

MOTOTÁXI: a (r)evolução na mobilidade urbana sobre duas rodas – um estudo multicase no Triângulo Mineiro(MG) e Sul Goiano(GO)

Emerson Gervásio de Almeida

Doutorando do Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia
Professor Assistente, Universidade Federal de Goiás
emersongervasio@yahoo.com.br

William Rodrigues Ferreira

Professor Adjunto do Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia
wferreira@ufu.br

Resumo

O transporte público no Brasil foi invadido por motocicletas a partir de meados da década de 1990. Objetiva-se, assim, conhecer os “novos” ocupantes do espaço público, prestadores do serviço de mototáxi, presentes de maneira expressiva em diversas cidades brasileiras. Para tanto, a metodologia utilizada baseou-se em levantamento bibliográfico apurado e análise de dados, mediante estudo multicase em três urbes brasileiras localizadas no Triângulo Mineiro(MG) e Sul Goiano(GO). Como resultado, atingiu-se o entendimento de que referido grupo, sob a ótica social, ainda é marginalizado, entretanto, apesar do mototaxismo não solucionar o transporte público no país, possibilita o acesso do direito fundamental de locomoção a uma camada maior de cidadãos, tornando-o, outrossim, em uma importante ferramenta na (r)evolução da mobilidade urbana sobre duas rodas.

Palavras-chave: Mototáxi. Mobilidade urbana. Transporte público.

MOTORCYCLE TAXI: the (r)evolution in urban mobility on two wheels – one multicase study in Triângulo Mineiro(MG) and Sul Goiano(GO)

Abstract

Public transportation in Brazil was invaded by motorcycles from the mid-1990s. Objective is, therefore, to know the "new" occupants of public space, the motorcycle taxi service providers, more significantly present in several Brazilian cities. Therefore, the methodology used was based on literature survey and analysis of calculated data, by multicase study at three Brazilian urbes located in Triângulo Mineiro(MG) and Sul Goiano(GO). As a result, it has achieved the understanding that the group, from a social perspective, is still sidelined, however, despite the mototaxismo not solve the public transport in the country, providing access to the fundamental right of movement to a higher layer of citizens, making it, moreover, an important tool in the (r)evolution of urban mobility on two wheels.

Keywords: Motorcycle taxi. Urban mobility. Public transportation.

Recebido em 10/06/2014 / Aprovado para publicação em 08/07/2015.

OBSERVATORIUM: Revista Eletrônica de Geografia, v.7, n.19, p. 75-93, jun. 2016.

Introdução

O Brasil, pelo censo demográfico do ano de 2010, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, contava com 190.755.799 habitantes. Já em 1º de julho de 2013, referido órgão, estimou a população em 201.032.714 habitantes.

Concomitantemente ao crescimento populacional, o país avança no segmento econômico, com Produto Interno Bruto - PIB de 4,4 trilhões (IBGE, 2013), o que gera, por consequência, uma evidente expansão do tecido urbano.

Todavia, apesar da economia estável, ainda não se conseguiu arquitetar um plano de transporte público eficiente para atender a crescente população nacional, o que, inclusive, afronta a Constituição da República Federativa do Brasil, CRFB; à qual garante a todos os cidadãos, dentre outros, o direito de ir, vir e ficar, como direito fundamental de locomoção disposto em seu artigo 5º, inciso XV: “é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens.”

Portanto, tais assertivas nos impõem a necessidade de (re)pensar os diversos meios de transporte urbano no Brasil, pois enquanto itens incentivadores da expansão urbana, têm a obrigação de originar qualidade de vida a um número crescente de pessoas, caso contrário, não podem ser considerados como elementos ao desenvolvimento urbano pleno. Esse o entendimento de Souza (2005, p. 101):

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.

Nesta linha de raciocínio sobre desenvolvimento e transportes urbanos, há que se atentar, ainda, que a sociedade vem exigindo prestações de serviços cada vez mais velozes, diante das necessidades impostas por uma lógica urbana, onde a falta de tempo é a grande vilã.

Deste modo, inevitável que prestações de serviços mais céleres e pontuais surgissem em todos os segmentos.

Assim, dentro do sistema de transporte público no país, optou-se por efetivar análise profunda e autêntica sobre o transporte público individual por motocicleta. Referido meio de transporte é recente e carece de reflexões, vez que alterou a paisagem cotidiana das cidades brasileiras e sofreu consideráveis alterações com o advento de diversas leis que versam a matéria.

O mototaxismo surge, inicialmente, como mais uma alternativa de se ganhar tempo, diante de sua notória fluidez no trânsito. Objetiva-se, por consequência, conhecer esses “novos” ocupantes do espaço público. Diz-se novo, pois referido modo de transporte, no Brasil, tem origem em meados da década de 90, ou seja, sequer completou 20(vinte) anos de existência, entretanto, se encontrava consolidado no país, mesmo antes da promulgação de lei federal que o regulamentou (Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009).

E, dentre as cidades brasileiras, optou-se por efetivar a análise do mototaxismo em Ituiutaba e Araguari, localizadas no Triângulo Mineiro(MG) e, também, em Catalão, situada no Sul Goiano(GO); devido ao fato de terem dinâmicas muito parecidas, se inserirem em um mesmo contexto sócio-espacial e, obviamente, possuírem grande número de permissionários de referido meio de transporte e larga utilização deste serviço pela população local.

A motocicleta, portanto, se apresenta enquanto item social valoroso. Torna-se ferramenta de trabalho e objeto de consumo, pois, dentre os processos de criação de novos postos, surgem os mototaxistas - mais uma maneira de acesso ao trabalho que se fortalece pela precariedade dos serviços de transporte público, proporcionando evidente mobilidade aos usuários, diante de seu baixo custo e oportunidade de driblar o congestionamento crescente do trânsito, direcionando-se à almejada qualidade de vida.

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

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

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

There are two main reasons. Firstly, transport industries, facilities, infrastructures and networks occupy substantial areas of geographical space, constitute complex spatial systems and provide substantial numbers of widely spread jobs. Secondly, geography is concerned with interrelationships between phenomena in a spatial setting and with the explanation of spatial patterns; and transport is frequently one of the most potent explanatory factors.²

Diante dessas reflexões, a mobilidade urbana sobre duas rodas surge como paradigma a ser quebrado, inclusive enquanto item essencial ao desenvolvimento urbano autêntico, fazendo-se necessário estudo criterioso sobre a matéria, o que ora se propõe.

Aliado a isto, constatou-se poucas pesquisas específicas voltadas ao tema, carecendo, outrossim, de estudo para balizar tomadas de decisões no que se refere ao planejamento de referido serviço público de transporte.

Para esse descortinamento, utilizou-se da metodologia através de levantamento bibliográfico apurado, pesquisas em órgãos oficiais do governo ou de reconhecimento nacional, consulta às leis e decretos relacionados e análise de dados.

Expansão urbana e os meios de transporte

Os primeiros aglomerados urbanos surgem próximos aos rios, lagos e litoral, como no caso do Brasil, já que o transporte da época era feito por meio das embarcações nos rios, lagos e mares. Com o aparecimento de novos meios de transporte, como o trem, as cidades se espalharam para o interior do continente, saindo das rotas de navegação. Com o transporte motorizado, as velocidades aumentaram e as cidades cresceram concomitantes ao meio de transporte utilizado. No entanto, por causa dos automóveis, muitas cidades se expandiram de forma acelerada, sem planejamento urbano e transportes adequados. Surgem, então, as periferias e, com elas, a necessidade de adequação do transporte motorizado; o qual, em sua esfera pública coletiva, não consegue atender essa demanda específica, diante da incontroversa quantidade de tempo despendida, aliado às péssimas condições de conforto.

O pesquisador Emílio Merino (2012), durante o XXVI ANPET – Congresso Nacional de Pesquisa e Ensino em Transporte, apresentou gráfico, pelo qual resta claro que o Brasil e o mundo estão se urbanizando cada vez mais, e todos se manterão em ascensão, neste aspecto, até o ano de 2050.

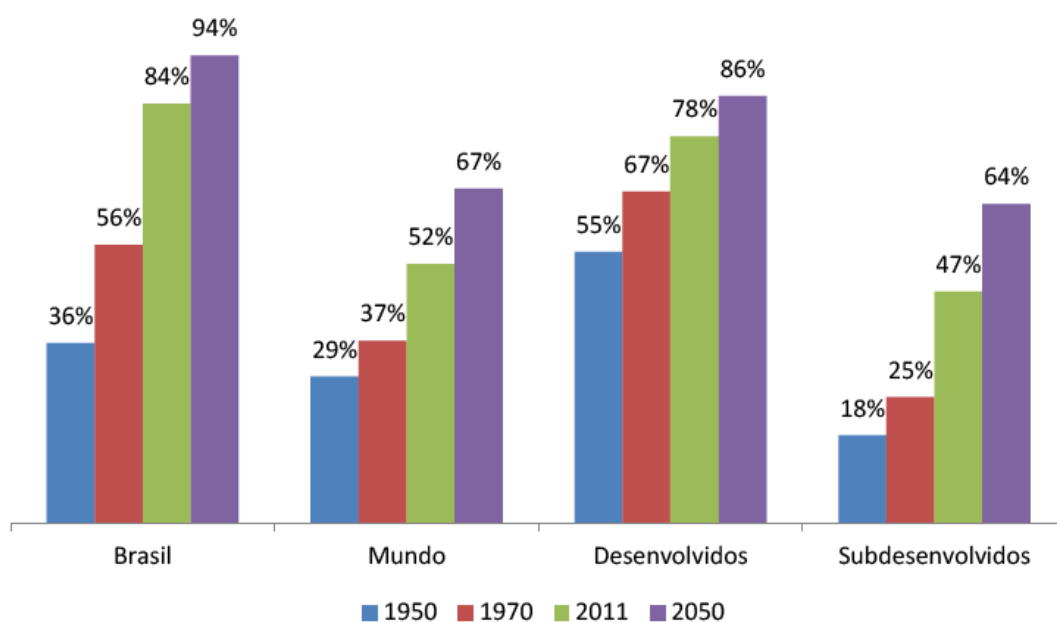


Gráfico 1 - Brasil e o Mundo estão cada vez mais urbanos. 2012.

Fonte: United Nations Department of Economic and Social Affairs e IBGE, 2012.

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

Eduardo Alcântara de Vasconcelos, em recente entrevista ao site da ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos), do mês de outubro de 2013, descreve, de forma sucinta, o desenvolvimento do transporte coletivo no Brasil:

O Brasil adotou desde a década de 1950 um modelo regulamentado de prestação de serviços de transporte público por ônibus, que sempre foi o principal meio utilizado no país. É através desse mecanismo que o Estado define as condições desejadas – tipo de veículo, rotas, frequência, tarifa – e o setor privado realiza a operação (com algumas exceções). O controle cabe ao setor público. Com a crescente urbanização após a II Guerra Mundial, e somando a isso a implantação da indústria automobilística a partir de 1956, o sistema de transporte no país tornou-se cada vez mais motorizado. Essa motorização deu-se tanto com o uso dos ônibus, como com o uso dos automóveis (e, mais recentemente, de motocicletas). A demanda por transporte público aumentou muito, situando-se entre as maiores do mundo. Para se ter ideia, em 2011 alcançava cerca de 62 bilhões de deslocamentos por ano apenas nas cidades com mais de 60 mil habitantes, segundo dados da

ANTP, incluindo o transporte sobre trilhos. Desta demanda 18,9 bilhões de viagens foram feitas em automóveis e motocicletas, e 17,7 bilhões de viagens foram atendidas por uma frota de 98 mil ônibus e alguns sistemas de trilhos, mostrando as enormes dimensões do sistema.

A partir das décadas de 1960 a 1970, quando o país conheceu um crescimento urbano mais intenso, aumentou a discussão sobre os problemas do transporte urbano, focada em dois eixos principais: o congestionamento crescente do trânsito e a precariedade dos serviços de transportes públicos.

E, é diante da situação apresentada acima, de urbanização, congestionamento crescente do trânsito e a precariedade dos serviços de transportes públicos no Brasil, que a motocicleta se apresenta enquanto tentativa de solução ao caótico quadro estabelecido no país, cujo surgimento, segue no item a seguir.

A motocicleta no Brasil e no mundo

As motocicletas, sob a ótica evolutivo-histórica, segundo Almeida (2010), tem em Gottlieb Daimler (1834-1900), natural de Schorndorf/Alemanha, seu criador. Ele registrou seu invento batizado de 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. A partir de sua criação, expande-se com facilidade, modificando o espaço urbano das cidades, acostumadas aos outros meios de transporte. Na atualidade, consoante informações da ABRACICLO (2013), dentre os países fabricantes, destaca-se a China enquanto líder mundial na produção de motocicletas, seguida da Índia, Indonésia, Tailândia e Brasil.

Especificamente no Brasil, “a partir de 1991 e com grande intensidade depois de 1996, passou a ocorrer um grande aumento na produção e uso de motocicletas no país” (VASCONCELLOS, 2008, p. 127). Continua esse mesmo autor:

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

Os dados evolutivos da produção de motocicletas no Brasil, a partir de 1994, são impressionantes (Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Motonetas, Bicicletas e Similares - ABRACICLO, 2014). De pouco mais de 140 mil unidades, no ano de

1994, já ultrapassou a barreira de dois milhões de motocicletas produzidas em um mesmo ano (2008 e 2011), conforme comprova a tabela 1.

Tabela 1 - Brasil. Produção de Motocicletas – 1994/2013.

Ano	Número absoluto (n)
1994	141.140
1995	217.327
1996	288.073
1997	426.547
1998	475.725
1999	473.802
2000	634.984
2001	753.159
2002	861.469
2003	954.620
2004	1.057.333
2005	1.213.517
2006	1.413.062
2007	1.734.349
2008	2.140.907
2009	1.539.473
2010	1.830.614
2011	2.136.891
2012	1.690.187
2013	1.592.677

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

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

Atualmente, no país, segundo dados da ABRACICLO (2013), a frota nacional de motocicletas ultrapassa 20(vinte) milhões, o que torna, conforme mencionado anteriormente, o 5º produtor mundial.

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

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

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

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

O Ministério das Cidades (BRASIL, 2005, p. 10), em parceria com o Instituto Brasileiro de Administração Municipal, ao tratar sobre mobilidade e política urbana, estabelece que:

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

Portanto, é nesse ambiente de intensos congestionamentos, aliado ao crescimento desordenado das cidades, que se compromete a mobilidade das pessoas no espaço urbano, gerando um ciclo vicioso, onde se depende mais, a cada dia, dos veículos motorizados de uso individual (Figura 1).

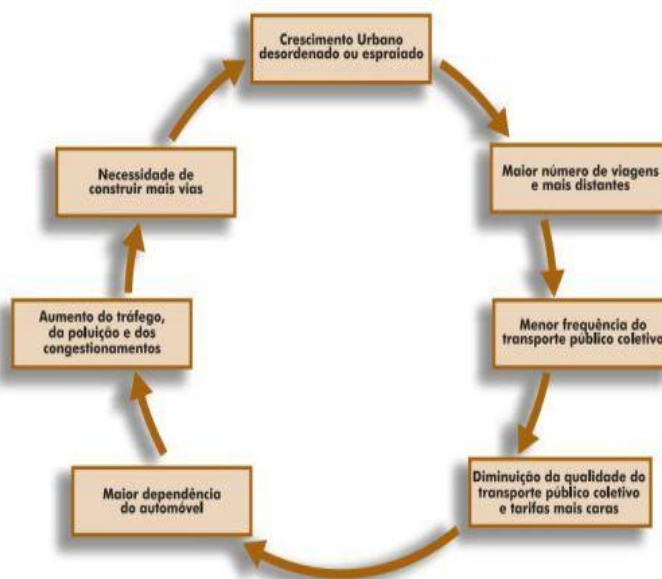


Figura 1 - Ciclo Vicioso da Mobilidade Urbana.

Fonte: Instituto Brasileiro de Administração Municipal - IBAM. Disponível em: <<http://www.ibam.org.br/media/arquivos/estudos/mobilidade.pdf>>. Acesso em: 09 mar. 2014.

E, é diante deste complexo quadro apresentado, concomitantemente ao grande avanço econômico do país, estabelecido de maneira sólida a partir de 1994 com o Plano Real, aliado à política local de incentivo à produção da motocicleta, que surge o serviço de mototáxi (Figura 2), como alternativa de transporte, alicerçado principalmente pelo inconsistente serviço público de transporte, assim como, devido a tarifas baixas e facilidade de locomoção.



Figura 2 - Mototaxista transportando usuário em zona urbana central. Ituiutaba/MG. 2013.

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

Segundo informações da ETUFOR – Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (2014), o serviço de mototáxi surgiu no Ceará, Estado da região nordeste do Brasil,

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

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



Figura 3 – Conflitos urbanos

Fonte: VIEIRA, Tuca. **Folha Imagem**. 1 fotografia, color. Disponível em: <https://www.google.com.br/search?q=folha+imagem+tuca+vieira/folha&tbm=isch&tbo=u&source=u niv&sa=X&ei=MGLcUofUH4_NkQfMo4G4BQ&ved=0CCsQsAQ&biw=1024&bih=677>. Acesso em: 19 jan. 2014.

Almeida (2010, p. 15-16), traz que,

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

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

Independentemente do tamanho das cidades, o mototáxi surge como alternativa informal, clandestina, a um transporte coletivo precário ou mesmo inexistente. Apresentando vantagens como rapidez e preços reduzidos, ele atende sobretudo às demandas das classes de renda mais baixa, ao aliviar o peso do “transporte” em seu orçamento doméstico e ao garantir acesso a lugares não atendidos por ônibus, seja pela falta de pavimentação ou violência desses lugares, seja pela baixa lucratividade que oferece às empresas formais.

Além de preços mais reduzidos, o serviço de mototáxi apresenta uma vantagem em comparação a outros serviços de transporte alternativo, como o de vans e kombis: a exclusividade do atendimento. Diferentemente destas modalidades de transporte, que têm percursos e horários determinados e operam com “lotada”, o mototáxi se estrutura como um serviço personalizado, variando seus itinerários, preços e até formas de pagamento de acordo com o cliente.

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

Diante de grande expansão e atendimento a número cada vez maior da população com menor renda do país, era inevitável que encontrasse apoio na classe política, o que ensejou a regulamentação da profissão através da Lei nº 12.009, de 29/07/09.

No Brasil, portanto, o transporte público individual por motocicleta se torna um fenômeno, entendendo-se fenômeno, como algo extraordinário, fato novo gerado pelas mencionadas circunstâncias locais oportunas. Entende-se, inclusive, que se mantém como tal, pois apesar de, nos dias atuais, estar presente na maioria das cidades, não perdeu seu caráter de surpreendente, diante da (r)evolução ocasionada na mobilidade urbana sobre duas rodas.

Assim, se tornou obrigatório aos estudiosos da seara dos transportes, conhecer esses “invasores” do exíguo espaço público, elencando-se, dentre as cidades brasileiras, três (Araguari/MG, Ituiutaba/MG e Catalão/GO), onde referida incidência é bastante expressiva, para se efetuar referida análise.

Municípios brasileiros e ótica contemporânea de mobilidade

Assim, diante do acima apresentado, objetivando-se analisar o fenômeno do serviço de mototáxi em cidades brasileiras, estabeleceu-se estudo multicaso da mobilidade sobre duas

rodas nos espaços de Araguari/MG, Ituiubata:MG e Catalão/GO. Contudo, ao delimitar referidas cidades, não se pretende entender esse espaço apenas no sentido amplo do termo, como apresenta com a propriedade que lhes é peculiar, Pons e Reynés (2004, p. 37):

En su más amplio sentido, entendemos por «espacio», una extensión que, en su dimensión máxima, se identificaría con la totalidad de la superficie, con límites previamente determinados a partir de elementos físicos, políticos o administrativos. Así, podríamos delimitar físicamente un espacio a diferentes escalas, circunscribiéndolo a los límites de un estado, región, comarca o ciudad. Obtendríamos de esta manera un espacio nacional, regional, comarcal o urbano.

Pretende-se, em verdade, efetivar a análise de referidas urbes, enquanto espaços concebidos dentro do novo conceito, nos exatos termos preconizados pelas balizadas autoras citadas anteriormente (PONS; REYNÉS, 2004, p. 37):

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

Deste modo, procurar-se-á obter os melhores resultados da análise, verificando referidos espaços sob a ótica contemporânea acima transcrita.

Cidades sobre duas rodas

Os três municípios escolhidos para análise se localizam, respectivamente, os dois primeiros no Estado de Minas Gerais (especificamente no Triângulo Mineiro), na região sudeste e o último em Goiás, no sul goiano, região centro-oeste e, segundo dados do IBGE (2014), tabela 2, possuem a seguinte população:

Tabela 2 - Brasil. Dados Populacionais dos Municípios Estudados – 2013.

Cidade	População estimada
---------------	---------------------------

	2013
Araguari	114.970
Catalão	94.896
Ituiutaba	102.020

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

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

Deste modo, avaliando os dados populacionais com a frota de veículos, constantes do site do IBGE, conclui-se a existência de uma moto, em média, para cada 5 habitantes em cada um dos municípios verificados (especificamente: uma moto para cada 5,7 habitantes em Araguari; uma moto para cada 5,08 habitantes em Catalão e uma moto para cada 4,8 habitantes em Ituiutaba), o que possibilita-se dizer, sem sombra de dúvidas, tratem-se de cidades sobre duas rodas.

Os dados acima, por si só, demonstram a força da frota de motos (motocicletas e motonetas) nessas urbes, pois, por exemplo, em comparação com outras cidades médias do país, inclusive, com relação a uma sede de Estado (Vitória, Espírito Santo), a diferença é bastante contundente. Vitória conta com uma população estimada em 2013 em 348.268 habitantes e frota de motos no quantitativo de 21.795 unidades (18.770 motocicletas e 3.025 motonetas) (IBGE, 2014), o que totaliza uma moto para cada 16 habitantes, ou seja, cada uma das três comarcas analisadas detêm o triplo de motocicletas e motonetas em circulação, em relação a uma das capitais brasileiras.

Destoam, ainda, referidos municípios, em comparação com cidades pólo. Vejamos o caso de Uberlândia, Estado de Minas Gerais; à qual dista no máximo 140 quilômetros dos municípios averiguados, com população estimada em 2013 em 646.673 habitantes e frota de motos no quantitativo de 102.180 unidades (84.442 motocicletas e 17.738 motonetas) (IBGE, 2014), considerada, inclusive, como “grande cidade média” (SOARES et al, 2004, p. 157). Aqui, tem-se, uma moto para cada 6,3 habitantes.

Ao ampliar esta discussão e efetivar comparação com metrópoles, como a capital mineira, essa diferença também é acentuada, pois, Belo Horizonte, possui população estimada em 2013 em 2.479.165 habitantes e frota de motos no quantitativo de 202.271 unidades (188.445 motocicletas e 13.826 motonetas) (IBGE, 2014), o que totaliza uma moto para cada 12 habitantes.

Por conseguinte, as comparações acima mencionadas, se resumem pelo gráfico 2.

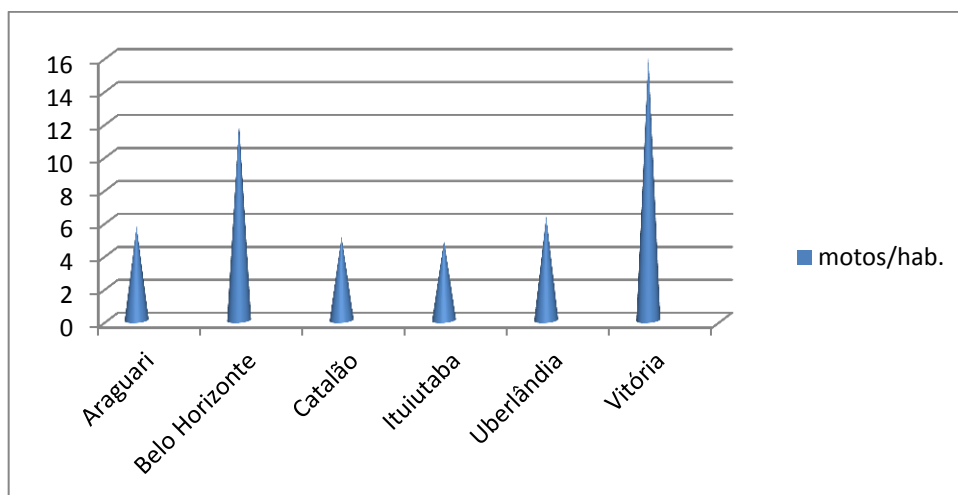


Gráfico 2 - Brasil. Comparativo de motos/habitante – 2014

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2014).

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

Aliado às constatações expressas acima, atingiu-se alguns resultados parciais, os quais seguem no item vindouro.

Resultados parciais obtidos

Segundo dados do perfil físico do consumidor brasileiro, produzido pela Abraciclo (2013), os homens são os grandes consumidores de motos (75%). Já com relação a idade média do motociclista, está se insere entre 21 a 35 anos (40%) - o gráfico 3 a seguir, confirma tal assertiva.

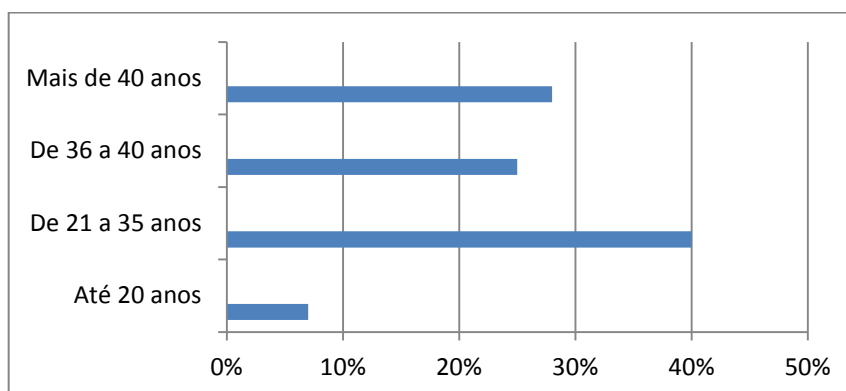


Gráfico 3 - Brasil. Idade Média do Motociclista – 2013.

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2013).

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

Quanto às vantagens e desvantagens de se obter uma motocicleta, Vasconcellos (2005, p. 51), traz que,

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

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

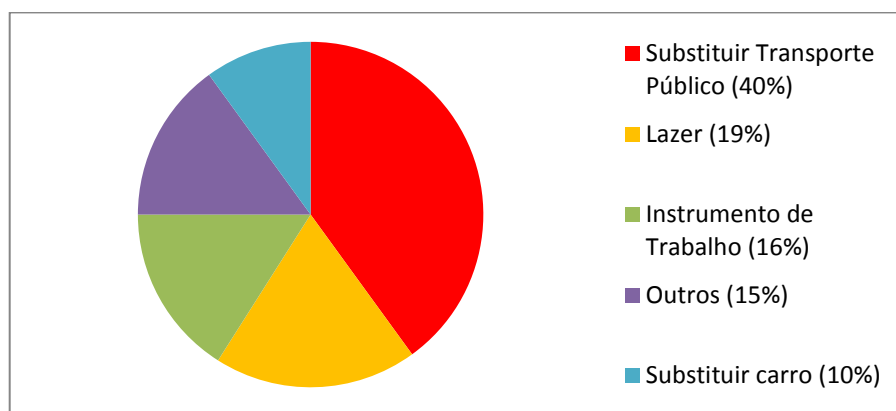


Gráfico 4 - Brasil. Razão de Compra de Motocicletas – 2013

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2013).

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

Outro importante resultado tendo se deve à pesquisa realizada pela Confederação Nacional da Indústria em parceria com o Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística (CNI-IBOPE), em agosto do ano de 2011, no quesito qualidade dos meios de locomoção, à qual confirma a insatisfação dos usuários com o ônibus, meio de transporte que obteve a pior avaliação (31% o consideram regular e 24% como ruim ou péssimo). A motocicleta, em

contrapartida, se apresenta como a melhor forma para se locomover (94% a consideram ótima/boa, enquanto apenas 2% a entendem ruim). O mototáxi segue igual sorte, sendo avaliado positivamente por 77% dos entrevistados. A análise do gráfico 5 confirma essa situação.

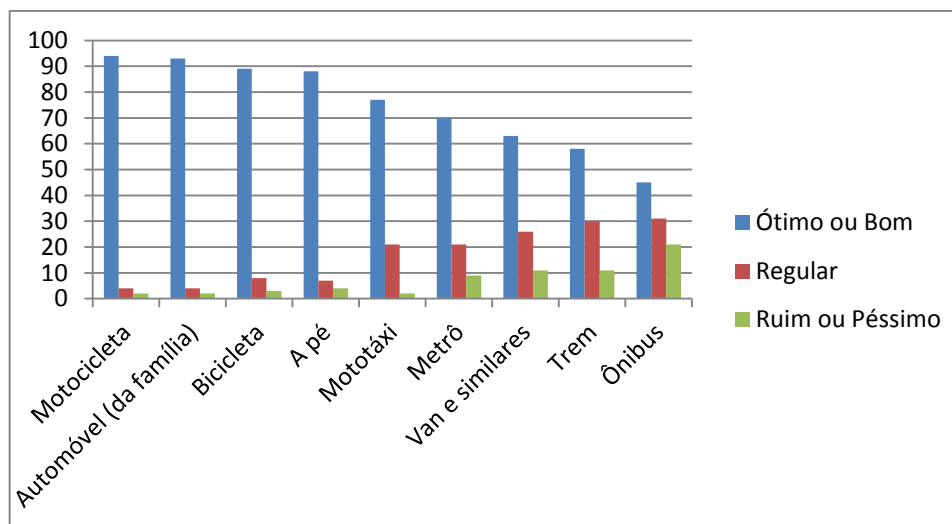


Gráfico 5 - Brasil. Qualidade dos meios de locomoção – 2011

Org.: Emerson Gervásio de Almeida (2013).

Fonte: Pesquisa CNI-IBOPE (2011).

Completam, outrossim, os resultados acima, os dados obtidos mediante entrevistas a mototaxistas nas três urbes pesquisadas, quer sejam: 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; 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 nas municipalidades em estudo.

Inferese, ainda, que apesar do advento da Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Lei de Mobilidade Urbana), que traz em seu artigo 24, a obrigatoriedade da produção de Plano de Mobilidade Urbana em todos os municípios brasileiros com mais de 20.000 habitantes, com prazo que se extingue em abril de 2015, até o presente momento, nenhuma das cidades estudadas apresentou referido projeto integrador, já que não basta sua existência, mas, ainda, que seja um Plano que integre os meios de transporte públicos, com os privados e os não motorizados.

Considerações finais

O ciclo vicioso da mobilidade urbana no Brasil não será resolvido pela serviço público de transporte individual por motocicleta. Todavia, referido serviço, apesar de graves desvantagens, como o aumento de número de acidentes e poluição ambiental mais intensa, oportunizou o direito fundamental de ir e vir a um número crescente de brasileiros, cumprindo assim, uma das funções primordiais do transporte público.

Necessário, entretanto, estabelecer políticas públicas para melhor avaliar as condições de segurança do operador e do usuário, auxiliá-los a entender seus direitos e os direitos dos outros, bem como subsidiar o treinamento dos permissionários, tarefa que somente obterá o êxito esperado através de uma ação conjunta por toda a sociedade. Igualmente importante, fazer cumprir as legislações existentes, pois não bastam boas leis, mas sim, que efetivamente sejam cumpridas. O caminho parte do princípio básico da coletividade mediada pelo planejamento urbano conciliando interesses conflitantes, como forma inicial de trilhar o caminho da almejada qualidade de vida enquanto princípio essencial ao desenvolvimento urbano autêntico.

Notas

¹ Por que Geografia dos Transportes é importante? (Tradução livre do autor).

² Há duas razões principais. Primeiramente, indústria dos transportes, instalações, infra-estruturas e redes ocupam uma área substancial no espaço geográfico, constituindo um sistema espacial complexo e providenciando um número substancial na expansão do trabalho. Em segundo lugar, a geografia está preocupada com a inter-relação entre fenômenos no cenário espacial e com a explicação do modelo espacial, e o transporte é frequentemente um dos mais potentes fatores explicativos. (Tradução livre do autor).

Referências

ABRACICLO - Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Motonetas, Bicicletas e Similares. Disponível em: <www.abraciclo.com.br>. Acesso em: 22 nov. 2013.

ALMEIDA, E. G. de. **A mobilidade urbana nos enredos do serviço de mototáxi em Ituiutaba-MG**. 2010. 130f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Minas Gerais, 2010.

BRASIL. Constituição da República Federativa (1988). *Lex: Vade Mecum*. 16. ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

_____. 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. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 30 jul. 2009. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/112009.htm>. Acesso em 16 jan. 2014.

_____. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nº 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em 16 jan. 2014.

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.lep.ibge.gov.br/ence/pos_graduacao/mestrado/dissertacoes/pdf/2005/natasha_reis_da_fonseca_TC.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2014.

FORTALEZA. Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza. 2014. Mototáxi. Disponível em: <http://www.fortaleza.ce.gov.br/etufor/mototaxi?option=com_content&task=view&id=130&Itemid=77.asp> . Acesso em 19 jan 2014.

HOYLE, B.; KNOWLES, R. **Modern transport geography**. Chichester-UK: John Wiley & Sons Ltd, 1998.

INSTITUTO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL. **Mobilidade e política**: subsídios para uma gestão integrada. Disponível em: <<http://www.ibam.org.br/media/arquivos/estudos/mobilidade.pdf>>. Acesso em: 09 mar. 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo demográfico: 2010**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/default.shtm>>. Acesso em: 17 nov. 2013.

_____. **Frota: 2012**. Disponível em: <<http://cod.ibge.gov.br/CX8W>>. Acesso em: 06 jan. 2014.

_____. **PIB: 2012**. Disponível em: <<http://saladeimprensa.ibge.gov.br/noticias?view=noticia&id=1&busca=1&idnoticia=2329>>. Acesso em: 17 nov. 2013.

_____. **Produto Interno Bruto dos Municípios: 2011.** Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/comparamun/compara.php?lang=&coduf=31&idtema=125&codv=v05&search=minas-gerais|araguari|produto-interno-bruto-dos-municipios-2011>>. Acesso em: 06 jan. 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL. **Mobilidade e política: subsídios para uma gestão integrada.** Disponível em: <<http://www.ibam.org.br/media/arquivos/estudos/mobilidade.pdf>>. Acesso em: 09 mar. 2014.

MERINO, E. **Macro desafios para uma mobilidade urbana sustentável e a lei da mobilidade urbana.** 2012. Trabalho apresentado ao XXVI Congresso Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes, Joinville, 2012. Não publicado.

PESQUISA CNI-IBOPE. **Retratos da Sociedade Brasileira: Locomoção Urbana** (agosto 2011). Brasília: CNI, 2011, 49p.

PONS, J. M. S.; REYNÉS, M. R. M. **Geografía de los Transportes.** Palma (Illes Balears): Universitat de les Illes Balears, 2004. 444p.

SANTOS, M. **A urbanização desigual: a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos.** Petrópolis: Vozes, 1982.

SOARES, Beatriz Ribeiro et al. Dinâmica urbana na bacia do rio Araguari (MG) – 1970-2000. In: LIMA, Samuel do Carmo; SANTOS, Rosselvelt José dos (Org.). **Gestão ambiental na bacia do rio Araguari: rumo ao desenvolvimento sustentável.** Uberlândia: UFU/IG, Brasília: CNPq, 2004. p. 125-161.

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

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **A cidade, o transporte e o trânsito.** São Paulo: Prolivros, 2005.

_____. de. A construção da mobilidade excludente. **Revista Ponto de Vista**, out. 2013. Entrevista concedida a Alexandre Pelegi, Comunicação ANTP. Disponível em: <<http://www.antp.org.br/website/noticias/ponto-de-vista/show.asp?npgCode=7277558D-F58A-4D62-B5A6-AE8DC975A2DF>>. Acesso em: 17 novembro 2013.

_____. O custo social da motocicleta no Brasil. **Revista dos Transportes Públicos - ANTP**, ano 30/31, 3º e 4º trimestres, p. 127-142, 2008.

_____. **Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente.** São Paulo: Manole, 2013.

VIEIRA, Tuca. **Conflitos urbanos.** 1 fotografia, color. Disponível em: <https://www.google.com.br/search?q=folha+imagem+tuca+vieira/folha&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ei=MGLcUofUH4_NkQfMo4G4BQ&ved=0CCsQsAQ&biw=1024&bih=677>. Acesso em: 19 jan. 2014.