitos previstos pela Constituição e consagrados pela Declaração Universal dos Direitos Humanos, entendimento compartilhado por Sarlet (2004, p. 365), ao lecionar que:

[...] no Estado social de Direito não apenas o Estado ampliou suas atividades e funções, mas também a sociedade cada vez mais participa ativamente do exercício do poder [...] É nesse contexto que assume relevo a dimensão jurídico-objetiva dos direitos fundamentais, de acordo com a qual estes exprimem determinados valores que o Estado não apenas deve respeitar, mas também promover e zelar pelo seu respeito, mediante uma postura ativa.

Exatamente neste sentido, se evidencia, de maneira clara, a negligência do Estado quanto ao transporte público no Brasil. A ineficiência de políticas públicas voltadas para solucionar a questão, aliada ao propósito equivocado do Estado de atribuir ao setor privado, praticamente todo esse ônus, gera como consequência frente a este processo o surgimento,

dentre outros, do serviço de mototáxi, que vem tentar amenizar problema do próprio Estado: a dificuldade de mobilidade urbana em grandes áreas do país.

O poder público se esquece de que planejamento é um processo, no qual a apropriação adequada do espaço urbano gera, entre outras questões, a valorização social. O entendimento expresso por Rezende (1982, p. 21) traduz exatamente isto: “[...] o planejamento, cuja tarefa essencial deve ser a apropriação equilibrada do espaço urbano, organizando o desenvolvimento e a reprodução desse espaço [...]”.

Daí, a imersão no campo da economia se fazer obrigatório na presente discussão, como melhor forma de se explicar as causas da negligência do Estado e, o mais importante, a maneira adequada de se entender e aprimorar o desenvolvimento do serviço de mototáxi.

Fundamental, assim, trazer à baila que não pairam dúvidas de que a Geografia dos Transportes e a multidisciplinaridade como forma de conhecimento da realidade social tratam-se de uma exigência da contemporaneidade, conforme lição do célebre autor Adas (2009, s/p.), *verbis*:

[...] seja no caso da construção e reconstrução do espaço, do aproveitamento dos recursos naturais, da proteção ao meio ambiente, da questão fundiária, do uso do solo urbano, da distribuição da renda e de muitas outras contradições que marcam o presente período histórico dificilmente serão resolvidos, se não houver um grande diálogo entre os saberes, um descortinamento objetivo da realidade social e uma educação não-disciplinar, que acreditamos ser uma exigência da contemporaneidade.

Nesse aspecto, deve ser enfatizada a endogenia, pois o ecossociodesenvolvimento induz ao planejamento local e participativo, no nível micro das autoridades locais, comunidades e associações de cidadãos. Sachs (1993) vincula a esses agentes um papel central no planejamento e monitoramento da estratégia, o que aumenta nas pessoas o sentimento de pertencimento à sua evolução econômica e social, como verdadeiros atores do desenvolvimento. Isso reflete positivamente no aspecto democrático seguido por nosso Estado, formando cidadãos mais conscientes de seu papel, mais atuantes, com melhor qualidade de vida e até mesmo mais dignos. O entendimento exposto também é compartilhado por Silva (1987, p. 41): “No âmbito da crise do Estado Social se constata uma tendência cada vez maior no sentido de uma descentralização e distribuição do poder entre as forças sociais [...]”.

Neste sentido, a municipalização do trânsito, ao menos sob o enfoque da lei e não de sua real eficácia, trouxe aspectos benéficos ao transporte e via de consequência, ao seu atrelamento ao ecossociodesenvolvimento, na medida em que garante à Administração

Municipal que o sistema de circulação sob sua responsabilidade se adapte melhor às necessidades locais, que são mais bem avaliadas pelo Município do que pelo Estado, ou seja, houve uma visão sustentável para a análise do transporte municipal. Ocorre, todavia, que em muitos casos em nosso país, a aplicabilidade da norma se defronta com barreiras, às vezes, intransponíveis, gerando leis de qualidade, entretanto, com eficácia inoperante.

Vasconcellos (2005, p. 107), com a propriedade que lhe é peculiar, apresenta um resumo das obrigações dos municípios no tocante ao trânsito no Quadro 1:

Área	Obrigação
Legal	Assegurar direito ao trânsito em condições seguras Responder às solicitações dos cidadãos Participar de programas nacionais de segurança
Institucional	Organizar órgão ou entidade municipal de trânsito Organizar fiscalização Organizar sistema de compensação de multas Organizar a Jari Organizar coordenadorias e escolas de educação de trânsito
Financeira	Aplicar recursos das multas em projetos de trânsito Repassar 5% das multas para o Funset Apoiar financeiramente o Cetran e a Jari
Técnica	Planejar, organizar e operar o trânsito Responsabilizar-se pela sinalização do trânsito Controlar obras na via pública Controlar circulação de veículos especiais Controlar instalação de pólos geradores

Quadro 1 - Resumo das obrigações dos municípios no tocante ao trânsito.

Cabe aqui ressaltar o entendimento de Rozestraten (1988, p. 17), que afirmou tratar-se o sistema de trânsito de um conjunto amplo de construções e normas, constituído de vários subsistemas, dentre os quais, os mais importantes são: o homem, a via e o veículo. Por óbvio, o homem trata-se do subsistema mais complexo e, devido a isso, com maior probabilidade de desorganizar o sistema como um todo.

O veículo, em específico, a motocicleta, além do poder de se comunicar por vias próprias (buzina, pisca-pisca, luz de freio, etc.), que objetivam auxiliar o outro subsistema do trânsito, no caso o homem/motorista, a informar aos demais participantes desse processo quais são suas reais intenções, o que nos remete ao conceito já articulado anteriormente, de

que o trânsito é um movimento essencialmente social, apresenta-se, também, não apenas como um meio de transporte de pessoas, mas neste caso especial, aos mototaxistas, apresenta-se como uma ferramenta de trabalho, daí a necessidade de se analisar essa forma de transporte público individual de passageiro, de um ângulo sistêmico e completo.

Quanto ao homem, não pairam dúvidas, tratar-se do principal componente desse subsistema, não podendo ser analisado como peça descartada do todo. Nesta linha de enfoque, já assim sinalizou Matos (2008, p. 39):

A participação no trânsito pode ser de várias formas, como por exemplo: pedestre, ciclista, motociclista, motorista de carro, motoristas profissionais, etc. Uma diferenciação que deve ser feita é de quem conduz veículos como uma profissão, ou seja, o trânsito para esse grupo de trabalhadores é mais do que simplesmente a interação entre diferentes tipos de pessoas em diferentes modos de transporte. É o espaço de onde é retirado o sustento de suas famílias.

Já as vias são os caminhos físicos preparados para a circulação de pessoas e veículos. Suas principais características, segundo Vasconcellos (2005, p. 16):

As características mais importantes das vias para garantir a segurança, fluidez e o conforto dos usuários são as condições do seu piso, a sua declividade, as características de suas curvas e a sua largura. Essenciais também são a qualidade da sinalização colocada e a velocidade máxima estabelecida que deve ser compatível com o uso do solo e com as condições geométricas da via.

Tratam-se, muitas vezes, de “palco” de conflitos entre motociclistas e motoristas de automóveis, na disputa existente pelo espaço, como demonstração nítida dos múltiplos interesses que se apresentam (VASCONCELLOS, 1998), e o resultado desse conflito é o crescente número de acidentes que acomete o motociclismo, “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, 1998, p. 51).

Exemplo de planejamento participativo é o Projeto de Política Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Local, elaborado nos anos de 2005 e 2006 pelo Instituto Cidadania, que reuniu especialistas reconhecidos nacionalmente e representantes de importantes organismos e instituições que se dedicam ao tema do desenvolvimento sustentável no Brasil. O projeto visa propor uma inovadora Política Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Local, tendo em vista que há muito tempo já crescia o consenso em torno da importância de se implementarem ações com vistas a desbloquear e dinamizar as iniciativas autônomas de desenvolvimento, concebido sob o enfoque local.

A proposta evidencia a necessidade de reconhecer que os excluídos do processo de produção foram, na verdade, privados das oportunidades a que têm direito e que oportunidades se organizam e se multiplicam. É uma aposta na capacidade produtiva da base social do país, como fator essencial no atual processo histórico de reconstrução nacional, pois “os pobres não vivem em situação precária por falta de criatividade ou vontade, mas por insuficiência e pouca articulação dos sistemas de apoio”. (INSTITUTO CIDADANIA, 2006, p. 12).

Novamente, a figura do mototáxi, na cidade de Ituiutaba se apresenta de maneira contundente. O desemprego em uma cidade do interior do Estado de Minas Gerais, que se encontra próxima de Uberlândia (140 quilômetros de distância), cidade polo que atrai a maioria dos investimentos, somando-se ao crescimento de trabalho de forma intensa na área rural (exploração de cana-de-açúcar) e setor educacional (instalação de universidade e instituto federal de ensino), à lacuna existente pela ineficiência do transporte público coletivo local e o serviço de táxi muito caro para uma população carente que necessita de se locomover para fim precípua de trabalho e estudo, possibilitou o surgimento desta forma de transporte público individual em meados de 1997.

O serviço de mototáxi atuou de forma totalmente clandestina por cerca de três anos, quando, em 2000, devido à proliferação desordenada de serviços de transporte de passageiros em motocicletas, que constituiu esse modo de locomoção num fato irreversível naquela municipalidade, bem como, por pressões da própria população, que necessita deste meio de transporte, faz com que o Município edite um Decreto regulamentador da permissão do exercício desta atividade econômica, visando proteger os próprios usuários deste sistema e, igualmente, apresentando critérios mais rígidos quanto à segurança e a saúde pública.

Em termos comparativos, segundo dados constantes deste ano de 2010 do site do IBGE, fácil verificar a imersão da cidade de Ituiutaba no mundo das motos. Levando-se em conta que a cidade possui 96.759 habitantes e um contingente de 16.641 motos, isso resulta, em média, em uma moto para cada seis habitantes. Dado bastante elevado se for considerado, por exemplo, a cidade de Uberlândia/MG, que possui uma população estimada em 634.345 e uma frota de motos composta por 74.651 unidades, resultando, em média, em uma moto para cada nove habitantes, ou seja, proporcionalmente, Ituiutaba possui 50% a mais de motos em sua composição de frota do que Uberlândia; fato, inclusive, bastante relevante, para se atribuir força à eleição daquele município como objeto de estudo do presente trabalho. A Foto 13 exemplifica o quantitativo de motos circulando na zona central da cidade de Ituiutaba:

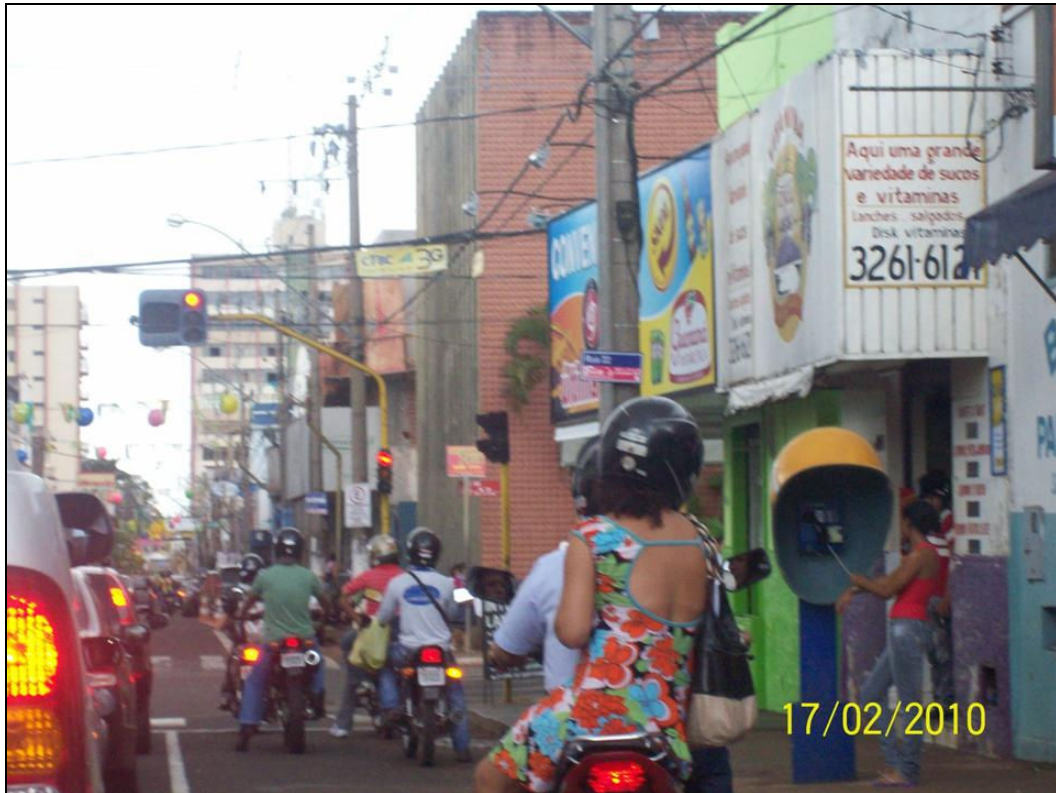


Foto 13 - Cidade de Ituiutaba. Trânsito na zona central eivado de motos – 2010.

Fonte: ALMEIDA, E. G. (Fevereiro, 2010).

Em contrapartida, o Estado se defende quanto a pouca qualidade no transporte urbano prestado, na medida em que, segundo o Ministério das Cidades:

Sabe-se que, por um lado, o processo acelerado de urbanização não foi devidamente acompanhado pela rede de transporte e, por outro, que ocupação desordenada do solo urbano com a existência de áreas vazias nos centros, combinadas à ocupação de áreas cada vez mais distantes, revela a dissociação entre transporte e ocupação do solo, onerando e dificultando o atendimento. (BRASIL, 2006, p. 24).

As circunstâncias explicitadas, apesar de verdadeiras, não eximem o Estado de suas responsabilidades para com o transporte urbano, posto que trata-se do ente gestor da política nacional de mobilidade urbana.

A efetivação da responsabilidade estatal em prover a sociedade dos diversos direitos fundamentais está intrinsecamente ligada ao desenvolvimento, entendido como universalização desses direitos. Ora, o Estado deveria estar mais atento aos problemas sociais intrínsecos aos mototaxistas, conforme amplamente divulgados no capítulo terceiro, como por exemplo, a baixa escolaridade dos mesmos, assim como ao que os incentivou para o início dessa atividade, quer seja, o desemprego.

Conforme o Instituto Cidadania (2006, p. 81): “[...] ajudar as comunidades a se ajudarem não livra o Estado de sua responsabilidade, pelo contrário, gera uma comunidade mais participativa, consciente e capaz de exigir e de controlar”. E isto é exatamente o que se espera de um Estado Democrático de Direito, que oportunize o crescimento a todos, trazendo benefícios às diversas formas de comunidade que o compõem e não, apenas, como um figurante dessa situação, que não gera mecanismos capazes de estímulos eficazes.

Enfim, para que se obtenha o efeito pretendido, é necessário que o planejamento da mobilidade humana permeie as cinco dimensões do conceito de sustentabilidade e, se não for possível atingir a todos (sustentabilidade social, econômica, ecológica, espacial e cultural), que se atinjam ao maior número, tornando-se o caminho mais eficaz à tentativa de se obter a plenitude do desenvolvimento. Tudo isto, tendo como pano de fundo o uso do território em si mesmo como objeto da análise social, apresentada aqui pelo ingresso dos mototaxistas no espaço urbano.

5.3 Mobilidade sustentável e inclusiva

O processo de urbanização das cidades transformou, em grande parte, suas paisagens. As edificações se multiplicaram, assim como o crescimento horizontal foi vertiginoso. Segundo dados de contagem da população realizada pelo IBGE, no ano de 2007 havia 183.987.291 habitantes no Brasil, dos quais mais de 80% vivia nos centros urbanos, lembrando, mais uma vez, o enorme crescimento do serviço de mototáxi, pois segundo dados da FENAMOTO de 2009, atingiu-se o número de 800 mil mototaxistas espalhados pelo país.

Para os estudiosos da mobilidade urbana, Ferreira e Resende (2009, p. 254):

As mudanças demográficas, no Brasil, foram acompanhadas pela adoção de um modelo governamental que priorizou o crescimento econômico, sem levar em consideração os custos sociais desse critério. Tal procedimento ocasionou o aumento da produção de veículos devido aos privilégios dados à indústria automobilística, que, aliada à descentralização econômica e demográfica dos centros urbanos, contribuiu para o aumento das distâncias a serem percorridas, levando a uma degradação das condições de circulação.

Neste contexto, privilegiou-se a figura do automóvel, em grande parte impulsionado pela chegada das indústrias transnacionais automobilísticas na segunda metade do século XX, o que ocasionou mudanças de hábitos, comportamentos e práticas sociais. Assim, a situação

descrita evidencia que o crescimento populacional e a expansão urbana engendraram a redução da mobilidade e acessibilidade das pessoas, pois a infraestrutura de circulação implantada priorizou o transporte motorizado em detrimento do não motorizado. A partir dessas considerações é possível verificar a necessidade de obtenção da mobilidade sustentável e inclusiva.

Mobilidade, no entendimento literal do termo, trata-se do ato de deslocar-se de um lugar para outro ou, conforme propôs o Ministério das Cidades, em seu Programa Nacional de Capacitação das Cidades (2006, p. 47), “[...] mobilidade pode ser entendida como a capacidade de se atender as necessidades da sociedade de se deslocar livremente a fim de realizar as atividades desejadas”, e isso na maior parte do cenário nacional, não se trata de tarefa fácil. Ocorre que a situação se complica ao se introduzir no conceito acima mencionado os termos sustentabilidade e inclusão, os quais trazem a ideia de se arquitetar junto à mobilidade outros fatores como segurança, emprego, saúde, moradia, entre os outros, visando melhorar a qualidade de vida urbana. A par disto, e em conjunto com o já mencionado entendimento sobre desenvolvimento sustentável trazido no Relatório *Brundtland*, de 1987, torna-se claro que mobilidade sustentável e inclusiva é envolver todos esses fatores que se agregaram ao termo mobilidade, com vistas a melhorar a qualidade de vida urbana para diferentes espaços de tempo (curto, médio e longo prazos) e para as futuras gerações.

Esse novo olhar sobre a mobilidade urbana traz consigo algumas premissas fundamentais, entre as quais, destaca-se o uso eficiente dos recursos energéticos, a melhoria da qualidade do transporte público, a introdução de novas tecnologias de menor impacto socioambiental, a redução da necessidade por viagens, a inclusão de pessoas com mobilidade reduzida, o incentivo à adoção de modos não-motorizados, a aplicação de tarifas mais justas, o equilíbrio e integração entre os diferentes modos de transportes, enfim, mecanismos que trarão crescimento urbano sustentável e inclusivo.

Para tanto, o Programa Nacional de Capacitação das Cidades, realizado pelo Ministério das Cidades (2006, p. 47) revela que, “[...] fundamental para a melhoria da qualidade de vida urbana é o desenvolvimento de um novo paradigma sistêmico que envolva direta e indiretamente todos os aspectos relacionados à mobilidade urbana [...]”, diante do qual, propõe-se, especificamente, no que se refere ao objeto de estudo da presente dissertação (o serviço de mototáxi), a integração do desenvolvimento sustentável e território como forma de um modelo econômico incluyente, possibilitando uma melhoria na direção da almejada mobilidade sustentável e inclusiva.

5.4 Diretrizes do desenvolvimento e território – possibilidade de conquista da mobilidade sustentável e inclusiva

A implementação de um modelo de desenvolvimento sustentável pressupõe, ainda, algumas diretrizes essenciais para sua formatação. É necessária uma visão de cadeia de valor, mais integrada e sistêmica acerca do processo produtivo, qualquer que seja a atividade de determinada região. A visão, antes segmentada, torna impossível a produção, devendo-se compreender, ainda, a interdependência e a necessidade de articulação para o sucesso num mercado cada vez mais globalizante. A construção dessa visão exige conhecimento de todos os atores sociais envolvidos e dos estágios-chave das atividades.

A estratégia deverá atender a uma visão de futuro, que significa avaliar a capacidade que a atividade tem ou possa vir a ter de se perpetuar do ponto de vista econômico, espacial, social, ambiental, jurídico e cultural. Deve ser visto numa dimensão de longo prazo, sem, contudo, estabelecer critérios rígidos para classificar estas dimensões, adequando-se os objetivos com a quantificação de tempo e nível de mudança a que se pretende chegar.

Organizar o processo de desenvolvimento também é importante, ordenando as regiões através de suas necessidades específicas. Esse aspecto é definido como visão de abrangência, e, nesse sentido, está a utilização do conceito de território voltado para as ações. Isso porque o território é o centro das estratégias que visam à competitividade e atratividade econômicas, reforçando a coesão social e configurando um excelente instrumento de modernização das políticas públicas. Apesar de nele estarem ancoradas as instituições locais, permanece um domínio de ação de instâncias hierárquicas superiores cujos graus de liberdade são cada vez mais condicionados pelo processo de globalização e construção de acordos regionais supranacionais.

Para Haesbaert (2004, p. 79) é evidente a necessidade de uma visão de território “[...] a partir da concepção de espaço como um híbrido – híbrido entre sociedade e natureza, entre política, economia e cultura, e entre materialidade e “idealidade” [...]”.

Em resumo, é a combinação da concorrência com cooperação, conflito com participação e conhecimento local e prático com o científico. Trata-se da existência de um sentimento de pertencimento e, mais do que isso, de um plano territorial assumido pelos atores sociais, levando a um nível muito elevado de organização do território, que tende a favorecer o seu desenvolvimento.

Para Santos (1994 apud Balbim, 1996, p. 163) tem-se que “[...] é o uso do território em si mesmo, que faz dele objeto da análise social. Trata-se de uma forma impura, um híbrido, uma noção que, por isso mesmo, carece de constante revisão histórica.” Dentre as potencialidades que devem ser identificadas no processo, temos a capacidade que o desenvolvimento terá de gerar oportunidades negociais para todas as partes envolvidas. Assim, tem-se a análise do caráter da viabilidade econômica, as condições para aumentar a produtividade, a capacidade de absorção de novas tecnologias com ampliação dos níveis de ocupação de mercado, a própria existência de mercado para absorver maior volume de produção e novos produtos e a capacidade dos agentes locais de agregarem valor participando dos demais elos da cadeia. Ocupar as comunidades significa elevar o potencial de geração de trabalho e renda, fortalecendo o comércio local. Efetivamente, tal fato ocorreu na cidade de Ituiutaba, com o início das atividades do serviço de mototáxi.

Tudo isto pode ser evidenciado no brilhante entendimento acerca de Geopolítica apresentado por Vlach (2008, p. 9):

Exercer a cidadania é, pois, atuar politicamente, resgatando os debates em praça pública, vendo-se a si mesmo e ao Outro como Seres humanos indivisíveis, livres, iguais, para os quais a idéia de território faz sentido na medida em que os leva a refletir sobre a sua fragilidade. Fica claro que o seu grande desafio é o de construir uma convivência democrática e cosmopolita na Terra, onde a complexidade dos diversos territórios pode ser respeitada por essa nova Geopolítica, que se compromete com ações políticas democráticas no conjunto do tecido social, ameaçado pela banalização da violência internamente e pela progressão de atos terroristas na arena mundial, assim como pelo desrespeito às condições ambientais, o que ilustra perfeitamente a arrogância humana no reduzir a Terra a um objeto de exploração.

Promover o desenvolvimento sustentável, com sua essencial regionalização, não é uma tarefa exclusiva do Estado, empresas ou qualquer outra organização, de forma individual, mas do conjunto da sociedade em todas as suas formas. Posto isso, chega-se à ideia de que as forças sociais unidas têm maiores possibilidades de mudar a realidade dos espaços no qual vivem e se desenvolvem e, somente desta forma, poder-se-á utilizar o serviço de transporte individual por motocicleta de maneira adequada.

Para que se tenha uma geografia verdadeiramente crítica, há a necessidade de se reconhecer a importância do homem no espaço, ou melhor, do espaço para o homem, fazendo-se nascer o espaço cidadão, como brilhantemente ensinado por Santos (1986, p. 218):

Nas condições atuais, exige coragem, tanto no estudo como na ação, a fim de tentar fornecer as bases de reconstrução de um espaço geográfico que seja o espaço

realmente espaço do homem, o espaço de toda gente e não espaço a serviço do capital e de alguns.

A dita mobilidade sustentável e inclusiva torna-se o resultado desse conjunto de forças políticas de transporte e circulação que visam à priorização do ser humano, de maneira efetiva, que não gere segregações espaciais e acolha a função a ser exercida por cada território, entendendo a premissa maior de que se deve tratar os iguais com igualdade e os desiguais dentro de suas desigualdades.

Com a propriedade que lhe é peculiar Souza (2001, p. 164) afirma que conquistar cada vez mais a territorialidade autônoma demanda a conquista de novos direitos e liberdades para o maior número possível de pessoas. E é exatamente isto o que se espera consigam os mototaxistas do Brasil, e em especial os atuantes em Ituiutaba, diante da Lei 12.009, de 29 de julho de 2009, a conquista de sua territorialidade autônoma, através do início do reconhecimento de seus direitos, respeitando, assim, sua liberdade de atuação, enxergando que o caminho para o desenvolvimento deste meio de transporte, é vê-lo não como um só, mas sim, como múltiplas formas de desenvolvimento.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desrespeito aos direitos básicos dos cidadãos instaurado no trânsito e no transporte brasileiros atinge, principalmente, as cidades de médio e grande porte. Tais problemas mostram-se evidentes, tendo em vista a carência da oferta de transporte público ou sua ineficiência, a falta de segurança que permeia esse segmento, pontos de embarque e desembarque distantes, ausência de ciclovias ou sem condição de uso, travessias para pedestres inexistentes ou distantes, o que acaba por acarretar vários conflitos, grandes deslocamentos, cidades poluídas e barulhentas, dentre outras.

Uma política de mobilidade urbana sustentável e inclusiva deve definir um conjunto de princípios e diretrizes que orientem as ações públicas de mobilidade, atendendo às reivindicações do cidadão e incorporando os diversos meios de locomoção, como por exemplo, por trem, ônibus, carro, moto, bicicleta, a pé ou cadeirantes.

A mobilidade urbana deve estar articulada a outras políticas que interferem na qualidade de vida nas cidades. Não é possível pensar a cidade e o desenvolvimento urbano sem pensar na mobilidade. Deve, também, estar articulada a políticas ambientais. O consumo de energia, a poluição gerada pelos transportes e o uso do solo devem estar inseridos, preventivamente, no contexto.

Refletindo sobre esses temas, em conjunto com o serviço de mototáxi em Ituiutaba/MG, através da avaliação qualitativa, apresentam-se dados relevantes, que ultrapassam a simples descrição dos fatos.

Constata-se que a entrevista enquanto instrumento identificador desta prática social, além da formação de base de dados sobre o serviço de transporte público individual através de motocicleta e do conhecimento da realidade natural, estatística imprescindível ao conhecimento destes novos ocupantes do espaço urbano, como por exemplo, que os operadores do serviço de mototáxi são predominantemente do sexo masculino, com idades entre 26 e 35 anos, que não disponibilizam itens obrigatórios de higiene ao usuário. Trouxe, igualmente, a descoberta de que 75% dos mototaxistas não tiveram acesso sequer ao ensino médio, que apesar de exigido por lei, não têm seguro privado e que o desemprego foi o grande incentivador para o início de suas atividades, comprovando-se um sério problema social na municipalidade em estudo.

Infere-se que, apesar de Ituiutaba ter sido uma das primeiras cidades brasileiras a regulamentar o serviço de transporte individual por motocicleta, a ausência de análise das repercussões geradas após o advento do Decreto 4.666/00, bem como a avaliação sobre o serviço em si, dificultaram o desenvolvimento sustentável deste tipo de serviço. Itens como falta de fiscalização por parte dos órgãos públicos e a necessidade de treinamento para os permissionários/condutores deste serviço podem trazer transtornos à população, como acréscimo de acidentes de trânsito, problemas ligados à saúde pública, conflitos entre diversos participantes da circulação, problemas ambientais, entre outros. Contudo, o mais relevante da presente análise diz respeito aos problemas ligados ao setor de desenvolvimento industrial e educacional, facilmente constatáveis pelo baixo índice de estudo dos entrevistados, bem como, pelo fato de terem se inserido neste universo por não encontrarem emprego em outros segmentos da economia. Acrescenta-se, portanto, que a promoção de ajustes na legislação local, bem como análises mais assíduas sobre o serviço tornam-se fundamentais para que o segmento cresça qualitativamente.

Conhecendo as diversas formas de pesquisa qualitativa e discutindo sua aplicação na geografia dos transportes, verifica-se o aparecimento dos problemas sociais mais profundos, que, através de um debate salutar na sociedade, faz nascer o que se espera do Estado: dar direitos a quem tem direito, daí a enorme importância dessa forma de pesquisa.

6.1 Conclusões acerca deste trabalho

Os procedimentos metodológicos utilizados nesta pesquisa mostraram-se bem eficientes para se atingir os objetivos propostos. Eles possibilitaram tanto um aprofundamento na revisão bibliográfica sobre o tema, bem como permitiram o conhecimento acerca dos trabalhadores no segmento do transporte individual de passageiros por motocicleta em Ituiutaba, chegando-se à realidade social vivenciada pelos mesmos. Entretanto, cumpre aqui ressaltar um ponto que poderia ter sido melhorado em relação aos métodos aplicados, quer seja, o agendamento individual com cada mototaxista entrevistado, fora do ambiente de trabalho deles, uma vez que, desta forma, sem sombra de dúvidas, obter-se-iam dados mais concretos da realidade social dos mesmos, pois teriam mais calma para falarem sobre sua vida e atividade. Todavia, diante do número expressivo de entrevistas realizadas, que foram mais

de 100, seria necessário, aproximadamente, quatro a cinco meses para se conseguir entrevistar a todos.

Outro aspecto que poderia ter sido explorado e não foi diante do prazo estabelecido para se concluir o mestrado, diz respeito à visão tanto do Poder Público quanto dos motoristas em relação aos mototaxistas. Essas visões enriqueceriam a perspectiva sobre a questão do conflito pelo espaço, dando margem, inclusive, para uma análise mais apurada sobre os acidentes que os envolvem, por exemplo.

Os outros aspectos a que se propôs investigar ou estudar nessa dissertação foram consideravelmente trabalhados.

6.2 Recomendações

Como alternativa para minimizar os efeitos da falta de prestação do serviço público coletivo, a sociedade, até um passado bastante recente, procurou em meios alternativos, como o serviço de mototáxi, uma forma de suprir suas necessidades de locomoção. Todavia, o atual modelo de crescimento econômico gerou enormes desequilíbrios: se, por um lado, nunca houve tanta prosperidade no mundo, por outro, a miséria, a degradação ambiental, a poluição e a má distribuição da renda aumentam cotidianamente. Por esta constatação, surge a ideia do desenvolvimento sustentável e inclusivo, buscando-se conciliar o desenvolvimento econômico com a preservação ambiental e, ainda, visando ao fim da pobreza no mundo.

Requer-se um pensamento além do simples crescimento econômico baseado na acumulação de riquezas, mas uma noção sistêmica e participativa de universalização dos direitos humanos e fundamentais, objeto do Estado Democrático de Direito. Ainda, integrar as comunidades é fator de extrema relevância, que aponta para um modelo incluyente e, assim, mais eficaz, com a racionalização dos esforços para o objetivo comum de um verdadeiro desenvolvimento integral e sistêmico, sem segmentações e exclusão social; e os transportes não fogem desta forma sustentável de evolução. Eis então, o seu grande desafio: integrar o desenvolvimento sustentável com o território - este entendido em seu sentido mais amplo, e não apenas em sua perspectiva materialista - como forma de expressar um modelo econômico incluyente.

A descentralização do poder e a regionalização (transferir para cada região o poder de diagnosticar os problemas que mais a afligem e acatar as propostas debatidas e apresentadas neste âmbito como forma de aumentar o pertencimento de seus membros e dar credibilidade a quem os vivenciam) são fatores também essenciais para o novo modelo de desenvolvimento, combinando a ideia de território com o de domínio coletivo, onde estão presentes e se combinam as condições e forças internas e externas de uma totalidade especial, condições fundamentais para o desenvolvimento sustentável.

A participação dos agentes também se traduz em uma concreta forma de exigir e controlar a atuação estatal, aumentar o sentimento de pertencimento social e de criar uma sociedade mais consciente de seu papel, responsável por sua evolução e construtora de seu próprio desenvolvimento.

Tendo-se em vista o entendimento supracitado, em análise à pesquisa na cidade de Ituiutaba acerca do serviço de mototáxi, tem-se que o aumento da demanda sobre o serviço de mototáxi, principalmente, fez com que, nos últimos anos, Estados e Municípios buscassem a regulamentação deste setor. Ocorre que referida regulamentação mostrava-se contaminada pelo vício da ilegalidade, haja vista que a competência para legislar sobre trânsito e transporte é privativa da União, nos termos do artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal, bem como posicionamentos expressos do Supremo Tribunal Federal.

Diante de diversos Projetos de lei em trâmite perante o Congresso Nacional, aliado à legitimidade dada a este serviço pela população brasileira, pois o serviço de mototáxi já era visto como parte integrante do sistema de transporte público no Brasil, fez com que, em 29 de julho de 2009, fosse promulgada a Lei 12.009, que regulamentou a questão do trânsito e transporte relacionados à prestação do serviço público individual (“mototaxista”). A legalidade na prestação do serviço veio corrigir distorções diante da evidente aceitação dos cidadãos, pretendendo, assim, resolver a delicada situação dos trabalhadores deste setor, que até então não possuíam profissão regulamentada.

Isto posto, desenvolver um método para avaliar as condições de segurança do operador e do usuário, a partir dos dados coletados, auxiliá-los a entender seus direitos e os direitos dos outros, bem como subsidiar o treinamento dos permissionários, faz-se tarefa obrigatória, que somente obterá o êxito esperado através de uma ação conjunta por toda a sociedade. O caminho parte do princípio básico da coletividade mediada pelo planejamento urbano conciliando interesses conflitantes, nos quais se aprenda a demonstrar a importância do território autônomo aos mototaxistas, como forma inicial de trilhar o caminho do almejado desenvolvimento sustentável e inclusivo.

REFERÊNCIAS

ABRACICLO - Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Motonetas, Bicicletas e Similares. Disponível em: <www.abraciclo.com.br/perfil.html>. Acesso em: 25 ago. 2008.

ADAS, M. **Direito, Geografia e Interdisciplinaridade. Aldeia Jurídica Global**, São Paulo: Aldeia Jurídica. Disponível em: <<http://aldeiajuridica.incubadora.fapesp.br/portal/interdisciplinaridade/geo/direito-geografia-e-interdisciplinaridade>>. Acesso em: 13 out. 2009.

ALMEIDA, E. G. de; FERREIRA, W. R. A entrevista enquanto diálogo assimétrico na geografia dos transportes: uma reflexão sobre o mototaxismo em Ituiutaba (MG). In: PESSÔA, V. L. S.; RAMIRES, J. C. L. (orgs.). **Geografia e pesquisa qualitativa: nas trilhas da investigação**. Uberlândia: Assis, 2009. p. 75-90.

ARAÚJO, L. A. D.; NUNES JÚNIOR, V. S. **Curso de direito constitucional**. São Paulo: Saraiva, 2005.

A HISTÓRIA DA MOTOCICLETA. **Mototour**: Onde a aventura nunca termina. Disponível em: <<http://www.mototour.com.br/motocicleta.html>>. Acesso em: 13 out. 2009.

A HISTÓRIA DO MOTOCICLISMO. **Mundomoto Terra e Asfalto**. Disponível em: <<http://www.mundomoto.com.br/default2.html>>. Acesso em: 16 out. 2008.

BALBIM, R. N. Região, território, espaço: funcionalização e interfaces. In: CARLOS, A. F. A. (org.). **Ensaio de geografia contemporânea: Milton Santos obra revisitada**. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 160-169.

BEVILÁQUA, C. **Código Civil dos Estados Unidos do Brasil Comentado**. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves, 1959.

BONITO, R. F.; FERREIRA, D. L.; SILVA, R. M. da. Envolvimento de Motociclistas em Acidentes de Trânsito em Uberlândia. In: FERREIRA, D. L.; RIBEIRO, L. A. (orgs.). **Acidentes de trânsito em Uberlândia: ensaios da epidemiologia e da geografia**. Uberlândia: Aline, 2006. p. 121-138.

BRASIL. **Câmara dos Deputados**. Projetos de leis. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/proposicoes>>. Acesso em: 25 ago. 2008.

_____. **Código Civil Brasileiro**. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002.

_____. **Código de Trânsito Brasileiro**. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

_____. Constituição da República Federativa (1988). **Lex: Vade Mecum**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

_____. **Estatuto da Cidade**. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

_____. Ministério da Saúde. **Política Nacional de Redução de Acidentes e Violências**. Brasília: MS, 2006.

_____. 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).

_____. Supremo Tribunal Federal. Ação Direta de Inconstitucionalidade. n. 2606, Tribunal Pleno, Brasília, DF, 21 de novembro de 2002. Disponível em: <<http://www.stf.gov.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp>>. Acesso em: 19 fev. 2010.

_____. Supremo Tribunal Federal. Ação Direta de Inconstitucionalidade. n. 3135, Tribunal Pleno, Brasília, DF, 1 de agosto de 2006. Disponível em: <<http://www.stf.gov.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp>>. Acesso em: 27 ago. 2008.

_____. Supremo Tribunal Federal. Ação Direta de Inconstitucionalidade. n. 3136, Tribunal Pleno, Brasília, DF, 1 de agosto de 2006. Disponível em: <<http://www.stf.gov.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp>>. Acesso em: 27 ago. 2008.

CAIXETA-FILHO, J. V.; MARTINS, R. S. Evolução histórica da gestão logística do transporte de cargas. In: CAIXETA-FILHO, J. V.; MARTINS, R. S. (orgs.). **Gestão Logística do Transporte de Cargas**. São Paulo: Atlas, 2001. p. 15-31.

CARLOS, A. F. A. (org.). **Ensaio de geografia contemporânea**. São Paulo: Hucitec, 1996.

CASTELLS, M. A **Sociedade em Rede** (A Era da Informação: Economia, Sociedade e Cultura). São Paulo: Paz e Terra, 2000, 698 p.

COELHO, M. S. **A nova onda no transporte urbano: mototáxi**. Sobral (CE): UVA, 1997.

DECLARAÇÃO UNIVERSAL DOS DIREITOS HUMANOS. **Assembléia Geral das Nações Unidas**, 1948. Adotada e proclamada pela resolução 217 A (III).

FAHEL, M. J. C. **Serviço de mototáxi**: postura do Ministério Público. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 11, n. 1528, 7 set. 2007. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=10386>>. Acesso em: 24 maio 2009.

FENAMOTO. Disponível em: <http://www.fenamoto.com.br/index.php?pagina=menu_topo&acao=editar&id_menu_topo=7>. Acesso em: 15 fev. 2010.

FERREIRA, W. R. **O espaço público nas áreas centrais**: a rua como referência - um estudo de caso em Uberlândia/MG. 2002. 324f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

FERREIRA, W. R.; RESENDE, L. Mobilidade urbana: diferentes visões de apropriação do espaço. In: PESSÔA, V. L. S.; RAMIRES, J. C. L. (orgs.). **Geografia e pesquisa qualitativa**: nas trilhas da investigação. Uberlândia: Assis, 2009. p. 253-278.

FONSECA, N. R. R. 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.ence.ibge.gov.br/pos_graduacao/mestrado/dissertacoes/pdf/2005/natasha_reis_d_a_fonseca_TC.pdf>. Acesso em: 12 out. 2009.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 1999.

GRAU, E. R. **A Ordem Econômica na Constituição de 1988**. São Paulo: Malheiros, 2002.

HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização**. Do “fim dos territórios” à multiterritorialidade”. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HOYLE, B.; KNOWLES, R. **Modern transport geography**. Chichester-UK: John Wiley & Sons Ltd, 2001.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Contagem da população**: 2007. Disponível em: <http://www.ibge.com.br/home/estatistica/populacao/contagem2007/contagem_final/tabela1_1.pdf>. Acesso em: 16 fev. 2010.

INSTITUTO CIDADANIA. **Projeto Política Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Local**. São Paulo, 2006. Disponível em: <<http://www.ipso.org.br/06DLfinal.pdf>>. Acesso em: 16 fev. 2010.

ITUIUTABA. Decreto n. 4.666, de 26 de junho de 2000 – Regulamenta a permissão do transporte individual moto-táxi e dá outras providências.

_____. Decreto n. 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.

LIMA, A. C. B.; SOUSA, D. L. M. de; VASCONCELOS, J. A. G. **Considerações sobre o serviço de transporte público individual por motocicleta (mototáxi) na cidade de Fortaleza**. São Paulo: ANTP, 2007.

LORENZETTI, M. S. B. **A Regulação do Serviço de Mototáxi**. Disponível em: <<http://apache.camara.gov.br/portal/arquivos/Camara/internet/publicacoes/estnottec/pdf/305335.pdf>>. Acesso em: 25 ago. 2008.

MATO GROSSO DO SUL. **Conselho Estadual de Trânsito**. Resolução nº 009, de 31 de março de 1997. Dispõe sobre o Serviço de Transporte Individual de Passageiros, prestado por Motocicletas, no Estado de Mato Grosso do Sul, nos termos do Art. 42, do CTN. Disponível em: <<http://www.cetran.ms.gov.br/index.php?inside=1&tp=3&comp=&show=2206>>. Acesso em: 19 fev. 2010.

MATOS, R. H. F. **Estudo exploratório das relações de trabalho como fator de influência do comportamento humano no trânsito: caso do motofrete**. 2008. 153f. Dissertação (Mestrado em Transportes) – Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, Brasília, 2008.

MINAYO, M. C. **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde**. São Paulo: HUCITEC, 2006.

MITIDIERO, N. P. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. Rio de Janeiro: Forense, 2005.

MORAES, A. de. **Direito Constitucional**. São Paulo: Atlas, 2004.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD)**. Nova York: ONU, 1990.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE. **Relatório sobre a violência e a saúde no mundo**. Genebra: OMS, 2002.

PARÁ. **Conselho Estadual de Trânsito**. Resolução nº 06, de 30 de outubro de 1996. Dispõe sobre o Serviço de Transporte Individual de Passageiros, prestado por Veículos Ciclomotores, no Estado do Pará. Disponível em: <<http://www.setran.pa.gov.br>>. Acesso em: 19 fevereiro 2010.

PIRES, A. B. A História do Trânsito. **Trânsito no Brasil Avanços e Desafios**. São Paulo: ANTP, 2007. 11-19.

REIS, W. M. dos. **Operadores discursivos para redação de textos jurídicos e extrajurídicos**: coletânea de 1500 elementos de coesão textual. Araguari: Sincopel, 2002.

REZENDE, V. **Planejamento urbano e ideologia**: quatro planos para cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.

RODRIGUES, P. Motocicleta se consolida como meio de transporte popular. **Agência Brasil**. 2007. Disponível em: <<http://www.agenciabrasil.gov.br/noticias/2007/07/05/materia.2007-07-5.0260527334/view>>. Acesso em: 27 ago. 2008.

ROZESTRATEN, R. J. A. **Psicologia do Trânsito**: Conceito e Processos Básicos. São Paulo: EPU/EDUSP, 1988. 154 p.

SACHS, I. **Caminhos para o desenvolvimento sustentável**. Rio de Janeiro: Garamond, 2002.

_____. O desenvolvimento enquanto apropriação dos direitos humanos. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 12, n. 33, 1998. p. 149-156.

_____. O problema da democracia econômica e social. In: **Comissão de Assuntos Econômicos**, 1993. Brasília: Senado Federal, 1993. p. 10.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: Técnica e Tempo. Razão e Emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **Pensando o espaço do homem**. São Paulo: Hucitec, 1982.

_____. **Por uma geografia nova**: da crítica da geografia a uma geografia crítica. São Paulo: Hucitec, 1986.

SANTOS, W. de B. **Tenho direitos no trânsito?** 2006. Disponível em: <<http://www.trânsitobrasil.com.br/asp/colunista.aso?codigo=47>>. Acesso em: 27 de ago. 2008.

SARLET, I. W. **A Eficácia dos Direitos Fundamentais**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2004.

SCHVASBERG, B. Tendências e problemas da urbanização contemporânea no Brasil. In: CASTRIOTA, L. B. (org.). **Urbanização Brasileira: Redescobertas**. Belo Horizonte: C/Arte, 2003. p. 43-63.

SILVA, A. M; PINHEIRO, M. S. F. FRANÇA, M. N. **Guia para normalização de trabalhos técnico-científicos: projetos de pesquisa, trabalhos acadêmicos, dissertações e teses**. Uberlândia: UFU, 2009.

SILVA, C. L. da (Org.). **Desenvolvimento sustentável: um modelo analítico integrado e adaptativo**. Petrópolis: Vozes, 2006.

SILVA, R. B. da. **Os motoboys no globo da morte: circulação no espaço e trabalho precário na cidade de São Paulo**. 2009. 233f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

SILVA, V. M. P. D. P. da. Vinculação das Entidades Privadas pelos Direitos, Liberdades e Garantias. **Revista de Direito Público**, n. 82, p. 41-51, 1987.

SINGER, P. I. **Globalização e desemprego: diagnóstico e alternativas**. São Paulo: Contexto, 1998.

SOUZA, C. **Anais. XIII Congresso Nacional de Transporte e Trânsito**. Vitória. 2001.

SOUZA, C. V. de; SILVA JÚNIOR, J. B. da. **A implantação do controle de tráfego em área em Uberlândia**. Uberlândia. 2003.

SOUZA, M. L. de. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

_____. Território do outro, problemática do mesmo? O princípio da autonomia e a superação da dicotomia universalismo ético versus relativismo cultural. In: ROSENDAHL, Z.; CORRÊA, R. L. (orgs). **Religião, Identidade e Território**. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2001. p. 145-176.

TUFANO, D. **Guia prático da Nova Ortografia**. São Paulo: Melhoramentos, 2008. 32p.

UNIVERSIDADE CORPORATIVA BANCO DO BRASIL. **Estratégia Negocial DRS**. Brasília, 2007.

VASCONCELLOS, E. A. **A cidade e o transporte**. Documentos Setoriais ANTP: O Transporte clandestino no Brasil. São Paulo: ANTP, 2000.

_____. **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Prolivros, 2005.

_____. **Circular é preciso, viver não é preciso**: a história do trânsito na cidade de São Paulo. São Paulo: FAPESP, 1999.

_____. **O que é trânsito?** São Paulo: Brasiliense, 1998.

_____. **Transporte Urbano nos Países em Desenvolvimento**: reflexões e propostas. São Paulo: Annablume, 2000.

VIEIRA, P. F. (Org.). **Rumo à Ecosocioeconomia**: teoria e prática do desenvolvimento. São Paulo: Cortez, 2007.

VILLAÇA, F. A recente urbanização brasileira. In: CASTRIOTA, L. B. (org.). **Urbanização Brasileira**: Redescobertas. Belo Horizonte: C/Arte, 2003. p. 28-41.

VLACH, V. O estado-nação moderno na contemporaneidade: um outra geopolítica. **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona: Universidad de Barcelona, v.12, n. 270 (32), ago. 2008. Disponível em <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270-32.htm>>. Acesso em: 19 abr. 2009. ISSN: 1138-9788.

ZAPATA, T. Desenvolvimento humano. **Instituto de Assessoria para o Desenvolvimento Humano (IADH)**. Recife, [2006?]. Disponível em <<http://www.iadh.org.br/>>. Acesso em: 14 out. 2009.

APÊNDICES

APÊNDICE A – Questionário para a entrevista estruturada aos mototaxistas em Ituiutaba/MG.

APÊNDICE B – Questionário às revendedoras de moto em Ituiutaba/MG.

APÊNDICE A

 UFU	QUESTIONÁRIO PARA A ENTREVISTA ESTRUTURADA AOS MOTOTAXISTAS EM <u>ITUIUTABA/MG</u>	 PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA.
--	---	--

TODAS AS ENTREVISTAS TÊM O CARÁTER EXCLUSIVAMENTE CIENTÍFICO. AS INFORMAÇÕES SERÃO MANTIDAS EM ABSOLUTO SIGILO E A INDIVIDUALIDADE DAS RESPOSTAS SERÁ PRESERVADA PORQUE OS DADOS SERÃO AGREGADOS PARA DEPOIS SEREM ANALISADOS

1. Sexo: () M () F. Idade: _____ anos. Nível de escolaridade: _____. Categoria da CNH(Carteira Nacional de Habilitação): _____.
2. Há quanto tempo trabalha enquanto mototaxista? _____. Tem informação de alguém mais antigo? Se positivo, há quanto tempo esse colega trabalha? _____.
3. Qual a sua atividade anterior? _____. Quanto tempo trabalhou nela? _____.
4. O que o levou a ser mototaxista? (desemprego, falta de opção, flexibilidade de horário, melhor remuneração?) _____.
5. Que moto utiliza? (marca, modelo, ano): _____.
6. Qual a sua carga diária de trabalho? _____. Quando repousa (1 x semana, duas?) _____.
7. Qual o valor da tarifa? R\$ _____, _____. Há distinção de valor de acordo com horário? Se positivo, qual(is) o(s) horário(s) e valor(es) diferenciado(s)? _____.
8. Qual, em média, sua renda mensal? R\$ _____, _____.
9. Quantos Km, em média, roda por dia? _____.
10. Quantas viagens faz, em média, por dia? _____.
11. Quantos passageiros transporta, em média, por dia? _____.
12. Há diminuição de passageiros em período chuvoso? _____. Qual o melhor período (dia/mês/ano) para se trabalhar? ____ / ____ / ____.

13. O número de concessionárias de motos, oficinas, vendas de autopeças, em Ituiutaba, é suficiente? _____.
14. O mototaxista autônomo está obrigado a se vincular a uma empresa (com telefone fixo, sede, secretária, etc, para obter clientes?). Se positivo, quanto paga à Central? _____. Se vinculados a alguma Central, têm que usar uniforme? _____. Quantos são, em média, em uma mesma Central? _____.
15. Qual o meio de se comunicar com o cliente? (telefone fixo, celular, internet?) _____. E com a Central (bip, celular?) _____.
16. Utiliza algum tipo de item para higiene, como por exemplo, touca plástica para o usuário? _____.
17. Que equipamentos de segurança utiliza? (tanto ele como o usuário) _____.
18. Já foi vítima de algum acidente? (Nenhum; 1x; 2x; etc): _____. Acha que no período chuvoso aumenta o nº de acidentes? () Sim () Não
19. Sofreu algum tipo de violência no exercício da atividade? Se positivo, qual? _____.
20. Em sua opinião, qual o maior motivo para a utilização do mototáxi? (tarifa baixa; ausência de veículo automotor pelo passageiro; serviço de porta a porta; urgência?) _____.
21. Qual o maior problema enfrentado por você no trânsito? (Exs.: a imprudência dos condutores; o desrespeito aos motociclistas; falta de sinalização; o grande movimento na área central da cidade; a existência de muitos semáforos; buracos nas vias; a chuva; o roubo de motos; os acidentes de trânsito; as multas aplicadas?) _____.
22. Qual o maior problema que você percebe no transporte? (Exs.: o passageiro quer chegar rápido, mas não aceita que vc ande em alta velocidade; o assalto a mototaxistas; a falta de informação do passageiro de seu destino; o medo do passageiro em andar de moto-táxi?) _____.
23. Pertence a algum sindicato, associação, etc? Se positivo, qual? _____.
24. Paga algum tipo de seguro? Se positivo, qual? _____.
25. Há alguma exigência para a prática da atividade de mototaxista perante o Município de Ituiutaba? Se positivo, qual? _____.
26. Existe algum setor da Prefeitura que fiscaliza esse tipo de transporte? Se positivo qual? Há fiscais? _____.

APÊNDICE B

 UFU	<u>QUESTIONÁRIO ÀS REVENDEDORAS DE</u> <u>MOTO EM ITUIUTABA-MG</u>	 PROGRAMA PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA.
---	---	--

REVENDEDORAS DE MOTO

1. Existe um financiamento especial para mototaxistas?
2. Como uma pessoa pode comprovar que é mototaxista?
3. Qual a documentação necessária para se conseguir o financiamento?
4. A isenção da COFINS e a liberação de crédito para financiamento de motos, medida adotada pelo Executivo Federal, para o primeiro trimestre do ano de 2010, trouxe impacto positivo na venda desses produtos?
5. Da quantidade de motos vendidas, é possível diagnosticar quantas serão utilizadas no serviço de mototáxi?
6. Qual o modelo de motocicleta mais vendido aos mototaxistas?
7. Muitos pagam seguro?
8. Se o mototaxista sofrer um acidente e não puder pagar as parcelas do financiamento, há algum benefício neste sentido?
9. A empresa oferece curso de direção defensiva para adquirente de motocicleta?
10. Qual a promoção do momento na venda de motos por sua empresa?

Nome do estabelecimento:	
Endereço:	
Telefone(s):	
Data (DD/MM/AA):	

ANEXOS

ANEXO A – Decreto n. 4.666, de 26 de junho de 2000.

ANEXO B – Decreto n. 5.293, de 7 de agosto de 2003.

ANEXO C – Lei 12.009, de 29 de julho de 2009.

ANEXO A

DECRETO N. 4.666 – DE 26 DE JUNHO DE 2000 **Regulamenta a Permissão do Transporte Individual Moto-táxi e dá outras providências**

O Prefeito Municipal de Ituiutaba, no uso de suas atribuições legais previstas no **Artigo 62 da Lei Orgânica do Município de Ituiutaba** e de conformidade com o **Art. 8º, da Lei nº 3.236**, de 22 de maio de 1997;

Considerando que o Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, ao traçar normas gerais sobre o transporte individual de passageiros, subordinou-se a regulamentação da autoridade local onde esse se realiza, especialmente em seu **Artigo 24-II**;

Considerando que a não existência de regulamentação específica propicia o exercício da atividade de forma ilegal e irregular quanto aos critérios de segurança, saúde pública e proteção aos usuários, fatores imprescindíveis ao transporte de passageiros;

Considerando estar ocorrendo uma proliferação desordenada de serviços de transporte de passageiros em motocicletas;

Considerando que a legislação de trânsito exige categoria específica para o transporte de passageiros, proibindo-a nos veículos definidos na categoria particular;

Considerando que o serviço já existe, constituindo-se num fato irreversível, exigindo sua regulamentação

DECRETA:

CAPÍTULO I **DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES** Seção I **Do Objeto**

Art. 1º O presente regulamento tem por objeto organizar e disciplinar as condições de permissão e exploração do Serviço Público de Transporte Individual de Passageiros em motos de aluguel, doravante denominado simplesmente de Serviço de Moto-táxi, no município de Ituiutaba, constituindo-se no instrumento que regerá este serviço, em consonância com a legislação federal e estadual de trânsito.

Art. 2º O transporte individual de passageiros, remunerado, em motocicleta, constitui um serviço público a ser prestado mediante delegação do Prefeito Municipal, de acordo com as condições estabelecidas neste Regulamento.

Seção II Das Definições

Art. 3º Para todos os efeitos deste regulamento, considera-se:

I - **Agência de Moto-táxi** - Pessoa jurídica de direito privado que executa o serviço de moto-táxi, mediante contratação de profissional autônomo devidamente habilitado para dirigir motocicletas, e autorizado pelo Município a transportar passageiros, mediante cobrança de tarifa, em veículo automotor, tipo motocicleta de sua propriedade ou de propriedade de seu contratado.

II - **Cancelamento de Permissão** - Revogação da permissão a pedido do permissionário;

III - **Cassação da Permissão** - Revogação da permissão, de ofício, pela autoridade competente;

IV - **CMT** - Comissão Municipal de Trânsito;

V - **Comunicação Visual** - O conjunto de símbolos gráficos, de inscrições, de numerações, de empregos de cores e de texturas, que sirvam para transmitir ao usuário em geral, informações relativas ao uso do sistema de moto-táxi;

VI - **Condutor Auxiliar** - Pessoa legalmente habilitada, contratada pelo permissionário, regularmente inscrita no órgão competente, para conduzir o moto-táxi, de acordo com as disposições legais e regulamentares;

VII - **Custo de Gerenciamento Operacional (CGO)** - Remuneração à CMT pela administração do serviço, envolvendo o controle de cadastros, fiscalização, vistorias, cálculos de custos operacionais, implantação e manutenção de pontos e outros, na forma do artigo 78-I;

VIII - **Inclusão** - É a entrada de veículo para o sistema em decorrência de aumento da frota;

IX - **Licença de Tráfego** - O documento emitido pela CMT que autoriza o veículo a operar no sistema de moto-táxi;

X - **Lock-out** - A recusa da prestação do serviço de moto-táxi, praticada individualmente ou em grupo;

XI - **Moto-táxi** - O veículo automotor, sobre duas rodas, com capacidade máxima de transporte de um passageiro sem percurso predeterminado, funcionando sob regime de aluguel, utilizado no serviço público de transporte individual de passageiros;

XII - **Permissão** - Ato administrativo, discricionário, de caráter precário e unilateral, pelo qual o Município, por meio de licitação, delega a terceiros, por prazo determinado, a execução do serviço público de moto-táxi, nas condições deste Regulamento;

XIII - **Permissionário** - Pessoa jurídica detentora da permissão para execução do serviço, proprietário ou não de veículo ou de frota e que faça do transporte individual de passageiros sua atividade profissional, através de Condutor Auxiliar;

XIV - **Permitente** - O Município de Ituiutaba;

XV - **Ponto** - Local determinado pelo Prefeito Municipal, em caráter precário, destinado ao estacionamento constante de moto-táxis;

XVI - **Substituição** - É a troca de veículos do sistema;

XVII - **UFIR** - Unidade Fiscal de Referência.

Seção III

Da Competência

Art. 4º O Sistema de Transporte Individual de Passageiros através de Moto-táxi, no Município de Ituiutaba, é gerenciado pela **CMT** e operado por terceiros, sob o regime de **permissão**, outorgada exclusivamente pelo Município a pessoa jurídica, após processo licitatório, nos termos da Constituição Federal. No exercício desses poderes, à **CMT**, como Órgão de Gerência compete planejar, projetar, organizar, regulamentar, autorizar, disciplinar, fiscalizar e supervisionar o serviço objeto deste regulamento.

CAPÍTULO II **DA PERMISSÃO E LICENÇA DE TRÁFEGO**

Art. 5º A permissão para exploração do serviço de moto-táxi será outorgada a pessoa jurídica legalmente constituída, mediante processo licitatório.

Art. 6º Será outorgada apenas uma permissão a cada permissionário.

Art. 7º A Outorga de Permissão de Estacionamento é um ato unilateral do Município, de caráter precário, concedida por tempo determinado e será efetivada pelo Prefeito Municipal, após processo licitatório, não admitindo a substituição do permissionário nem a transferência do serviço ou permissão a terceiros, mesmo sendo herdeiros.

Art. 8º A outorga da permissão far-se-á a quem se habilitar no processo licitatório, obedecidas as condições previstas neste regulamento e no edital.

Art. 9º O edital deverá ser publicado em três dias alternados, no órgão oficial do Município, discriminando os pontos e o número de permissões a serem outorgadas para cada um deles.

Art. 10. A licitação será realizada no prazo mínimo de 30 (trinta) dias, contados da última publicação do edital.

Art. 11. O Prefeito Municipal designará, com antecedência, a Comissão Especial de Licitação.

Parágrafo único. A comissão será investida de plenos poderes para julgar as propostas dos candidatos, nos termos das Leis Federais nº 8.666/93 e 8.987/95.

Art. 12 A escolha do permissionário far-se-á através de sorteio, que será realizado para cada ponto separadamente, na ordem previamente estabelecida, dentre os habilitados no processo licitatório.

Parágrafo único. Não havendo interesse por parte do contemplado no sorteio, este deverá no ato, assinar, junto ao órgão competente, Termo de Desistência, assim como para os sorteios que vierem a ser realizados nos próximos sessenta meses.

Art. 13. Somente será outorgada a permissão ao licitante que atender, no ato da assinatura do Termo de Permissão, a todas as exigências deste Regulamento, referente aos veículos e ao Condutores Auxiliares.

Art. 14. A permissão outorgada vigorará pelo prazo de 01 (um) ano, podendo ser prorrogada a critério do Poder Concedente, no interesse público, mediante a renovação do Termo de Permissão de Estacionamento de Moto-táxi.

Art. 15. O permissionário que desejar devolver sua permissão à **CMT** deverá requerer o cancelamento da mesma.

§ 1º O cancelamento só será determinado pela **CMT** após a efetivação de baixa de cadastro.

§ 2º O cancelamento de uma permissão abre a oportunidade para a substituição.

Art. 16. A permissão somente será outorgada, exclusivamente a pessoas jurídicas, se cumpridos, pelo licitante, os seguintes requisitos em relação aos Condutores Auxiliares:

- I - ser maior de 21 (vinte e um) anos;
- II - ser habilitado na forma da lei;
- III - ser proprietário do veículo, em caso de pessoa física; em caso de pessoa jurídica, apresentar o contrato com pessoa física autônoma proprietária do veículo;
- IV - possuir apólice de seguro de vida para o permissionário, condutor auxiliar e passageiros, tendo como benefício obrigatório a invalidez total ou parcial por acidente e morte por acidente, sendo o valor mínimo para cada benefício de 5.000 (cinco mil) UFIRs;
- V - apresentar declaração de que não exerce a atividade de taxista;
- VI - estar inscrito no Cadastro Municipal de Contribuintes;

- VII - apresentar para cada veículo de terceiros o documento comprobatório do vínculo empregatício ou contratual com a agência;
- VIII - estar em dia com a contribuição sindical;
- IX - apresentar fotocópia da Cédula de Identidade, CNH, CIC e Título de Eleitor, autenticados por órgão competente;
- X - apresentar Certidão Negativa Criminal.

Art. 17. A permissão é pessoal, intransferível e indelegável, retornando ao Município nos casos de desistência ou extinção do permissionário.

Art. 18. A renovação da permissão será obrigatoriamente requerida pelo permissionário, anualmente, obedecida a seguinte escala:

- I - Janeiro: veículos com placas de final 1, 2, 3, e 4;
- II - Fevereiro: veículos com placas de final 5, 6, e 7;
- III - Março: veículos com placas de final 8, 9 e 0.

§ 1º A escala prevista neste artigo poderá ser alterada pelo presidente da Comissão Municipal de Trânsito, no interesse do serviço.

§ 2º Expirado o prazo de que trata este artigo, o interessado terá mais 30 (trinta) dias para regularização da permissão, desde que recolha aos cofres públicos a multa correspondente a 50 (cinquenta) UFIRs. Decorrido esse prazo, a permissão será extinta.

§ 3º A falta de renovação da Permissão sem prejuízo do que dispõe o parágrafo anterior, extingue a permissão, a qual retornará ao Município, ficando o permissionário impedido de pleitear nova permissão pelo período de 60 (sessenta) meses.

§ 4º O pedido de renovação da Permissão deverá ser dirigido ao presidente da Comissão Municipal de Trânsito, devendo o permissionário instruir o requerimento com os seguintes documentos, relativamente a cada profissional e a cada veículo:

- I - Prova de Habilitação Profissional;
- II - Certificado de Registro do Veículo, comprovando a propriedade;
- III - Quitação do seguro obrigatório;
- IV - Comprovante de pagamento do ISS;
- V - Inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas do Ministério da Fazenda - CPF;
- VI - Prova de quitação com a contribuição sindical;
- VII - Prova de inexistência de débito para com o Município;
- VIII - Termo de Permissão anterior.

Art. 19. A outorga de permissões para o aumento da frota de veículos para o serviço de moto-táxi no Município de Ituiutaba só ocorrerá após

estudos que comprovem sua viabilidade técnica e econômica, respeitado o processo licitatório.

Art. 20. É vedada a co-propriedade de veículos ou pontos de moto-táxi.

Art. 21. A permuta de pontos poderá ser autorizada mediante requerimento dos interessados à Comissão Municipal de Trânsito.

Art. 22. A qualquer tempo, no interesse público, poderá o Município remanejar o permissionário de um Ponto para outro, já existente ou criado para esse fim.

CAPÍTULO III DO CADASTRAMENTO

Art. 23. Os permissionários, os condutores auxiliares e os veículos serão cadastrados na Comissão Municipal de Trânsito, como condição primeira para operação no sistema.

Art. 24. O permissionário deverá manter-se em condições de informar, quando solicitado pela **CMT**, o nome do condutor auxiliar que, em dado momento, prestava serviço em determinado veículo.

Art. 25. O permissionário poderá cadastrar até 04 (quatro) condutores auxiliares por veículo.

Art. 26. Compete ao permissionário, pessoalmente, efetuar, manter atualizado e dar baixa em qualquer cadastro, inclusive os de seus condutores auxiliares, junto à Comissão Municipal de Trânsito.

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

- I - para o condutor auxiliar:
 - a) Carteira de Identidade, CPF e CMC;
 - b) Carteira Nacional de Habilitação (Letra condizente com a Categoria);
 - c) Quitação militar, no caso masculino, e eleitoral;
 - d) Atestado médico de sanidade física e mental;
 - e) Comprovante de inscrição no INSS como autônomo;
 - f) Certificado de aprovação nos cursos exigidos na legislação de trânsito ou que venham a ser instituídos pelo Município;
 - g) Comprovante de domicílio;
 - h) Duas fotos 3 X 4, recentes;
 - i) Certidão Negativa do Distribuidor Criminal;
 - j) Certidão de antecedentes;

- k) Certidão Negativa de débitos com o Município;
- l) Comprovante de quitação com a contribuição sindical.

II - Para o veículo:

- a) Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo no município de Ituiutaba, para transporte de passageiros, categoria aluguel, com respectivo seguro quitado;
- b) Laudo de Vistoria expedido pela Comissão Municipal de Trânsito;
- c) Selo de Identificação da corretora de seguros atestando a regularidade com o mesmo.

III - Para a empresa permissionária:

- a) Contrato Social registrado na Junta Comercial ou em Cartório de Registro Civil das Pessoas Jurídicas;
- b) Alvará de Funcionamento;
- c) Certidão de Regularidade jurídica e fiscal;
- d) Certidão Negativa de distribuição de feitos trabalhistas;
- e) Certidão Negativa de débitos com o INSS;
- f) Certidão Negativa de débitos com o Município;

§ 1º O Atestado Médico de Sanidade Física e Mental deverá ser apresentado no prazo máximo de 30 (trinta) dias, a contar da data de sua expedição e renovado anualmente.

§ 2º A critério da Comissão Municipal de Trânsito, poderá ser exigida a apresentação de quaisquer outros documentos ou revalidação dos apresentados.

§ 3º Efetuado o cadastramento, será emitida pela Comissão Municipal de Trânsito o **Cartão de Identificação do Condutor (CICON)**, com validade máxima de 01 (um) ano, sem que isso impeça a exigência de renovação em período mais curto.

§ 4º O **Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV)** deverá estar em nome do próprio permissionário. No caso de pessoa jurídica, em nome do Condutor Auxiliar contratado.

Art. 28. Na baixa dos cadastros serão exigidos:

I - Para o permissionário:

- a) Quitação geral junto à **CMT**;
- b) Devolução do Cartão de Identificação do Condutor;
- c) Devolução da Licença de Tráfego;
- d) Devolução do Termo de Permissão;

II - Para o veículo:

- e) Quitação geral junto à CMT;

- f) Desativação do veículo comprovada através de INMETO e cópia e cadastro ou certidão fornecida pela Repartição Trânsito;
- g) Retirada dos equipamentos enumerados nos itens I, II, III e IV do artigo 47.

Parágrafo único. A comprovação do cumprimento dos incisos anteriores será efetuada através de vistoria e emissão de laudo.

CAPÍTULO IV DOS PONTOS

Art. 29. Os pontos de estacionamento de moto-táxis e a respectiva quantidade de veículos serão estabelecidos pelo Município, mediante decreto, tendo em vista o interesse público.

Art. 30. Os pontos de estacionamento de moto-táxis poderão, a qualquer tempo e a juízo do Município, ser extintos, transferidos, bem como reduzidos ou ampliados os limites de veículos autorizados.

Parágrafo único. As especificações dos pontos de moto-táxis poderão ser modificadas, sempre que os fatores de segurança e a conveniência técnico-operacional assim o exigirem.

Art. 31. Os pontos de moto-táxis deverão estar devidamente providos durante o dia e durante a noite, de acordo com as determinações da **CMT** e a demanda de passageiros.

Art. 32. É vedado ao moto-taxista apanhar passageiro nas proximidades de ponto que não seja o seu.

Art. 33. É facultado ao passageiro a escolha do moto-táxi à sua disposição no ponto ou fora dele.

Art. 34. O moto-taxista somente poderá estacionar no ponto em que for cadastrado.

Art. 35. A construção de abrigo, instalação ou substituição de equipamento, bem como a propaganda no ponto de moto-táxi depende de autorização expressa da **CMT**.

Art. 36. Os pontos de moto-táxi serão devidamente sinalizados pela **CMT**.

CAPÍTULO V DOS VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS

Art. 37. Os permissionários terão, obrigatoriamente, os seus veículos licenciados no Município de Ituiutaba.

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

- I - estado de conservação que atenda às exigências do DETRAN;
- II - ter o tanque do veículo revestido de uma capa adesiva de cor branca, constando o nome da empresa e o número do moto-taxista;
- III - ter potência mínima de 125 (cento e vinte e cinco) cilindradas e máxima de 250 cilindradas, não podendo ser do tipo “trail”;
- IV - ter capacidade para transportar o condutor e um passageiro, exclusivamente assentados;
- V - estar com o licenciamento, na categoria aluguel, atualizado;
- VI - estar registrada no nome do permissionário, no caso de agência de moto-táxi;
- VII - possuir dois retrovisores;
- VIII - possuir a 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;
- XI - manter as características de fábrica, respeitadas as especificações do Código Brasileiro de Trânsito e legislação complementar e as que forem definidas pelo Município.

§ 1º A **CMT**, a qualquer tempo, poderá adotar outros equipamentos de uso obrigatório, através de portaria.

§ 2º Para aplicação do disposto no inciso I deste artigo, tomar-se-á por base o dia 31 de dezembro de cada ano, completando o veículo seu primeiro ano de fabricação no dia 31 de dezembro de seu ano de modelo.

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

§ 4º A não substituição do veículo, no prazo devido, implicará a extinção da outorga da Permissão e da Licença de Tráfego, através de Ato Administrativo.

§ 5º Em qualquer hipótese, a substituição de veículos em operação no serviço de moto-táxi somente será permitida por veículos do mesmo ano de modelo, ou de modelo posterior ao do veículo substituído, desde que atendidas as exigências do DETRAN.

Art. 39. Por medida de segurança, a qualquer tempo, a **CMT** poderá retirar de circulação o veículo com vida útil vencida.

Art. 40. A permuta entre veículos será admitida mediante prévia autorização da **CMT**.

Art. 41. Todos os moto-táxis serão, obrigatoriamente, dotados de equipamento luminoso, na parte traseira, com o **SELO com o número de Alvará**, na forma do Anexo I, na cor amarela. Na parte dianteira, deverão ter um **SELO DE IDENTIFICAÇÃO** do seguro com a palavra **MOTO-TÁXI**, na forma do Anexo II, substituído mensalmente.

Art. 42. Os veículos que operam o serviço de moto-táxi deverão obedecer à seguinte programação visual:

I - Tarja lateral reticulada: de cor **preta**, medindo 2cm x 2cm, em duas faixas;

II - Identificação do veículo e do ponto: de cor **amarela**, com letras e números tipo helvético, medindo 3cm de altura.

Parágrafo único. É facultado à **CMT** utilizar o veículo moto-táxi para prestar informações relativas a esse serviço público.

Art. 43. É vedada a alteração das características do veículo.

Art. 44. A **CMT** poderá, a qualquer tempo, determinar o uso de rádio VHF/FM interligado a uma central fixa.

Art. 45. A frota de moto-táxis limitar-se-á a um veículo para cada grupo de 333(trezentos e trinta e três) habitantes do Município.

§ 1º A proporção estabelecida neste artigo poderá ser revista, por iniciativa do Executivo, desde que estudo elaborado pelo órgão competente indique essa necessidade e conveniência.

§ 2º A população do Município é aquela apurada através de informação da FIBGE.

Art. 46. A propaganda nos moto-táxis depende de prévia aprovação e autorização expressa da **CMT**.

CAPÍTULO VI DO SERVIÇO

Art. 47. Os veículos serão dirigidos por moto-taxista, denominado Condutor Auxiliar, ligado ao permissionário por qualquer vínculo de direito.

Art. 48. A atuação dos operadores do Serviço de Moto-táxi será anotada nos respectivos prontuários, para fins de avaliação periódica, segundo critérios a serem estabelecidos pela **CMT**.

Parágrafo único. A partir de 4 (quatro) infrações gravíssimas cometidas pelos condutores ligados à empresa, esta será notificada para tomar as medidas saneadoras pertinentes, sob pena de ter o seu Alvará cassado.

Art. 49. É obrigatório aos condutores, quando em serviço, o uso de traje adequado e crachá.

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.

Art. 51. O transporte em moto-táxi obedecerá à lotação definida pelo fabricante para cada veículo.

Art. 52. O condutor de moto-táxi deverá, obrigatoriamente, usar:

- I - Capacete de segurança;
- II - Colete reflexivo com a programação visual estabelecida pela **Comissão Municipal de Trânsito**;
- III - Crachá de identificação, que deverá estar disposto na parte das costas do colete reflexivo, com todos os dados do condutor como:
 - a) foto impressa;
 - b) nome completo;
 - c) nome da empresa em que trabalha;
 - d) número do moto-táxi;
 - e) número de identidade do condutor;
 - f) data de validade da autorização de condutor.
- IV - Calçado adequado.

Art. 53. O usuário de moto-táxi deverá, obrigatoriamente, usar:

- I - Capacete de segurança;
- II - Touca descartável;
- III - Roupa de chuva, quando for necessário.

Art. 54. O embarque e desembarque dos usuários deverão ser feitos com segurança e de conformidade com a legislação de trânsito e regulamento.

Art. 55. Os condutores de moto-táxis deverão portar, além dos documentos exigidos na legislação de trânsito:

- I - Licença de Tráfego;
- II - Cartão de Identificação de Condutor Auxiliar;
- III - Cartão de Identificação de Condutor Permissionário;
- IV - Selo de Identificação do seguro.

Art. 56. O permissionário deverá conduzir o veículo durante, pelo menos, 8 (oito) horas diárias.

Art. 57. O permissionário responde solidariamente pelos atos praticados pelo seu condutor auxiliar durante o serviço.

Art. 58. Em nenhuma hipótese será permitido ao condutor auxiliar operar ao mesmo tempo mais de um veículo, mesmo quando estacionado.

Art. 59. O moto-táxi, sempre que estiver em serviço, deverá trafegar com o farol aceso.

Art. 60. O permissionário poderá requerer licença para afastamento do veículo por tempo determinado, nas seguintes condições:

- I - furto ou roubo do veículo - até 90 (noventa) dias;
- II - acidente grave ou destruição total do veículo - até 60 (sessenta) dias;
- III - substituição do veículo - até 05 (cinco) dias.

§ 1º O exposto nos incisos I e II deste artigo deverá ser devidamente comprovado através de documentação.

§ 2º O prazo previsto nos incisos I, II e III deste artigo poderá ser prorrogado por igual período, a critério da **CMT**.

CAPÍTULO VII DAS TARIFAS

Art. 61. Compete à **CMT**:

- I - efetuar a metodologia de cálculo das tarifas;
- II - elaborar a planilha de coeficiente para atualização tarifária.

§ 1º Os valores de referência das tarifas a serem cobradas dos usuários do sistema serão estabelecidos pela **CMT** e aprovados em decreto, pelo Prefeito, em função da justa remuneração dos investimentos e do custo operacional.

§ 2º A **CMT** publicará no órgão de imprensa oficial do município, e fornecerá aos interessados os valores referidos no parágrafo anterior.

Art. 62. O reajuste tarifário far-se-á através de decreto, sempre que as circunstâncias o exigirem, de acordo com estudos a serem elaborados pelo Órgão de Gerência.

Art. 63. Para efeito de remuneração do serviço prestado, ficam estabelecidas as seguintes tarifas:

- I - das 06:00 horas às 22 horas, até R\$1,50
- II - no horário das 22:00 às 6:00 horas, até. R\$2,00

Art. 64. É proibida a cobrança de qualquer tarifa adicional pelo transporte de bagagem, que deverá ser transportada desde que não prejudique a conservação do veículo nem coloque em risco a segurança do condutor, passageiro e terceiros.

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

Art. 65. É proibida a cobrança de qualquer tarifa adicional a título de ressarcimento de retorno.

Parágrafo único. Sempre que solicitado, o condutor deverá expedir recibo comprovante da cobrança.

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

Parágrafo único. Se o solicitante desistir da viagem por irregularidade no serviço ofertado, ficará isento do pagamento.

CAPÍTULO VIII TAXAS DE GERENCIAMENTO E EXPEDIÇÃO DE DOCUMENTOS

Art. 67. Será cobrada dos permissionários remuneração pela prestação dos serviços abaixo relacionados com valores equivalentes a:

- I - **CGO**: 50 UFIRs/ano;
- II - Permuta entre veículos: 24 UFIRs/veículo;
- III - Substituição de veículos: 24 UFIRs/veículo;
- IV - Cadastro de condutor auxiliar: 12 UFIRs;
- V - Segunda via de qualquer documento: 6 UFIRs;
- VI - Declaração / Certificado: 6 UFIRs;
- VII - Laudo de Vistoria: 12 UFIRs.

§ 1º As remunerações citadas neste artigo deverão ser recolhidas à instituição bancária designada pela **SMFARH** e destinada ao Fundo Municipal de Transporte.

§ 2º Os valores relativos aos incisos V e VI serão cobrados aos condutores auxiliares, quando os serviços forem solicitados pelos mesmos.

CAPÍTULO IX DAS INFRAÇÕES

Art. 68. Infração é toda violação do dever do permissionário e do condutor, na sua manifestação mais elementar e mais simples e que não chegue a constituir crime.

Art. 69. Todas as ações ou omissões não previstas neste regulamento nem qualificadas como crime, contrárias à honra e dignidade pessoal e da classe, aos preceitos sociais, às normas da moral e às regras e ordens de serviço são infrações para os fins deste regulamento.

Parágrafo único. As infrações previstas neste capítulo serão classificadas de acordo com a sua gravidade como **LEVES, MÉDIAS, GRAVES** ou **GRAVÍSSIMAS**, dependendo do fato e suas circunstâncias.

Art. 70. Constitui infração a ação ou omissão que importe na inobservância, por parte dos permissionários e condutores, de normas estabelecidas neste Regulamento, legislação de trânsito e demais normas e instruções complementares.

§ 1º As multas decorrentes de infração de trânsito não poderão ser cumulativas com as da fiscalização estadual de trânsito.

§ 2º As infrações serão agrupadas de acordo com sua gravidade em:

- I - Leves (L)
- II - Médias (M)
- III - Graves (G)
- IV - Gravíssimas (CG)

Art. 71. A Polícia Administrativa será exercida pela **CMT**, que tem competência para determinar a autuação, acompanhar o processo e decidir sobre a aplicação das penas.

Art. 72. Dependendo de sua natureza ou tipicidade, as infrações poderão ser constatadas pela fiscalização em campo e/ou em documentos.

Art. 73. Constatada a infração será lavrado, de ofício, o **Auto de Infração**, cuja cópia será entregue imediatamente ou no prazo máximo de 05 (cinco) dias, ao autuado.

§ 1º O Infrator autuado poderá apresentar sua defesa ou impugnação, por escrito, perante a **CMT**, no prazo máximo de 07 (sete) dias, contados a partir do recebimento da cópia do Auto de Infração.

§ 2º A impugnação ou defesa deverá ser fundamentada e instruída com provas e motivos que a justifiquem.

§ 3º Compete ao impugnante instruir a impugnação com documentos e rol de testemunhas.

§ 4º Não sendo apresentada a impugnação ou defesa, dentro do prazo, poderá ser declarada a revelia do infrator.

Art. 74. A notificação será entregue pessoalmente ou via postal, mediante recibo ou aviso de recebimento dos correios (AR), no prazo de 60 (sessenta) dias, sob pena de arquivamento do Auto de Infração.

Parágrafo único. Não sendo o infrator encontrado no endereço constante de seu cadastro, a notificação far-se-á por meio de edital, publicado uma única vez, no órgão oficial do Município.

Art. 75. O Auto de Infração conterá:

I - obrigatoriamente:

- a) Nome, Registro Geral e CPF do infrator;
- b) Número da Permissão;
- c) Dispositivo infringido;
- d) Síntese da infração;
- e) Data da autuação;
- f) Identificação e assinatura do agente administrativo.

II - preferencialmente:

- a) Local, dia e hora em que se constatar a infração e a identificação do agente administrativo;
- b) Nome do permissionário e/ou condutor.

Art. 76. O permissionário responderá solidariamente com o condutor auxiliar em ação penal, civil e pelo não cumprimento deste Regulamento.

Parágrafo único. O permissionário é responsável pelo pagamento das multas aplicadas aos condutores auxiliares a ele vinculados.

Art. 77. Além daquelas previstas no Código Brasileiro de Trânsito e legislação complementar, constituem infrações praticadas pelos permissionários e condutores auxiliares:

I - não cumprir editais, avisos, determinações, notificações, comunicações, circulares, instruções ou ordens de serviço, ainda que verbais - **G**;

II - não possuir ou não portar apólice de seguro da responsabilidade civil - **GG**;

III - estar em serviço com outorga de permissão irregular - **G**;

IV - vender, doar, ceder ou alugar a permissão - **GG**;

V - manter em serviço motorista cujo afastamento tenha sido recomendado pela **CMT - GG**;

VI - retardar, recusar ou dificultar o fornecimento de informações, quando solicitadas pela **CMT - GG**;

VII - não comunicar, formalmente, à **CMT**, para efeito de cadastramento e fiscalização, as admissões e demissões de auxiliares - **G**;

VIII - manter em serviço motoristas portadores de moléstias contagiosas ou infecto-contagiosas - **G**;

IX - admitir auxiliar sem Carteira Nacional de Habilitação-**GG**;

X - trafegar sem a documentação pessoal, do veículo ou do serviço, exigida pela legislação vigente - **GG**;

XI - recusar passageiros - **M**;

XII - ser conivente com o infrator, deixando de comunicar à **CMT** as irregularidades de que tenha conhecimento - **M**;

XIII - não adotar tratamento especial para com as gestantes, pessoas idosas ou deficientes - **L**;

XIV - usar de itinerários desnecessários para auferir indevidamente vantagem financeira - **G**;

XV - destratar ou ameaçar passageiro ou agente do Órgão de Gerenciamento - **G**;

XVI - agredir fisicamente passageiro ou agente do Órgão de Gerenciamento - **GG**;

XVII - dirigir o veículo inconvenientemente trajado - **M**;

XVIII - fumar, quando transportando passageiro - **L**;

XIX - abastecer o veículo, quando transportando passageiro -**L**;

XX - sonegar troco - **G**;

XXI - transportar objetos que dificultem a acomodação do passageiro - **L**;

XXII - retardar a viagem por redução desnecessária de velocidade ou conduzir o veículo perigosamente, em excesso de velocidade - **G**;

XXIII - lavar o veículo no ponto ou logradouro público, prejudicando o estado de conservação ou higiene deste - **L**;

XXIV - portar-se inconvenientemente, sem compostura, sem decoro ou em desacordo com os costumes e convenções sociais e normas da moral, quando em serviço, no ponto ou fora dele - **G**;

XXV - promover escândalo em local público, quando em serviço - **G**;

XXVI - disputar passageiro com outros permissionários de moto-táxi ou táxi - **GG**;

XXVII - transportar passageiro com idade inferior a 16 anos - **M**;

XXVIII - deixar de cumprir suas obrigações como coordenador ou vice-coordenador - **L**;

XXIX - dificultar ou impedir que o usuário escolha o veículo de sua preferência - **L**;

XXX - abandonar o veículo no ponto ou fora dele, sem justa causa - **L**;

XXXI - descuidar da manutenção, conservação e higiene do ponto ou do veículo - **M**;

XXXII - praticar ato contrário às normas da moral ou que afete a honra e a dignidade pessoal ou da classe - **GG**;

XXXIII - contrariar regras e ordens de serviço, por ação ou omissão - **G**;

XXXIV - tentar desacreditar as autoridades e seus agentes publicamente - **G**;

XXXV - incitar seus pares à desobediência das ordens emanadas das autoridades competentes - **G**;

XXXVI - deixar de colocar o veículo à disposição do agente do Órgão de Gerência, para inspeção, aferição do taxímetro ou recolhimento do veículo - **M**;

XXXVII - deixar de comunicar mudanças de endereço, no prazo máximo de cinco dias - **L**;

XXXVIII - exigir o pagamento da corrida em caso de interrupção da viagem por parte do condutor, qualquer que seja o motivo - **M**;

XXXIX - cobrar além da tarifa registrada no taxímetro - **GG**;

XL - estacionar fora dos pontos determinados, quando em serviço, por qualquer espaço de tempo, salvo se estiver com o taxímetro ligado, aguardando o passageiro - **G**;

XLI - violar o taxímetro ou dificultar sua leitura pelo passageiro - **GG**;

XLII - facilitar a fuga de elementos procurados ou perseguidos pelas autoridades e seus agentes - **G**;

XLIII - estar em serviço com sintomas de haver ingerido bebidas alcoólicas ou substância entorpecente - **GG**;

XLIV - desrespeitar ou desautorizar as autoridades e seus agentes - **G**;

XLV - recolher o passageiro sem o taxímetro estar com a bandeira livre - **L**;

XLVI - manter em serviço veículo em más condições de funcionamento, segurança, conforto ou higiene - **G**;

XLVII - manter no veículo inscrições, desenho, adesivo ou decalque não autorizado pela **CMT** - **L**;

XLVIII - não cumprir a programação visual prevista neste regulamento - **M**;

XLIX - permitir a propaganda no veículo, sem autorização da **CMT** - **M**;

L - manter em serviço veículo movido a combustível cuja utilização seja proibida - **GG**;

LI - manter em serviço veículo sem o selo de vistoria - **M**;

LII - manter em serviço veículo não aprovado pela **CMT** - **G**;

LIII - manter em serviço veículo cujo taxímetro não esteja funcionando corretamente - **G**;

LIV - deixar de renovar anualmente o atestado médico de sanidade física e mental - **M**;

LV - ausentar-se do veículo, quando este estiver aguardando o usuário - **L**;

LVI - dirigir em situações que ofereçam riscos à segurança dos usuários ou terceiros - **GG**;

LVII - conduzir o veículo com excesso de passageiros ou peso - **G**;

LVIII - interromper voluntariamente a viagem, deixando de conduzir o usuário até seu destino final - **GG**;

LIX - tratar com falta de urbanidade e polidez os usuários e o público em geral - **L**;

LX - parar ou estacionar o veículo em desacordo com as normas para embarque e desembarque dos usuários - **M**;

LXI - não exigir que o condutor auxiliar cumpra os preceitos deste regulamento - **L**;

LXII - impedir ou dificultar a fiscalização e a realização de estudos pelo pessoal credenciado pela **CMT - G**;

LXIII - deixar de devolver aos usuários, no prazo máximo de 01 (um) dia, qualquer objeto esquecido no veículo - **M**;

LXIV - ingerir bebida alcoólica em serviço, ou assumi-lo ainda sob seus efeitos - **GG**;

LXV - exercer atividade, enquanto estiver cumprindo pena, se for condenado por crime culposo ou doloso, salvo nos casos de autorização judicial - **G**;

LXVI - dirigir o veículo estando sob suspensão - **G**;

LXVII - portar ou manter no veículo arma de qualquer espécie, mesmo possuindo Licença-porte - **GG**;

LXVIII - deixar de manter atualizado e dar baixa em qualquer cadastro, inclusive de seus condutores auxiliares, no prazo máximo de 15 (quinze) dias - **M**;

LXIX - deixar de apresentar ou revalidar quaisquer documentos exigidos neste regulamento - **M**;

LXX - deixar de comunicar à **CMT** qualquer acidente com o veículo imediatamente ou no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas - **L**;

LXXI - alterar as características dos veículos determinados pelo inciso II do artigo 27, sem autorização da **CMT - G**;

LXXII - permutar veículos sem prévia autorização da **CMT - G**;

LXXIII - permitir que pessoa não autorizada pela **CMT** dirija o veículo - **G**;

LXXIV - permitir que o veículo opere com vida útil vencida, salvo nos casos previstos neste Regulamento - **G**;

LXXV - deixar de prestar as informações solicitadas pela **CMT - G**;

LXXVI - deixar de cumprir compromissos assumidos com a **CMT - M**;

LXXVII - deixar de submeter os veículos às vistorias determinadas pela **CMT - G**;

LXXVIII - deixar de dar baixa do veículo conforme previsto neste Regulamento - **GG**;

LXXIX - deixar a prestação do serviço exclusivamente a cargo de seu condutor auxiliar - **G**;

LXXX - deixar de conduzir o veículo durante, pelo menos, 08 (oito) horas diárias - **G**;

LXXXI - dirigir ou manter na direção do veículo condutor com sintomas de cansaço - **M**;

LXXXII - operar mais de um veículo ao mesmo tempo, mesmo estando estacionado - **M**;

LXXXIII - deixar de cumprir cláusula(s) de contrato - **M**;

LXXXIV - omitir-se quanto ao asseio próprio, do veículo ou do equipamento a ser utilizado pelo passageiro - **M**;

LXXXV - aliciar passageiros, concorrendo com o transporte coletivo ou linhas de ônibus intermunicipais - **GG**;

LXXXVI - realizar, provocar, produzir ou participar de algazarra, de qualquer espécie ou natureza, no ponto - **GG**;

LXXXVII - realizar, provocar ou produzir, sozinho ou em conjunto, no ponto, barulho, com o veículo, com o volume de aparelho de som ou conversas altas, de modo a incomodar a vizinhança - **GG**;

LXXXVIII - utilizar o veículo para traficar ou contrabandear produtos de qualquer natureza - **GG**.

CAPÍTULO X DAS PENALIDADES, REGRAS DE APLICAÇÃO E RECURSOS

Art. 78. Os infratores dos preceitos deste Regulamento e normas complementares sujeitam-se às seguintes penalidades:

- I - Advertência verbal;
- II - Advertência escrita;
- III - Suspensão do Registro de Condutor;
- IV - Cassação do Registro de Condutor;
- V - Suspensão da Licença de Tráfego;
- VI - Cassação da Permissão;
- VII - Multa;
- VIII - Apreensão do veículo;
- IX - Interdição / retenção do veículo.

Parágrafo único. A advertência verbal será aplicada pelo próprio Agente Fiscal, ao constatar a infração.

Art. 79. Ninguém será punido sem que lhe seja dada oportunidade de defesa.

Art. 80. As penalidades serão aplicadas pelo presidente da **Comissão Municipal de Trânsito**, após avaliar as circunstâncias e possíveis conseqüências do fato e a personalidade do infrator, dentro dos seguintes limites:

- I - **CONDUTOR**:
 - a) LEVES (**L**): Advertência escrita;
 - b) MÉDIAS (**M**): Multa;
 - c) GRAVES (**G**): Multa e Suspensão do Registro;
 - d) GRAVÍSSIMAS (**GG**): Multa e Cassação do Registro.

§ 1º Os valores das multas serão fixados nas seguintes proporções:

- I - MÉDIAS - 24 UFIRs;
- II - GRAVES - 48 UFIRs;
- III - GRAVÍSSIMAS - 96 UFIRs.

§ 2º A suspensão terá a duração de 01 a 30 dias.

II - **PERMISSIONÁRIO**:

- a) LEVES: Advertência escrita;

- b) MÉDIAS: Multa;
- c) GRAVES: Multa e Suspensão de Licença de Tráfego;
- d) GRAVÍSSIMA: Multa e Cassação da Permissão.

§ 3º Os valores das multas serão fixados nas seguintes proporções:

- I - MÉDIAS - 24 UFIRs;
- II - GRAVES - 48 UFIRs;
- III - GRAVÍSSIMAS - 96 UFIRs.

§ 4º A Suspensão da Licença de Tráfego vigorará enquanto persistirem os motivos que exigiram a sua aplicação.

§ 5º As penalidades acessórias de multa, interdição, retenção ou apreensão do veículo serão aplicadas cumulativamente com as demais, nos termos deste Regulamento.

§ 6º Quando ocorrer o descumprimento pelo infrator das determinações da **CMT** para suspensão da Licença de Tráfego ou Cassação da Permissão, ocorrerá a Apreensão do Veículo.

§ 7º Sendo necessária e cabível, a Apreensão do Veículo será solicitada à autoridade competente.

Art. 81. As multas serão calculadas tomando-se como base o valor da **UFIR** vigente à época do recolhimento.

§ 1º Quando houver reincidência de uma infração específica no período de 180 (cento e oitenta) dias anteriores à data da última infração cometida, o valor da multa será multiplicado pelo número de reincidências mais 01 (um).

§ 2º As multas recolhidas com atraso, terão os acréscimos de lei.

Art. 82. Na hipótese de duas reincidências específicas no período de 180 dias, a infração será agravada e reclassificada no grupo imediatamente mais grave, sendo aplicada ao infrator a penalidade correspondente à nova classificação.

Parágrafo único. Será reclassificada no grupo imediatamente mais grave a infração que, já tendo sido agravada nos termos deste artigo, tiver duas reincidências.

Art. 83. Ocorrendo a prática de várias infrações, sem conexão entre si, aplicar-se-á a penalidade correspondente a cada uma delas.

Art. 84. Ocorrendo a prática de várias infrações simultâneas, com conexão entre si, a de maior gravidade e influência absorve as demais, consideradas como circunstâncias agravantes.

Art. 85. As autoridades competentes poderão, de ofício ou mediante recurso, no prazo máximo de 90 (noventa) dias, a partir da assinatura do ato punitivo, anular, agravar ou atenuar as penalidades por elas impostas, desde que tomem conhecimento de fatos novos que comprovem a prática de injustiça ou ilegalidade decorrente de seu ato, devendo sua decisão ser fundamentada e publicada no órgão oficial do Município.

Art. 86. O Ato Administrativo, através do qual se aplicará a penalidade, será obrigatoriamente publicado no órgão oficial do Município, se houver, ou no Quadro de Avisos da Prefeitura, e conterá no mínimo:

- I - Dados do infrator
- II - Síntese da infração;
- III - Dispositivo legal infringido;
- IV - Penalidade imposta.

Art. 87. O não cumprimento das penalidades pelo infrator implicará novas sanções, na forma do artigo 93, deste Regulamento.

Art. 88. As penalidades aplicadas com base neste Regulamento não se confundem com aquelas previstas em outras legislações, como também não eximem o infrator de qualquer responsabilidade civil ou penal.

Art. 89. A Cassação do Registro de Condutor e da Permissão dar-se-á ainda quando deixarem de ser preenchidos os requisitos exigidos para a inscrição no Cadastro.

Art. 90. A Cassação das Permissões e/ou dos Registros de Condutor ocorrerão, além do previsto nos artigos específicos deste Regulamento, nos seguintes casos:

- I - a qualquer tempo, a critério da Comissão Municipal de Trânsito;
- II - por descumprimento, pelo titular da permissão, das condições estabelecidas no respectivo Termo ou das normas complementares;
- III - por má conduta do permissionário ou condutor, revelada pela condenação por delitos contra o patrimônio, contra a pessoa ou contra os costumes;
- IV - sempre que, na forma da lei, houver sido cassado o documento de habilitação do permissionário ou condutor;

V - quando o veículo deixar de freqüentar o ponto por 05 (cinco) dias consecutivos, no mês, salvo por motivo de força maior, devidamente justificado perante a Comissão Municipal de Trânsito;

VI - quando o permissionário autônomo ou condutor auxiliar entregarem a direção do veículo a terceiro, em desacordo com as normas prescritas em Lei e neste Regulamento;

VII - por motivo de **lock-out**;

VIII - sempre que o profissional autônomo ou condutor auxiliar deixarem de exercer, efetivamente, a atividade;

IX - por circulação com veículo movido a combustível cuja utilização seja proibida;

X - por paralisação das atividades por mais de 30(trinta) dias, salvo motivo de força maior;

XI - reiteradamente descumprir as normas prescritas neste Regulamento;

XII - perder os requisitos de idoneidade moral, capacidade financeira ou técnica.

§ 1º Ao permissionário que tiver sua permissão cassada, é vedada a exploração do serviço, em futuras permissões, pelo prazo de sessenta meses.

§ 2º A cassação da permissão ou do registro de condutor não dará direito ao permissionário ou ao condutor a qualquer indenização.

§ 3º No caso de perda dos direitos de posse ou propriedade do veículo, em decorrência de decisão judicial, o permissionário poderá fazer a substituição do veículo, desde que o requeira no prazo máximo de 30 (trinta) dias e apresente o comprovante de posse ou propriedade do novo veículo.

§ 4º Não poderão habilitar-se a nova permissão, registrar-se como condutor auxiliar, sem que apresentem a certidão judicial de reabilitação aqueles aos quais já tenha sido imposta a pena de cassação da permissão ou do registro do condutor, decorrente de condenação por crime culposo ou doloso.

Art. 91. Para requerer novo registro como condutor auxiliar, quando a cassação não tiver sido relacionada a infração penal, o condutor deverá aguardar um interstício de 24 (vinte e quatro) meses.

CAPÍTULO XI DOS RECURSOS

Art. 92. Contra as penalidades impostas pelo Presidente da Comissão Municipal de Trânsito, caberá recurso ao próprio Presidente, no prazo de 10 (dez) dias contados da data de recebimento da notificação válida, aplicando-se, no caso, a fórmula de contagem de prazo do Código de Processo Civil.

§ 1º O recurso terá **efeito suspensivo**.

§ 2º O recebimento de recurso contra Notificação concernente a multa dependerá de depósito prévio da importância a ela equivalente.

§ 3º Anulado o Auto de Infração/Notificação, o depósito será devolvido ao interessado até 15 (quinze) dias corridos, contados a partir da data do julgamento do recurso, sendo o valor integral da data do recolhimento em **UFIR**.

§ 4º No caso de deferimento parcial do recurso, a devolução da diferença da multa se fará na forma do parágrafo anterior.

§ 5º O recurso poderá ser produzido somente pelo Permissionário ou Condutor Auxiliar ou por Procurador acompanhado do respectivo instrumento de mandato para representá-lo especificamente em relação ao recurso a ser interposto.

CAPÍTULO XII DA VISTORIA

Art. 93. Independentemente da vistoria realizada por ocasião do licenciamento, os veículos serão submetidos a vistorias anuais, conforme escala prevista no Artigo 18, em local a ser fixado pela Comissão Municipal de Trânsito, para verificação de documentação, segurança, conservação, conforto, higiene, equipamentos e características definidas neste Regulamento.

§ 1º A vistoria nos veículos será executada pela Comissão Municipal de Trânsito, através de agentes próprios ou por terceiros por ela designados.

§ 2º O prazo de que trata este artigo poderá ser reduzido, a critério da Comissão Municipal de Trânsito.

§ 3º No veículo aprovado na vistoria será afixado o respectivo selo.

Art. 94. 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.

CAPÍTULO XIII DA FISCALIZAÇÃO

Art. 95. A fiscalização consiste no acompanhamento permanente da operação do serviço, visando ao cumprimento dos dispositivos da Legislação Federal, Regulamento e normas complementares.

Art. 96. A fiscalização será exercida pela Comissão Municipal de Trânsito, através de agentes próprios, concomitantemente com a ação fiscalizadora da Polícia Militar, nos termos da legislação específica.

Art. 97. Os agentes de fiscalização poderão determinar as providências de caráter urgente que julgarem necessárias para evitar mal maior, entre elas a retenção de veículos e documentos, pelo prazo estritamente necessário à volta da normalidade, em decisão fundamentada.

Art. 98. Os termos decorrentes da ação fiscalizadora serão lavrados em formulário próprio denominado Auto de Infração.

Parágrafo único. Cabe ao agente de fiscalização acionar a polícia militar, para as providências de lei, se a ocorrência assim o exigir.

CAPÍTULO XIV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 99. A existência de débitos junto à Prefeitura Municipal de Ituiutaba impedirá a tramitação de quaisquer requerimentos.

Art. 100. A **CMT** poderá baixar normas de natureza complementar do presente Regulamento.

Art. 101. O Presidente da Comissão Municipal de Trânsito poderá avocar, em qualquer fase, processos relativos à imposição de penalidade.

Art. 102. A utilização de veículos em testes ou pesquisas de novos combustíveis, tecnologias, materiais e equipamentos, só será admitida mediante prévia autorização da **CMT**.

Art. 103. É vedado ao permissionário o exercício de atividade incompatível, tais como servidor público militar ou civil da administração pública direta e indireta, em atividade.

Parágrafo único. É proibido ao condutor auxiliar prestar serviço a mais de um permissionário.

Art. 104. Os casos omissos serão resolvidos pela Comissão Municipal de Trânsito.

Art. 105. O presente Regulamento entra em vigor na data da publicação do decreto que o aprova.

Art. 106. Revogam-se as disposições em contrário.

ATOS DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 1º Os condutores e permissionários terão prazo, de acordo com cronograma a ser expedido pela **CMT**, para apresentar o Certificado de Aprovação nos cursos exigidos neste Regulamento, no **Art. 27-I-f**.

§ 1º Caso não ocorra a apresentação do certificado no prazo determinado pela **CMT**, os permissionários terão mais 30 (trinta) dias de prazo para a comprovação, recolhendo antes aos cofres públicos a multa de 50 (cinquenta) UFIRs.

§ 2º Esgotado o novo prazo sem a comprovação do curso, a permissão será cassada.

Art. 2º Este ato terá vigência concomitantemente com este Regulamento.

Prefeitura de Ituiutaba, 26 de junho de 2000.

Públio Chaves
- Prefeito de Ituiutaba -

ANEXO B

DECRETO N. 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.**

O Prefeito de Ituiutaba, no uso de suas atribuições legais previstas no artigo 62, da Lei Orgânica do Município de Ituiutaba e de conformidade com o artigo 8º, da Lei nº 3.236, de 22 de maio de 1997;

DECRETA:

Art. 1º Os artigos 23, 41, 52 e 77 do Decreto nº 4.666, de 26 de junho de 2000, passam a ter a seguinte redação:

“Art. 23. Os permissionários, os condutores auxiliares, os condutores autônomos e os veículos serão cadastrados na Comissão Municipal de Trânsito, como condição primeira para operação do sistema.

Parágrafo único. Será admitido condutor autônomo, desde que seja agregado a uma das empresas autorizadas, e que esteja cadastrado como prestador de serviço junto ao Cadastro Municipal.

Art. 41. Todos os moto-táxis serão, obrigatoriamente, dotados de equipamento luminoso, na parte traseira, com o **SELO constando número de alvará**, na forma do Anexo I, de cor amarela (fundo). Na parte dianteira terão um selo de identificação do seguro com a palavra **MOTO-TÁXI SEGURADO**, com as medidas de 20 centímetros de comprimento por 4 centímetros de largura, na forma do Anexo II, o qual será substituído mensalmente.

Art. 52. O condutor de moto-táxi usará, obrigatoriamente:

I - capacete de segurança, na cor amarela, com os dizeres moto-táxi (16cm x 2,5cm), na cor azul, nas laterais e na parte posterior o número de cadastramento (2cm x 6cm) do moto-taxista, na forma do Anexo III;

II - colete reflexivo;

III - crachá de identificação, na cor azul, deverá estar disposto na parte das costas do colete reflexivo, com todos os dados do condutor, como:

- a) foto impressa;
- b) nome completo;
- c) nome da empresa onde trabalha;

- d) número do moto-táxi;
- e) número de identidade do condutor;
- f) data da validade da autorização do condutor.

Art. 77.

M.”

XXVII - transportar passageiros com idade inferior a 7 anos -

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

Prefeitura de Ituiutaba, em 7 de agosto de 2003.

Públio Chaves
- Prefeito de Ituiutaba -

PREFEITURA DE ITUIUTABA

ANEXO I



4,0cm

9,0cm

PREFEITURA DE ITUIUTABA

ANEXO II



OBS.: A cor do selo de identificação será substituída mensalmente.

PREFEITURA DE ITUIUTABA

 PANTONY 102 C PANTONY 2728 C**Moto-Táxi**
2.5cm
16cm

ANEXO III



LATERAL DIREITA



LATERAL ESQUERDA



PARTE POSTERIOR



ANEXO C

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 deste 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 Contran.

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 desta 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 desta 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 desta 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