



TRANSPORTE URBANO POR MOTO - TÁXI: UMA FACE DA CRISE NO TRANSPORTE NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM

Maisa Sales G. Tobias

Universidade Federal do Pará

E-mail: maisa@ufpa.br

Luciena Cláudia da Silva Reis

Secretaria de Educação do Estado do Pará

E-mail: lucienareis@hotmail.com

Elaine Cristina Leão Carvalho

Secretaria de Educação do estado do Pará

E-mail: elainecarvalhoc@yahoo.com.br

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Maisa Sales G. Tobias, Luciena Cláudia da Silva Reis y Elaine Cristina Leão Carvalho (2016): "Transporte urbano por moto - táxi: uma face da crise no transporte na Região Metropolitana de Belém", Revista Caribeña de Ciencias Sociales (octubre 2016). En línea:

<http://www.eumed.net/rev/caribe/2016/10/moto.html>

RESUMO

Este artigo objetiva analisar, a crise do transporte urbano na região metropolitana de Belém, e o surgimento de transporte alternativo de moto táxi, que é um dos transportes muito utilizado pela população, que busca uma alternativa de transporte barato é rápido, principalmente em bairros periféricos da região metropolitana. O estudo foi elaborado com análise bibliográfica de autores que deram suporte para discussão, além de pesquisa com aplicação de questionários em alguns pontos de moto na região metropolitana de Belém. Com a pesquisa, foi constatado que a crise no transporte urbano fez surgir o serviço de moto táxi, muito utilizado pela população da região metropolitana, que o considera um meio de transporte rápido e de fácil acesso.

Palavra chave: transporte, moto, táxi, Belém, metropolitana

INTRODUÇÃO

O processo de globalização em seu novo paradigma, impulsionou o fenômeno da urbanização acelerada das cidades, alcançando níveis espantosos no espaço mundial, especialmente, no mundo subdesenvolvido. O espaço urbano revelou-se como o palco para um conjunto de problemáticas que vem sendo potencializadas ao longo dos anos.

De acordo com o Ministério das Cidades (2004), a maioria da população brasileira vive hoje nas grandes cidades, que precisam passar por transformações de modo a garantir um desenvolvimento equilibrado. A distribuição da população nas cidades brasileiras foi fruto de uma lógica perversa. A falta de um eficiente sistema de transportes eficiente.

A urbanização brasileira propiciou a fragmentação do espaço urbano, separando bairros residenciais, cada vez mais distantes dos locais de trabalho e de lazer, refletindo no afastamento da população mais carente, cada vez mais para a periferia dos grandes centros.

Esse modelo de ocupação gera vazios urbanos e a estrutura construída para a circulação de automóveis ou mesmo para o transporte coletivo resulta em áreas degradadas física e economicamente, com alto custo social, sendo notórias as condições do serviço, tais como: a degradação e a baixa qualidade do serviço ofertada ao usuário, congestionamentos e perda da mobilidade das pessoas, principalmente das mais carentes e, conseqüentemente, o surgimento de transporte clandestino, fatos que influenciam, diretamente, na qualidade de vida da população que vive nas grandes cidades.

A urbanização acelerada das grandes metrópoles brasileiras associada a inadequação das matrizes de planejamento urbano, tem contribuído, decisivamente, para a crise nos transportes no país, portanto, deve suscitar discussões e a construção de alternativas para a problemática que vem sendo engendrada no espaço urbano brasileiro com objetivo de solucionar ou mesmo minimizá-la.

Um dos aspectos críticos é notória a insuficiência da infraestrutura nos transportes públicos: congestionamentos frequentes, tempos de espera elevados, imagem negativa da população em relação ao serviço, entre outros fatores. É a degradação do transporte público, que segundo Tobias; Neves e Corrêa (2010) é resultado da reorganização do espaço urbano brasileiro e a das mudanças nas condições de vida nas cidades brasileiras, na década de 1980, resultado da crise fiscal e do processo de globalização da economia, ainda em curso, onde foram reduzidas as rendas média, e, conseqüentemente, foram aumentadas as taxas de desemprego e do subemprego.

Os transportes alternativos, legalizados ou não, surgem como reflexo dessa problemática, e, em metrópoles como Belém do Pará, vem se espacializando de forma vertiginosa, incluídos aí o serviço do moto - táxi, tornando necessário, portanto, estudos que analisem a dimensão social desse sistema, uma vez que o transporte por moto - táxi reveste-se de extrema importância na problemática relacionada aos rumos do transporte urbano brasileiro, diante da crise atual nesse setor.

Coelho (1994, p.27), talvez o pioneiro em uma abordagem acadêmica relativa ao tema, trata a questão "moto - táxi" como uma problemática de estudo cercada de uma vasta complexidade e múltiplas interfaces, onde caracteriza sinteticamente afirmando:

"[...] fenômeno urbano e fato social; meio e sistema de transporte urbano; modalidade alternativa de transporte e atividade econômica e serviço; geração de empregos e de renda; trabalho informal e ocupação remunerada; problema viário urbano e questão de segurança da população; alteração de valores e mudanças de hábitos; modificação de comportamentos individuais e coletivos; risco, atividade lúdica e até aventura".

Diante do exposto, este trabalho tem como objetivo realizar uma caracterização socioeconômica dos agentes envolvidos no sistema moto - táxi nas macrozonas de tráfego mais populosas da Região Metropolitana de Belém.

O TRANSPORTE ALTERNATIVO

No Brasil, o transporte alternativo surge, para a ANTP/NTU (1997), em função das deficiências do sistema regular de ônibus no atendimento das necessidades da demanda (baixa qualidade dos serviços); dos atuais modelos de contratação e delegação (que impedem os operadores formais de reagirem aos estímulos de mercado); e da alta rentabilidade do negócio do transporte informal.

O Quadro abaixo descreve algumas características de operação predominantes no transporte alternativo, bem como suas causas e impactos.

Especificação	Características
Operação	<ul style="list-style-type: none">- Atendimento apenas nas rotas e horários de maior demanda por transporte coletivo;- Captação de passageiros nos terminais e paradas de ônibus;- Aceitam, em pagamento pelo serviço, os mesmos títulos de transporte utilizados nos sistemas convencionais de ônibus, tais como vale-transporte e passes; esses títulos costumam representar uma parte importante da receita;- Não respeitam as gratuidades e abatimentos legais de tarifa;- O transporte coletivo de passageiros é realizado, frequentemente, em associação e operação alternadamente com outras atividades (transporte escolar, transporte turístico, transporte por táxi, fretamento, policiamento, etc.);- Os veículos são normalmente operados pelos proprietários, embora já haja um número significativo de frotas que cedem veículos a motoristas autônomos mediante o pagamento de um aluguel diário;- Parte dos proprietários/motoristas estão organizados em cooperativas, associações ou sindicatos cuja finalidade principal é dar proteção e assistência em caso de multa e apreensão do veículo e lutar pela legalização dos serviços.
Causas	<ul style="list-style-type: none">- As deficiências do sistema regular de ônibus no atendimento das necessidades da demanda (baixa qualidade dos serviços);- Os atuais modelos de contratação e delegação (que impedem os operadores formais de reagirem aos estímulos de mercado);- e a alta rentabilidade do negócio do transporte informal.
Impactos	<ul style="list-style-type: none">- redução na demanda atendida pelos sistemas regulares de ônibus;- queda do índice de passageiro por quilometro – IPK;- aumento nas tarifas e estímulos a entrada de novos operadores, realimentando a variável inicial (queda do volume de passageiros transportados).

Quadro – Características do Transporte Alternativo

Fonte: ANTP/NTU (1997).

Elaboração: Salim (2006).

A demanda por transporte público e a ineficiência do sistema de transporte coletivo urbano, proporcionou o surgimento e a ascensão do transporte alternativo e até mesmo o transporte

clandestino nas grandes cidades, uma vez que ainda oferecem mais vantagens em termos de valor agregado e serviços sob medida.

Segundo (TOBIAS ;NEVES e CORRÊA,2007) na Região Metropolitana de Belém, em 1990 , havia cerca de 1,24 milhões de passageiros de ônibus, com uma demanda diária de 17 mil passageiros/dia por linha. Ressalta-se que nesse período eram utilizadas , predominantemente, as linhas radiais no sentido periferia-centro o que sobrecarregava os principais corredores de transporte, formados pelas Avenidas Almirante Barroso, Pedro Álvares Cabral , Augusto Montenegro e rodovia BR-316 e contribuía, como ainda ocorre atualmente, para a ineficiência dos transportes coletivos,e , conseqüentemente para o surgimento e ascensão dos transportes alternativos na região, como destaca (SALIN,2007):

“A expansão do transporte alternativo no Brasil remonta a década de 1990, onde dois importantes fatos podem ser destacados. O primeiro fato, ocorrido por volta de 1992-1993, que foi o aumento razoável de ônibus piratas.O segundo evento , ocorrido por volta de 1995-1996, que foi o número crescente de kombis e vans que entraram no mercado do transporte”

Após a primeira tentativa malsucedida de oferta de transporte alternativo formal em Belém, através do micro-ônibus, é lançada uma nova tentativa surgida na periferia, através de vans e kombis, onde foi experimentada uma vertiginosa expansão do transporte alternativo e clandestino, com aspectos semelhantes ao ocorrido em outras metrópoles brasileiras. Desde então os governos passaram a conviver com fortes pressões sociais para dar status de legalidade a então incipiente atividade econômica.

O TRANSPORTE POR MOTOTÁXI

No Brasil o surgimento de forma organizada na exploração do transporte público por motocicleta é relativamente recente.A nova alternativa no transporte no transporte urbano, emergiu no interior nordestino e expandiu-se de forma acelerada a outras cidades brasileiras , como destacado por GOMES & DUQUE(2009):

“O primeiro sistema de transporte alternativo utilizando motocicletas como veículo para transportar pessoas surgiu na década de 1990, em Crateús, cidade localizada na região Norte do Ceará. O mototáxi, como ficou conhecido, ganhou fama e espaço, e em pouco tempo várias cidades do Ceará adotaram esse sistema como alternativa no transporte urbano.Cidades de outros estados também aderiram ao sistema mototáxi, atualmente cerca de 47% dos municípios brasileiros contam com esse serviço. No Nordeste, esse número pode chegar a 78%.Esses números nos colocam diante da dimensão social criada pelo sistema mototáxi”

De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2005) a região Norte, já alcançou 72% dos municípios com a oferta do serviço mototáxi, assumindo o a maior proporção de municípios em relação à média nacional que está em torno de 47%. Ressalta-se que, ainda hoje, grande parte do serviço do transporte não é gerenciada pelo poder público, estando à margem da legislação, na informalidade.

No estado do Pará, a lei no 6.942, de 16 de fevereiro de 2007 regulamentou a criação do serviço de mototaxistas feito através de veículos ciclomotores, motonetas e motocicletas para o serviço de transporte individual de passageiros em 2010. Na Região Metropolitana de Belém, após intensas pressões dos movimentos sociais da categoria pela regulamentação da profissão, tendo seu ápice no dia 11 de maio de 2010, quando foi aprovada a Lei Municipal 8741/10, que prevê a regulamentação da atividade em Belém e nos distritos de Icoaraci, Mosqueiro e Outeiro. Atualmente, o município de Ananindeua e Belém já regulamentaram o serviço.

Embora a regulamentação da atividade tenha saído da condição de atividade informal, em algumas cidades como Belém muito ainda tem a ser feito no que se refere a dimensão social da atividade.

PERFIL DO OPERADOR

Através da pesquisa, observou-se 100% dos operadores do sexo masculino, sendo metade na faixa etária entre 26 e 37 anos, seguida pela idade 15 a 25 anos (33,33%), e somente 16,67% entre 38 e 48 anos, ou seja pessoas da fase de vida economicamente ativa. No que se refere à escolaridade, observou-se que 50% havia concluído o Ensino Médio, 33,33% concluíram o Ensino Fundamental e a minoria de 16,6% não havia concluído o Ensino Fundamental.

Verifica-se que embora 50% dos operadores tenham respondido que entraram no sistema pelo falta de empregos formais, seguido de 33% tinham a atividade como complemento de renda, foi observado que 66,67% exercem outras atividades, sendo apenas 16,67% atividades formais.

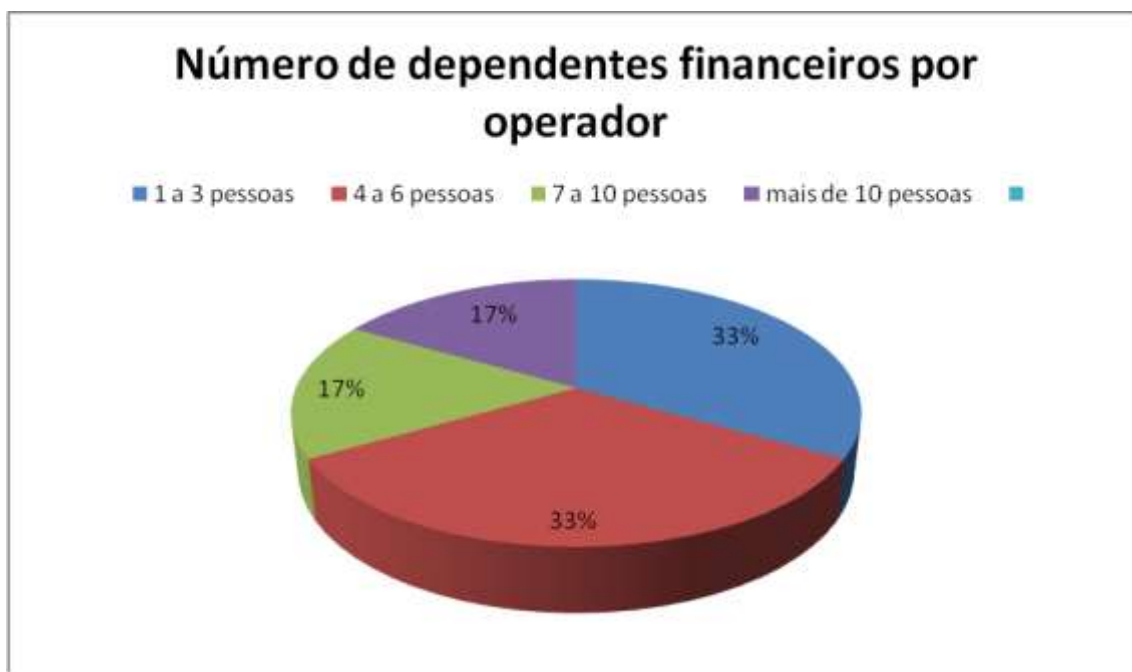
A maior parte (50%) tem entre 1 e 3 anos de tempo de serviço no sistema mototáxi, seguido de 33,33% com menos de um ano e 16,67% com menos de um ano. 83,33% trabalham em seu veículo próprio contra 16,67% em sistema de arrendamento.

No que se refere a renda, pode-se observar que 50% dos operadores auferiram uma receita mensal de até um salário mínimo e 50% entre 1 e dois salários mínimos, trabalhando em média 8 horas diárias.

Não foi identificado nenhum operador residente em outro bairro, diferente daquele onde exerce suas atividades. Ressalta-se que apenas 16,6% está vinculado à cooperativa e a plenitude desses operadores não pagou nenhum valor para se manter no sistema.

Grande parte dos operadores (50%) apontou como principal dificuldade na operação do sistema, a insegurança no trânsito, seguido da falta de respeito com os mototaxistas (33,33%) e 16,67% a não aceitação do serviço pela comunidade. Dados que reforçam a necessidade de ordenamento no sistema de transporte urbano.

Gráfico 1



Considerando os dados levantados na pesquisa, podemos observar a importância socioeconômica da atividade e sua dimensão social do transporte por moto-táxi, ou seja o impacto da atividade na sociedade.

PERFIL DO USUÁRIO

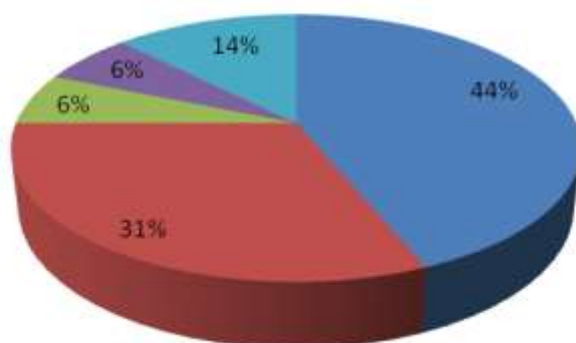
Na pesquisa, pode-se observar que quanto ao gênero dos usuários é proporcional, ambos com 50%, sendo que 38% está na faixa etária entre 26 e 37 anos, seguida pela faixa 15 a 25 anos (25%), e 19% entre 38 e 48 anos, e de 19 a 60 anos (12%) e somente 6% com mais de sessenta anos, ou seja a maior parte dos usuários encontra-se da fase de vida economicamente ativa.

No aspecto socioeconômico, a maioria está na faixa de renda entre um e dois salários mínimos (44%), seguido da faixa de dois a quatro salários (38%), índice de (12%) para renda até um salário e 6% para os usuários com renda maior que 10 salários mínimos. Com relação à escolaridade, 63% concluíram o Ensino Fundamental, 25% concluíram o Ensino Médio, e 12% possuem Ensino Superior completo. 50% dos usuários são assalariados, 25% são autônomos, 13% estudantes, e índice idêntico (6%) para donas de casa e pensionistas cada categoria.

Gráfico 2

Motivo da escolha do moto-táxi em relação aos demais modos de transportes

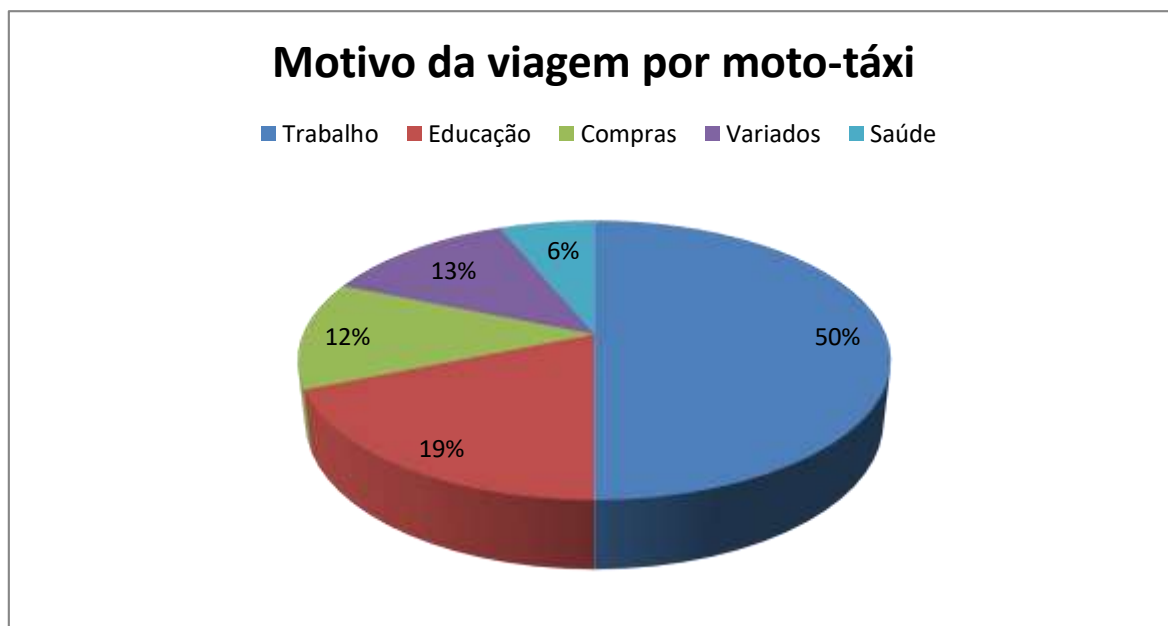
■ Facilidade no trânsito ■ Demora ■ valor da tarifa ■ Outros ■ destino de difícil acesso



Como podemos observar a opção pelo serviço de moto-táxi é uma alternativa às lacunas criadas pelo transporte regular e que vem sendo refletida pela expansão da oferta do transporte alternativo em cidades como Belém, fato este observado nas sugestões para a melhoria do transporte coletivo de Belém, onde o percentual expressivo de 69% dos usuários apontou a diminuição do tempo de espera do transporte, e na segunda opção, 19% apontou os aspectos relacionados a qualidade e conforto, como a climatização e a manutenção da limpeza dos veículos. 12% apontaram como sugestão a redução no preço da tarifa. Em suma, todas as sugestões estão relacionadas a baixa qualidade do serviço de transporte coletivo da cidade de Belém.

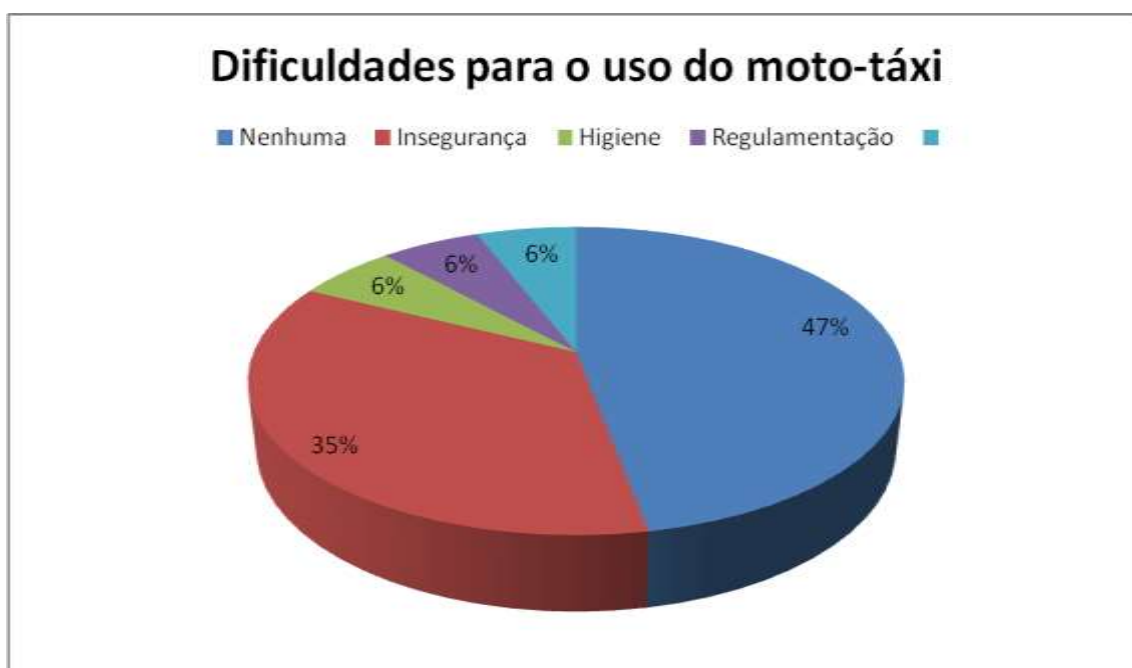
Foi observado que a maioria dos usuários (56%) possui outras pessoas da família que também utilizam o serviço de moto-táxi sendo. No que se refere ao padrão de viagem, os dados foram: frequência de uso predominante foi a de uso em dias úteis (32%), seguido da frequência de 1 ou 2 vezes por semana e todos os dias, com 25% cada, e 3 a 4 vezes por semana com 6%. 12% responderam que quase nunca utilizam o serviço. 67% dos usuários apontou o valor médio de R\$ 5,00 por viagem. Com relação ao tempo de viagem, 62% dos usuários apontou como tempo médio de viagem entre 5 e 15 minutos, seguidos de igual percentual (19%) para viagens até 5 minutos e mais de 15 minutos, o que demonstra a predominância em viagens a locais mais distantes do bairro.

Gráfico 3



De acordo com a percepção do usuário o índice de satisfação em relação a qualidade do serviço apresentou percentual positivo, pois 38% dos usuários demonstraram-se satisfeitos, respondendo que não há nada a sugerir para a melhoria do serviço. O índice de 19% sugere regulamentação do serviço e igual índice para a melhoria na higiene. Do mesmo modo foram levantados dados sobre as dificuldades dos usuários na utilização do moto-táxi, como descritos no gráfico abaixo:

Gráfico 4



CONCLUSÕES

A partir dos resultados, observa-se que a atividade surge nas lacunas do transporte público na Região Metropolitana de Belém, uma vez que bem como configura-se como uma importante alternativa de trabalho.

A pesquisa sugere reflexões e o estabelecimento de aspectos críticos sobre a dimensão social do sistema de transporte coletivo por motocicleta, bem como a capacidade de gestão do poder público da crise em curso no sistema de transporte urbano., uma vez que o transporte por moto-táxi é uma realidade em metrópoles como Belém do Pará, já possui status de serviço formal, no entanto necessita de políticas públicas concretas direcionadas para essa importante atividade.

Em suma, o serviço é necessário para as condições apresentadas pelo sistema de transporte público da Região Metropolitana de Belém, e que embora já esteja regulamentado em Ananindeua e Belém, necessita de políticas públicas para o transporte com ações concretas para garantir qualidade ao sistema de transporte público frente a verdadeira crise da mobilidade urbana, ora em curso, bem como políticas sociais para o setor em questão.

REFERÊNCIAS

BRASIL,Ministério das cidades.CADERNOS MCIDADE.Política Nacional do desenvolvimento urbano.nº 1 Brasília,DF.Novembro de 2004b.

GOMES,A.N;DUQUE,A.N.F.Mototáxi:uma alternativa no transporte urbano se Sobral?.Revista Homem, Espaço e Tempo,março de 2009, (ISSN – 19823800)

LAPATE,R. **Serviço complementar em Riberão Preto : os efeitos da expansão da demanda**.Revista dos transportes públicos.Ano 32, nº , 2009.p.85 – 96. .Publicação da Associação nacional de transportes públicos (ANTP).

LUNA, J.P;OLIVEIRA.R.V. **A nova reprodução do trabalho precário e os mototaxistas em Campina Grande**.Revista latinoamericana de estudos do trabalho , Ano 16, nº 25, 2011. p. 101-119.

MASSOUD,T.S.**Políticas públicas e trabalho no transporte alternativo na Amazônia - Moto-táxi**.Dissertação de mestrado apresentada ao programa de pós-graduação em desenvolvimento sustentável do trópico úmido.Núcleo dos Altos Estudos Amazônicos (NAEA).Universidade Federal do Pará. Belém, Pará ,2007.

OLIVEIRA,D.S.C;ANDRADE,N.P.**Características operacionais do serviço de moto-táxi em uma cidade de médio porte**.Revista dos transportes públicos.Ano 29, nº , 2006.p.99 –110 .Publicação da Associação nacional de transportes públicos (ANTP).

RANGEL, R.T.**Mototaxistas do Amapá: a luta pelo direito ao trabalho** .Dissertação apresentada no programa de Mestrado em Direito para obtenção do título de Mestre em direito das relações sociais, Universidade da Amazônia(Unama).Belém, Pará, 2003.

SANTOS, M.**O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**.Coleção Ciências Sociais.Tradução MyrnaT. Rego Viana.Rio de janeiro: F.Alves, 1979.

TOBIAS,M.S.G;NEVES,P.B.T;CORRÊA,P.H.P.**Transporte Clandestino : uma face do transporte urbano na região Metropolitana de Belém**. Revista dos transportes públicos.Ano 32, nº .,2010.p.47 – 57.Publicação da Associação nacional de transportes públicos (ANTP), destinada a difundir informações técnicas sobre transportes urbanos e suburbanos de passageiros.

VASCONCELOS ,E.A.**Transporte urbano nos países em desenvolvimento :reflexões e propostas**.3. ed.São Paulo:Anna Blume, 2000.