



**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO  
MESTRADO INTEGRADO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

**FERNANDO CASTRO AMORAS**

**REGULAMENTAÇÃO E INFORMALIDADE DO SERVIÇO DE MOTOTÁXI EM  
MACAPÁ: 1996-2011**



**MACAPÁ**

**2011**

**FERNANDO CASTRO AMORAS**

**REGULAMENTAÇÃO E INFORMALIDADE DO SERVIÇO DE MOTOTÁXI EM  
MACAPÁ: 1996-2011**

Dissertação apresentado ao Curso de Mestrado Integrado em Desenvolvimento Regional da Universidade Federal do Amapá, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional.

Área de concentração: Meio Ambiente, Cultura e Desenvolvimento Regional.

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Ângelo Pereira de Lima.

**MACAPÁ**

**2011**

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que a fonte seja citada.

Ilustração da Capa: Passeata dos Mototaxistas em Brasília

Fonte: Arquivo Nacional dos Mototaxistas/Jornal do Senado.

### **Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)**

#### **Biblioteca Central da Universidade Federal do Amapá**

Amoras, Fernando Castro

Regulamentação e informalidade do serviço de mototáxi em Macapá: 1996-2011 / Fernando Castro Amoras; orientador Ricardo Ângelo Pereira de Lima. – Macapá, 2011.

96 f.

Dissertação (mestrado) – Fundação Universidade Federal do Amapá, Mestrado Integrado em Desenvolvimento Regional, 2011.

1. Transportes públicos – mototáxi. 2. Política de Transportes - regulamentação. 3. Trabalho Informal I. Lima, Ricardo Ângelo Pereira de, orient. II. Fundação Universidade Federal do Amapá. III. Título.

CDD. 22.ed. 360

**FERNANDO CASTRO AMORAS**

**REGULAMENTAÇÃO E INFORMALIDADE DO SERVIÇO DE MOTOTÁXI EM  
MACAPÁ: 1996-2011**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Integrado em Desenvolvimento Regional da Universidade Federal do Amapá, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional.

**Avaliado em:** \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

**Banca Avaliadora:**

---

**Prof. Dr. Ricardo Ângelo Pereira de Lima**

Universidade Federal do Amapá

---

**Prof. Dr. Antonio Sérgio Monteiro Filocreão**

Universidade Federal do Amapá

---

**Prof. Dr. João Márcio Palheta da Silva**

Universidade Federal do Pará

---

**Prof. Dr. Jadson Luís Rebelo Porto - Suplente**

Universidade Federal do Amapá

---

**Prof. Dr. Carlos Alexandre Leão Bordalo – Suplente**

Universidade Federal do Pará

Dedico com todo carinho e amor para **Aluana Vilhena Amoras**, minha esposa e amiga, por toda a compreensão e incentivos dados; ao meu filhinho, **Henrique Vilhena Amoras**, que na barriga da mãe presenciou toda a elaboração deste trabalho, com seus “chutes” de vida;

À minha avó, **América de Castro Amoras**, pelos ensinamentos dos melhores valores da vida, e à minha mãe, **Maria Madalena Castro Amoras**, pelo cuidado que tem com todos os/as filhos/as; aos irmãos e irmãs, sobrinho e sobrinhas, aos inúmeros outros parentes.

## AGRADECIMENTOS

Apresento meus agradecimentos aos mototaxistas participantes desta pesquisa, por colaborarem no momento da aplicação dos questionários, favorecendo a elaboração do perfil apresentado no corpo deste trabalho;

Ao Prof. Dr. Rosinaldo Silva de Sousa, pelo primeiro convite para realizar este Curso de Mestrado em Desenvolvimento Regional;

Ao Prof. Dr. Ricardo Ângelo Pereira de Lima, pelo compromisso competente em assistir-me na orientação da dissertação do Mestrado;

Aos professores do MINTEG: Prof. Dr. Arley José da Silveira Costa, Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Marinalva Silva Oliveira, Prof. Dr. Antonio Sérgio Monteiro Filocreão, Prof. Dr. Ricardo Ângelo Pereira de Lima, Prof. Dr. Manoel de Jesus Souza Pinto e Prof. Dr. José Alberto Tostes, pelo préstimo de seus relatos durante as aulas;

Ao Prof. Dr. Yurgel Pantoja Caldas, Coordenador do Curso, por ter sensibilizado-se nas situações devidas;

Ao Prof. Dr. Antonio Sérgio Monteiro Filocreão e ao Prof. Dr. Jadson Luís Rebelo Porto, pelas críticas construtivas recebidas durante a aula da qualificação do projeto de pesquisa desta dissertação;

Um obrigado à secretária da Pós-Graduação da UNIFAP, Antonia Neura Oliveira Nascimento, pela atenção que ofertou a mim e a todos os indivíduos que comparecem àquele local de trabalho em busca de seus sonhos;

À Professora Elizabeth Viana, Diretora do Departamento de Pesquisa da UNIFAP, por conceder-me a possibilidade de estudar durante meu horário de expediente profissional;

Ao Leone Rocha por conceder-me cópia de um texto sobre o serviço de mototáxi em Macapá, e também aos demais integrantes do Grupo de Pesquisa Antropologia dos Sistemas Informais e Ilícitos, do qual faço parte;

Aos funcionários da Divisão de Arquivo e Documentação Legislativa da Câmara de Vereadores de Macapá, por terem-me concedido acesso às cópias dos Diários Oficiais do Município de Macapá, onde constavam as publicações de normas sobre o mototáxi;

À Chefa da Divisão de Mototáxi da EMTU, Sra. Margarete Melo Lobato, por fornecer-me informações essenciais a este trabalho.

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. (FAHEL, 2007)

## RESUMO

Esta dissertação objetiva analisar a regulamentação do serviço de mototáxi e da segurança no trânsito, e; analisar o perfil dos mototaxistas informais que atuam na cidade de Macapá. A hipótese trabalhada abordava se o estabelecimento de cotas de mototáxi pela Prefeitura Municipal de Macapá, em 2000, reduziria o número de indivíduos realizando esta atividade na informalidade. Este estudo é apresentado em dois capítulos: no primeiro faz-se uma análise da contribuição do transporte público urbano no desenvolvimento local, focalizando na temática do mototáxi, com discussão de sua normatização e também a questão da segurança no trânsito. No segundo, é feita reflexões sobre os mototaxistas informais, com a apresentação dos resultados da investigação de campo ilustrando a argumentação. Metodologicamente, realizou-se revisão bibliográfica, para certificar as informações apresentadas, e investigação de campo com aplicação de questionário a uma amostra de 200 mototaxistas, cujos resultados são apresentados por meio de tabelas e quadros e analisados, comparando-os com dados de pesquisas de outros municípios brasileiros. Como resultado desta investigação, foi observado que: 73,5% dos mototaxistas estão com idade entre 26 a 40 anos de idade; 62% deles têm Ensino Médio completo; 61,5% dos entrevistados trabalham mais de oito horas por dia; 174 entrevistados já exerceu alguma atividade profissional antes do ingresso na atividade de mototáxi; que passaram a desenvolver esta atividade por: “falta de opção”, resposta presente em 92 questionários aplicados, “estava desempregado” em 76, “trabalhar por conta própria” em 79. Conclusivamente, argumenta-se que o serviço de mototáxi atraiu muitos indivíduos a realizarem-no de modo informal, haja vista que não foi instituída uma política de concessão anual das permissões para o serviço pela PMM, o que teria repercutido favoravelmente em torno da organização do setor de transportes em Macapá. Diversamente da hipótese adotada, é o fator trabalho que atrai para esta profissão, pois é uma alternativa de renda e de sobrevivência.

**Palavras-chave:** Motocicleta. Regulação. Transporte e trânsito. Transporte informal. Transporte urbano.



## ABSTRACT

This dissertation aims to analyze the regulation of motorcycle taxi service and traffic safety; and analyze the profile of informal mototaxis operating in the city of Macapa. The hypothesis worked addressed the establishment of quotas mototaxi by PMM in 2000, if would limits the number of individuals engaging in this activity informally. This study is presented in two chapters: the first is an analysis of the contribution of urban public transport in local development, focusing on the theme of the motorcycle taxi with their discussion of regulation and also the issue of traffic safety. In the second, is made reflections on mototaxis informal, with the presentation of research results illustrating the argument field. Methodologically, the literature review was performed to ensure the information presented, and field investigation with a questionnaire to a sample of 200 mototaxi, whose results are presented through tables and tables and analyzed by comparing them with data from research of other municipalities. As a result of this investigation, we observed that: 73.5% of mototaxis are aged between 26 and 40 years of age, 62% have completed high school, 61.5% of respondents work more than eight hours per day, 174 respondents have exercised some kind of professional activity before entering the motorcycle taxi, which began to develop this activity by "lack of choice" response present in 92 questionnaires, was "unemployed" in 76, "self-employed" in 79. Conclusively, it is argued that the motorcycle taxi service has attracted many individuals to achieve it in an informal way, considering that it was not instituted a policy of granting permissions for the annual service for the PMM, which would have reflected favorably on the organization around the transportation sector in Macapá. Unlike the hypothesis adopted, the labor factor is attracting to this profession because it is an alternative source of income and survival.

**Keywords:** Motorcycle. Regulation. Transportation and transit. Informal transport. Urban transport.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>Figura 1</b> – Modelo das placas de identificação de bicíclós, triciclos e motorizados similares, nas categorias particular (A) e aluguel (B)	31
<b>Figura 2</b> – Equipamento de proteção para pernas e motor (mata-cachorro) e aparador de linhas (corta-pipa)	47
<b>Figura 3</b> – Modelo do capacete com faixas retrorreflexivas, para os condutores e passageiros, recomendado pela Resolução nº 356 do CONTRAN	47
<b>Figura 4</b> – Modelo do colete de segurança dotado de dispositivos retrorreflexivos, recomendado pela Resolução nº 356 do CONTRAN	48
<b>Fotografia 1</b> – Ilustração do colete para mototáxi com alças laterais	50
<b>Quadro 1</b> – Pontos de mototáxi formal estabelecidos pela EMTU	55
<b>Quadro 2</b> – Pontos informais de mototáxi estabelecidos pelos mototaxistas informais	56
<b>Fotografia 2</b> – Fotografia tirada pela janela superior do Ginásio de Esportes Avertino Ramos, mostrando o lado esquerdo da Rua Cândido Mendes, no dia da licitação	63
<b>Fotografia 3</b> – Fotografia tirada pela janela superior do Ginásio de Esportes Avertino Ramos, mostrando o lado direito da Rua Cândido Mendes, no dia da licitação	64
<b>Fotografia 4</b> – Fotografia tirada da arquibancada do Ginásio de Esportes Avertino Ramos, no dia da licitação	65
<b>Fotografia 5</b> – Fotografia do cartaz promocional de venda de motocicletas, exibido na frente de uma loja revendedora automotiva	70
<b>Quadro 3</b> – Aspectos positivos e negativos de trabalhar como mototaxista	80

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1</b> – Idade dos mototaxistas entrevistados, por faixa de idade	66
<b>Tabela 2</b> – Naturalidade dos mototaxistas entrevistados	66
<b>Tabela 3</b> – Quantidade de filhos por mototaxistas entrevistados	67
<b>Tabela 4</b> – Escolaridade dos mototaxistas entrevistados	68
<b>Tabela 5</b> – Propriedade da motocicleta utilizada no serviço de mototáxi	69
<b>Tabela 6</b> – Quantidade de dias de trabalho de mototáxi por semana	71
<b>Tabela 7</b> – Tempo médio diário de horas de trabalho de mototáxi	72
<b>Tabela 8</b> – Renda média diária obtida com o serviço de mototáxi	72
<b>Tabela 9</b> – Renda média mensal obtida com o serviço de mototáxi	73
<b>Tabela 10</b> – Indicação de outras fontes de renda, além do mototáxi	74
<b>Tabela 11</b> – Informação de vinculação a sindicato	76
<b>Tabela 12</b> – Quantidade de indivíduos vinculados a alguma equipe ou grupo de mototaxistas	77
<b>Tabela 13</b> – Quantidade de mototaxistas distribuídos por tempo de profissão de mototáxi	78
<b>Tabela 14</b> – Quantidade de mototaxistas informais a partir do ano de ingresso na atividade de mototáxi	78
<b>Tabela 15</b> – Informação da situação de trabalho antes de ingressar no serviço de mototáxi	79
<b>Tabela 16</b> – Motivo do ingresso no serviço de mototáxi	80

## LISTA DE SIGLAS

ADIn	Ação Direta de Inconstitucionalidade
CAS	Comissão de Assuntos Sociais
CBO	Classificação Brasileira de Ocupações
CCJC	Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania
CNAE	Classificação Nacional de Atividades Econômicas
CNT	Confederação Nacional de Transporte
CNT	Código Nacional de Trânsito
CONEP	Comitê Nacional de Ética em Pesquisa
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CTASP	Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CVT	Comissão de Viação e Transporte
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
EMTU	Empresa Municipal de Transportes Urbanos
FGTS	Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS	Imposto sobre operações relativas à Circulação de Mercadorias e Serviços
INSS	Instituto Nacional de Seguridade Social
IPT/SP	Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo
ISSQN	Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza
MPS	Ministério da Previdência Social
PMM	Prefeitura Municipal de Macapá
SETAP	Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros no Estado do Amapá
SINDMOTO-AP	Sindicato dos Mototaxistas e Motofrete do Estado do Amapá
SINDMOTOMAC	Sindicato dos Mototaxistas e Motoboys do Município de Macapá
STF	Supremo Tribunal Federal
STMTA	Sindicato dos Trabalhadores Mototaxistas do Amapá

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>12</b>
<b>2 DISCUSSÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO MOTOTÁXI .....</b>	<b>19</b>
<b>2.1 Desenvolvimento local e transporte informal .....</b>	<b>20</b>
<b>2.2 Discussão normativa do mototáxi .....</b>	<b>25</b>
<b>2.3 Regulamentação do exercício da atividade profissional de mototaxista .....</b>	<b>33</b>
<b>2.4 Transporte público seguro, direito do cidadão .....</b>	<b>45</b>
<b>3 ANÁLISE DA ATIVIDADE INFORMAL DE MOTOTÁXI EM MACAPÁ .....</b>	<b>52</b>
<b>3.1 Contextualização .....</b>	<b>52</b>
<b>3.2 Histórico do mototáxi em Macapá .....</b>	<b>56</b>
<b>3.3 Aspectos metodológicos da investigação de campo .....</b>	<b>61</b>
<b>3.4 Apresentação e discussão dos dados .....</b>	<b>65</b>
<b>4 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>83</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>88</b>
<b>APÊNDICE A – Roteiro do questionário aplicado aos mototaxistas .....</b>	<b>95</b>
<b>APÊNDICE B – Termo de consentimento livre e esclarecido .....</b>	<b>96</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Esta dissertação de mestrado investiga o serviço de transporte individual remunerado de passageiros em motocicletas<sup>1</sup> em Macapá e busca analisar o conjunto de informações que ilustram sua discussão.

O tema da pesquisa surgiu ao autor deste trabalho no segundo semestre de 2008, ao acessar-se o edital de seleção ao Curso de Mestrado Integrado em Desenvolvimento Regional da Universidade Federal do Amapá, em que se disponibilizava 02 vagas, para o tema de pesquisa: Antropologia das trocas econômicas informais, ilícitas e ilegais e redes sociais urbanas. Naquele momento, a possibilidade de desenvolver a temática referida, com o enfoque nos transportes informais, e especificamente no serviço de mototáxi, ensejou a participação do autor no referido curso de mestrado.

Com o aprofundamento teórico sendo desenvolvido por meio do contato com as perspectivas dos professores das disciplinas, notou-se que, retirando o enfoque antropológico, seria mais adequado ao autor desenvolver uma dissertação de mestrado no tema do desenvolvimento regional, analisando-se as dimensões sociais, econômicas, políticas, culturais e ecológicas das relações sociedade/natureza e elaborar uma proposta de políticas públicas que aprimore a melhoria da qualidade de vida da sociedade amapaense.

Desde então, a busca por literatura sobre o serviço de mototáxi foi realizada para possibilitar ao autor desta dissertação uma adequada compreensão do tema escolhido, propiciando, conforme percebido, a realização de um inédito levantamento de quase todas as publicações nacionais disponíveis sobre o mototáxi. São trabalhos que tratam da discussão normativa do mototáxi (BERNEGOZZI JUNIOR, 1999; BORGES, 2009; COELHO, 1997; FAHEL, 2007; FRENTE PARLAMENTAR DO TRANSPORTE PÚBLICO, 2009; LORENZETTI, 2003; PEPEU, 1998; RANGEL, 2006), sobre a regulamentação da atividade de mototaxista (ALMEIDA, 2010; COELHO, 1999; LANDEIRO, 2008; LIMA; LUSTOSA; GONDIM, 2007; LUNA et al., 2008; MARTINS; COSTA, 2009; NUNES, 2010; PEIXOTO, 2009; RANGEL, 2006; ROCHA, 2008; SIMÕES, 2009; VIOLATO; WAISMAN, 2004), acerca de segurança no trânsito (BALASSIANO, 1996; BORGES, 2009; FONSECA, 2005; RANGEL, 2006), história do mototáxi (CAVINI; SOUZA, 2006; COELHO, 1997; FONSECA, 2005; GOMES; DUQUE, 2009; LUNA, 2009; PEPEU, 1998; RANGEL, 2006; ROCHA, 2008; SOTO; 1987; SOUSA et al., 2008b) e trabalhos empíricos sobre o perfil dos

---

<sup>1</sup> Denominado de mototáxi.

mototaxistas em diversos municípios (ALMEIDA, 2010; ALMEIDA; NEVES; FERREIRA; 2009; FONSECA, 2005, 2006; LANDEIRO, 2008; LIMA; LUSTOSA; GONDIM, 2007; MARTINS; COSTA, 2009; NUNES, 2010; PATERNINA et al., 2008; RANGEL, 2006; ROCHA, 2008; SANTOS; DUARTE; VASCONCELOS, 2001; SOUSA et al., 2008b; VELHO, 2007; VIOLATO; WAISMAN, 2004)

A maioria destes trabalhos surgiu nos meios científicos principalmente como resultado dos dez anos de vigência do atual Código de Trânsito Brasileiro – CTB, instituído por meio da Lei Federal nº 9.053, de 23 de setembro de 1997. Nota-se, que, a partir do ano de 2007, aparecem diversas discussões nos meios de comunicação de massa e acadêmicos acerca do significado da instituição do referido Código e seus reflexos no tecido social. Apesar de não estar elencada no bojo dos 341 artigos do CTB até o ano de 2009, a prestação do serviço de transporte remunerado de passageiros em motocicletas só foi incluída lá com a promulgação da Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que regulamentou o exercício das atividades dos profissionais mototaxistas existentes no Brasil desde a década de 1990.

A partir de então, muita discussão tem surgido na sociedade sobre o serviço de mototáxi, haja vista que é uma atividade econômica presente em 52,7% dos Municípios brasileiros (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2008), e que apresenta os seus defensores e os que clamam por restrição e/ou exclusão do serviço, ambos por razões as mais variadas possíveis.

Motivos de ordem econômica e temporal inviabilizaram estender esta investigação a todos os municípios do Estado do Amapá, mas é na cidade de Macapá que acontece a mais significativa incidência do exercício do serviço de transporte urbano de mototáxi, motivo por que se escolheu a capital amapaense como lócus de investigação desta pesquisa sobre os mototaxistas informais, a despeito dos municípios amapaenses de Calçoene, Laranjal do Jari, Mazagão, Oiapoque, Porto Grande, Santana e Tartarugalzinho, onde se sabe que há o registro desta atividade, porém em escala muito diminuta.

Sob estes direcionamentos, o enfoque deste trabalho volta-se à análise da atividade informal de mototáxi na cidade de Macapá, capital do Amapá, pois apesar da Prefeitura Municipal de Macapá – PMM – ter procedido a regulamentação do serviço de mototáxi, concedendo permissões a 700 motoqueiros para prestarem o serviço, no ano de 2000, a quantidade de motoqueiros informais nesta atividade tem crescido paralelo ao aumento do número de vendas de motocicletas na cidade. Os sindicatos de mototaxis locais informam que, atualmente, a quantidade de mototaxistas informais em Macapá orbita próximo de 3.000

indivíduos realizando esta atividade (AMORAS, 2010; AMORAS; FERREIRA, 2009; RANGEL, 2006; ROCHA, 2008; SOUSA et al., 2008b).

Afirmar que o crescimento da oferta do serviço de mototáxi surge pela falta de alternativa de emprego é apontar afoitamente uma problemática que afeta todo o território nacional. O surgimento de atividades informais não foge desse impacto do sistema capitalista atual. Mas há fatores mais específicos que se pode mencionar e que tem grande importância na organização e na circulação das cidades.

Um deles é a precariedade dos fluxos de circulação e de transporte que a cidade de Macapá apresenta, o que abre uma brecha para o surgimento de transportes informais. Essa situação pode ser facilmente verificada na inter-relação entre os Municípios de Macapá e Santana. Muitos munícipes santanenses trabalham na capital amapaense e apenas uma empresa realiza o serviço de transporte público coletivo entre os dois Municípios que têm uma distância de 30 a 40 minutos de viagem, mas que se estende para perto de uma hora o tempo médio de espera nas paradas de ônibus, principalmente nos finais de semana.

Inerente a isso, há a dificuldade de acessibilidade aos meios de transportes coletivos viários, os quais não atendem de forma *qualitativa* tampouco *quantitativa* à população, deixando segregados muitos bairros, considerados periféricos, da capital amapaense.

Desde o aparecimento do mototáxi em Macapá, em 1996, as autoridades públicas não encontraram muitos argumentos para a repressão do mesmo, pelos dois principais fatos: a) não havia nenhuma legislação referente ao serviço de mototáxi para proceder-se sua intervenção, em caso de irregularidade; e b) as leis de trânsito não mencionavam se poderiam recolher ou apreender a motocicleta utilizada no serviço de transporte remunerado de passageiros, muito menos ainda se o condutor estivesse em ordem com os seus documentos e os do veículo. De fato, a apreensão de motocicletas era feita somente nos casos de confirmada situação ilícita do veículo, no caso de veículo roubado, ou em situações indicadas pela legislação de trânsito em que a pena aplicada seria a apreensão do veículo.

As políticas públicas dos transportes urbanos é um assunto que cabe discussão ao poder público e à sociedade, pois é uma área de conflitos e de ação cooperativa. A atividade de transporte urbano envolve uma rede de atores sociais com repercussão econômica vasta, indo desde os motoristas, mecânicos, vendedores de peças, a esferas mais abrangentes, como é o caso das grandes empresas fabricantes de peças e de veículos automotores para importação e exportação e a esfera governamental.



No Amapá, assim como nos outros Estados brasileiros, as oportunidades de geração de emprego e renda não atingem a uma totalidade satisfatória da população. Apesar das políticas públicas implementadas pelos governantes, para tentar atenuar esta situação, grande parcela da população ainda se encontra sem condições de participar, de maneira efetiva, do desenvolvimento do Estado como um todo.

Na tentativa de inserirem-se no mundo do trabalho, muitas pessoas envolvem-se em práticas econômicas marginais (informais ou ilícitas), seja como única fonte de renda, seja para complementar o orçamento familiar. O Município de Macapá apresenta a realidade do trabalho desenvolvido por indivíduos que exercem a atividade de mototáxi, de modo formal, isto é, legalizado junto à esfera governamental, e de modo informal, ou seja, referente aos indivíduos que agem sem a permissão estatal.

Em relação aos mototaxistas informais, Luna (2009, p. 775) afirma que “como são vítimas do desemprego, são obrigados a buscar sua reprodução social nas franjas do sistema, na informalidade”. Por isso, a problemática deste estudo engloba a discussão de haverem muitos indivíduos atuando na informalidade na prestação do serviço de mototáxi, procurando responder ao seguinte problema: qual o motivo de haver uma grande quantidade de indivíduos realizando informalmente a atividade de mototáxi em Macapá, haja vista o estabelecimento pela PMM de uma cota limitada de indivíduos autorizados a exercerem o referido serviço?

Para tanto, a hipótese levantada desenvolveu-se em torno da regulamentação do serviço de transporte urbano de mototáxi, pela Prefeitura Municipal de Macapá, em 1999, que ao invés de reduzir a informalidade no setor de transportes urbanos, favoreceu o aumento do número de indivíduos que exploram a oportunidade do exercício informal do serviço de mototáxi. A idéia é defendida também por Luna et al. (2008), com pesquisa em Campina Grande-PB, em que argumentaram que a regulamentação do serviço de mototáxi naquela cidade, ocorrida em 1999, propiciou a expansão formal e informal da oferta do mesmo.

Dentro do enfoque acima, o objetivo geral deste trabalho é analisar o exercício da prestação de serviço de mototáxi realizado de modo informal na cidade de Macapá. Especificamente, objetiva-se analisar a legislação normativa do mototáxi e da segurança no trânsito, e; analisar o perfil dos mototaxistas informais que atuam na cidade de Macapá.

Cabe ressaltar que a atividade de mototaxista não está inclusa na Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) do Ministério da Previdência Social (MPS), ao contrário dos motoboys, que lá figuram na categoria ocupacional de “Motociclistas e ciclistas de entregas rápidas” (NUNES, 2010). A CBO refere-se a atividades desenvolvidas por pessoas físicas,

que é o caso do serviço de mototáxi, ao contrário da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE), que trata de pessoas jurídicas, no caso, empresas privadas e públicas. Com a aprovação da Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009, prevê-se que o reconhecimento do serviço de mototáxi pelo MPS esteja próximo de acontecer. Conforme Velho (2007, p. 92-93), “o contexto social e econômico pode levar ao surgimento de novas atividades, cujos trabalhadores podem não fazer parte dos registros administrativos oficiais, tais como os mototaxistas”.

Esta é uma pesquisa de cunho analítico, que, conforme Santos (2009), é aquela realizada a partir do exame crítico da manifestação espontânea dos elementos, fatos e condições existentes do objeto escolhido, como também por meio da captação de informações e de coleta de dados, e posteriores análises, resultando na caracterização quantitativa e qualitativa dos dados obtidos. Enquadra-se também como um estudo de caso, por ter como ponto de partida a caracterização e análise de um fenômeno específico e selecionado arbitrariamente.

Metodologicamente, conforme relatado, inicialmente procedeu-se a uma revisão bibliográfica, para certificar as informações apresentadas. Seguidamente a isto, estava proposto desenvolver-se pesquisa de campo, na zona urbana da cidade de Macapá, nos locais públicos de circulação, tais como as vias de trânsito de veículos e pessoas, onde há a presença de mototaxistas em atividade de transporte informal, além dos pontos de concentração dos mototaxistas informais, para obtenção de dados, durante 03 meses do ano de 2010.

Mas, no momento em que se pretendia iniciar esta etapa desta pesquisa, no segundo semestre de 2010, foi noticiado nos meios televisivos que a PMM lançaria um edital de licitação destinado a outorgar 1.500 novas permissões para a prestação do serviço de mototáxi. Ao ter-se acesso à publicação do referido documento editalício, surgiu a idéia de fazer-se a obtenção das informações no momento da licitação, quando haveria inúmeros mototaxistas informais em um só local, pois sabia-se que muitos motoqueiros desejavam realizar a atividade de modo regularizado.

Esta estratégia favoreceu a que os dados obtidos apresentassem a mínima interferência do fator tempo, pois, para complementar este estudo, necessitava-se de informações sócio-demográficas dos mototaxistas informais, as quais podem modificar-se ciclicamente em um mesmo indivíduo, mas que, como foram abordados todos os entrevistados no mesmo dia, a variação é quase imperceptível. Por exemplo, um indivíduo que afirme ter dois filhos hoje, amanhã pode ter três, e assim os outros demais itens da pesquisa.

No dia 06 de janeiro de 2011, no Ginásio de Esportes Avertino Ramos, local indicado para a realização do processo licitatório, efetuou-se a coleta dos dados, após receber-se a autorização dos organizadores do certame. Foi comunicado aos motoqueiros licitantes que estava sendo realizada uma pesquisa sobre o serviço informal de mototáxi em Macapá, conforme o questionário de pesquisa (APÊNDICE A) que lhes era apresentado e o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (APÊNDICE B) que assinaram. Obteve-se uma amostra de 200 indivíduos participantes, cujos resultados são apresentados com o uso da técnica estatística, com o auxílio de tabelas e quadros e analisados, de modo qualitativo (CRESPO, 2002), comparando os mesmos com dados de pesquisas de outros lugares.

Cabe esclarecer que esta pesquisa precisou contar com a realização de entrevista de uma amostra de mototaxistas informais, para ratificar as informações expostas e ilustrar o conteúdo da dissertação, e, deste modo, foi necessário submetê-la ao Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Amapá, que emitiu o certificado de autorização, comunicando o atendimento dos Princípios Éticos na Experimentação Humana, adotado pelo Comitê Nacional de Ética em Pesquisa – CONEP.

Este procedimento visou garantir o respeito à dignidade humana que se exige de que toda pesquisa com seres humanos somente se processe após o consentimento livre e esclarecido dos sujeitos, indivíduos ou grupos que manifestem a sua anuência à participação na pesquisa. Deste modo, os sujeitos participantes possuem a liberdade de se recusarem a participar ou retirar seus consentimentos, em qualquer fase da pesquisa, sem penalização alguma e sem prejuízo ao seu cuidado, garantindo-lhes o sigilo que assegure a privacidade dos mesmos quanto aos dados confidenciais relatados (CONSELHO NACIONAL DE SAÚDE, 1996).

As etapas explicitadas acima foram imprescindíveis para este estudo aqui apresentado em quatro capítulos: esta introdução, que apresenta o tema de análise deste trabalho e o contexto selecionado para as discussões que seguem; o capítulo 2, que apresenta a discussão do transporte público urbano mototáxi, focalizando-se a sua normatização e também a questão da segurança no trânsito, tão importante quanto o serviço de mototáxi; o capítulo 3, em que é feita reflexões sobre os mototaxistas informais, com a apresentação dos resultados da pesquisa de campo ilustrando a argumentação; e o capítulo final, constituído pelas considerações finais, que busca responder ao questionamento proposto na introdução, recapitulando a discussão realizada, com recomendações ao poder público, às auto-escolas de condutores e aos mototaxistas.

As informações reveladas, neste estudo, poderão servir como um instrumento de análise sobre a realidade do trabalho informal na cidade de Macapá, contribuindo, inclusive, como um suporte de reflexão para estudos futuros e para a formulação de programas públicos de inserção e valorização social e outros mais no âmbito dos transportes públicos urbanos e de gerenciamento de trânsito.

## 2 DISCUSSÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO MOTOTÁXI

Nos momentos de crise econômica os transportes alternativos surgem quando a falta de mercado de trabalho estabelece índices alarmantes de desemprego e o descontentamento dos usuários dos transportes coletivos gera mudanças nos meios de locomoção de massa (MAMANI, 2004). Neste contexto, alguns indivíduos realizam atividades alternativas, que podem tornar-se rentáveis como estratégias econômicas, tais como o serviço de mototáxi, que é visto como um tipo de transporte público individual, no qual o passageiro tem ampla liberdade de escolha de local de embarque e desembarque, diferentemente dos ônibus, trens e metrô.

Além do mais, a realidade brasileira não apresenta muitos lugares com a oferta de meios de transporte de pequenas e grandes distâncias, via terrestre, tais como os metrô e trens, e o transporte rodoviário é o mais utilizado pela população, tanto interestadualmente como dentro dos limites municipais (OLIVEIRA, 1997).

A acessibilidade ao transporte coletivo público não contempla algumas regiões do país, e quando o faz é de forma deficiente. O elevado custo do transporte público individual em táxis não possibilita o acesso diário e constante a passageiros economicamente desfavorecidos. O deslocamento a pé é outra forma de locomoção, mas é lenta e cansativa, principalmente quando os percursos são longos, ou quando a rapidez se faz elemento necessário para atingir-se determinado objetivo ou chegar-se em algum local.

A população brasileira acolheu bem a idéia do transporte público remunerado efetuado em motocicletas, por essa demonstrar ser a opção que satisfaz a questão econômica e da pontualidade, “aliviando o peso das compras, diminuindo distâncias e acelerando a vida dos moradores” (FONSECA, 2005, p. 64). Enquanto em algumas cidades as vans apresentam-se como os principais meios de transportes alternativos (BALASSIANO, 1996; MAMANI, 2004), em outras foi o mototáxi que se tornou “o grande concorrente dos sistemas de transporte por ônibus e táxis, e que tem influenciado diretamente na demanda do transporte urbano e começa também a afetar a demanda do transporte intermunicipal” (VIOLATO; WAISMAN, 2004, p. 03).

O reduzido custo de manutenção, o baixo consumo de combustível<sup>2</sup>, a facilidade de estacionar<sup>3</sup> e de mobilidade nas cidades são alguns dos atrativos para a troca de um veículo de

---

<sup>2</sup> Segundo dados da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2010), o consumo médio de combustível dos veículos é: automóvel (0,10 litros/km); ônibus (0,4 litros/km); moto (0,04 litros/km).

quatro rodas por um de duas. Para quem ainda não é motorizado, além dos motivos expostos acima, as facilidades de financiamento também são chamativas.

A dinâmica do funcionamento do serviço de mototáxi acontece principalmente nas vias públicas, em que os passageiros fazem um gesto de parada para os mototaxistas, que atendem o chamamento e oferecem o serviço de locomoção. É negociado o preço do serviço na abordagem inicial ou ao final do deslocamento. Em alguns casos, telefona-se para uma central de mototáxi, como em Ituiutaba-MG (ALMEIDA, 2010), ou para algum mototaxista conhecido (VIOLATO; WAISMAN, 2004), que vai ao encontro do cliente. Luna (2009, p. 775) afirma que “bastava o trabalhador ter o veículo (a moto) e poderia sair pela cidade em busca de passageiros”, explicando sob a ótica do motoqueiro o funcionamento do serviço.

Desde o momento em que foi introduzido na cidade de Macapá, o serviço de mototáxi apresentou aumento anual de sua oferta, sendo responsável direto ou indireto pelo sustento de inúmeras pessoas e famílias, pois além da atividade propriamente dita de transportar passageiros, é grande o número de lojas que vendem acessórios para os mototaxistas e para as motocicletas, além do aumento da quantidade de oficinas mecânicas e revendas de veículos de duas rodas por todo lugar, motivos pelos quais a atividade é relevante no desenvolvimento local do Município de Macapá, local escolhido para a realização da investigação de campo que será exposta no terceiro capítulo deste trabalho.

## **2.1 Desenvolvimento local e transporte informal**

Para o indiano e prêmio Nobel de Economia Amartya Sen (1988), o desenvolvimento tem de ser visto a partir daquilo que ele possibilita para a vida dos seres humanos. A melhoria das condições de vida deve ser claramente um aspecto essencial de todo o exercício econômico e a valorização dos indivíduos é uma parte integrante do conceito de desenvolvimento. Conforme o autor mencionado, a literatura sobre o conceito de desenvolvimento tem de ser analisada nesta perspectiva alargada, relacionada com a economia em geral, e não apenas em termos de desenvolvimento econômico estritamente definido.

Pode-se conceituar o desenvolvimento local como um conjunto de esforços de uma população que se unem aos do Governo para melhorar as condições sociais, econômicas e

---

<sup>3</sup> Segundo dados da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2010), o espaço viário (que é o espaço físico do veículo mais o espaço para circulação) ocupado por carro, ônibus e motocicleta é: automóvel (21m<sup>2</sup>); ônibus (54m<sup>2</sup>); motocicleta (8m<sup>2</sup>).

culturais da comunidade, procurando integrá-las na vida do país, permitindo-lhes contribuir plenamente para o progresso social. As estratégias de desenvolvimento local propõem-se a estimular a diversificação da base econômica local, favorecendo o surgimento e a expansão de empresas. As economias locais crescem quando se difundem as inovações e o conhecimento entre as empresas e os territórios. É fundamental a atuação dos governos locais como agentes de articulação do crescimento por possuírem legitimidade para realizar a coalizão de forças entre o público e o privado a fim de favorecer a geração e implantação de estratégias de desenvolvimento local.

Perroux (1967) apresenta a noção de pólo de crescimento para explicar alguns dos motivos da concentração de empresas no processo de desenvolvimento local, com a desigualdade resultante do aumento dos processos de polarização. Um pólo de crescimento é constituído por um grupo de indústrias e empresas fortemente relacionadas por meio de suas ligações de abastecimento de mercadorias a partir de uma indústria principal e agrupadas geograficamente. Esta disposição propicia o crescimento para o resto da economia próxima ao pólo, tanto local como regionalmente, havendo inclusive ressonâncias na economia informal (RIBEIRO, 2007; SOUSA, 2004).

Cunha (2006, p. 220) explica que o conceito de economia informal surgiu para qualificar “os rendimentos instáveis provenientes de atividades econômicas fora do alcance regulamentar do Estado”. A diferença entre o formal e o informal estaria então no controle estatal sobre as atividades formais, o que não acontece no caso da informalidade. Contrariamente a esta perspectiva, Sousa (2008a) diz que enquadrar restritivamente a economia informal como atividades que não são regulamentadas pelo Estado não é muito adequado, pois esta concepção acaba por englobar as atividades ilícitas, que também podem ser objeto da mesma definição. Ribeiro (2007) e Sousa (2004) esclarecem a questão: atividades informais e ilícitas compartilham algumas características gerais de funcionamento, como o uso da corrupção, princípios de reciprocidade e o valor confiança. Contudo, apenas o sistema de comércio ilícito possui um fator que lhe é crucial: o uso racionalizado da violência ilegítima, que possui um tom funcional para o bom andamento das práticas ilegais realizadas.

O *status* jurídico de um produto ou serviço não é uma característica intrínseca ao mesmo, que o torne legal ou não. Esta variação dependerá dos processos sociais em que estiver envolvido, os quais não estão livres de relações de poder entre grupos de Estado, ou entre Estados Nacionais, no âmbito internacional (SOUSA, 2008a). Por exemplo, em alguns Estados brasileiros, o serviço de mototáxi foi proibido, como em Santa Catarina, enquanto em

outros ele foi instituído legalmente – o caso do Amapá e do Ceará. O Estado tem o poder de regulamentar a economia formal, assim como de rotular aquilo que escapa de sua regulação de ser informal ou ilícito (SOUSA, 2004).

O controle estatal na economia se dá principalmente por normas legais que intervêm nos processos econômicos e regula as relações dos agentes do mercado. Noronha (2003) explica que, no Brasil, a aceção de informal é relacionada a trabalhadores que não possuem carteira de trabalho ou registro de autônomo ou ainda, status de empregador, e critica juristas que resumem tudo à questão de contratos legais. Sousa (2008a) lembra que há uma interdependência entre a formalidade e a informalidade, ou invés de oposição. Não se pode esquecer que inúmeras vezes a informalidade é identificada, contabilizada e é objeto de políticas públicas. Balassiano (1996, p. 98) completa esta discussão, afirmando que no caso dos transportes formais e informais, é recomendável “considerar a oferta como um todo, admitindo a coexistência de diversas formas de transportes, evoluindo de forma dinâmica”.

Balassiano (1996) argumenta a favor da regulamentação dos transportes informais, o que contribuiria com a melhora do desempenho do serviço de transporte público nas cidades. Segundo ele, isto permitiria aos informais se “integrar ao sistema de transporte regular de forma a aumentar a capacidade total do sistema, além de oferecer uma nova alternativa de transporte aos usuários” (BALASSIANO, 1996, p. 98).

O serviço de mototáxi é tema de muitos debates (CAVECHINI; SOUZA; PAGANOTTI, 2004a, 2004b). A entrada de mais um meio de transporte na cidade tem seu ponto positivo e negativo, dependendo de que parâmetros são estudados: por um lado algumas pessoas vêem o serviço de mototáxi como uma saída ou uma alternativa de transporte urbano pelo descaso vigente do transporte coletivo. Outros argumentos indicam que ele promoveria mais acidentes e as motocicletas serviriam como instrumentos auxiliares de assaltos e de outros crimes (FONSECA, 2005; PEIXOTO, 2009).

O transporte informal sempre coexistiu com o sistema convencional (MAMANI, 2004), e o serviço de mototáxi, efetuado de modo informal, configura, em certa medida, um confronto entre as percepções culturais dos atores envolvidos e os ditames legais estabelecidos pelo Estado (COELHO, 1997). Isso pode significar a debilidade deste em manter seu poder de administrar uma parcela da vida social dos indivíduos (FOUCAULT, 1989). Por outro lado, o estabelecimento de regras mostra-se, algumas vezes, contraproducentemente, um entrave na rentabilidade e difusão de algumas práticas econômicas (SOTO, 1987), como é o caso do serviço de mototáxi.



O mototáxi surgiu como alternativa a um transporte coletivo precário (BATISTA et al, 2007; MILHEIRO et al, 1990; RAMOS; VERDI, 2003), apresentando vantagens como agilidade e flexibilidade do transporte e é executado por preços reduzidos, garantindo acesso a lugares não atendidos por ônibus e vans, seja pela falta de pavimentação de ruas ou pela insegurança de alguns lugares. Apresenta-se, de fato, conforme observação de Bernegozzi Junior (1999) e Pepeu (1998), como uma alternativa de trabalho ou solução para o desemprego de muitos indivíduos.

Percebe-se, assim, que a teia de relações sociais, desenvolvida por indivíduos que exploram uma oportunidade econômica, por meio do exercício irregular de uma profissão, contrariando as normas da Administração Pública, ou no âmbito das ausências das regulamentações destas, pode estar, na verdade, envolto no campo dos movimentos sociais e/ou das lutas por direitos sociais, voltados às transformações de práticas econômicas. Esta dinamicidade nos processos sociais é própria das sociedades complexas, atingindo a identidade dos indivíduos nos processos de pertencimento aos grupos (SAWAIA, 2004) e nos sistemas sociais de coletivização de idéias, valores, sentimentos e comportamentos (NOVA, 2004).

Nesta discussão, vê-se em Ribeiro (2007) a idéia de que, concomitantemente ao processo de globalização, a economia informal ganha destaque como meio de inserção de atividades não contempladas nos processos capitalistas neoliberais. Neste cenário, as contribuições de Gentili (2004) e Nogueira (2003) vêm dar-nos o aporte teórico das transformações do mundo do trabalho, com observações semelhantes de que a Teoria do Capital Humano se encontra em declínio e que os indivíduos estão à própria sorte, que os empurra para a questão da empregabilidade e da competitividade atuais (GUARESCHI, 2004). Gentili (2004) afirma que a economia brasileira pode continuar crescendo sem, contudo, haver um real beneficiamento para a maior parte da população. Esta situação, para Tomazzi (2000), é um grande desafio deste século XXI: o que fazer para que haja emprego e renda para grande parcela da população, no Brasil?

Visando minimizar suas situações de exclusão social, econômica e política, e tendo em vista a incapacidade do Estado de conter ou regular todas as esferas de ações dos indivíduos, estes acabam por envolverem-se em atividades informais (RIBEIRO, 2007; SOUSA, 2004), que se apresentam como mecanismos de inclusão excludente (KUENZER, 2004), pois colocam-nos em situação precária de relação laboral e reforça-lhes a sina da exclusão social (SINGER,

2003). Esta é a perspectiva dos trabalhadores mototaxistas, que realizam uma atividade periférica na economia (NORONHA, 2003).

No contexto internacional, Soto (1987) expôs a situação da década de 1980, na Colômbia, onde as deficiências do transporte coletivo propiciaram o desenvolvimento da criação de serviços informais de transportes urbanos, como ônibus informais e o serviço de mototáxi, pois a formalização de regras e procedimentos eram um entrave ao sucesso econômico de determinadas práticas econômicas ao limitar o número de seus operadores regulares. Vinte anos após o trabalho de Soto (1987), Paternina et al. (2008) apresentaram uma análise socioeconômica do mototáxi na cidade de Córdoba, Colômbia, em que pode-se ter uma idéia da extensão do serviço de transporte alternativo de mototáxi no mercado de trabalho daquela cidade. Afirmaram conclusivamente que o mototáxi surgiu a partir do desemprego em massa da população, mesmo sendo uma atividade precária, e que proporciona o sustento de milhares de famílias.

Estudos de Cavini e Souza (2006), Fahel (2007) e Simões (2009) registram o serviço de mototáxi presente em diversas cidades brasileiras como um gerador de empregos e ao mesmo tempo fator de preocupações com a segurança de seus usuários e condutores. Batista et al. (2007, p. 4) afirmam que o “ ‘moto-taxi’ tem substituído à demanda de táxi automóvel em diversas cidades brasileiras” (sic). Lira (2008) fez uma pesquisa na cidade de Fortaleza-CE, com mototaxistas regulamentados, sobre o comportamento preventivo e de risco no trânsito, revelando que os acidentes com motocicletas ocasionam lesões graves ou irreversíveis, repercutindo social e economicamente para o país. Neste sentido, a população e os agentes públicos necessitam repensar os mecanismos de regulação do trânsito no que diz respeito à redução dos acidentes com vítimas.

Salim Filho (2007) realizou uma ampla discussão do setor de transportes urbanos, focalizando a questão do mototáxi na Amazônia. Concluiu que paralelo à necessidade de emprego para a população, a ausência de políticas públicas de transporte urbano contribuiu para o surgimento do mototáxi, o qual é qualificado como um meio de transporte inseguro e que não possibilita enquadrar o motoqueiro transportador de passageiros no rol de benefícios sociais dos trabalhadores.

Localmente, Rangel (2006) apresentou uma discussão do aspecto legal do processo de organização jurídica e profissional dos mototaxistas no Estado do Amapá e Rocha (2008) verificou que a ausência de legislação federal era um entrave ao controle estatal do exercício do mototáxi na capital amapaense.

Além de estarem insertos no âmbito do trabalho informal, os mototaxistas informais encontram-se numa situação de desenvolvimento de uma atividade que não lhes garante o usufruto de direitos trabalhistas previstos em lei, tais como décimo terceiro salário, descanso semanal remunerado, jornada de trabalho de 08 horas diárias e 44 semanais, Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS, aviso prévio, férias anuais e outros, além da incerteza quanto a uma aposentadoria estável (VELHO, 2007), apontando a necessidade de estudos específicos para tratar destas questões. Será apresentada a seguir a discussão normativa do serviço de mototáxi.

## **2.2 Discussão normativa do mototáxi**

O Estado é uma instituição social presente em muitos povos e culturas, representando a forma de organização de valores, idéias e comportamentos escolhidos e aceitos pela maioria. O Estado prevalece sobre a figura do indivíduo, o qual pertence aos vários grupos que compõem a sociedade, absorvendo e refletindo os modos e os fatos sociais pertencentes aos grupos. O Estado promulga e aplica leis, garantindo a ordem jurídica e regulamentando as relações sociais entre os indivíduos, formulando os direitos e deveres que cabem a cada um. Deste modo, optou-se por fazer uma discussão normativa do mototáxi, por entender-se que a normatização da sociedade concede um caráter racional aos eventos e fenômenos, segundo a hipótese adotada para este trabalho, que é o da regulamentação do mototáxi.

Ao analisar a legislação sobre trânsito e transporte, Lorenzetti (2003) ressalta que o antigo Código Nacional de Trânsito – CNT, de 1966, tratava dos veículos de aluguel destinados ao transporte individual de passageiros, o qual somente poderia ser efetuado por automóveis, impossibilitando o exercício de atividade remunerada de locomoção de passageiros em motocicletas.

O novo CTB, de 1997, cuja promulgação revogou o CNT de 1966, apresenta a ausência da restrição do código anterior quanto ao transporte remunerado efetuado por motocicletas. Veja-se o que diz o artigo 135 do CTB, de 1997:

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.

Analisando o artigo acima, a expressão “veículo de aluguel” não se restringe aos veículos disponibilizados em empresas de locação de veículos. A prática do arrendamento de

um veículo é uma atividade econômica como qualquer outra e não depende da chancela do Poder Público, exceto o registro e autorização para o funcionamento da empresa nas instituições competentes. Não há fator impeditivo a que uma pessoa alugue, por determinado prazo, uma motocicleta ou outro veículo. Porém, o ato de dirigir um meio de transporte motorizado depende de habilitação legal para tanto. Os veículos de aluguel a que se refere o CTB são os destinados ao transporte público individual ou coletivo de passageiros, os quais podem ser táxis, ônibus, mototáxis, caminhões, vans e outros.

O transporte individual ou coletivo tem um caráter de serviço público e necessita de autorização do Poder Público, na forma de concessão ou permissão. O artigo 175 da Constituição Federal comunica que esta delegação deve ser precedida de processo licitatório: “Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos”. Ou seja, um indivíduo ou uma empresa não podem por si mesmos oferecer o serviço de transporte remunerado sem estarem autorizados pelas esferas públicas competentes, sob pena de punição legal (LORENZETTI, 2003).

Há Municípios que têm se aproveitado justamente da ausência de especificação no CTB da expressão “veículos de aluguel” para regulamentar o serviço de transporte individual de passageiros por motocicletas. Esta ação legislativa acontece pelo fato da Constituição Federal informar no inciso V do artigo 30 que os Municípios podem organizar os serviços públicos de interesse local (BERNEGOZZI JUNIOR, 1999; BORGES, 2009; COELHO, 1997; FAHEL, 2007; PEPEU, 1998; RANGEL, 2006).

Entretanto, alguns juristas argumentam que a regulamentação e a prestação do serviço público depende estritamente do amparo de norma federal (PEPEU, 1998). A Constituição brasileira declara ser de competência privativa da União o ato de legislar sobre trânsito e transporte. O posicionamento do Supremo Tribunal Federal – STF – acerca da regulamentação do serviço de mototáxi é a defesa incondicional do inciso XI do artigo 22 da Carta Magna do Brasil:

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.

Conforme o artigo 22 acima, verifica-se claramente que a competência para legislar sobre a matéria de transporte é exclusiva da União, que poderá, por meio de Lei

Complementar, autorizar os Estados a legislar sobre o tema. Cabe observar que os Municípios não foram contemplados dentro do parágrafo único do artigo 22, impossibilitando aos mesmos a emissão de qualquer documento de lei que trate sobre o trânsito, restringindo-os ao cumprimento das normas federais e estaduais emitidas.

Os Municípios têm competência apenas para organizar e prestar os serviços públicos de interesse local, tal como o transporte coletivo, nos dizeres expressos na Constituição Federal. Quando algum Município emitir regulamentação legislativa de trânsito, encontrará a barreira constitucional tolhendo a validade efetiva da norma municipal exarada. Em síntese, cabe à União o estabelecimento de diretrizes gerais, conquanto que aos Estados e Municípios é facultada a competência de suplementar a legislação federal (BORGES, 2009).

A competência municipal para organizar e manter os serviços públicos é reconhecida na Constituição Federal no inciso V do artigo 30, que diz que aos Municípios compete: “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”. Esta restrição aplica-se aos serviços considerados de interesse local.

Por conexão lógica, não há interesse municipal que não o seja também do Estado e da União. O que enquadra um assunto como de estrito interesse municipal é a sua predominância para o Município em relação ao interesse estadual ou federal que o cerca. Deste modo, não se pode ressaltar a exclusividade do fato, mas a predominância que tem para o Município. Especificamente para a prestação de serviço de transportes, a Constituição indica o transporte coletivo como serviço público de interesse local, enquadrando-o como essencial, tal como o é a saúde e a segurança pública.

Nesta direção, o Município pode legislar sobre o transporte municipal, com base na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão de serviços públicos, no sentido de estabelecer normas essenciais para o bom cumprimento das atribuições que lhe foram delegadas pela Carta Política Federal, no inciso V do artigo 30, e também nos incisos I e II do mesmo artigo: “I - legislar sobre assuntos de interesse local”, “II - suplementar a legislação federal e a estadual no que couber”

Alguns Estados brasileiros e até o Distrito Federal, observando a crescente proliferação desordenada de serviços de transporte de passageiros em motocicletas realizada pelos seus cidadãos e que esta atividade tornara-se um fato irreversível, exigindo a sua regulamentação, emitiram leis sobre o serviço de mototáxi, conforme possibilidade prevista na Constituição Federal, no artigo 24, em seu § 3º: “Inexistindo lei federal sobre normas

gerais, os Estados exercerão a competência legislativa plena, para atender a suas peculiaridades”.

O Estado de Santa Catarina promulgou a Lei nº 11.629, em 07 de dezembro de 2000, que autorizava aquele Estado a realizar o licenciamento e o emplacamento de motocicletas destinadas ao transporte remunerado de passageiros. Esta Lei foi contestada pela Confederação Nacional de Transporte – CNT, por meio da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADIn) nº 2.602-2/SC, cuja apreciação do STF, no ano de 2002, foi favorável ao pleito da CNT.

Observe-se uma parte da ementa conclusiva do julgamento da referida ADIn, expressa na íntegra no texto de Borges (2009, p. 98): “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”. Foi considerado que o serviço de mototáxi é matéria de interesse nacional, não restrita às peculiaridades de um Município ou Estado: “Matéria de interesse nacional que deve ser regulada pela União após estudos relacionados com os requisitos de segurança, higiene, conforto e preservação da saúde pública” (BORGES, 2009, p. 98), o que leva à necessidade de autorização federal para que a administração estadual ou a municipal possam regularizar o sistema de transporte público, principalmente os meios de transporte destinados a servirem como veículos de aluguel.

A partir deste precedente, outras leis estaduais que tratam sobre a matéria trânsito e transporte foram consideradas inconstitucionais pelo STF, e seus julgamentos seguiram o modelo paradigmático da argumentação da ADIn nº 2.606-2/SC.

Na ADIn nº 3.135/PA, que teve como relator o Ministro Gilmar Mendes, movida pela CNT, foi analisado a Lei nº 6.103, de 12 de janeiro de 1998, do Estado do Pará, que estabelecia normas relativas à operação dos serviços de transporte de passageiros em motocicletas, motonetas e ciclomotores. Foi invocado o precedente da ADIn nº 2.606-2/SC, reforçando o entendimento de que a norma estadual julgada afrontava os ditames constitucionais, e, deste modo, o regulamento paraense foi invalidado.

Na ADIn nº 3.136/MG, relatada pelo Ministro Ricardo Lewandowski, movida pela CNT contra a Lei nº 12.618, de 24 de setembro de 1997, do Estado de Minas Gerais, que estabelecia que o Departamento de Trânsito Estadual poderia licenciar motocicletas para o transporte remunerado de passageiros, foi enfatizado os precedentes anteriores do STF sobre a matéria, invalidando a norma contestada. Concluiu-se que o Estado mineiro, por meio da lei

estadual em julgamento, estava usurpando a competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte – inciso XI do artigo 22 da Constituição Federal.

Mesmo abrigando o edifício do STF, o Distrito Federal editou a Lei nº 3.787, de 02 de fevereiro de 2006, que instituía o serviço denominado *moto-service*, nos mesmos moldes que as leis catarinense, paraense e mineira. Desta vez, o impetrante foi a Procuradoria-Geral da República. A decisão foi a mesma das anteriores, declarando a inconstitucionalidade da lei brasiliense, observando o referido inciso XI do artigo 22 da Constituição Federal. Esta e as outras leis buscaram dar oficialidade e legalidade à modalidade de transporte remunerado de passageiros com o uso de motocicletas, que, segundo argumenta-se, não está previsto em lei federal nenhuma.

Uma argumentação apresentada pelo STF na análise da ADIn nº 2.606-2/SC, trata da segurança. Quando do julgamento da referida ADIn, o Ministro Maurício Correa assim se posicionou em relação à utilização de motocicletas como meio de transporte remunerado de passageiros:

Convém ressaltar a incontestada situação de perigo relacionada a esse meio de transporte, dependente que é do equilíbrio do condutor em apenas duas rodas, bem como em face da ausência de proteções estruturais ativas e passivas, contra quedas e colisões. Submeter potenciais usuários desse serviço a riscos, com o aval do Estado, sem prévio e minucioso estudo realizado pelas autoridades federais competentes, é providência por demais temerária.

Uma situação é a pessoa, por iniciativa própria e a convite do condutor da motocicleta, submeter-se espontaneamente aos perigos decorrentes. Outra, de extrema gravidade, é permitir-se que a população necessitada de um meio de transporte mais barato ou acessível, possa, com o beneplácito estatal, correr sérios riscos de vida ou de lesões físicas. (LORENZETTI, 2003, p. 05)

O posicionamento do Ministro vem da idéia comum de que as motocicletas são mais propensas a acidentes e que as conseqüências são mais graves do que as de um desastre de automóveis. Neste sentido, Rangel (2006, p. 35) alerta que “os aparelhos conhecidos como motocicletas estão entre os mais perigosos e inseguros no trânsito, sendo que sua locomoção é um desafio entre a gravidade e o equilíbrio do condutor fornecido pela velocidade”. Fahel (2007), em análise do discurso acima, nota que o posicionamento do Ministro vem mais de “sua visão subjetiva sobre o uso de motocicleta” (FAHEL, 2007) do que sobre uma crítica do serviço de mototáxi, do qual provavelmente nunca se serviu.

Imagina-se inclusive que a instituição do serviço de mototáxi poderia refletir negativamente nos índices de acidentes de trânsito. Nesta discussão, é preciso notar a presença de algumas variáveis envolvidas, e uma delas é a presença dos itens de segurança dos veículos, questão que será debatida na quarta seção deste capítulo.

A obediência às normas do CTB é de cumprimento obrigatório pelos motoristas de qualquer tipo de veículo, e “deverão ser observadas independentemente da forma de utilização do veículo, ou seja, profissionalmente ou apenas como meio de transporte” (LORENZETTI, 2003, p. 05). Fahel (2007) afirma que a motocicleta é um meio de transporte previsto no CTB, e que não há ilegalidade ou inconstitucionalidade no seu uso, e que “dar carona de moto é permitido” (FAHEL, 2007). Proibir esta última prática, no contexto atual, seria fechar os olhos ao frágil sistema de transporte público oferecido à população.

Fahel (2007) ressalta que, acaso algum Estado ou Município não tenha lei sobre o serviço de mototáxi declarada inconstitucional por Tribunal de Justiça ou pelo STF, apesar do conhecido posicionamento desta Corte de Justiça, nada impede que seja editada norma regulatória que permita o exercício da atividade. Mesmo assim, contraditoriamente, Fahel fala da teoria jurídica da transcendência dos motivos determinantes, que diz que todos os tribunais e autoridades devem observar e seguir os posicionamentos do STF sobre os fundamentos constitucionais.

Quanto a um exame mais restrito das normas de trânsito, verifica-se, no CTB, a seguinte classificação:

Art. 96. Os veículos classificam-se em:

I - quanto à tração:

a) automotor;

.....

II - quanto à espécie:

a) de passageiros:

.....

3 - motoneta;

4 - motocicleta;

.....

7 - automóvel;

.....

III - quanto à categoria:

.....

d) de aluguel; [...]

Na seqüência, o CTB elege no artigo 97 o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) como órgão competente para definir as características dos veículos em função de seus usos:

Art. 97. As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.

Cabe citar os artigos 107 e 135 do CTB, os quais tratam especificamente de veículos de aluguel. Assim tem-se:

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. 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.

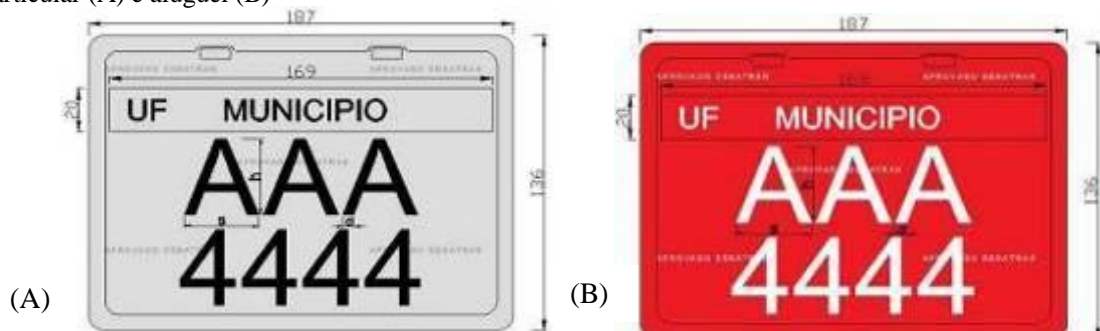
Complementando a exposição, no âmbito do CTB, o artigo 115 determina que a identificação dos veículos será por meio de placas, remetendo ao CONTRAN a indicação das especificidades referentes ao tema:

Art. 115. O veículo será identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira, sendo esta lacrada em sua estrutura, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

No exercício de suas funções, o CONTRAN editou a Resolução nº 45, de 21 de maio de 1998, estabelecendo o sistema de placas de identificação de veículos. Esta Resolução foi revogada pela Resolução nº 231, de 15 de março de 2007, que é mais abrangente que a anterior. Ainda assim, as duas normas não apresentam distinção entre o uso de placas de identificação da categoria aluguel entre automóveis e motocicletas, ressalvado a dimensão das placas, que para as motocicletas é um pouco menor, além de seguirem o disposto no § 6º do artigo 115 do CTB, que diz que: “§ 6º Os veículos de duas ou três rodas são dispensados da placa dianteira”.

Segundo as especificações da Resolução nº 231, de 15 de março de 2007, os veículos de uso particular têm a placa de identificação com fundo cinza e caracteres na cor preta, enquanto que os veículos da categoria aluguel possuem a placa com fundo vermelho e letras brancas. Abaixo (Figura 1), vê-se o modelo de placas de identificação estabelecidas pelo CONTRAN para veículos de duas ou três rodas, do tipo motocicleta, motoneta, ciclomotor e triciclo:

**Figura 1** – Modelo das placas de identificação de bicislos, triciclos e motorizados similares, nas categorias particular (A) e aluguel (B)



Fonte: CONTRAN (2007)

Na análise das jurisprudências do STF sobre a regulação do serviço de mototáxi, que foram apenas sobre normas estaduais e do Distrito Federal, haja vista as atribuições e competências instituídas pela Constituição Federal, Borges (2009) destaca um equívoco assumido pelo egrégio tribunal no julgamento da ADIn nº 2.606-2/SC, a qual assumiu postura modelar decisiva sobre as sentenças seguintes. No ementário desta ADIn, as motocicletas foram consideradas “espécie de veículo de aluguel que não se acha contemplado no Código Nacional de Trânsito”, e que seria necessária autorização em lei complementar para que a unidade federada possa exercer a atribuição reguladora sobre trânsito e transporte.

De fato, conforme demonstrado anteriormente, a vedação quanto ao uso de motocicletas como veículos de transporte remunerado de passageiro existia apenas no CNT, que foi integralmente revogado pelo atual CTB. Deste modo, quando foi julgado a ADIn nº 2.606-2/SC, vigorava o CTB – que não distingue os veículos que podem ser enquadrados na categoria de aluguel – e não o antigo CNT. A matéria foi analisada como se o CNT vigorasse, pois apenas ele proibia o transporte remunerado em motocicletas. O julgamento deveria ter contemplado o disposto no CTB vigente.

Da mesma forma, a regulação federal por lei complementar já ocorreu, com a promulgação do CTB, o qual revogou a vedação de motocicletas como veículos de aluguel. Esta revogação é explicitada mais ainda nas Resoluções do CONTRAN, “que incluem as motocicletas entre os veículos passíveis de licenciamento e emplacamento na categoria aluguel” (BORGES, 2009, p. 106).

O tratamento dispensado pelo CTB para veículos de táxis é o mesmo para motocicletas (vide artigos 96, 107 e 135 do CTB), e deste modo “também seriam inconstitucionais os regramentos municipais relativos aos serviços de táxi” (BORGES, 2009, p. 160), que não o são, o que reforça a tese de que a regulação do serviço de mototáxi não é matéria exclusiva da União, e que as disposições da Lei das Concessões (Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995) e as do CTB são parâmetros federais suficientes para que os Municípios possam regulamentar o serviço de mototáxi.

Por fim, em 29 de julho de 2009, promulgou-se a Lei Federal nº 12.009, regulamentando o exercício da atividade profissional de mototaxista, motoboy e motofrete, a despeito das ações da Frente Parlamentar do Transporte Público (2009), composta por políticos que faziam *lobby* contrário à aprovação da lei do mototáxi, cuja cartilha explicativa apresenta muitos dados sobre motociclistas, enfatizando que o aumento de vendas de motocicletas, havido na década de 2000, resultou em um maior número de acidentes

envolvendo motocicletas. Contudo, não foi feito na citada publicação um estudo específico sobre a população de mototaxistas, nem prima pela apresentação de medidas para melhorar as condições de trânsito de carros e motos. Comentários acerca da elaboração e aprovação da Lei nº 12.009 serão apresentados na seção seguinte, oportunidade em que também se discutirá a legislação amapaense sobre o tema.

### **2.3 Regulamentação do exercício da atividade profissional de mototaxista**

Com a inserção do serviço de mototáxi como uma alternativa de transporte e opção de renda, a luta pela regularização e legalização da atividade tem sido encampada principalmente pelos sindicatos e organizações dos prestadores de serviço deste tipo de atividade. Conforme observa Martins e Costa (2009, p. 2), “para que uma determinada ocupação se profissionalize, torne-se uma profissão, é necessário, nesta ordem, organização da categoria e, em seguida, reconhecimento por parte da sociedade e dos poderes públicos”.

O que tem acontecido com o serviço de mototáxi, a partir de sua disseminação pelo país, é que os mototaxistas têm realizado práticas com a finalidade de resguardar o exercício de sua “profissão”. Para tanto, eles têm se organizado em cooperativas, sindicatos, organizações, associações, e outras formas institucionalizadas de reunião da categoria, destinadas a serem os focos primordiais de organização do mototáxi. O resultado tem sido a possibilidade de diálogo com as esferas de governo que, em alguns lugares, têm sinalizado positivamente para o serviço e em outros não, como já foi discutido na segunda seção deste capítulo, acerca da posição jurídica do STF. Bem ressaltam Martins e Costa (2009, p. 02): “trata-se de um fenômeno presente em todos os Estados da federação”.

Apesar das jurisdições municipais terem tido a primazia na inclusão de suas ordenações legislativas da regulamentação do serviço de mototáxi, tais como Fortaleza-CE, em 1997 (COELHO, 1999), Olímpia-SP, em 1997 (RAMOS; VERDI, 2003), Macapá-AP, em 1999 (MACAPÁ, 1999, RANGEL, 2006), Lins-SP, em 1999 (VIOLATO; WAISMAN, 2004), Campinha Grande-PB, em 1999 (LUNA et al., 2008), Ituiutaba-MG, em 2000 (ALMEIDA, 2010), Goiânia-GO, em 2001 (LANDEIRO, 2008; NUNES, 2010) e outros lugares, nesta parte deste trabalho tratar-se-á de apresentar inicialmente o desenvolvimento da regulação federal do serviço, desfechada no ano de 2009, e em seguida uma discussão das normas municipais sobre o tema, centralizando no âmbito macapaense.

No Senado Federal, no ano de 2001, foi apresentado o Projeto de Lei do Senado nº 203/2001, de autoria do Senador Mauro Miranda (PMDB-GO), que propõe a regulamentação de três profissões: mototaxista, profissionais de serviço comunitário de rua e motoboy. A proposta original desse Projeto era:

Art. 1º Esta lei 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.

Art. 2º Para o exercício das atividades previstas no artigo anterior são necessários:

I – ter completado vinte e um anos;

II – possuir habilitação, por pelo menos dois anos, na categoria A;

III – estar habilitado em curso especializado, na forma do regulamento.

Parágrafo único. Ao 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 artigo 1º:

I – transporte de mercadorias de volume compatível com a capacidade do veículo;

II – transporte de passageiros.

Parágrafo único. Quando solicitado para o serviço comunitário de rua, ao profissional caberá:

I – observar o movimento de chegada e saída dos moradores em sua residência;

II – acompanhar o fechamento dos portões do imóvel;

III – comunicar aos moradores, ou à polícia, sobre qualquer anormalidade nos veículos estacionados na rua;

IV – comunicar aos moradores, ou à polícia, sobre a presença de pessoas estranhas e com atitudes suspeitas na rua.

Art. 4º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de noventa dias, contados de sua promulgação.

Art. 5º esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

A argumentação para a aprovação do projeto girou em torno da popularidade do uso de motocicletas, haja vista seu baixo custo de aquisição, se comparado a um carro popular, e o reduzido valor operacional e de manutenção. Também foi citada a realização efetiva dessas atividades nas cidades brasileiras, de forma consolidada no mercado de trabalho, e a necessidade de regulamentação para garantir mais segurança ao trânsito, com a estratégia dos cursos profissionalizantes destinados a mototaxistas, motoboys e motoqueiros em serviço comunitário de rua.

Aprovado inicialmente na Comissão de Assuntos Sociais – CAS – do Senado Federal, o projeto foi remetido à Câmara dos Deputados Federais para revisão, onde foi submetido à análise da Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público – CTASP; à Comissão de Viação e Transporte – CVT; e à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania – CCJC.

A CTASP recomendou mudanças diretas no CTB, apresentando nova proposta para o projeto original, alterado substancialmente. Na CVT, que foi mais rígida, tratou-se da

inviabilidade do serviço de mototáxi e sua subtração da emenda da CTASP. Por fim, a sugestão idealizada foi integralmente aprovada pela CCJC. A redação chancelada na Câmara dos Deputados, sem o serviço de mototáxi, foi devolvida ao Senado Federal, com a estrutura abaixo:

Regulamenta o exercício da atividade dos profissionais em transporte de entrega de mercadorias em motocicletas e motonetas - motofrete

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre as regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete – e estabelece regras gerais para a regulação deste serviço.

Art. 2º 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 destinadas ao transporte remunerado de mercadorias – moto-frete – somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos 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 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 condutor de veículo destinado ao transporte remunerado de mercadorias deve satisfazer aos seguintes requisitos:

I – ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran;

II – estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorreflexivos, nos termos de regulamentação do Contran.

Art. 139-C 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. 3º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘Art. 230 (...)

(...)

XX – sem portar a autorização para condução de escolares, de moto-frete na forma estabelecida nos arts. 136 e 139-A desta Lei;’

‘Art. 244 (...)

(...)

VIII – transportando cargo incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-B desta Lei;

IX – efetuando transporte remunerado de mercadorias em desacordo com o previsto nos arts. 139-A e 139-B desta Lei:

Infração – grave;

Penalidade – multa

Medida administrativa – apreensão do veículo para regularização.’

Art. 4º 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 prevista nos arts. 139-A e 139-B da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 5º 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 do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, que aprova a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Quando o texto acima voltou ao Senado Federal, ele foi submetido à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania – CCJC – e novamente à CAS. Na CCJ foi restabelecido o projeto original com algumas mudanças aprovadas pelos Deputados Federais, tendo em vista que emendas provenientes da Câmara dos Deputados não têm proeminência de modificações sobre projetos do Senado Federal. Deste modo, foi aprovado um texto híbrido, mantendo a estrutura original do PLS 203/2001, acrescido das contribuições da Câmara Federal, reavivando o serviço de mototáxi no texto do Senado Federal.

Na data de 29 de julho de 2009, após nove anos de tramitação, foi sancionada a Lei Federal nº 12.009, que “Regulamenta o exercício das atividades profissionais em transporte de passageiros, ‘mototaxista’, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e ‘motoboy’, com o uso de motocicleta”, além de alterar a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o CTB, apresentando regras de segurança do serviço de transporte remunerado de mercadorias – motofrete:

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.

Conhecida como Lei do Mototáxi, Motoboy e do Motofrete, a norma trata muito mais das medidas de segurança e requisitos para o motofrete, portanto, para o transporte de mercadorias, do que sobre o serviço de mototáxi, que é o transporte de vidas humanas. Resulta disto a discussão atual acerca da manutenção ou não desse regimento, tendo em vista as argumentações de seus opositores de que o campo da saúde pública encontra-se em grave prejuízo, advindo da legalização do transporte remunerado de passageiros.

O principal argumento contrário é a falta de segurança que a motocicleta oferece pela inexistência de proteção adequada que garanta a integridade física do condutor e do passageiro. Outra afirmação contrária à referida Lei é dada por Peixoto (2009), ao afirmar que as motocicletas “não têm equilíbrio estável, porque apresentam duas rodas, não ficam em pé” (PEIXOTO, 2009, p. 08), e que por isto é um meio de transporte inseguro aos usuários e condutores.

Inclusive, foi apresentado no STF pelo Procurador-Geral da República, Roberto Monteiro Gurgel Santos, um pedido de ADIn impugnando o serviço de mototáxi prescrito na Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, na data de 30 de julho de 2010, por ofensa aos artigos 6º e 196 da Constituição Federal:

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.

Art. 196. A saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação.

A pretensão do Procurador-Geral é argumentar em prol do direito social à saúde, e neste ponto ele acaba por deixar de lado o igualmente direito social que é o direito ao trabalho. Conforme Simões (2009), não se pode esquecer o disposto no art. 193 da Constituição do Brasil: “A ordem social tem como base o primado do trabalho, e como



objetivo o bem-estar e a justiça sociais”. A análise do mérito do requerimento da ADIn do Procurador-Geral encontra-se em julgamento e seu deferimento pode mudar os rumos dos mototaxistas e de diversas famílias que dependem economicamente dos mesmos. Analisando criticamente esta situação, vê-se que é mais cômodo para o Procurador-Geral proibir o exercício do mototáxi do que propor ações e programas públicos de qualificação profissional para preparar os mototaxistas e todos os demais trabalhadores motoristas de veículos automotores para um adequado ingresso no mercado de trabalho e com melhores práticas de segurança no trânsito.

Nessa discussão, não se pode esquecer que o CONTRAN, seguindo suas atribuições legais, emitiu a Resolução nº 356, de 02 de agosto de 2010, que estabeleceu os requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta, visando a segurança dos condutores e passageiros, cujo atendimento favorece o direito à saúde e também garante o direito ao trabalho. Far-se-á uma apresentação desta Resolução do CONTRAN na seção 1.4 deste trabalho, sobre o transporte público seguro.

Desde a introdução do serviço de mototáxi em Macapá, em 1996, e a movimentação havida em torno da proibição do mesmo, os prestadores deste serviço têm se mostrados obstinados em garantir a regularização da atividade. Assim, a organização da categoria dos mototaxistas pressionou o poder público amapaense de tal modo que um dos resultados foi a alteração da Constituição do Estado do Amapá, em 1999, com a inclusão da organização e prestação do serviço de mototáxi como uma das competências dos Municípios:

Art. 17. Compete aos Municípios:

.....

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, o de táxi convencional e o transporte alternativo de moto-táxi, que poderão ser explorados diretamente, por empresas públicas, sociedade de economia mista ou entidade de classe, submetidas ao regime jurídico das empresas privadas; (Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº. 14, de 20.12.1999).

Paralelamente à modificação da Constituição Estadual, o Município de Macapá promulgou a Lei nº 1.002, de 30 de novembro de 1999, que criou o serviço de transporte alternativo de motocicleta no Município de Macapá. Essa Lei foi uma grande vitória dos mototaxistas que poderiam, então, regularizar o serviço que realizavam. O Projeto dessa Lei foi vetado várias vezes pelo Prefeito à época, mas a insistente ação dos mototaxistas junto aos vereadores ensejou a que o Presidente da Câmara Municipal de Macapá, Vereador Elias Valente, a promulgasse, atendendo o interesse da população. Veja-se o texto da mesma:

Lei nº 1.002, de 30 de novembro de 1999.

Cria o serviço de transporte alternativo de motocicleta no Município e dá outras providências.

Art. 1º - Fica criado o Serviço de Transporte Alternativo de Motocicleta no Município de Macapá.

Art. 2º - O Serviço de Transporte Individual de Passageiros mediante aluguel, explorado nos veículos será autorizado pelo Município de Macapá, obedecidas as disposições desta lei.

Art. 3º - O Serviço será explorado individualmente por profissionais autônomos, proprietários de motocicletas e somente poderá ser executado mediante permissão da Prefeitura Municipal de Macapá, advinda da Comissão.

Art. 4º - A permissão que trata o artigo 3º será intransferível a qualquer título.

Art. 5º - Fica limitado o número de 400 (quatrocentas) motocicletas autorizadas ao transporte de passageiros no Município de Macapá.

Parágrafo Único: O número de condutores auxiliares credenciados pela E.M.T.U. também será igual ao número de motocicletas autorizadas.

Art. 6º - Os processos de permissão para concessão dos benefícios da presente Lei serão analisados por uma Comissão assim composta:

02 (dois) representantes da E.M.T.U.

02 (dois) Vereadores

02 (dois) representantes das Entidades representativas credenciadas: Cooperativa dos Mototaxistas Autônomos São José de Macapá – COMTAM e Sindicato dos Trabalhadores Mototaxistas do Estado do Amapá – STMTA.

Art. 7º - O Poder Executivo Municipal adotará as medidas necessárias para consecução da presente Lei.

Art. 8º - A presente Lei será regulamentada pelo Poder Executivo Municipal no prazo de 30 (trinta) dias após a sua publicação.

Art. 9º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 10º - Revogam-se as disposições em contrário.

Esta Lei nº 1002, de 30 de novembro de 1999, estabeleceu a cota de 400 motocicletas autorizadas a realizarem o transporte remunerado de passageiros. Ficou criado tanto o serviço de transporte alternativo de motocicleta como a figura do permissionário e o seu auxiliar. Seria realizado processo licitatório para a concessão de permissão para o interessado prestar o serviço. O indivíduo que recebesse uma destas vagas seria considerado permissionário do serviço de mototáxi, devidamente registrado na PMM e na Empresa Municipal de Transportes Urbanos – EMTU. Esse permissionário pode, caso seja a vontade do mesmo, cadastrar uma pessoa na EMTU como seu auxiliar de mototáxi.

A relação entre o permissionário e o auxiliar é, conforme Rangel (2006) e Rocha (2008), mais de locador e locatário da motocicleta cadastrada, haja vista que a vaga de mototáxi era dada a um indivíduo e registrada a motocicleta informada por este indivíduo, e o seu auxiliar poderia trabalhar apenas nesse veículo que foi registrado no órgão de controle do trânsito e em nenhum outro mais.

No ano de 2000, o Prefeito de Macapá, Annibal Barcelos, promulgou a Lei nº 1.053, de 24 de julho de 2000, que revogou os artigos 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 8º 9º e 10º da Lei nº 1.002, de 30 de novembro de 1999. Esta nova Lei aumentou o número de vagas estabelecidas para permissionários do serviço de mototáxi: 700 permissões. Também tornou obrigatório o

recolhimento do Seguro de Vida para o Condutor e o Passageiro, em caso de acidente, garantindo a cobertura de despesas hospitalares, aposentadoria por invalidez e pensão em caso de morte. A Lei nº 1.053, de 24 de julho de 2000, suprimiu a figura do mototaxista auxiliar, existente no parágrafo único do artigo 5º da legislação anterior: “Parágrafo único: o número de condutores auxiliares credenciados pela E.M.T.U. também será igual ao número de motocicletas autorizadas”. Observe-se o texto desta nova Lei:

Lei nº 1.053, de 24 de julho de 2000.

Altera a Lei Municipal nº 1.002/99-PMM, de 30 de novembro de 1999, que cria o serviço de transporte alternativo de motocicleta.

Art. 1º - Fica o Poder Executivo de Macapá autorizado a conceder Permissão de Serviço de Transporte Individual em Motocicleta de Aluguel – Mototáxi, no total de 700 (setecentas).

Art. 2º - Fica a cargo do Poder Executivo Municipal de Macapá definir critérios para credenciamento (permissão), expedição de autorização de Licenciamento e a Regulamentação de que trata esta Lei.

Art. 3º - A exploração do Serviço de Transporte Individual em motocicleta de Aluguel, Moto-Táxi, será regulamentada pelo Poder Executivo Municipal de Macapá, observando-se a Lei Federal nº 8.897/95, no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, após a sua publicação.

§ 1º - Observar-se-á na Regulamentação, as Normas de Segurança inerentes à Prestação do Serviço, em especial, as do Código de Trânsito Brasileiro;

§ 2º - O Serviço de Moto-Táxi será explorado e operado pelo proprietário do veículo, mediante Permissão Individual para Pessoa Física;

§ 3º - O Alvará de Permissão será Pessoa e Intransferível.

Art. 4º - As Motocicletas utilizadas, somente serão autorizadas quando forem do mesmo ano de fabricação ou que não forem do mesmo ano de fabricação ou que não ultrapassem aos 05 (cinco) anos de uso, após vistoria e aprovação do Órgão Municipal competentes.

Parágrafo Único: Concede-se o prazo de 06 (seis) meses para a substituição dos veículos que estejam acima do prazo estipulado no caput deste artigo.

Art. 5º - Os serviços de Moto-Táxi somente serão autorizados, após comprovação do recolhimento do Seguro de Vida para o Condutor da Motocicleta e o Passageiro.

Parágrafo Único: O Seguro de que trata o Caput deste artigo, entre outros benefícios, devem obrigatoriamente conter:

I – despesas hospitalares;

II – invalidez temporária;

III – invalidez permanente;

IV – morte.

Art. 6º - É vedada a Concessão da Permissão para a exploração do Serviço de Transporte Individual em Motocicleta de Aluguel Moto-Táxi aos Senadores Públicos Federais, Estaduais, Municipais e de Iniciativa Privada, assim como ao Titular de Firma Individual ou Sócio de Empresa Coletiva, ou Pessoa com qualquer outra fonte de renda suficiente à manutenção de sua família.

Art. 7º - Revogam-se as disposições em contrário, principalmente os Artigos 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 8º, 9º e 10º da Lei Municipal nº 1.002/99-PMM, de 30 de novembro de 1999.

Art. 8º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Assim, estava estabelecido legalmente o serviço de transporte remunerado de passageiros em motocicletas no Município de Macapá. Somente no ano de 2002 é que foi estabelecida outra norma municipal, retornando a figura do mototaxista auxiliar. Trata-se da Lei nº 1.247, de 15 de outubro de 2002, que dispõe sobre a autorização, permissão e

licenciamento dos serviços de mototaxistas auxiliares no Município de Macapá, promulgada pelo Prefeito. Veja-se a seguir o seu conteúdo:

Lei nº 1.247, de 15 de outubro de 2002.

Dispõe sobre a autorização, permissão e licenciamento dos serviços de Moto-Taxistas Auxiliares no Município de Macapá.

Art. 1º - O Poder Executivo Municipal de Macapá, através de sua Empresa Municipal de Transportes Urbanos – EMTU, fica autorizada a conceder permissão e licenciamento para prestação de serviço de moto-taxistas auxiliares dentro de seu território municipal.

Parágrafo Único: A Empresa Municipal de Transportes Urbanos – EMTU, estabelecerá as normas regulamentares para a permissão/concessão desse serviço.

Art. 2º - O moto-taxista permissionário encaminhará requerimento à EMTU, solicitando o licenciamento de moto-taxista auxiliar.

§ 1º Para cada moto-táxi permissionário somente poderá existir um moto-taxista auxiliar;

§ 2º A EMTU somente emitirá a licença após certificar-se da adequação do moto-taxista auxiliar às normas legais e regulamentares existentes.

§ 3º A permissão para prestação de serviço de moto-taxista auxiliar não deverá ultrapassar o número de motos credenciadas legalmente para prestação de Serviço de Transporte Alternativo de Motocicleta no Município de Macapá.

Art. 3º - O moto-taxista auxiliar não poderá ter vínculo empregatício com Administração Pública Direta ou Indireta Federal, Estadual ou Municipal.

Art. 4º - A permissão terá validade de um ano, sendo que para sua renovação, o pretendente deverá submeter-se novamente às exigências legais e regulamentares existentes.

Parágrafo Único: Esta permissão terá caráter intransferível a qualquer título.

Art. 5º - O moto-taxista auxiliar somente poderá trabalhar na moto para qual foi licenciado.

Art. 6º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Assim, o mototaxista permissionário poderia requerer o cadastro na EMTU de um indivíduo que seria o seu auxiliar no serviço de mototáxi. Conforme nota-se no artigo 5º dessa Lei, o auxiliar poderia apenas trabalhar na moto para a qual foi licenciado, no caso, a do permissionário, o que colocaria os dois, permissionário e auxiliar, em relação de locador e locatário da motocicleta, com o pagamento de diárias dos dias em que o auxiliar trabalhasse na motocicleta autorizada do permissionário, apesar desta situação contratual não estar elencada na legislação acima. Como o acordo entre o permissionário e o condutor auxiliar acerca do uso da moto por este último era feito no boca a boca, sem registro escrito nenhum, comprova-se que o âmbito formal e o informal coexistem interdependentemente, ao invés de oporem-se.

Quando da promulgação da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, a Lei do Mototáxi, Motoboy e do Motofrete, a PMM organizou-se devidamente, com estudo prévio da área de transportes, inclusive com a participação dos sindicatos locais de mototaxistas, e lançou no ano seguinte o Decreto nº 1.381, de 30 de junho de 2010<sup>4</sup>, que regulamentou o serviço

<sup>4</sup> O Decreto nº 1381, de 30 de junho de 2010, do Município de Macapá é muito extenso por apresentar detalhadamente muitas situações de regulamentação. Assim, não se o apresentou na íntegra no corpo deste

remunerado de transporte individual de passageiros em motocicleta no Município de Macapá. Este Decreto acrescentou mais 1.500 novas vagas de permissionário do serviço de mototáxi, estipulou a realização de processo licitatório para a concessão destas vagas, garantiu o registro do mototaxista auxiliar, além de outras complementações.

O Decreto nº 1.381, de 30 de junho de 2010, do Município de Macapá, foi coerente com a Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009, ao estabelecer, para o exercício do serviço de mototáxi, a obrigatoriedade: 1) da idade mínima de 21 anos, 2) a habilitação de motorista na categoria de condutor de motocicleta há pelo menos dois anos, 3) apresentação de certificado de aprovação em curso especializado sobre condução de passageiro em veículo motorizado de duas rodas e 4) utilização de colete de segurança com dispositivos retrorreflexivos.

Para realizar o serviço, o veículo do mototaxista deverá estar adequado às exigências do artigo 15 do Decreto Municipal nº 1381, de 30 de junho de 2010:

Art. 15 - A prestação de serviços de MOTOTÁXI será por meio de veículo automotor do tipo motocicleta, devendo atender obrigatoriamente as seguintes exigências:

I - cor padrão amarela;

II - número de prefixo da permissão, em pintura automotiva, com quatro dígitos, no tanque de combustível e carenagens laterais, na cor preta, conforme especificado no Edital de Credenciamento e no Anexo Único deste Decreto;

III - alça (protetores) metálica(os) fixada(os) na parte lateral e posterior do veículo, destinados a sustentação e apoio do passageiro;

IV - barra protetora de pernas, denominado “mata-cachorro”;

V - antena corta-pipa;

VI - motômetro;

VII - controle de velocidade, velocímetro;

VIII - cano de descarga, escapamento, revestido com protetores de isolamento para evitar queimaduras;

IX - pára-barro alongado com no mínimo 20 (vinte) centímetros de comprimento;

X - dispositivo luminoso com a inscrição “MOTOTÁXI” localizado acima do farol para identificação na motocicleta;

XI - demais equipamentos exigidos pelo Código de Trânsito Brasileiro/CTB.

VIII – a pintura padrão definida pela EMTU para os serviços de mototáxi;

IX – trafegar sempre com farol acesso;

X – obedecer às normas descritas no artigo 107 do Código Trânsito Brasileiro;

Art. 16 - As vistorias de liberação de veículos para o serviço de MOTOTÁXI serão realizadas pela EMTU;

§1º - os veículos em operação deverão ser submetidos à vistoria técnicas anualmente, quando serão verificadas as condições mecânicas, elétricas, de chapeamento, pintura e higiene.

---

trabalho. Ele é composto por 64 artigos distribuídos em 14 capítulos: Capítulo I - Das disposições preliminares (art. 1 a 4), Capítulo II - Do credenciamento e do licenciamento (art. 5 a 10), Capítulo III - Da autorização de tráfego (art. 11 a 14), Capítulo IV - Dos veículos para o serviço (art. 15 a 16), Capítulo V - Do transporte de passageiro e da conduta do mototaxistas (art. 17 a 24), Capítulo VI - Da vistoria (art. 25 a 29), Capítulo VII - Do seguro (art. 30), Capítulo VIII - Das tarifas (art. 31 a 34), Capítulo IX - Da fiscalização (art. 35 a 39), Capítulo X - Das infrações (art. 40 a 42), Capítulo XI - Das penalidades (art. 43 a 51), Capítulo XII - Do auto de infração (art. 52 a 54), Capítulo XIII - Dos recursos administrativos (art. 54 a 60), Capítulo XIV - Das disposições finais (art. 61 a 64).

§2º - caso o veículo não satisfaça as normas exigidas na vistoria será retirado de circulação mediante suspensão temporária da autorização de tráfego, concedendo-se o prazo de 30 (trinta) dias, prorrogável por igual período para a adequação do veículo as exigências legais.

§3º - em caso de acidente o Permissionário deverá comunicar o ocorrido a EMTU, mediante apresentação do Boletim de Ocorrência Policial, devendo o veículo, após os necessários reparos, ser novamente submetido à vistoria pela EMTU, antes de voltar a operar.

§4º - a substituição do veículo motocicleta somente será autorizada pela EMTU, quando atender as exigências do artigo anterior.

Conforme se observa, o regulamento prevê a adequação do veículo de modo a apresentar os seguintes itens de segurança: “alça metálica na parte lateral e posterior do veículo, destinado a sustentação e apoio do passageiro”, “barra protetora de pernas, denominado ‘mata-cachorro’”, “antena corta-pipa”, “cano de descarga, escapamento, revestido com protetores de isolamento para evitar queimaduras”, além de “trafegar sempre com farol aceso”.

Na prática, nota-se que os motoqueiros colocam a antena corta-pipa em seus veículos apenas nos períodos de férias escolares, nos meses de julho, dezembro e janeiro, quando correm o risco de acidentes ocasionados pelos fios encerados de papagaios e pipas. A maioria dos motoqueiros tem o costume de transitar com os faróis acesos de suas motocicletas pela manhã e pela tarde, sendo que pelo período noturno todos ligam os faróis ao locomoverem-se pela cidade de Macapá.

Deve-se atentar para os incisos VI e X acima, que recomendam que as motocicletas deverão ter motocímetro e dispositivo luminoso com a inscrição “Mototáxi” localizado em cima do farol para identificação da motocicleta. Lima, Lustosa e Gondim (2007) comunicam que na cidade de Fortaleza-CE foram exigidos estes dois itens nas motocicletas dos prestadores de serviço de mototáxi, mas que a trepidação dos veículos, decorrentes das péssimas condições das ruas, acabou inviabilizando a manutenção destes artefatos. O mesmo acontece em Macapá, que tem ruas muito esburacadas e dificilmente os mototaxistas poderão atender a legislação nestes componentes. Deste modo, até que sejam pavimentadas as ruas de maneira mais adequada e melhorada a infra-estrutura viária, a aplicação desta parte do Decreto nº 1.381, de 30 de junho de 2010, deveria ser vetada.

Para o condutor da motocicleta, as recomendações do artigo 17 do Decreto nº 1.381, de 30 de junho de 2010, são:

Art. 17 - O Condutor deverá obrigatoriamente:

I - transportar um só passageiro por deslocamento;

II - possuir proteção interna (touca higiênica) descartável para capacete de segurança com proteção facial de uso do passageiro;

III - possuir colete na cor amarela, dotado de dispositivos retro refletivos e com o número do prefixo em preto para identificação da pessoa física autorizada, pelo Município, à prestação do serviço de que trata o presente Regulamento;

IV - possuir camisa de mangas longas na cor amarela dotada dos mesmos dispositivos contidos no inciso III deste artigo, além do logotipo da EMTU na manga direita;

V - possuir dois capacetes de segurança com queixeira na cor amarela, o número do prefixo em preto dotado de dispositivos retro refletivos, de uso obrigatório próprio e do passageiro;

VI - usar luvas com palmas emborrachadas.

O mototaxista permissionário deve, quando em serviço, “possuir colete na cor amarela, dotado de dispositivos retro refletivos e com o número do prefixo em preto para identificação da pessoa física autorizada”, “possuir dois capacetes de segurança com queixeira na cor amarela, o número do prefixo em preto dotado de dispositivos retro refletivos, de uso obrigatório próprio e do passageiro” e “usar luvas com palmas emborrachadas”.

O Decreto nº 1381, de 30 de junho de 2010, estabelece “cor padrão amarela” para o veículo autorizado e o condutor deve “possuir camisa de mangas longas na cor amarela dotada dos mesmos dispositivos contidos no inciso III deste artigo, além do logotipo da EMTU na manga direita”, que são elementos visuais característicos do serviço de mototáxi formal na cidade de Macapá.

## **2.4 Transporte público seguro, direito do cidadão**

A reflexão de Borges (2009) sobre segurança no trânsito é oportuna neste debate, em que ele afirma que existe um claro desconhecimento da população sobre o efeito do regramento do serviço de mototáxi. Diz ele que em Goiânia-GO, cidade que apresenta legislação municipal sobre o transporte remunerado por motocicletas, os índices de acidentes de trânsito envolvendo veículos de mototáxi são ínfimos, quando comparados com a situação da mesma cidade antes da regulamentação do serviço. A imposição do uso dos equipamentos de segurança pela Prefeitura e a adoção de “estratégias de controle e fiscalização” (FONSECA, 2005, p. 59) do atendimento a essa medida propicia à população o uso de um meio de transporte seguro. Em suma, a regularização do transporte informal de mototáxi pode garantir mais segurança aos usuários do mesmo.

Balassiano (1996) afirma que os operadores informais de transporte operam de forma independente, e deste modo, o tratamento que oferecem à manutenção dos seus veículos é precário. “Cada operador estabelece a periodicidade e nível de manutenção de seus veículos sem obedecer a nenhum padrão pré-estabelecido” (BALASSIANO, 1996, p. 102), o que pode

ser mudado por meio do estabelecimento de uma rotina de manutenção dos veículos. Esta periodicidade deveria estar inclusa nas normas que regem o transporte por mototáxi, e também dos outros meios de transportes públicos, estabelecendo os períodos máximos de operação entre as sucessivas revisões dos veículos.

Mas somente a regulamentação dos transportes alternativos não é suficiente para garantir segurança no trânsito. É necessário também que os demais sistemas de transporte coletivo, tais como os ônibus, metrô e trens, estejam funcionando de forma adequada para que os seus passageiros regulares não se sintam motivados a trocá-los por modalidades alternativas somente devido à má qualidade dos serviços convencionais. Neste caso, conforme explica Balassiano (1996), é recomendável uma revisão do sistema de concessões dos serviços de ônibus e táxis, inclusive.

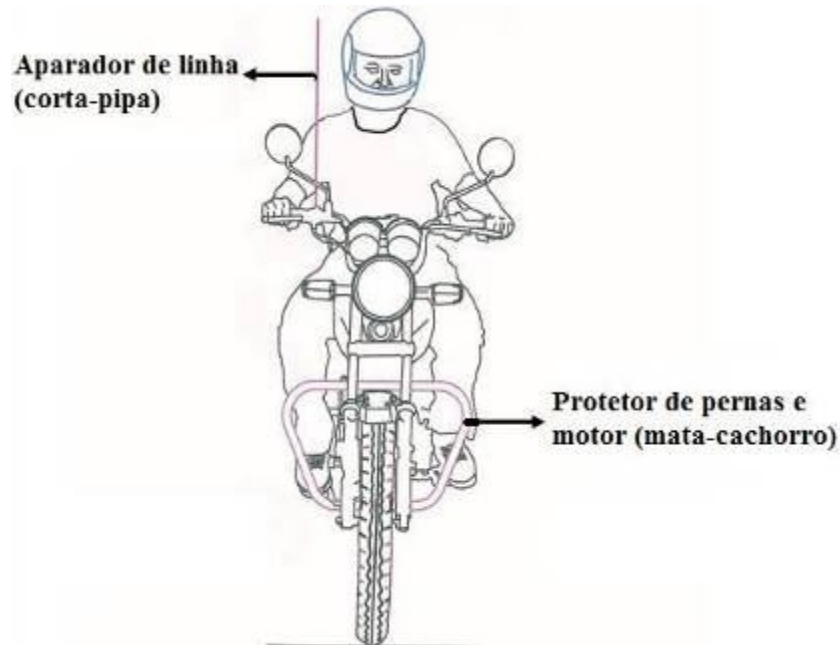
A questão da segurança no trânsito é um debate que ventila sobre os condutores, passageiros, transeuntes e os veículos motorizados. Não é coerente proibir-se o transporte de passageiros em motocicleta como medida atenuadora dos índices de acidentes de trânsito. Mais adequado é planejar e adotar medidas que tornem as motos mais seguras. Rangel (2006) contribui com este raciocínio na seguinte direção: “se transportar passageiros em motos não é seguro, estas não deveriam vir com o banco anatomicamente preparado para comportar duas pessoas” (RANGEL, 2006, p. 36), creditando a responsabilidade da segurança deste meio de transporte às montadoras de veículos.

Alguns motoqueiros desrespeitam sinais, fazem manobras perigosas, dirigem em alta velocidade, conversam muito com o passageiro e viram a cabeça a cada frase, desviando sua atenção do trânsito, colocando em risco a vida do passageiro e a sua própria. Mas, o mototáxi é inseguro? Como todo meio de transporte, a motocicleta oferece riscos, mas a segurança depende da perícia do condutor, também, e das condições de tráfego pelas vias públicas de circulação de veículos e pedestres.

Buscando resolver isto, o CONTRAN publicou a Resolução nº 356, de 02 de agosto de 2010, que estabeleceu os requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta. Esta norma regulamenta a Lei Federal nº 12.009, a qual comunica que o veículo utilizado no exercício profissional dos mototaxistas e motofretistas deve ser registrado como veículo de aluguel junto ao Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN. Mas para efetuar este registro, os veículos deverão ter equipamentos de proteção para pernas e motor, aparador de linha e dispositivos de fixação permanente ou removível para o passageiro ou para a carga (Figura 2).



**Figura 2** – Equipamento de proteção para pernas e motor (mata-cachorro) e aparador de linhas (corta-pipa)



**Fonte:** BRASIL (2010b)

Não tratar-se-á do serviço de motofrete, por não ser o alvo desta dissertação, mas algumas recomendações aplicam-se a ambos, mototáxi e motofrete. Ressalte-se que a Resolução nº 356 proíbe o uso da motocicleta para os dois tipos de serviços, e por isso o registro do veículo deve ser para a modalidade de transporte de passageiro ou de carga.

Especificamente para o serviço de mototáxi, os motociclistas profissionais e passageiros deverão utilizar capacete com viseira ou óculos de proteção e faixas retrorreflexivas (Figura 3). O condutor deve estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorreflexivos (Figura 4), também.

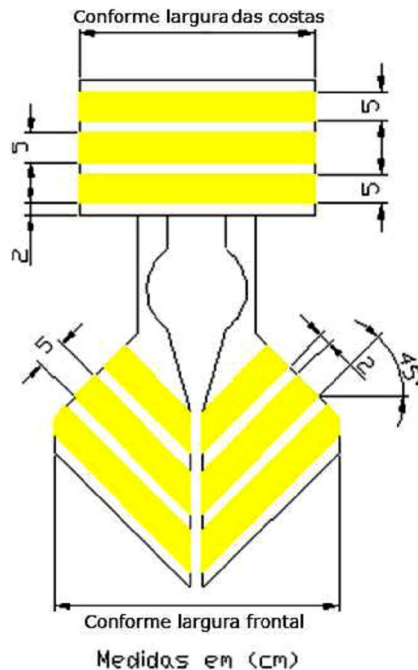
**Figura 3** – Modelo do capacete com faixas retrorreflexivas, para os condutores e passageiros, recomendado pela Resolução nº 356 do CONTRAN



Capacete obrigatório para motociclistas profissionais e passageiros de mototáxi

**Fonte:** BRASIL (2010b)

**Figura 4** – Modelo do colete de segurança dotado de dispositivos retrorreflexivos, recomendado pela Resolução nº 356 do CONTRAN



**Fonte:** BRASIL (2010b)

Analisando o Decreto nº 1381, de 30 de junho de 2010, do Município de Macapá, nota-se que ele estipulou regras semelhantes às da Resolução nº 356, de 02 de agosto de 2010, do CONTRAN, no que se refere à obrigatoriedade dos itens de segurança, tais como o dispositivo de proteção de pernas e motor, o dispositivo aparador de linha e o dispositivo de fixação de alças metálicas, traseiras e laterais, destinadas a apoio do passageiro. De igual modo, também é exigido do condutor o uso de colete de segurança dotado de dispositivos retrorreflexivos, além de capacetes motociclísticos para o passageiro e para o piloto da moto.

Quem descumprir o estabelecido na Resolução 356 estará sujeito às penalidades e medidas administrativas previstas nos seguintes artigos do Código de Trânsito Brasileiro: art. 230, V, IX, X e XII; art. 231, IV, V, VIII, X; art. 232; e art. 244, I, II, VIII e IX:

Art. 230. Conduzir o veículo:

.....

V - que não esteja registrado e devidamente licenciado;

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e apreensão do veículo;

Medida administrativa - remoção do veículo;

.....

IX - sem equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante;

X - com equipamento obrigatório em desacordo com o estabelecido pelo CONTRAN;

XII - com equipamento ou acessório proibido;

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

Art. 231. Transitar com o veículo:

.....  
 IV - com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para regularização;

V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabelecida pelo CONTRAN:

Infração - média;

Penalidade - multa acrescida a cada duzentos quilogramas ou fração de excesso de peso apurado, constante na seguinte tabela:

a) até seiscentos quilogramas - 5 (cinco) UFIR;

b) de seiscentos e um a oitocentos quilogramas - 10 (dez) UFIR;

c) de oitocentos e um a um mil quilogramas - 20 (vinte) UFIR;

d) de um mil e um a três mil quilogramas - 30 (trinta) UFIR;

e) de três mil e um a cinco mil quilogramas - 40 (quarenta) UFIR;

f) acima de cinco mil e um quilogramas - 50 (cinquenta) UFIR;

Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedente;

.....  
 VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo;

Art. 232. Conduzir veículo sem os documentos de porte obrigatório referidos neste Código:

Infração - leve;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação do documento.

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação;

.....  
 VIII – transportando carga incompatível com suas especificações ou em desacordo com o previsto no § 2º do art. 139-A desta Lei; (Redação dada pela Lei nº 12.2009, de 2009)

.....  
 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: (Incluído pela Lei nº 12.2009, de 2009)

Infração – grave; (Incluído pela Lei nº 12.2009, de 2009)

Penalidade – multa; (Incluído pela Lei nº 12.2009, de 2009)

Medida administrativa – apreensão do veículo para regularização. (Incluído pela Lei nº 12.2009, de 2009)

Os motociclistas profissionais terão até 04 de agosto de 2011 para se adequarem às normas da Resolução nº 356 do CONTRAN e aos demais requisitos da Lei nº 12.009.

Regulamentando o inciso II do artigo 2º da Lei n. 12.009, de 29 de julho de 2009, o CONTRAN editou a Resolução nº 350, de 14 de junho de 2010, que institui curso especializado obrigatório destinado a profissionais em transporte de passageiros (mototaxista) e em entrega de mercadorias (motofretista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas.

O curso a ser realizado é dividido em duas etapas: uma teórica, com carga horária de 25 horas-aula, e outra prática de pilotagem profissional, com duração de 5 horas-aula. Para obter a certificação, deve-se ter 100% de frequência ao mesmo e obter pelo menos 70% de acerto na avaliação final. O mototaxista deverá realizar curso de atualização a cada cinco anos, para continuar regular perante os órgãos de controle de trânsito, conforme o conteúdo programático exposto no anexo II da resolução citada, teórico e de prática de pilotagem profissional.

Uma novidade no mercado como item de segurança é o colete para mototáxi com alças laterais e faixas reflexivas (Fotografia 1), que é um tipo de colete de segurança para condutores de motocicletas e passageiros, por meio de alças laterais para apoio e fixação das mãos dos passageiros, atuando como um agente de estabilidade, pois condutor e passageiro tornam-se um único bloco em movimento.

**Fotografia 1** – Ilustração do Colete para mototáxi com alças laterais



**Fonte:** Site: <[www.fixocondutor.com.br](http://www.fixocondutor.com.br)>, acesso em 14 de maio de 2011.

Esse equipamento, para obter êxito, necessita de uma prévia instrução ao passageiro, para que este realize os movimentos simétricos aos do piloto da moto, acompanhando-o,

principalmente nos momentos de curvas, quando a ação da inércia age mais perceptivelmente. O sincronismo garante a segurança de ambos, piloto e passageiro, e pode diminuir as probabilidades de acidentes. O colete apresenta locais específicos à identificação do motorista, tais como o número de registro, além de poder receber publicidade, bolsos para a guarda de celulares, documentos, dinheiro e outros. A idéia do item provém da empresa O Fixo-Conductor Indústria Tecnológica e Comércio, de Goiás, e foi testado pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo (IPT/SP) e apresentado no 7º Prêmio FINEP de Inovação Tecnológica Centro-Oeste, em 2004, em que ficou com o 2º lugar. A venda do equipamento é realizada sob encomenda, e ainda não se encontra disponível no mercado amapaense.

### 3 ANÁLISE DA ATIVIDADE INFORMAL DE MOTOTÁXI EM MACAPÁ

#### 3.1 Contextualização

Porto (2007) argumenta que a criação do Território Federal do Amapá, em 1943, deu-se por um duplo objetivo: a) organizar administrativamente esta região, por meio de núcleos governativos, impedindo o surgimento de focos de desnacionalização, estimulado por meio de uma política de ocupação; e b) proteger militarmente a área de fronteira de invasões estrangeiras.

O Governo Federal estabeleceu estruturas administrativas, econômicas, sociais e políticas que contribuíram para a estadualização do Amapá, que aconteceu em 05 de outubro de 1988, com a promulgação da atual Constituição Federal do Brasil. Este instrumento jurídico possibilitou ao Estado recém-criado: autonomia e capacidade de se autogovernar, elaboração de sua própria Constituição e escolher seus representantes do Executivo e Legislativo, nos âmbitos municipal, estadual e federal. Conforme Porto (2007, p. 170), “a autonomia e a descentralização política foram conquistadas, porém, percebe-se a continuidade de sua dependência econômica em relação às Transferências da União e ao FPE”.

Essa dependência é explicada pelo fato do Estado do Amapá se caracterizar por reduzida atratividade para a vinda de empresas de grande porte e sua manutenção; apresentar extensas áreas de unidades de conservação e reservas indígenas; possuir grande quadro de servidores públicos federais, tendo sido a maioria contratada antes da estadualização e continuarem exercendo suas atividades como servidores federais à disposição do Estado.

Segundo explanação de Porto (2007), em virtude da transformação do Território Federal do Amapá em Estado, em 1988, e da regulamentação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana, em 1992, o Estado do Amapá vem apresentando, nas duas últimas décadas, possibilidades de desenvolvimento, tornando-se, assim, um grande foco de atração de pessoas oriundas de diversas regiões do Brasil – principalmente dos Estados do Pará e Maranhão. Para Moraes (2009, p. 70-71) “apesar do crescimento econômico que a criação da área de livre comércio possibilitou, a oferta de emprego continua pequena para grande parte dos migrantes que chegaram e continuam chegando no Estado nos últimos anos” (sic).

Como reflexo desses movimentos, percebe-se a ocupação desordenada do espaço urbano macapaense, sendo que grande parcela da população é empurrada para áreas periféricas, onde não há infra-estrutura adequada, sobrevivendo em meio ao desemprego e

subemprego. Assim, o mercado informal de trabalho aumentou bastante, resultante deste processo migratório, tendo em vista que a população busca prover seus meios de subsistência, ainda que de forma insatisfatória. Morais (2009) também relata o aumento da taxa de desemprego como consequência do crescimento populacional de pessoas que chegam ao Amapá “em busca de emprego para melhorar suas condições de vida” (MORAIS, 2009, p. 70).

Estas deficiências não foram contornadas por nenhum plano de desenvolvimento aplicado pelos governantes, nem por suas tentativas de corrigirem o desenho urbano em construção, no Amapá. As intervenções dos planos de desenvolvimento urbano não foram efetivamente aplicadas por conta de seus pontos de vista exógenos: instituições que impunham verticalmente suas idealizações.

Muito mais aproximado do contexto local foi o Plano Diretor Participativo de Macapá, de 2004 (TOSTES, 2007), haja vista que o Município é o nível de governo que se apresenta mais próximo da população, podendo ser acompanhado cotidianamente em suas ações pela sociedade civil, que passa a ter maiores chances de fiscalizar e cobrar providências das Prefeituras. Essa proximidade também favorece o trabalho conjunto entre poder público municipal e entidades não-governamentais, diminuindo gastos e aumentando as possibilidades de solução para os problemas locais (AMORAS; RODRIGUES, 2009).

No censo populacional de 2010, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE – relatou que o Amapá possui 668.689 habitantes, e de todos os seus dezesseis municípios, a capital Macapá apresenta 59,51% desse montante, ou seja, 397.913 habitantes. Macapá é o Município amapaense que tem a infraestrutura urbana mais bem servida, por ser a capital do Estado e por “ser a sede do governo e dos demais poderes que regem a administração” (MORAIS; MORAIS, 2009, p. 16). A principal alavanca da economia macapaense é o setor público, mas as empresas privadas também geram empregos para a população.

Em Macapá, a frota de ônibus em circulação é de 159 veículos, conforme informação do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros no Estado do Amapá – SETAP, e como a maioria da população usa o transporte coletivo, percebe-se que a oferta não consegue atender a demanda. Isso mostra que se tem de levar em consideração aspectos demográficos e espaciais para uma melhor compreensão do mototaxismo nas cidades, o qual é um fenômeno urbano, resultado da deficiência do planejamento do poder público. A frota de motocicletas no

Amapá é de 34.881, das quais 27.546 estão em Macapá, ou seja, 79%, conforme dados estatísticos do *site* do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), em março de 2011.

Em vez de esperar pela decisão e ajuda das outras esferas de decisão governamental, o Município de Macapá deve buscar se articular e se organizar para resolver as dificuldades por que passa e promover a melhoria das condições de vida de seus munícipes. A instância municipal é reconhecida pela Constituição Federal como ente federado autônomo, com competência para organizar e prestar diretamente ou sob regime de concessão ou permissão os serviços públicos de interesse local. Esta possibilidade foi visualizada pelos gestores quando da regulamentação do serviço de mototáxi em Macapá, conforme exposto no capítulo anterior.

Por conta da regularização, os mototaxistas formais são obrigados a trabalharem uniformizados, com camisa de mangas compridas, inicialmente na cor amarela, mas que depois passaram a adotar camisas na cor verde, tanto para o permissionário como para o auxiliar de mototáxi. A camisa deverá ter a palavra “Mototáxi” na parte da frente ou atrás e a expressão “Permissionário” ou “Auxiliar” na parte de trás, conforme o caso. O número de registro da permissão para a prestação do serviço deverá estar impresso na parte de trás da camisa, bem como o referido número deverá constar no capacete de segurança do piloto e no tanque de combustível do veículo. Deve-se ter um capacete de segurança com queixeira para o piloto e também para o passageiro. A motocicleta deve ter cor padrão amarela. Como a cor da motocicleta dos mototaxistas formais é amarela, eles ficaram conhecidos como “amarelinhos” (SOUZA et al., 2008b).

Os mototaxistas informais imitam o uniforme dos formais, e por isso, eles também utilizam camisas de mangas compridas para trabalhar. Com o tempo, os informais organizaram-se em equipes de mototaxistas, e elaboraram uniformes de mangas compridas com cores diversas, para distinguir os integrantes de determinada equipe – o que torna fácil a verificação de irregularidade nos operadores do serviço de mototáxi em Macapá.

A população identifica um mototaxista formal pela cor amarela do veículo e camisa de mangas compridas que usam, nas cores amarela ou verde, e também pelo porte de um capacete reserva na motocicleta – no caso dos mototaxistas permissionários ou auxiliares. Os informais são identificados mais pela camisa de mangas compridas, pela presença do segundo capacete e pelo fato dos motoqueiros ficarem oferecendo seus serviços de transporte aos pedestres. Mototaxistas formais e informais “disputam passageiros de forma regular nas ruas de Macapá, mostrando que o serviço clandestino se confunde com o legalizado e possui tanta



visibilidade por parte dos usuários deste transporte alternativo quanto o serviço formalizado” (SOUZA et al., 2008b, p. 7).

Os mototaxistas ficam rodando pela cidade de Macapá em busca de passageiro, ou então ficam nos pontos de mototáxi, que são locais “onde certo número de mototaxistas aguardam, em grupo, passageiros para realizarem o transporte” (ROCHA, 2008, p. 20). O funcionamento destes pontos é por ordem de chegada dos mototaxistas, ou seja, por vez, mas também pode ser conforme a vontade de algum passageiro em ser atendido por determinado motoqueiro-transportador. Os pontos de mototáxi também são, nos dizeres de Rocha (2008, p. 20), “um recurso usado por muitos [mototaxistas] para descansar depois de um tempo fazendo transporte de passageiros”, além de possibilitarem a economia de combustível e demarcar território dos mototaxistas, pois se tornaram locais de referência na cidade.

Nos pontos de mototáxi formal, registrados pela EMTU, há uma placa indicativa da quantidade máxima permitida de mototaxistas formais que poderão estacionar neles, o que não acontece no caso dos pontos dos mototaxistas informais, que é sem limite determinado. A EMTU e a PMM selecionaram, no ano de 2000, 53 lugares que seriam pontos formais de estacionamento de mototáxi. No entanto, no Quadro 1 abaixo estão listados apenas os que foram possíveis de identificar-se como um ponto de mototáxi, haja vista a infraestrutura de placa indicativa do serviço, os bancos para os motoqueiros sentarem-se, além da presença de mototaxistas formais nos mesmos:

**Quadro 1** – Pontos de mototáxi formal estabelecidos pela EMTU

Nº	Local	Bairro	Vagas
01	Na avenida FAB, em frente ao Hospital Geral de Macapá	Centro	10
02	Na avenida FAB, em frente à Secretaria Estadual de Educação	Centro	11
03	Na rua São José, esquina com a avenida Mendonça Júnior	Centro	11
04	Na rua Hamilton Silva, em frente ao Hospital Pronto Socorro Oswaldo Cruz	Centro	09
05	Na avenida Iracema Carvão Nunes, em frente da Caixa Econômica Federal	Centro	11
06	Na rua Marcelo Cândia, em frente ao Hospital São Camilo e São Luís	Santa Rita	11
07	Na rodovia Tancredo Neves, no Terminal Rodoviário de Macapá	São Lázaro	13

**Fonte:** Elaborado pelo autor, a partir da investigação de campo.

A quantidade de vagas referidas pelas placas indicativas do serviço foi determinada pela EMTU, e significa que podem estacionar apenas até o limite de vagas permitidas. Os mototaxistas que excederem o número estabelecido podem ter suas motos recolhidas pela EMTU.

Conforme se observa, a quantidade de pontos de mototáxi formais identificados é reduzida e não atendem a demanda, o que prejudica o trabalho dos mototaxistas formalizados, pois não têm onde estacionar seus veículos para aguardar a vez para realizarem suas atividades. Além do mais, muitos dos lugares reservados pela EMTU e pela PMM para serem

pontos formais de mototáxi não prosseguiram principalmente por conta dos próprios mototaxistas formais que não aceitaram os mesmos, haja vista a distribuição destes pontos em lugares que, segundo os mototaxistas, não apresentava muita atratividade de passageiros. São pontos localizados nos bairro de periferia da cidade de Macapá.

Os pontos informais de mototáxi em Macapá são muitos, surgindo em todo lugar, e da mesma forma sumindo ou sendo transferido para outro lugar. Sua quantidade exata, portanto, é indefinida. No Quadro 2, a seguir, estão indicados alguns dos pontos informais de mototáxi identificados na investigação de campo:

**Quadro 2** – Pontos informais de mototáxi estabelecidos pelos mototaxistas informais

Nº	Local	Bairro
01	Na Avenida FAB, em frente à Escola Estadual Gabriel de Almeida Café	Centro
02	Na Avenida FAB, esquina com a Rua Jovino Dinoá	Centro
03	Na Rua São José, esquina com a Avenida Coriolano Jucá	Centro
04	Na avenida FAB, esquina com a rua General Rondon, na Praça da Bandeira,	Centro
05	Na rua São José, esquina com a avenida Padre Júlio Maria Lombaerd	Centro
06	Na rua Tiradentes, esquina com a avenida Antonio Coelho de Carvalho	Centro
07	Na rua São José, esquina com a avenida Presidente Vargas	Centro
08	Na avenida Mendonça Júnior, esquina com a rua Hamilton Silva, atrás do Hospital Pronto Socorro Oswaldo Cruz	Centro
09	Na avenida FAB, esquina com a rua Manoel Eudóximo Pereira, em frente ao Fórum de Macapá	Centro
10	Na avenida Henrique Galúcio, em frente do Supermercado YYamada	Centro
11	Na rua Leopoldo Machado, esquina com a avenida Ataíde Teive	Trem
12	Na rua Leopoldo Machado, em frente ao Shopping Macapá	Trem
13	Na avenida Treze de Setembro, em frente da Loja Domestilar	Buritizal
14	Na rua Claudomiro de Moraes, esquina com a avenida Treze de Setembro	Buritizal
15	Na rua Santos Dumont, esquina com a avenida Treze de Setembro, em frente da agência do Banco do Brasil	Buritizal
16	Na rua Hamilton Silva, em frente do Corpo de Bombeiros Militar do Amapá	Santa Rita

**Fonte:** Elaborado pelo autor, a partir da investigação de campo.

A quantidade de pontos informais de mototáxi é maior que a dos formais, decorrente da prática rotineira dos mototaxistas informais estacionarem suas motocicletas nesses locais, e que foram institucionalizando o espaço como um ponto de mototáxi, tanto para o descanso dos mesmos como para a espera de passageiros. Com o processo de licitação que está acontecendo atualmente, além da inclusão de mais motoqueiros para a realização formalizada da atividade de mototáxi, também deveriam ser transformados estes pontos informais em formais, com a devida adequação de infra-estrutura, tais como a colocação das placas indicativas de mototáxi, bancos e cobertura contra as intempéries.

### 3.2 Histórico do mototáxi em Macapá

O serviço de mototáxi surgiu no Brasil no ano de 1994, na cidade de Cratêus, Ceará

(COELHO, 1997; GOMES; DUQUE, 2009; RANGEL, 2006), quando um bancário, desiludido com a carreira e insatisfeito com a situação econômica do país, resolveu dar asas à própria propensão empresarial. Estimulado por notícias de que nos países europeus se utiliza o serviço de moto-frete e de moto-entrega como solução para o descongestionamento do trânsito, ele percebeu que a deficiência de transportes coletivos em sua cidade podia ser resolvida com a implantação do serviço remunerado de transporte individualizado de passageiro por motocicletas (CAVINI; SOUZA, 2006; COELHO, 1997).

A idéia que causou estranhamento inicial e desconfiança foi logo apreciada pela população. Em algumas semanas, diversos motoqueiros aproveitaram-se da proposta do bancário, como uma alternativa para incrementarem seus efetivos econômicos, e puseram-se a oferecer aos transeuntes o serviço de transporte de passageiro ao preço de R\$ 1,00.

A partir de 1995, o serviço de mototáxi propagou-se para outros lugares do Brasil, tais como João Pessoa-PB, Salvador-BA, Belo Horizonte-MG, Palmas-TO, São Luís-MA, Belém-PA e Manaus-AM (COELHO, 1997), chegando ao Amapá por volta de 1996 (RANGEL, 2006; ROCHA, 2008). Segundo relato de Rangel (2006), dois indivíduos, Renê e Geovani, tendo acabado de chegarem à cidade de Macapá, e a partir do funcionamento do serviço de mototáxi que observaram na cidade de Sobral-CE, resolveram realizar a atividade, oferecendo-a aos munícipes macapaenses que aguardavam a vinda de algum ônibus nas paradas de ônibus. A partir de suas abordagens, recebiam de volta risos, chacotas e desconfiança acerca do serviço que ofereciam. Mas alguns indivíduos, aborrecidos com a prolongada demora da frequência dos ônibus, sempre superlotados, e com compromissos atrasados decorrentes do lento sistema de transporte público, aceitaram a oferta dos motoqueiros-transportadores, e serviram-se dos primeiros mototaxistas locais.

Com a satisfação do serviço de locomoção realizado, o mototáxi mostrou-se útil aos passageiros e pilotos. Àqueles por conta da possibilidade de chegarem imediatamente aos seus destinos finais, e a estes por propiciar-lhes a inserção em atividade laboral rentável e certa. Dentro de poucas semanas, diversos indivíduos estavam realizando esta atividade, cujo crescimento requeria organização e legalização.

Foram estabelecidos escritórios de mototáxi, em que se alugavam coletes identificadores dos prestadores deste serviço (SOUZA et al., 2008b), a exemplo da forma como era feita em outras cidades (COELHO, 1997; FONSECA, 2005), como por exemplo em Campina Grande-PB (LUNA, 2009), ao valor diário de R\$ 5,00, enquanto que o preço do

transporte realizado nas motocicletas, no ano de 1996, custava R\$ 1,00, proporcionando, em alguns casos, ganhos de R\$ 80,00 por dia de atividade (RANGEL, 2006).

Com o objetivo de regularizarem o serviço que executavam, os mototaxistas “começaram a formar cooperativas, como a Associação dos Mototaxistas do Amapá, o Sindicato dos Trabalhadores Mototaxistas Autônomo do Amapá e a Cooperativa dos Mototaxistas Autônomos São José de Macapá” (SOUSA et al., 2008b, p. 05), em um processo semelhante ao ocorrido no Peru, descrito por Soto (1987, p. 156), o qual afirmou que: “a falta de meios legais para se protegerem individualmente obriga os transportadores informais a se organizar politicamente”. As organizações criadas tinham o intuito de aumentar o número de seus filiados para ter mais força de pressão junto às instituições governamentais.

Em outubro de 1996, foi solicitada ao Poder Judiciário, por um dos organizadores dos escritórios de mototáxi, a concessão de um Mandado de Segurança, que garantisse a regular prestação do serviço à comunidade macapaense (RANGEL, 2006). Mas o requerimento teve um efeito contraproducente, pois o Juiz que avaliou a situação, Constantino Braúna, achando irregular a realização do serviço por ausência de respaldo jurídico, julgou improcedente a concessão do mandado.

A utilização de motocicletas como meio de transporte é prevista no CTB, sendo que a exploração da atividade econômica como forma de prestação de serviço não estava prevista por nenhuma legislação de trânsito nem pela Lei Magna do país. A Constituição Federal restringe primordialmente à União a competência legislativa sobre trânsito e transportes. Desta forma, o exercício remunerado de transporte de passageiros em motocicletas enquadrava-se numa situação irregular.

A partir do veredito do Juiz Constantino Braúna, começou uma fase de perseguição aos trabalhadores mototaxistas, que, nos momentos mais difíceis, receberam o apoio popular em prol da atividade de transporte por motocicletas, o que fez com que os mototaxistas buscassem legalizar a atividade, pelo menos em Macapá. Os fiscais de trânsito e policiais tentavam proibir qualquer realização de transporte não autorizado, mas a população conjuntamente aos motoqueiros reagia favoravelmente à realização do serviço, burlando por todos os meios as medidas de repressão contra o mototáxi.

As tentativas de legalização no âmbito municipal não estavam surtindo efeito, pois o Prefeito Municipal de Macapá, que naquela época era Anníbal Barcelos, pressionado pelos empresários de transporte coletivo, vetava qualquer Projeto de Lei que lhe chegava sobre o assunto (ROCHA, 2008). Inclusive, em maio de 1998, “a Prefeitura juntamente com o

Departamento Estadual de Trânsito tentou uma campanha educativa, para que os populares evitassem este tipo de transporte” (RANGEL, 2006, p. 28), demonstrando a utilização do poder público a favor de um grupo minoritário – empresários – contra a parte da população que não integrava aquele grupo – uma expressiva quantidade populacional.

O mototáxi foi aceito pela população, mas não pelos empresários do ramo de transporte coletivo e taxistas. Nos três anos iniciais de exercício informal de mototáxi na capital amapaense, houve muitos embates de mototaxistas com empresas de ônibus e taxistas, inclusive na esfera judicial, pois aqueles dois últimos viam com olhos receosos a realização de uma atividade concorrente de seus ganhos, principalmente pelo fato de que havia perto de 2.000 indivíduos praticando o serviço de mototáxi (RANGEL, 2006).

Bernegozzi Junior (1999) afirma que o *lobby* realizado por taxistas em diversos estados brasileiros contra a regulamentação do serviço de mototáxi provém do temor que os mesmos sentem com a possibilidade da população não necessitar tanto dos serviços deles, tendo em vista os preços que são cobrados, que, conforme Bernegozzi Junior, apesar de serem lícitos, tem um custo mais alto do que o valor despendido em uma corrida de mototáxi. O preço de uma corrida de táxi tende a aumentar proporcionalmente ao aumento do deslocamento realizado, algo que não acontece muito com os mototaxistas informais, que tarifam de acordo com os seus respectivos sensores de distância ou conforme um prévio acordo entre o passageiro e o motoqueiro acerca do valor do serviço de transporte a ser prestado.<sup>5</sup>

No ano de 1998, o SETAP deu entrada na Justiça a uma ação cautelar, exigindo o cumprimento da ordem do Juiz Constantino Braúna de retirado do espaço viário macapaense dos mototaxistas que persistiam na realização da atividade.

Rangel (2006) narra que, nos anos de 1997 a 1999, aconteceram confrontos entre mototaxistas e policiais, com motoqueiro ferido à bala e depredação de veículos públicos e particulares. Neste momento, “a intolerância entre autoridades e mototaxistas atingiria o seu auge” (RANGEL, 2006, p. 29). Em julho de 1999, os mototaxistas novamente insistiram junto à PMM a promulgação de lei regulamentando o transporte remunerado por motocicletas, e seu conseqüente reconhecimento na esfera pública, inclusive com manifestações em frente à PMM (ROCHA, 2008), mas receberam outro veto do Prefeito e da Câmara Municipal de Vereadores.

---

<sup>5</sup> Para o caso dos mototaxistas formais, em Macapá, a PMM estipulou uma tabela do valor a ser cobrado, a qual é medida conforme a quantidade de bairros que o motoqueiro tiver de atravessar. De um a dois bairros, cobra-se R\$ 3,00; até três bairros, R\$ 4,00; até quatro bairros, R\$ 5,00; até cinco bairros, R\$ 6,00; até seis bairros, R\$ 7,00; até sete bairros, R\$ 8,00; até oito bairros, R\$ 9,00; até nove bairros, R\$ 10,00; distâncias maiores, a negociar com o passageiro.

A vitória viria finalmente em 1999, mas não na esfera política, pelo menos no primeiro momento, mas na jurídica. Visto que o trabalho dos mototaxistas era uma realidade irreversível, com intensa adesão e aval popular, o SETAP apresentou termo de desistência ao Poder Judiciário da medida de retirada dos mototaxistas das ruas. O argumento presente nas negociações era o de que seria mais plausível permitir a realização do serviço, com um número restrito de mototaxistas regulamentados no âmbito público, do que um sem-número fazendo o transporte dos passageiros regulares dos ônibus.

Seria preferível “administrar os prejuízos e ter uma quantidade certa de mototaxistas regulares a ver milhares deles, ilegalmente, tirando os passageiros do transporte coletivo regular” (RANGEL, 2006, p. 29). Desta forma, prevaleceu a opção de diminuir as perdas econômicas decorrentes da implantação do mototáxi em Macapá. Era o funcionamento da lógica do bom-senso em ação – um ganha-perde favorável aos motoqueiros, aos donos de empresas de ônibus e aos taxistas.

Com a rendição do empresariado dos ônibus, cabia apenas regularizar, legislativamente, o serviço de mototáxi em Macapá, o que aconteceu em 30 de novembro de 1999 por meio da Lei Municipal nº 1.002 promulgada pela Câmara Municipal de Vereadores, criando o serviço de transporte remunerado em motocicletas. Também dentro da perspectiva normativa, a Constituição do Estado do Amapá, promulgada em 1991, sofreu alteração em 1999, recomendando aos Municípios a organização e prestação, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, dos serviços de interesse local, tratando nomeadamente do transporte alternativo mototáxi.

Esta possibilidade ensejou no ano seguinte ao Município de Macapá a revogação da Lei da Câmara Municipal referida acima e redação de nova norma jurídica autorizando o exercício da prestação de serviço de mototáxi – a Lei Municipal nº 1.053, de 24 de julho de 2000, que autorizou uma cota de 700 motoqueiros a realizarem o serviço de transporte alternativo por meio de motocicletas – discussão que foi tratada mais especificamente no segundo capítulo desta dissertação. Rangel (2006, p. 31) é quem desfecha esta narrativa: “da mesma forma como proibiu-se, liberou-se”.

O Município pode regulamentar aquilo que não lhe seja proibido e nem contrarie norma vigente, haja vista que um indivíduo qualquer pode fazer tudo o que é permitido ou não por lei, mas a Administração Pública só pode fazer o que for expressamente legislado por ela. A regulamentação do serviço de mototáxi propiciou a realização de procedimento

administrativo licitatório para autorização dos indivíduos interessados na realização do mesmo (PEPEU, 1998).

Assim, o serviço de mototáxi passou a ser atividade regularizada junto ao poder público estadual amapaense e municipal macapaense, restringido aos permissionários do serviço de transporte alternativo de mototáxi (SOUSA et al., 2008b), por meio de processo licitatório (BRASIL, 1995). Com a edição da norma reguladora do exercício da prestação de serviço de mototáxi, em Macapá, muitos motoqueiros que não conseguiram a concessão da licença de permissão para o exercício da atividade viram-se, de uma hora para outra, na condição de informalidade do exercício do serviço de mototáxi. A presença de mototaxistas informais em Macapá “é comum e já faz parte do cotidiano da cidade” (SOUSA et al., 2008b, p. 05).

### **3.3 Aspectos metodológicos da investigação de campo**

A pesquisa de campo, conforme Gomes (2008), vem a ser o instrumento técnico que não envolve necessariamente a vivência com a cultura pesquisada – neste caso, os mototaxistas. Os desconfortos que o pesquisador possa sentir devem ser superados para que a pesquisa se realize satisfatoriamente. As técnicas e os métodos presentes na pesquisa de campo devem ser usados conforme o interesse do pesquisador. Deste modo é que estava previsto a imersão do autor desta dissertação no ambiente de trabalho dos motoqueiros profissionais do transporte urbano, para comprovar ou refutar a hipótese abordada neste trabalho, que é investigar o efeito contraproducente da limitação de cotas do serviço de mototáxi, cuja regularização de mototaxistas junto à PMM e à EMTU fez surgir uma quantidade muito grande de motoqueiros que exploram informalmente a atividade de transporte remunerado de passageiros.

A atividade de obtenção de informações deveria ter acontecido conforme previsto no cronograma do projeto de pesquisa desta dissertação de mestrado, em que seriam abordados nas vias públicas de trânsito mototaxistas informais em pleno exercício da atividade, para dialogar com os mesmos a fim de conseguir as informações que comporiam os dados empíricos deste trabalho, durante o prazo de três meses de 2010.

Contudo, conforme afirmado na introdução deste trabalho, no momento em que se iniciaria a fase de abordagens de mototaxistas nas ruas, a PMM lançou um edital de licitação destinado a outorgar 1.500 (um mil e quinhentas) novas permissões para exploração do

serviço de mototáxi. Esse edital é resultante de um demorado diálogo da PMM, da EMTU e sindicatos de mototaxistas em torno de estabelecer a ampliação do número de cotas de mototaxistas formalizados junto à esfera pública.

O processo de licitação para a concessão do serviço de transporte remunerado de passageiros em motocicletas das 1.500 novas permissões desenvolveu-se a partir da publicação do edital do mesmo, em 17 de novembro de 2010, oportunidade em que os mototaxistas informais poderiam se regularizar e passar da informalidade para a formalidade da atividade. A primeira fase do processo deu-se no dia 06 de janeiro de 2011, de recebimento dos documentos dos licitantes. A seguir, todos os documentos foram entregues a uma comissão de análise e julgamento, que possuiu o prazo de 30 dias para apresentar o resultado preliminar, que poderia sofrer mudanças decorrentes dos licitantes que recorressem da publicação desta listagem. Em seguida, aconteceria a segunda fase do processo, que seria a convocação dos selecionados para, no prazo de 30 dias, procederem ao cadastro pessoal e do veículo.

Por fim, seria assinado, entre a PMM e o licitante contemplado com a vaga de permissionário, o Termo de Permissão a Título Oneroso para Exploração de Serviço de Transporte Individual Remunerado de Passageiros – Mototáxi. Este termo estabelece a permissão pelo período de cinco anos, renovável por igual prazo, além de determinar que o permissionário pague à PMM, como contraprestação pela permissão concedida, taxa mensal referente ao Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN) no valor de 5% de seus rendimentos.

Ao obter-se uma cópia da publicação deste edital, na EMTU, foi verificado que seria possível realizar a pesquisa de campo em um único local e num só dia, favorecendo a atividade de entrevista com o ganho de fazer em um único momento o que estava previsto acontecer durante semanas de negociações com os mototaxistas desconfiados da situação, fato que aconteceu com Rocha (2008), que teve dificuldade em fazer-se aceito pelos motoqueiros que entrevistou. Deste modo, como um pré-teste de aplicação do questionário de entrevista, foi realizada uma conversa com um mototaxista informal, para saber a opinião prévia dele acerca da pesquisa que estava sendo realizada e as possíveis situações presentes no dia da licitação, tais como o comportamento dos indivíduos entrevistados.

Também foi solicitado à EMTU autorização para fazer-se a pesquisa durante o período inicial da licitação do serviço de mototáxi, ao que foi obtido o aval da Diretoria da EMTU para a realização da obtenção de informações dos mototaxistas que participariam da fase de



entrega de propostas e documentos, que aconteceu no dia 06 de janeiro de 2011 no Ginásio de Esportes Avertino Ramos, situado à Rua Cândido Mendes, nº 01, bairro Central, Macapá, local indicado para o certame, que se iniciaria às 09h00min.

No dia 06 de janeiro de 2011, na frente do prédio do Ginásio de Esportes Avertino Ramos, haviam vários mototaxistas enfileirados, aguardando a abertura do portão principal para adentrarem no mesmo. As motocicletas estacionadas estendiam-se por todos os lados, e era difícil encontrar alguma vaga vazia para estacionar qualquer outro tipo de veículo maior que uma moto (Fotografias 2 e 3). O espaço da Rua Cândido Mendes em frente ao Ginásio apresentava dificuldade em seu tráfego, e os guardas municipais tinham dificuldades para fazer o trânsito fluir normalmente, principalmente porque ali é uma via principal de trânsito de veículos para o centro comercial de Macapá.

**Fotografia 2** – Fotografia tirada pela janela superior do Ginásio de Esportes Avertino Ramos, mostrando o lado esquerdo da Rua Cândido Mendes, no dia da licitação



**Fonte:** Autor, fotografia obtida em 06/01/2011.

**Fotografia 3** – Fotografia tirada pela janela superior do Ginásio de Esportes Avertino Ramos, mostrando o lado direito da Rua Cândido Mendes, no dia da licitação



**Fonte:** Autor, fotografia obtida em 06/01/2011.

Por meio das ilustrações expostas acima se pode ter uma idéia da enorme quantidade de motocicletas estacionadas na frente do Ginásio Avertino Ramos, no dia da licitação. Apesar do edital da licitação oferecer 1500 vagas para mototáxi, notícias veiculadas na imprensa local dão conta de que um pouco mais de 800 motoqueiros estiveram participando do processo licitatório, o que implica dizer que deveria haver não menos que 800 motocicletas estacionadas nas redondezas do local. O reduzido número de licitantes é decorrente do próprio edital de licitação ser muito exigente em relação a muitos itens, principalmente acerca da regularização da motocicleta e da documentação pessoal dos motoqueiros. Como muitos não conseguiram adequarem-se a tempo, não participaram do processo. A EMTU planeja realizar nova licitação dentro de dois anos, para as vagas que restarem do atual certame licitatório. Até lá, os mototaxistas informais terão um bom período para regularizem os seus documentos e os da motocicleta.

Internamente ao prédio, os mototaxistas dispuseram-se em lugares diversos da arquibancada do ginásio (Fotografia 4), após receberem suas senhas de atendimento. A organização tanto dos funcionários da EMTU como dos participantes da licitação estava adequada o suficiente, sem ocorrências de distúrbios, o que foi um item propício a aplicação dos questionários aos entrevistados.

**Fotografia 4** – Fotografia tirada da arquibancada do Ginásio de Esportes Avertino Ramos, no dia da licitação



**Fonte:** Autor, fotografia obtida em 06/01/2011.

### 3.4 Apresentação e discussão dos dados

A quantidade de mototaxistas informais em Macapá varia entre 2.000 a 3.000 (AMORAS, 2010; AMORAS; FERREIRA, 2009; RANGEL, 2006; ROCHA, 2008; SOUSA et al., 2008b), enquanto que os mototaxistas formais registrados na EMTU são um total de 700 permissionários e 690 auxiliares (RANGEL, 2006; ROCHA, 2008). Esta pesquisa foi realizada apenas com os mototaxistas informais, e, portanto, conforme antecipado na introdução deste trabalho, a amostra compreendeu um total de 200 mototaxistas informais participantes voluntários desta pesquisa, entrevistados no dia 06 de janeiro de 2011, com um questionário de pesquisa (APÊNDICE A), com perguntas abertas e fechadas.

Os resultados da investigação de campo realizada serão apresentados a seguir, em tabelas e quadros, com suas respectivas análises, sendo que algumas vezes comparativamente

com os resultados de outros pesquisadores do serviço de mototáxi. A utilidade desta tática comparativa é propiciar um parâmetro da situação apresentada, visando aprimoramentos futuros da categoria trabalhista analisada, retornando posteriormente à sociedade como uma forma de reflexão e contribuindo com a formulação de ações públicas governamentais (AMORAS; RODRIGUES, 2009).

a) Faixa etária

A idade dos entrevistados variou de 21 a 57 anos. O somatório de todas as idades informadas dividido pelo número de entrevistados dá: 6.729 anos / 200 indivíduos = 33,645 anos/mototaxista. Quando se agrupam os dados acima por faixas etárias de cinco anos, obtém-se a Tabela 1 abaixo, que facilita perceber que 73,5% dos mototaxistas estão com idade entre 26 a 40 anos de idade, cuja mediana é quase a mesma média calculada anteriormente, ou seja, de 33 anos:

**Tabela 1** – Idade dos mototaxistas entrevistados, por faixa de idade

Idade em faixa de cinco anos	Quantidade de indivíduos	%
21 a 25 anos	23	11,5
26 a 30 anos	51	25,5
31 a 35 anos	49	24,5
36 a 40 anos	47	23,5
41 a 45 anos	21	10,5
46 a 50 anos	05	2,5
51 a 55 anos	02	1,0
56 a 60 anos	02	1,0

**Fonte:** Resultados da pesquisa realizada em 06/01/2011, pelo autor

b) Naturalidade

Ao contrário da idéia comum local de que a maioria dos mototaxistas poderia ser de outros estados brasileiros, constatou-se que 52,0% deles têm origem no Amapá, enquanto que 25,5% são paraenses, 13,0% são maranhenses e os demais (9,5%) são de outros estados brasileiros, conforme exposto na Tabela 2 abaixo:

**Tabela 2** – Naturalidade dos mototaxistas entrevistados

Naturalidade	Quantidade de indivíduos	%
Amapá	104	52,0
Pará	51	25,5
Maranhão	26	13,0
Outros estados	19	9,5

**Fonte:** Resultados da pesquisa realizada em 06/01/2011, pelo autor

**Nota:** Outros estados: Rio Grande do Norte (2,5%), Piauí (2,0%), Ceará (1,5%), Goiás (1,0%), Paraná (0,5%), Rondônia (0,5%), São Paulo (0,5%), Rio de Janeiro (0,5%) e Tocantins (0,5%).

Apesar da dificuldade geográfica para chegar-se ao Estado do Amapá, proveniente da ausência de uma ligação terrestre com o Estado do Pará, restando como alternativas apenas a entrada e saída por via aérea ou marítima, a atratividade migratória é elevada, principalmente dos estados que compõem as regiões Norte e Nordeste.

#### c) Estado civil

No resultado da pesquisa de campo, verificou-se que 51,0% dos mototaxistas entrevistados são solteiros, enquanto que 49,0% são casados ou têm relação estável. Cabe mencionar que nos dados de Rangel (2006), relatados em seu livro sobre o serviço de mototáxi em Macapá, 28,43% dos mototaxistas eram solteiros e 71,56% tinham compromisso marital. Os dados de Rangel compreenderam uma amostra de 190 mototaxistas. Desse montante, 87,37% tinham filhos.

#### d) Quantidade de filhos

Na pesquisa realizada para esta dissertação, 81,5% dos entrevistados alegaram ter filhos, contra 18,5% que não têm nenhum. Veja-se a Tabela 3 abaixo, com os dados da quantidade de filhos, em que 25,0% dos mototaxistas informais possui pelo menos um filho, 24,5% tem dois filhos, 13,0% tem três filhos e 9,5% tem quatro filhos, e os outros restantes tem de cinco a nove filhos, o que contabiliza 413 filhos e filhas cujos pais os sustentam com os ganhos do serviço de mototáxi – uma média de 2,065 filhos por mototaxista informal entrevistado.

**Tabela 3** – Quantidade de filhos por mototaxistas entrevistados

Quantidade de filhos	Quantidade de indivíduos	%
Sem filhos	37	18,5
1 filho	50	25,0
2 filhos	49	24,5
3 filhos	26	13,0
4 filhos	19	9,5
5 filhos	11	5,5
6 filhos	02	1,0
7 filhos	05	2,5
9 filhos	01	0,5

**Fonte:** Resultados da pesquisa realizada em 06/01/2011, pelo autor

Para Rangel, o trabalho dos mototaxistas é “mais que um direito é também um dever, pois implica diretamente na sobrevivência de várias pessoas” (sic) (RANGEL, 2006, p. 39). Com este último raciocínio convergem Martins e Costa (2009), os quais, a partir de pesquisa nas cidades de Montes Claros-MG e em Porto Velho-RO, concluíram que a atividade de mototáxi “pode ser compreendida como uma estratégia de sobrevivência para fugir do desemprego” (MARTINS; COSTA, 2009, p. 19), pois o ingresso no serviço de transporte remunerado em motocicletas é fácil e os rendimentos diários compensam, de certo modo, a inclusão precária no mercado de trabalho deste serviço. Alertam também para o excesso de carga horária, jornadas estafantes e os perigos inerentes ao transporte mototáxi, não esquecendo que, algumas vezes, os mototaxistas informais sofrem perseguição dos órgãos públicos, principalmente da polícia.

#### e) Escolaridade

Rangel (2006) apresentou nos dados de sua pesquisa de campo, realizada em 2002, o valor de 17,89% de mototaxistas com Ensino Médio completo, 10,57% tinham o Ensino Fundamental incompleto, 54,73% tinham o Ensino Fundamental completo e outros 16,84% estavam cursando o Ensino Médio. Já os mototaxistas informais entrevistados nesta pesquisa apresentam uma boa taxa de alfabetização (Tabela 4), pois se verificou que 62% deles têm Ensino Médio completo (somatório dos resultados dos indivíduos com Ensino Médio completo, Ensino Superior incompleto e Ensino Superior completo). Com isto, pode-se observar a melhora do nível de escolaridade dos trabalhadores mototaxistas de Macapá – pelo menos no caso dos mototaxistas que foram entrevistados para esta pesquisa.

**Tabela 4** – Escolaridade dos mototaxistas entrevistados

Nível de escolaridade	Quantidade de indivíduos	%
Ensino Fundamental incompleto	24	12,0
Ensino Fundamental completo	38	19,0
Ensino Médio incompleto	14	7,0
Ensino Médio completo	111	55,5
Ensino Superior incompleto	11	5,5
Ensino Superior completo	02	1,0

**Fonte:** Resultados da pesquisa realizada em 06/01/2011, pelo autor

Almeida, Neves e Ferreira (2009) e Almeida (2010), relataram o valor de 25% de mototaxistas com Ensino Médio completo, quando fizeram pesquisa em Ituiutaba-MG, apesar dessa cidade estar próxima de Uberlândia-MG, que abriga a Universidade Federal de Uberlândia, centro de formação de mão-de-obra especializada em nível superior, de

repercussão no estado mineiro. Conforme Paternina et al. (2008, p. 8) “la educación resulta ser, si no la primordial, uma de las principales variables para el desarrollo de los individuos”, com o que concorda-se, pois, depois da família, a escola é a instituição social mais importante, haja vista que ela prepara os indivíduos para uma integração produtiva à sociedade (AMORAS, 2009).

O mesmo valor de 25% também é a taxa de escolaridade dos mototaxistas que têm Ensino Médio completo em Fortaleza-CE (LIMA; LUSTOSA; GONDIM, 2007). Conforme alertam Almeida, Neves e Ferreira (2009) e Almeida (2010), o poder público deve atentar para a condição social dos trabalhadores, porque a responsabilidade estatal engloba o provimento à sociedade dos direitos fundamentais, inclusos o da educação e o do trabalho. O valor de 25% de mototaxistas das cidades de Ceará e de Minas Gerais referidas com Ensino Médio completo significa que 75% dos mototaxistas têm pelo menos o Ensino Fundamental completo ou incompleto. A baixa escolaridade é um fator que impele os indivíduos para o exercício de tarefas precárias, com inclusões sociais deficientes.

#### f) Propriedade da moto

Outro item verificado na pesquisa de campo refere-se à posse da motocicleta utilizada no trabalho de mototáxi. Os dados obtidos possibilitam revelar que 84,5% dos entrevistados têm moto própria para realizarem seu serviço. Com o processo de licitação atual, o número de motoqueiros com moto própria tende a aumentar. Veja-se a Tabela 5 abaixo com os resultados:

**Tabela 5** – Propriedade da motocicleta utilizada no serviço de mototáxi

Propriedade da motocicleta	Quantidade de indivíduos	%
Moto própria	169	84,5
Alugada	19	9,5
Emprestada do pai	02	1,0
Auxiliar de informal	02	1,0
Carta de crédito	06	3,0
Não informou	02	1,0

**Fonte:** Resultados da pesquisa realizada em 06/01/2011, pelo autor

Ter a posse da motocicleta é um fator importante no serviço de mototáxi, pois permite diminuir os custos com a prestação do serviço. Além disso, para participar do processo licitatório de concessão de permissão para realizar o serviço de mototáxi, o candidato deve comprovar que possui motocicleta em seu nome ou então que tem carta de crédito de alguma concessionária de motocicletas. Os motoqueiros entrevistados também afirmaram utilizar

motocicleta alugada (9,5%), emprestada do pai (1%) – que provavelmente também exerce a profissão –, e moto cedida de mototaxista auxiliar (1%).

Santos, Duarte e Vasconcelos (2001) afirmaram que alguns indivíduos, a partir da constatação que o serviço de mototáxi poderia lhes oferecer uma renda maior que seus empregos, pediram demissão de seus trabalhos, e o valor que receberam de suas indenizações foi utilizado para a compra de uma motocicleta, podendo, deste modo, trabalharem para si. Inclusive, o valor percentual da amostra de Santos, Duarte e Vasconcelos (2001), acerca da propriedade da moto utilizada no serviço de mototáxi na cidade de Jequié-BA, é próximo do informado nesta pesquisa: 85% tinham moto própria. Os outros 15% restantes eram alugadas, valor maior que o daqui, que é de 9,5%.

Na cidade de Macapá, bem como em outros lugares do Brasil, a venda de motocicletas é realizada em estabelecimentos comerciais, tais como concessionárias automotivas e lojas. As facilidades são muitas e chamativas, desde o extenso parcelamento, promoções, a aceitação de outros bens como parte do pagamento, além da oferta de brindes variados. Veja-se, por exemplo, a vitrine de um dos pontos de vendas de uma tradicional empresa de venda de motocicletas em Macapá (Fotografia 5):

**Fotografia 5** – Fotografia do cartaz promocional de venda de motocicletas, exibido na frente de uma loja revendedora automotiva



**Fonte:** Autor, fotografia tirada em 12/01/2011.



O cartaz indica apelativamente aos passantes: “Preço diferenciado para mototaxista”. Sobre o valor de venda da motocicleta, neste caso, há uma redução, haja vista a isenção do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e Serviços – ICMS – que é concedida no Estado do Amapá sobre a aquisição de motocicletas a serem utilizadas por mototaxistas e motoboys – Lei Estadual nº 1.410, de 30 de novembro de 2009.

Sabe-se que sobre as mercadorias incidem diversas taxas e impostos, o que lhes ocasionam um aumento no valor de venda final ao consumidor. No Amapá, há o favorecimento do direito do trabalho de mototaxistas e motoboys, assegurando facilidades na aquisição do referido bem móvel e instrumento de trabalho. Mas é necessário ser mototaxista regularizado, o que implica em estar autorizado pelo Município para exercer o serviço de mototáxi. Daí a necessidade da ampliação das cotas de mototaxista permissionário e auxiliar na cidade de Macapá, pois há benefícios tanto para os trabalhadores motoqueiros como para os usuários, que podem contar com os seguros de vida em caso de acidentes e outros sinistros.

g) Jornada de trabalho de mototáxi

Nunes (2010), ao apresentar os resultados de investigação de campo sobre mototaxistas na cidade de Goiânia-GO, sintetizou um dado presente na maioria dos trabalhos sobre o mototáxi: “as jornadas de trabalho são estafantes e extensas; a maioria trabalha em média 12 horas por dia durante seis dias da semana na ocupação” (NUNES, 2010, p. 32). O mesmo acontece em Macapá, em que se comprovou que 45,5% dos mototaxistas trabalham todos os sete dias de uma semana, com raríssimas folgas, e 37,5% durante seis dias consecutivos, conforme a Tabela 6 abaixo:

**Tabela 6** – Quantidade de dias de trabalho de mototáxi por semana

Dias de trabalho por semana	Quantidade de indivíduos	%
3 dias	05	2,5
4 dias	11	5,5
5 dias	18	9,0
6 dias	75	37,5
7 dias	91	45,5

**Fonte:** Resultados da pesquisa realizada em 06/01/2011, pelo autor

Os resultados da pesquisa de campo realizada permitem afirmar, também, que 61,5% dos entrevistados trabalham mais de oito horas por dia, começando pelo turno matinal e terminando muito depois do anoitecer. Veja-se a Tabela 7, a seguir:

**Tabela 7** – Tempo diário de horas de trabalho de mototáxi

Horas de trabalho por dia	Quantidade de indivíduos	%
Entre 2 a 4 horas	04	2,0
Entre 4 a 6 horas	26	13,0
Entre 6 a 8 horas	47	23,5
Mais de 8 horas	123	61,5

**Fonte:** Resultados da pesquisa realizada em 06/01/2011, pelo autor

#### h) Renda média com serviço de mototáxi

Esta pesquisa também se voltou para o rendimento proporcionado com o serviço de mototáxi, mas ao contrário de outros estudos, tais como o de Almeida (2010), Almeida, Neves e Ferreira (2009), Martins e Costa (2009), Rangel (2006) e Violato e Waisman (2004) que informaram em termos de quantidades de salários mínimos os valores mensais obtidos com o serviço de mototáxi, optou-se por comunicar em dados financeiros diários. Há indivíduos que receberam dez reais a mais que um salário mínimo e outros que receberam dez reais a menos que dois salários mínimos, e que foram inclusos na faixa de quem recebeu dois salários mínimos com o serviço de mototáxi. Se o salário mínimo em janeiro de 2011, data da pesquisa de campo, era de R\$ 565,00, muita diferença existe entre quem conseguiu R\$ 575,00 e R\$ 1.120,00 com o serviço de mototáxi, que são valores muitos distantes, quase o dobro um do outro.

A metodologia utilizada neste trabalho priorizou informar dados da renda média diária obtida com o serviço de mototáxi em Macapá. Deste modo, pode-se perceber que os ganhos diários dos entrevistados variou de R\$ 20,00 a R\$ 100,00. Os registros mais expressivos são: 32,5% dos indivíduos entrevistados afirmaram receberem entre R\$ 40,00 a R\$ 49,00 diários pelo trabalho que fazem, 28% afirmaram R\$ 50,00 a R\$ 59,00, 13,5% disseram R\$ 60,00 a R\$ 69,00, 12,5% responderam R\$ 70,00 a R\$ 75,00, e os demais com os valores apresentados na Tabela 8, a seguir:

**Tabela 8** – Renda média diária obtida com o serviço de mototáxi

Renda média diária	Quantidade de indivíduos	%
Não informou	03	1,5
De R\$ 20,00 a R\$ 29,00	05	2,5
De R\$ 30,00 a R\$ 39,00	20	10,0
De R\$ 40,00 a R\$ 49,00	47	23,5
De R\$ 50,00 a R\$ 59,00	56	28,0
De R\$ 60,00 a R\$ 69,00	27	13,5
De R\$ 70,00 a R\$ 79,00	25	12,5
De R\$ 80,00 a R\$ 89,00	12	6,0
De R\$ 90,00 a R\$ 100,00	05	2,5

**Fonte:** Resultados da pesquisa realizada em 06/01/2011, pelo autor

O questionário de entrevista aplicado contemplava o questionamento acerca do valor médio mensal obtido com o mototáxi, mas devido a muitos não terem respondido este item, apresentar-se-á a Tabela 9 abaixo que ilustra esta situação a partir das respostas fornecidas por apenas 87 entrevistados que informaram:

**Tabela 9** – Renda média mensal obtida com o serviço de mototáxi

Renda média mensal	Quantidade de indivíduos	%
De R\$ 500 a R\$ 699	07	8,0
De R\$ 700 a R\$ 899	14	16,1
De R\$ 900 a R\$ 1.099	18	20,7
De R\$ 1.100 a R\$ 1.299	19	21,8
De R\$ 1.300 a R\$ 1.499	07	8,0
De R\$ 1.500 a R\$ 1.699	17	19,5
De R\$ 1.700 a R\$ 1.899	-	-
De R\$ 1.900 a R\$ 2.099	02	2,3
De R\$ 2.100 a R\$ 2.200	03	3,4

**Fonte:** Resultados da pesquisa realizada em 06/01/2011, pelo autor

Percebe-se que os valores informados ficaram entre o mínimo de R\$ 500,00 e máximo de R\$ 2.200,00 mensais. O ganho mensal com o trabalho de transportar pessoas em motocicletas mostra-se com um valor que está acima de um salário mínimo recebido por grande parte da população assalariada, que é a mesma informação compartilhada por Landeiro (2008, p. 06): “a ocupação de mototaxista representa uma opção de trabalho com ganho razoável para o nível de qualificação exigido e suficiente para atender necessidades básicas” (sic).

Por outro lado, os riscos da profissão estão presentes, como em outras atividades profissionais, mas com a diferença de que a probabilidade de um acidente de trânsito acontecer é maior para os motoqueiros do que para os indivíduos que trabalham dentro de escritórios, lojas e comércios. Por isso, o serviço de mototáxi deve ser realizado sempre com prudência no trânsito e cuidado com o instrumento de trabalho.

A omissão dos entrevistados em informarem o valor mensal, provém do temor que os mesmos têm de que o fisco venha lhes cobrar os impostos e taxas devidas acerca da atividade que exercem. Fonseca (2006, p. 7) afirma que os mototaxistas operam “dentro de um cálculo econômico circunscrito ao dia-a-dia”, com uma prática econômica regida pela jornada diária. Explica também que os motoqueiros tendem a superestimar seus ganhos líquidos, descontados os seus gastos com a execução do serviço, pois importa mais a eles “chegar ao final do dia com ‘algum no bolso’” (FONSECA, 2005, p. 83).

i) Existência de outras fontes de renda, além do mototáxi

Para a maioria dos motoqueiros entrevistados, ou seja, 91,0%, o serviço que realizam é sua única fonte de renda (Tabela 10), enquanto que 9,0% possuem outro mecanismo para complementar as suas economias. Assim, percebe-se que a maioria dos entrevistados possui dependência direta da atividade de mototáxi:

**Tabela 10** – Indicação de outras fontes de renda, além do mototáxi

Outras fontes de renda	Quantidade de indivíduos	%
Não tem outra fonte de renda	182	91,0
Tem emprego	09	4,5
Tem atividade autônoma	06	3,0
Recebe algum auxílio financeiro	03	1,5

**Fonte:** Resultados da pesquisa realizada em 06/01/2011, pelo autor

j) Contribuição com o INSS

Todas as pessoas que exercem alguma atividade remunerada, mesmo sem vínculo empregatício, devem contribuir com a Previdência Social. Inclusive os mototaxistas regularizados e os não-regularizados. Diariamente, eles correm riscos constantes no trânsito e não contar com a proteção previdenciária, no caso de acidente, doença e outros riscos, pode deixá-los sem nenhuma renda durante o período em que não puderem trabalhar.

Por exemplo, em caso de um acidente de trânsito, o indivíduo terá, pelo menos, três dramas por enfrentar: 1) gastos com o conserto do veículo; 2) gastos na compra de remédios e cuidar de sua saúde; 3) ficará temporariamente sem rendimentos, visto que não tem condições para trabalhar ou porque o veículo está em conserto. Caso tenha seguro de acidentes, terá cobertura por alguns dias, dependendo da situação, mas, algumas vezes, para conseguir o amparo financeiro devido, terá tanto estorvo que perderá até o espírito esportivo. Se não estiver segurado, terá de pagar o reparo da motocicleta de alguma forma, incluso o serviço do mecânico e a compra das peças de reposição.

No caso da saúde, o gasto principal são medicamentos, pois poderá ser atendido em hospital público. Caso vá a uma clínica de saúde particular, o custo é caro. É neste momento que a Previdência Social auxilia, com o pagamento do benefício, de acordo com as contribuições que foram feitas, garantindo o dia-a-dia do trabalhador motociclista. Contribuir com a Previdência Social não pode ser entendido como gasto, mas sim como um investimento.

Quando indagado aos mototaxistas sobre a relação de contribuinte previdenciário, notou-se que a maioria (90,5%) não contribui com o Instituto Nacional de Seguridade Social – INSS. Na pesquisa de Rangel (2006), foi constatado que 89,47% dos mototaxistas também não contribuía com a Previdência Social. Daí a necessidade de uma ação do INSS em pontos estratégicos e de grande circulação de mototaxistas e de taxistas também, esclarecendo a este público sobre como e onde fazer a inscrição e orientações ao profissional que trabalha por conta própria e para aqueles que já recolheram para a Previdência Social e hoje não recolhem mais por conta da atividade que desempenham, haja vista o que dispõe a Constituição Federal sobre o assunto: “Art. 201. A previdência social será organizada sob a forma de regime geral, de caráter contributivo e de filiação obrigatória”, e que uma das conseqüências nefastas da ausência de contribuintes mototaxistas, é que quando se aposentarem, haverá uma oneração grande dos cofres públicos com o pagamento de aposentadorias.

O principal benefício do INSS é o auxílio-doença, que ampara em caso de enfermidades comprovadas, que impedem o exercício de atividade profissional. Outros direitos são: salário-maternidade, auxílio-reclusão, aposentadoria por idade, aposentadoria por invalidez, aposentadoria por tempo de contribuição e pensão por morte. Para se inscrever, basta comparecer em alguma agência com a carteira de identidade (ou certidão de nascimento ou casamento) e o CPF. Este último não é item obrigatório, mas é necessário para diferenciar dois segurados com o mesmo nome.

Os mototaxistas contribuirão com 20% da renda mensal declarada (VELHO, 2007), sendo que o valor mínimo do salário de contribuição é de R\$ 260,00 (duzentos e sessenta reais) e o máximo é de R\$ 2.508,72 (dois mil, quinhentos e oito reais e setenta e dois centavos), conforme informação veiculada no *site* da Previdência Social<sup>6</sup>. Quanto maior a contribuição, maior será o valor do benefício.

#### k) Vinculação a sindicato

Martins e Costa (2009), na pesquisa que realizaram nas cidades de Montes Claros-MG e Porto Velho-RO, comprovaram que a organização dos trabalhadores é um elemento integrante do processo de transformação do exercício de uma atividade em uma profissão. A

---

<sup>6</sup> Obtenção de mais informações e a inscrição podem ser feitas por telefone (0800-780191), pela internet ([www.previdencia.gov.br](http://www.previdencia.gov.br)) ou pessoalmente em alguma agência do INSS.

criação de um sindicato de classe e a conseqüente filiação dos interessados favorece a luta “pelo reconhecimento junto aos poderes públicos locais” (MARTINS; COSTA, 2009, p. 18), e nota-se que este passo foi estabelecido em Macapá desde o surgimento do serviço de mototáxi na cidade, em 1996, conforme exposição de Rangel (2006). Para esse autor, com o aparecimento do mototáxi em Macapá, muitos conflitos ocorreram, conforme relatado na segunda seção deste capítulo, com o fim de impedir o exercício da atividade, e “talvez se a classe não tivesse encontrado tantos obstáculos, não tivesse o nível de união que demonstrou no decorrer dos anos que antecederam a legalização deste serviço” (sic) (RANGEL, 2006, p. 45).

Como a investigação de campo deste trabalho realizou-se no dia da licitação de concessão de permissão para a realização do serviço de mototáxi, e um dos critérios constantes no edital, para a confirmação de que os licitantes de fato já realizam a atividade de transporte remunerado de passageiros em motocicletas, era figurar na listagem das entidades representativas da categoria, previamente recebidas pela EMTU antes do certame, muitos motoqueiros tiveram o cuidado de antecipadamente filiarem-se a um dos sindicatos locais de mototaxistas.

A filiação nos sindicatos tem por objetivo legitimar o trabalhador a determinada entidade de classe que faça uso dos mecanismos devidos para favorecer o grupo social que representa junto às instituições públicas e privadas, desde que no estrito interesse dos afiliados. Resultado disso, conforme veiculado nos noticiários televisivos, foi a ativa atuação dos sindicatos nos encontros, reuniões e mesas de discussões acerca da elaboração do edital da licitação das permissões de mototáxi, proporcionando contentamento tanto aos mototaxistas informais, que poderiam concorrer a uma das vagas oferecidas, como às entidades públicas envolvidas no setor de trânsito e transporte, principalmente as municipais.

A quantidade informada de mototaxistas sindicalizados chegou a 70,5%, afiliados nos sindicatos ativos de mototaxistas, localizados em Macapá: 32,0% no Sindicato dos Mototaxistas e Motofrete do Estado do Amapá (SINDMOTO-AP), 14,0% no Sindicato dos Mototaxistas e Motoboys do Município de Macapá (SINDMOTOMAC), 22,5% no Sindicato dos Trabalhadores Mototaxistas do Amapá (STMTA) e 2,0% que são filiados concomitantemente no SINDMOTO-AP e no STMTA. Veja-se a Tabela 11 abaixo, com a distribuição dos motoqueiros entrevistados por situação sindical:

**Tabela 11** – Informação de vinculação a sindicato

Vinculação a sindicato	Quantidade de indivíduos	%
Não sindicalizado	59	29,5

SINDMOTO-AP	64	32,0
SINDMOTOMAC	28	14,0
STMTA	45	22,5
SINDMOTO-AP e STMTA	04	2,0

**Fonte:** Resultados da pesquisa realizada em 06/01/2011, pelo autor

#### 1) Informação de vinculação a alguma equipe ou grupo de mototáxi

A prática rotineira de mototaxistas informais estacionarem em determinados locais para a espera de passageiro ou para descansar propiciou o surgimento da idéia de uniformização dos motoqueiros que ficam nos pontos de mototáxi. Este fato foi notado por Rocha (2008), quando afirmou que os informais se organizaram e formaram equipes, com denominações estampadas em suas camisas de mototaxistas. É uma forma de eles se identificarem, e saberem que determinado motoqueiro costuma freqüentar este ou aquele ponto. Apenas 48 indivíduos, ou seja, 24% da amostra, fazem parte de alguma equipe de mototaxistas. Foram identificadas diversas equipes no dia da pesquisa de campo, e diariamente é possível perceber os indivíduos pertencentes às mesmas realizando seus ofícios de transporte de passageiros. Segue abaixo a Tabela 12 com a quantidade de indivíduos vinculados a alguma equipe ou grupo de mototáxi:

**Tabela 12** – Quantidade de indivíduos vinculados a alguma equipe ou grupo de mototaxistas

Equipe ou grupo de mototáxi	Quantidade de indivíduos	%
ASSTRAMOCI	01	0,5
Equipe Anjos do Asfalto	01	0,5
Equipe Clan	06	3,0
Equipe Destinus	01	0,5
Equipe Forte	01	0,5
Equipe Fórum	01	0,5
Equipe Fúria	02	1,0
Equipe HE	02	1,0
Equipe Igarapé das Mulheres	01	0,5
Equipe Ideal	03	1,5
Equipe Os Mercenários	03	1,5
Equipe Playboy	02	1,0
Equipe Shopping	04	2,0
Equipe Testemunhas de Jeová	01	0,5
Equipe Y	03	1,5
GDP – Galera da Pop	01	0,5
GDX	05	2,5
GDR – Galera do Renascer	01	0,5
TRANSMOTO	09	4,5

**Fonte:** Resultados da pesquisa realizada em 06/01/2011, pelo autor

m) Tempo de profissão de mototaxista

Pelo fato de ser uma forma rápida de inserção no mercado de trabalho, o serviço de mototáxi atrai muitos indivíduos. Assim, quando foi questionado o tempo de profissão que eles possuem como mototaxistas, foi verificado que 67,5% possuem entre três a oito anos nesta ocupação, conforme demonstrado na Tabela 13 a seguir:

**Tabela 13** – Quantidade de mototaxistas distribuídos por tempo de profissão de mototáxi

Tempo de mototáxi, em anos	Quantidade de indivíduos	%
Não informou	03	1,5
Menos de 1 ano	05	2,5
De 1 ano a 2 anos	27	13,5
De 3 anos a 4 anos	53	26,5
De 5 anos a 6 anos	47	23,5
De 7 anos a 8 anos	35	17,5
De 9 anos a 10 anos	22	11,0
De 12 anos a 13 anos	06	3,0
Até 14 anos	02	1,0

**Fonte:** Resultados da pesquisa realizada em 06/01/2011, pelo autor

n) Quantidade de mototaxistas informais a partir do ano de ingresso na atividade de mototáxi

A partir dos dados integrais dos questionários aplicados foi possível identificar o número de indivíduos que exploram o serviço de transporte remunerado de passageiros em motocicletas em Macapá. Veja-se a Tabela 14 abaixo, com o registro do ingresso anual da quantidade de mototaxistas informais que realizam este serviço:

**Tabela 14** – Quantidade de mototaxistas informais a partir do ano de ingresso na atividade de mototáxi

Ano de ingresso	Quantidade de indivíduos	%
1996	02	1,0
1997	04	2,0
1998	02	1,0
1999	00	0,0
2000	17	8,5
2001	05	2,5
2002	16	8,0
2003	19	9,5
2004	17	8,5
2005	30	15,0
2006	31	15,5
2007	22	11,0
2008	13	6,5
2009	14	7,0
2010	05	2,5
2011	03	1,5

**Fonte:** Resultados da pesquisa realizada em 06/01/2011, pelo autor



o) Situação de trabalho antes de ingressar no serviço de mototáxi

Entre atividades formais e informais, 174 dos entrevistados já exerceu alguma atividade profissional antes do ingresso na atividade de mototáxi, conforme os dados apresentados na Tabela 15 a seguir:

**Tabela 15** – Informação da situação de trabalho antes de ingressar no serviço de mototáxi

Profissão anterior	Quantidade de indivíduos	%
Não trabalhava	26	13,0
Pedreiro	23	11,5
Vigilante	22	11,0
Motorista	19	9,5
Serviços administrativos	16	8,0
Vendedor	14	7,0
Mecânico	6	3,0
Frentista	5	2,5
Embalador	5	2,5
Balconista	4	2,0
Pintor	4	2,0
Comércio/Mercantil	4	2,0
Atendente	4	2,0
Autônomo	4	2,0
Outros com 2 registros (*)	18	9,0
Outros com 1 registro (**)	26	13,0

**Fonte:** Resultados da pesquisa realizada em 06/01/2011, pelo autor

(\*) Respostas que foram citadas duas vezes pelos entrevistados: Agricultor, Ambulante, Cabo/soldado do Exército, Cobrador de dívidas, Fotógrafo, Motoboy, Padeiro/panificador, Professor, Serigrafista.

(\*\*) Respostas que apareceram apenas uma vez: Açougueiro, Assessor parlamentar, Auxiliar de laboratório, Carpinteiro, Carregador, Caseiro, Companhia de gás, Depósito de cimento, Despachante, Eletricista, Encanador, Entregador, Fábrica de reciclagem, Financeira, Gari, Lanchonete, Marceneiro, Monitor prisional, Montador de móveis, Ônibus, Operador de telemarketing, Pescador, Policial, Relojoeiro, Segurança, Taxista.

p) Motivo do ingresso no serviço de mototáxi

Foi indagado aos entrevistados qual(is) motivo(s) os levou(levaram) a ingressarem no serviço de mototáxi, e, como era permitido dar várias respostas, obteve-se 303 respostas, que foram agrupadas conforme suas semelhanças de informações, para facilitar a ilustração pelo gráfico. Alguns destes motivos podem ter sido esclarecidos aos próprios mototaxistas a partir do efetivo exercício da atividade pelos mesmos, pois assim podem argumentar de forma mais decidida a partir das experiências que vivenciaram, tais como “a rapidez de ganho”, “ganha mais” e “gostou da profissão”. Assim, entre as respostas mais comuns teve-se: “falta de opção” apareceu em 92 questionários aplicados, “estava desempregado” em 76, “trabalhar por conta própria” em 79. As demais aparecem na Tabela 16 seguinte:

**Tabela 16** – Motivo do ingresso no serviço de mototáxi

Motivo do ingresso	Quantidade de indivíduos	%
Falta de opção	92	46,0
Desempregado	76	38,0
Trabalhar por conta própria	79	38,5
Facilidade/rapidez de ganho	23	11,5
Porque tinha moto	20	10,0
Horário flexível	14	7,0
Renda melhor/ganha mais	10	5,0
Gostar/gostou da profissão	06	3,0
Ter emprego/profissão	03	1,5
Outros	10	5,0

**Fonte:** Resultados da pesquisa realizada em 06/01/2011, pelo autor

Cabe ressaltar que a pesquisa realizada por Fonseca (2005), no Rio de Janeiro-RJ, foi verificado que para 32,8% dos entrevistados a entrada no serviço de mototáxi deu-se por “Falta de opção”, figurando como o resultado mais expressivo, seguido por “Trabalhar por conta própria”, com 27,1%, e os ganhos econômicos obtidos apareceram em terceiro lugar, com 26,2% de registros. Landeiro (2008, p. 7) argumenta que a atração que a atividade de mototáxi exerce sobre diversos indivíduos “é devido a falta de expectativas que estes têm em relação a outras possibilidades de trabalho”, ocasionada pelas barreiras do mercado, principalmente pela baixa qualificação profissional.

#### q) Aspectos positivos e negativos de trabalhar como mototáxi em Macapá

Complementando esta pesquisa com a opinião dos entrevistados, questionou-se quais são os aspectos positivos e negativos do trabalho de mototáxi, sendo possível a apresentação de mais de uma resposta. Constatou-se que “ter renda diária”, “horário flexível para trabalhar”, “não ter patrão”, e “trabalhar por conta própria” são itens considerados positivos no serviço que realizam, e que “risco de acidente de trânsito”, “o trânsito”, “risco de assalto/roubo” e “sol/chuva” são os aspectos negativos mais citados. Apesar de algumas respostas apresentarem semelhança, todas foram registradas e agrupadas no Quadro 3, abaixo:

**Quadro 3** – Aspectos positivos e negativos de trabalhar como mototaxista

Aspectos positivos	Aspectos negativos
Renda diária (67)	Risco de acidente no trânsito (104)
Horário flexível (30)	Trânsito (50)
Não ter patrão (28)	Risco de assalto/roubo (37)
Trabalhar por conta própria (14)	Sol/chuva (14)
Conhecer / ter bom relacionamento com as pessoas (12)	Preconceito/discriminação (8)
Ter trabalho (10)	Cansaço/stress (7)
Autonomia (9)	Falta de respeito dos outros condutores (6)
Independência financeira (8)	Falta de segurança (5)

Conseguir sustentar a família (7)	Prejudicial à saúde (5)
Dinheiro rápido/fácil (7)	Imprudência no trânsito (4)
Renda maior do que o trabalho anterior (7)	Má condição da sinalização (4)
Renda estável/fixa (6)	Má condição das ruas (4)
Amizade com outros mototaxistas (6)	Risco de morte (4)
Gosta do trabalho/profissão (5)	Concorrência/excesso de informais (3)
Andar de moto (4)	Fiscalização contra os informais (3)
Liberdade (4)	Não tem benefícios/acesso aos benefícios trabalhistas (3)
Não respondeu (4)	Situação de clandestinidade (3)
Transportar/servir à população (4)	Desordem/ situação atual dos sindicatos (2)
Flexibilidade de locomoção/ter transporte (3)	Dor nas costas/coluna (2)
Conhecer a cidade (3)	Excesso de horas de trabalho (2)
Possibilidade de ser legalizado (3)	Excesso de veículos no trânsito (2)
Pagar as contas/dívidas (2)	Falta de fiscalização (2)
Dá prá sobreviver (1)	Não poder trabalhar (2)
Bom clima (1)	Não respondeu (2)
Responsabilidade (1)	Não tem carteira assinada (2)
Mulher (1)	Ausência de políticas públicas sobre a profissão (1)
	Conflito com carros (1)
	Desconfiança do passageiro em relação aos informais (1)
	Desconforto (1)
	Desunião da classe (1)
	Falta de organização dos órgãos competentes (1)
	Falta de plano de saúde (1)
	Falta de presença em casa (1)
	Mototaxista irresponsável com os passageiros (1)
	Mototaxista que anda com alta velocidade (1)
	Não ser contribuinte do INSS (1)
	Não tem amparo legal (1)
	Poeira (1)

**Fonte:** Resultados da pesquisa realizada em 06/01/2011, pelo autor

**Nota:** O número dentro dos parênteses representa a quantidade de vezes que a resposta foi dada pelos entrevistados.

Foram apontados pelos entrevistados mais respostas dos aspectos negativos (293 registros) do que dos positivos (247 registros), talvez pelo fato de a profissão de mototaxista ser executada informalmente, em que a incerteza quanto a uma mudança da conjuntura política possa desfavorecer a classe dos motoqueiros, deixando-os temerosos em relação ao estado de ter trabalho ou não.

Também se deve atentar para as informações apresentadas anteriormente, em que ficou caracterizado que o serviço de mototáxi é realizado com jornadas superiores a mais de oito horas diárias, pela maioria dos mototaxistas, pois os mesmos contribuem com o sustento de seus lares, ocasionando um longo período de afastamento do meio familiar, retornando às suas casas principalmente para o descanso noturno.

Ainda assim, apenas dois indivíduos afirmaram como um aspecto negativo o “excesso de horas de trabalho”, indicando que os mototaxistas informais entendem o serviço que

realizam com uma atividade autônoma, escolhendo os seus horários, sem a figura do patrão controlador, da mesma forma como Fonseca (2005) teorizou sobre o desenvolvimento do mototáxi na cidade do Rio de Janeiro-RJ, como uma atividade vinculada à liberdade e autonomia profissional.

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho foi feito a partir da seguinte pergunta: qual o motivo de haver uma grande quantidade de indivíduos realizando informalmente a atividade de mototáxi em Macapá, haja vista o estabelecimento pela PMM de uma cota limitada de indivíduos autorizados a exercerem o referido serviço? Pode-se argumentar alguns itens que foram revelados nesta discussão, e que são relevantes para a compreensão deste assunto. Foi verificada se a hipótese do efeito contraproducente da limitação de cotas de indivíduos autorizados a realizarem formalmente o serviço de mototáxi a partir da regulamentação do mesmo, no ano de 2000, foi o fator que ocasionou a atração desmedida de indivíduos a realizarem informalmente essa atividade.

No segundo capítulo, foi apresentado o histórico da regulamentação que cerca o serviço de mototáxi. São normas que tratam sobre trânsito e transporte, referentes ao uso de motocicletas como meio de locomoção remunerado de passageiros. Notou-se que a demora do Poder Público Federal em regulamentar o exercício do mototáxi no Brasil ocasionou certo desconforto a diversos Estados e Municípios, que, tendo em vista que a prática do mototaxismo estava incorporada no cotidiano da população, promulgaram diversas leis regularizando o serviço de mototáxi. Algumas destas legislações foram impugnadas pelo STF, apesar, conforme se argumentou neste trabalho, do equívoco acerca do código de trânsito utilizado para embasarem os pareceres do julgamento, pois foi utilizado o antigo CNT e não o atual CBT na análise do julgamento das ADIn's referidas neste trabalho.

Assim, antes de entender como ilegal o serviço realizado, o mototáxiurgia ter uma inclusão doutrinária jurídica, pois ele é visto como uma extensão empírica do direito ao trabalho referido na Constituição Federal do Brasil, de 1988. O Município de Macapá foi uma das primeiras jurisdições municipais a decretar um regulamento do serviço de mototáxi. Mas não antes de um processo de perseguição aos primeiros motoqueiros-transportadores de passageiros, haja vista os laços obscuros que prendiam algumas autoridades políticas locais a empresários do setor de transporte macapaense. Foi o clamor da população em prol dos trabalhadores de duas rodas que se fez a voz presente no acordo de negociação que permitiu o estabelecimento de uma cota definida de mototaxistas a realizarem formalmente o serviço.

Muito tempo depois, uma década inteira passada, com modificação da conjuntura política e social do Brasil, foi sancionada pelo Presidente da República Luís Inácio Lula da

Silva, uma lei que regulamentou o exercício da atividade remunerada de transporte de passageiros em motocicletas – mototáxi.

Na mesma direção, o Município de Macapá promulgou normas sobre o serviço, no ano de 1999, em 2000, e em 2002. Recentemente foi publicado o Decreto nº 1.381, de 30 de junho de 2010, ampliando o número de vagas para os permissionários e condutores auxiliares do serviço de mototáxi, pois a quantidade de mototaxistas informais é muito grande, o que o torna um fato do cotidiano, em plena atividade.

No terceiro capítulo, a investigação de campo apresentada analisou o perfil sócio-demográfico dos motoqueiros-transportadores informais. A amostra compreendeu 200 participantes voluntários. Os dados obtidos possibilitaram revelar que o exercício da atividade de mototaxista está vinculada a facilidade de inserção nesta profissão, haja vista que basta ter posse de uma motocicleta e oferecer aos pedestres o serviço de transporte, por valor acordado entre as partes.

Não há uma fiscalização ativa dos órgãos públicos limitando o desempenho informal desta atividade, além do que a PMM e a EMTU concederam há mais de dez anos a concessão de permissão a um número determinado de motoqueiros, que são os profissionais formalizados. Assim, percebeu-se que o serviço de mototáxi atraiu muitos indivíduos, desde o ano de 1996 até a data atual, a realizarem-no de modo informal, haja vista que não foi instituída uma política de concessão anual das permissões para o serviço, o que teria repercutido favoravelmente em torno da organização do setor de transportes em Macapá.

Apesar dos entrevistados terem o Ensino Médio completo, e experiência anterior de emprego, que são itens cobrados pelas empresas para a contratação de um trabalhador, muitas pessoas preferiram executar o ofício de transporte sobre duas rodas por lhes propiciar autonomia profissional e renda diária e mensal em valores superiores ao salário mínimo pago pelos empresários do comércio da cidade. A hipótese deste trabalho foi refutada, pois diferentemente da mesma, é o fator trabalho que atrai para a profissão de mototaxista, e não a vontade dos indivíduos em exercer-na informalmente, conforme ficou comprovado nos resultados da pesquisa de campo realizada. O serviço de mototáxi é uma alternativa de renda e de sobrevivência, e, portanto, significa alternativa de trabalho para inúmeros cidadãos brasileiros. Possibilita a experiência de conhecer pessoas, lugares, emoções e situações.

O debate sobre o sistema de transporte público realizado em motocicletas não termina por aqui. Os Estados e Municípios poderiam recomendar que seus órgãos de controle do trânsito realizassem pesquisas periódicas com a finalidade de obter os índices de lotação dos

veículos de transporte individual e coletivo de passageiros, que são de utilidade para o embasamento das medidas de racionalização do tráfego e do transporte urbano. Essas pesquisas têm alta importância para a avaliação e para o planejamento da eficiência do escoamento do tráfego pelas vias públicas de veículos particulares (carros, caminhões e motocicletas de transporte particular) e de transporte público coletivo (ônibus e vans) e não-coletivo (táxi e mototáxi), pois permitem esclarecer a evolução das situações indesejadas quanto à fluência do movimento dos veículos nas vias de um aglomerado urbano.

Como sugestões complementares, visiona-se que o Poder Público poderia: 1) estabelecer uma política de concessão anual de permissões para mototaxistas, 2) ampliar e regulamentar os pontos de mototáxi, com a devida infraestrutura e 3) fiscalizar os mototaxistas para que estes atendam as regras do CONTRAN quanto ao uso dos equipamentos de segurança para o transporte de passageiros e a participação em cursos de capacitação para a prestação do serviço de mototáxi, recomendado pelo referido órgão.

Que fosse instituído pelas autoridades públicas um Programa de Segurança no Trânsito, combinando ações de fiscalização de velocidade; notificação dos infratores e aplicação das penalidades, tais como a multa, suspensão do direito de dirigir ou cassação da carteira de habilitação; maior presença de agentes de trânsito com intervenções de fiscalização e de remoção de veículos de locais inapropriados para estacionamento; melhoria da sinalização de trânsito; realização de campanhas educativas intensas. Na área de educação de trânsito, também poderiam ser realizados cursos de requalificação de motoristas profissionais e motoristas infratores. Mas todas estas ações não terão o efeito esperado, que é o de garantir um trânsito mais seguro, sem a devida participação da população e o compromisso das autoridades. Os dirigentes poderiam tornar isto uma prioridade de governo, estabelecendo-o como um programa de ações. E que a sociedade acredite que é mais proveitoso e econômico investir nestas ações de segurança, do que ter de gastar o seu próprio dinheiro e o dinheiro público no tratamento dos acidentados e feridos em desastres de trânsito envolvendo passageiros e condutores de motocicletas.

As escolas de treinamento de motoristas de motocicletas poderiam oferecer aulas em um simulador para treinamento de usuários de motocicletas, durante o curso de formação de condutores, que reproduziria a sensação de viagem em motocicletas. Estes simuladores são obrigatórios nas auto-escolas do Japão, desde 1996 (BRASILEIRO, 2005). Deste modo, os indivíduos teriam a possibilidade de experimentarem antecipadamente algumas situações presentes no trânsito, tais como a sensação de balanço, direção, equilíbrio, inclusive as quedas

e o movimento de ziguezaguear entre veículos descontrolados, tornando os alunos destes cursos mais capazes de se prevenirem em tais momentos. Um dos resultados seria a diminuição de situações de risco, pela prévia experiência com o trânsito, e o compromisso de ser um condutor “sem terra”<sup>7</sup>.

Também poderia ser desenvolvido um aparelho motocímetro adequado às condições da malha viária de Macapá, com resistência e durabilidade, cujo resultado seria proporcionar aos passageiros o cálculo de um valor justo das corridas, as quais são negociadas de forma livre entre os mototaxistas informais e passageiros. A adoção do referido aparelho poderia inclusive ser utilizado como um dos parâmetros na estipulação da planilha dos custos do serviço.

Aos mototaxistas sugere-se a introdução de uma central de mototáxi e entregas, que poderia montar um banco de dados para conhecer os usuários mais frequentes, perfil do usuário típico, identificação das áreas com mais chamadas, desempenho por mototaxista. Um banco de dados para clientes cadastrados e um *mailing* para várias empresas, também clientes da central, que terceirizassem as entregas de pequenos volumes e transporte de clientes e funcionários. Inclusive esta parceria com essas empresas poderia resultar na divulgação dos negócios das mesmas, usando o *mailing* da central, além do oferecimento do serviço de mídia alternativa nos coletes, capacetes, tanques de combustível das motos etc.

A criação de um cartão de fidelização, que daria ao portador o preço mínimo de uma corrida, de R\$ 3,00, por exemplo. Se o usuário oferecesse todas as informações solicitadas para o cadastro na central, teria desconto também das empresas associadas da central (floriculturas, pizzarias, farmácias e outras). Ao investir em internet, os mototaxistas ou a central sugerida também poderiam trabalhar com empresas que negociam com *internet* e que precisam de ajuda na logística de transporte dos funcionários para a entrega das mercadorias aos seus destinos devidos.

Foi regulamentada a profissão de mototaxista, no Brasil, por meio da Lei Federal nº 12.009, de 12 de julho de 2009. A discussão da regulamentação do serviço de mototáxi vai mais além se, no caso, estudarem-se cada cidade, e alguns Estados brasileiros ainda se negam a discutir a regulamentação do serviço, como é o caso de São Paulo, que já vem de um histórico de conflitos entre carros e motoqueiros, acidentando e matando todos os dias no trânsito da capital metropolitana e na sua maioria as vítimas são os pilotos das motocicletas ou os seus passageiros, dada a maior vulnerabilidade do veículo. Mas uma indagação fica aberta

---

<sup>7</sup> Expressão utilizada pelos mototaxistas para designar um motoqueiro que nunca caiu de motocicleta.



ao debate para a cidade de Macapá: as ruas ou os sistemas viários de Macapá estão preparados para um maior fluxo de veículos?

Fica a sensação que o caminho mais fácil é acabar com o serviço do mototáxi, do que planejar, reorganizar, pensar a cidade para esse novo transporte urbano que cada vez mais se vai afirmando e crescendo nas cidades brasileiras. Não se pode negligenciar que é um novo transporte urbano e que emprega milhares de pessoas no Brasil. Precisa-se, sobretudo, qualificar esses trabalhadores para estarem circulando com mais segurança. A regulamentação do serviço não minimiza o problema de circulação nas cidades – não tira a responsabilidade do Estado, mas sim, aumenta-a. Coibir o serviço informal de mototáxi sem buscar melhorar o transporte regular afetaria a população que dele precisa para locomover-se e como meio de sobrevivência. Conforme as palavras de Balassiano (1996, p. 104): “é importante diversificar as alternativas de transporte público, oferecendo opções variadas e de qualidade ao usuário”.

O atual sistema de fiscalização do Poder Público não tem garantido as condições mínimas de qualidade do serviço prestado pelos transportes coletivos à população, que deles necessitam para deslocarem-se com rapidez de um ponto a outro para realizar seus intentos. A motocicleta passou de um uso eminentemente voltado ao lazer (ALMEIDA, 2010), para a realização dos deslocamentos principais das pessoas para os seus locais de trabalho, até tornar-se o instrumento de trabalho dos motoboys, moto fretadores e por fim dos mototaxistas.

A afirmação final deste trabalho é: o mototáxi possibilitou a ampliação do transporte público na cidade de Macapá, operando de forma subsidiária e complementar aos sistemas regulares de transporte urbano, haja vista constituir-se em fato irreversível, e que exige empenho das esferas públicas para garantir segurança aos usuários e o direito ao trabalho aos mototaxistas.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Emerson Gervásio de; NEVES, Ronaldo de Souza; FERREIRA, Willian Rodrigues. O mototaxismo como exemplo de um novo desafio para o transporte: a integração do desenvolvimento sustentável e território como modelo econômico incluyente. **Para Onde!?**, Porto Alegre, v. 1, n. 5, p. 111-127, jul.-dez. 2009.

\_\_\_\_\_. **A mobilidade urbano nos enredos do serviço de mototáxi em Ituiutaba-MG**. 2010. 130 f. Dissertação (Mestrado em Geografia)– Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2010.

AMAPÁ. **Constituição (1991)**. Constituição do Estado do Amapá, de 20 de dezembro de 1991, atualizada pela Emenda Constitucional nº 041 de 27 de maio de 2008. Disponível em: <<http://www.al.ap.gov.br/pagina.php?pg=ce#1>>. Acesso em: 28 mar. 2010.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 1.410, de 30 de novembro de 2009**. Dispõe sobre a isenção do Imposto sobre Circulação de Mercadorias (ICMS) para mototaxistas e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado**, Macapá, n. 4633, p. 30, 03 dez. 2009.

AMORAS, Fernando Castro. A interferência estatal no desenvolvimento do sistema educacional. **Revista Virtual P@rtes**, São Paulo, out. 2009. Disponível em: <<http://www.partes.com.br/educacao/estatal.asp>>. Acesso em: 07 out. 2009.

\_\_\_\_\_. Desenvolvimento local, gestão territorial e o serviço informal de mototáxi. **Revista Sociologia Jurídica**, Campinas, n. 10, jul. 2010. Disponível em: <<http://www.sociologiajuridica.net.br/numero-10/231-amoras-fernando-castro-desenvolvimen-to-local-gestao-territorial-e-o-servico-informal-de-mototaxi>>. Acesso em: 19 jul. 2010.

\_\_\_\_\_; FERREIRA, Rafael Bastos. Limites do planejamento urbano: o serviço informal de mototáxi em Macapá. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 14, n. 2362, 19 dez. 2009. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=14055>>. Acesso em: 28 dez. 2009.

\_\_\_\_\_; RODRIGUES, Laércio Gomes. Avaliação das políticas públicas. **Revista Espaço Acadêmico**, Maringá, v. 09, p. 135-138, out. 2009.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Sistema de informações da mobilidade urbana**. Custo dos deslocamentos. 2010. Disponível em: <<http://portal1.antp.net/site/simob/default.aspx>>. Acesso em: 22 mar. 2011.

BALASSIANO, Ronaldo. Transporte por vans: o que considerar no processo de regulamentação. **Transportes**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 1, p. 87-105, 1996.

BATISTA, Vilson João et al. O uso do QFD na avaliação de projeto de triciclo para transporte urbano. In: 3º Workshop Design e Materiais, 2007, Rio Grande do Sul. 2007. **Anais do 3º Workshop Design e Materiais**, Rio Grande do Sul, 2007, p. 1-9.

BERNEGOZZI JUNIOR, Walter Ap. Mandado de injunção para regulamentação dos mototáxis. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 3, n. 32, jun. 1999. Disponível em: <<http://jus2.uol.com>>.

br/pecas/texto.asp?id=163>. Acesso em: 13 jul. 2009.

BORGES, Rodrigo César Neiva. Análise da competência municipal para a regulação dos serviços de moto-táxi. **Cadernos ASLEGIS**, Brasília, n. 37, p. 88-110, maio de 2009.

BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil, de 05 de outubro de 1988, atualizada até a emenda constitucional de revisão nº 06 de 07 de junho de 1994 e até a emenda constitucional nº 64 de 04 de fevereiro de 2010. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm)>. Acesso em: 28 mar. 2010.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995**. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L8987compilada.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8987compilada.htm)>. Acesso em: 28 mar. 2010.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 9.053, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil/LEIS/L9503.htm>>. Acesso em: 28 mar. 2010.

\_\_\_\_\_. **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. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil/LEIS/L12009.htm>>. Acesso em: 28 mar. 2010.

BRASILEIRO, Luzenira Alves. Um estudo de caso do transporte por moto-táxi. In: 15º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, 2005, Goiânia. **Anais do 15º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito**, Goiânia: Associação Nacional dos Transportes Públicos, 2005. p. 1-9.

CAVECHINI, Caio; SOUZA, Francisco de; PAGANOTTI, Ivan. Polêmica na garupa: uso de motos para transporte de passageiros: risco ou solução? **Revista Problemas Brasileiros**, São Paulo, n. 366, p. 32-35, nov.-dez. 2004a.

\_\_\_\_\_; \_\_\_\_\_. **A esperança na garupa**. São Paulo: USP, 2004b. (Informativo). Disponível em: <[www.ville-en-mouvement.com/concours\\_etudiant/concours3/kitpresstelechargement/portugueselow.pdf](http://www.ville-en-mouvement.com/concours_etudiant/concours3/kitpresstelechargement/portugueselow.pdf)>. Acesso em: 29 jul. 2009.

CAVINI, Adriana; SOUZA, Maria José Scassiotti de. O impacto do setor de moto-taxi na cidade de Poços de Caldas-MG. **Gestão e Conhecimento**, Poços de Caldas, v. 3, n. 1, p. 01-21, jul.-nov, 2006.

COELHO, Modesto Siebra. **Nova onda no transporte urbano: mototáxi**. João Pessoa: UVA, 1997.

CONSELHO NACIONAL DE SAÚDE. **Resolução nº 196, de 10 de outubro de 1996.**

Aprova as diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos.

Disponível em: <[http://dtr2004.saude.gov.br/susdeaz/legislacao/arquivo/Resolucao\\_196\\_de\\_10\\_10\\_1996.pdf](http://dtr2004.saude.gov.br/susdeaz/legislacao/arquivo/Resolucao_196_de_10_10_1996.pdf)>. Acesso em: 28 mar. 2010.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. Resolução nº 231, de 15 de março de 2007.

Estabelece o sistema de placas de identificação de veículos. **Diário Oficial da União**, Brasília, n. 55, p. 30-32, 21 mar. 2007.

\_\_\_\_\_. Resolução nº 350, de 14 de junho de 2010. Institui curso especializado obrigatório destinado a profissionais em transporte de passageiros (mototaxista) e em entrega de mercadorias (motofretista) que exerçam atividades remuneradas na condução de motocicletas e motonetas. **Diário Oficial da União**, Brasília, n. 115, p. 88-90, 18 jun. 2010a.

\_\_\_\_\_. Resolução nº 356, de 02 de agosto de 2010. Estabelece requisitos mínimos de segurança para o transporte remunerado de passageiros (mototáxi) e de cargas (motofrete) em motocicleta e motoneta, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, n. 148, p. 59-61, 04, ago. 2010b.

CRESPO, Antonio Arnot. **Estatística fácil**. 17. ed. São Paulo: Saraiva, 2002.

CUNHA, Manuela Ivone da. Formalidade e informalidade: questões e perspectivas. **Etnográfica**, Lisboa, v. 10, n. 2, p. 219-231, 2006.

FAHEL, Márcio José Cordeiro. 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: 13 jul. 2009.

FONSECA, Natasha Ramos Reis da. **Sobre duas rodas: o mototáxi como uma invenção de mercado**. 2005. 113 f. Dissertação (Mestrado em Estudos Populacionais e Pesquisas Sociais)– Escola Nacional de Ciências Estatísticas, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Rio de Janeiro, 2005.

\_\_\_\_\_. Sobre duas rodas: o mototáxi como uma invenção de mercado. **Democracia Viva**, Rio de Janeiro, n. 31, p. 03-09, abr.-jun. 2006.

FOUCAULT, Michael. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Graal, 1989.

FRENTE PARLAMENTAR DO TRANSPORTE PÚBLICO. **Mototáxi: uma ameaça à população**. Brasília, 2009. Cartilha.

GENTILI, Pablo. Três teses sobre a relação trabalho e educação nos tempos neoliberais. In: LOMBARDI, José Claudinei; SAVIANI, Dermeval; SANFELICE, José Luís (Org.). **Capitalismo, trabalho e educação**. 2. ed. Campinas: Autores Associados; HISTEDBR, 2004.

GOMES, Mércio Pereira. **Antropologia: ciência do homem, filosofia da cultura**. São Paulo: Contexto, 2008.

GOMES, Antônio Nilson; DUQUE, Adauto Neto Fonseca. Mototáxi: uma alternativa no transporte urbano de Sobral? **Revista Homem, Espaço e Tempo**, Ceará, p. 124-140, mar., 2009.

GUARESCHI, Pedrinho. Pressupostos psicossociais da exclusão: competitividade e exclusão. In: SAWAIA, Bader Burihan (Org.). **As artimanhas da exclusão: análise psicossocial e ética da desigualdade social**. 5. ed. Petrópolis: Vozes, 2004.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Pesquisa de informações básicas municipais: perfil dos municípios brasileiros 2008**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

KUENZER, Acácia Zeneida. Exclusão incluyente e inclusão excludente. In: LOMBARDI, José Claudinei; SAVIANI, Dermeval; SANFELICE, José Luís (Org.). **Capitalismo, trabalho e educação**. 2. ed. Campinas: Autores Associados; HISTEDBR, 2004.

LANDEIRO, Marina Lemes. Formas identitárias e cultura do trabalho no serviço de mototáxi em Goiânia. In: V Congresso de Pesquisa, Ensino e Extensão, 2008, Goiânia. **Anais do V Congresso de Pesquisa, Ensino e Extensão**, Goiânia, 2008. p. 01-15.

LIMA, Astrid Câmara Bezerra; LUSTOSA, Daniel; GONDIM, José Ademar. Considerações sobre o serviço de transporte público individual por motocicleta (mototáxi) na cidade de Fortaleza. In: 16º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, 2007, Maceió. **Anais do 16º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito**, Maceió, out. 2007. p. 1-8.

LIRA, Samira Valentim Gama. **Comportamento preventivo e de risco no trânsito, referido por mototaxistas regulamentados em Fortaleza (CE)**. 2008. 68 f. Dissertação (Mestrado em Saúde Coletiva)– Universidade de Fortaleza, Fortaleza, 2008.

LORENZETTI, Maria Sílvia Barros. **A regulação do serviço de mototáxi**. Brasília: Câmara dos Deputados, 2003. (Nota técnica).

LUNA, Jucelino Pereira et al. Precarização e degradação dos direitos trabalhistas: uma análise do serviço de moto-táxi em Campina Grande. XI Encontro Latino Americano de Iniciação Científica e VII Encontro Latino Americano de Pós-Graduação – Universidade do Vale do Paraíba, 2008, Paraíba. **Anais...**, Paraíba, 2008. p. 2527-2529.

\_\_\_\_\_. As novas configurações da informalidade e da precarização: o caso dos trabalhadores de moto-táxi em Campina Grande-PB. In: X Congresso Luso-Afro-Brasileiro de Ciências Sociais, 2009, Braga. **Anais do X Congresso Luso-Afro-Brasileiro de Ciências Sociais**, Braga, 2009. p. 768-778.

MACAPÁ. Lei nº 1.002, de 30 de novembro de 1999. Cria o serviço de transporte alternativo de motocicleta no município e dá outras providências. **Diário Oficial do Município de Macapá**, Macapá, ano VII, nº 469, p. 01, 29-30 nov. 1999.

\_\_\_\_\_. Lei nº 1.053, de 24 de julho de 2000. Altera a Lei Municipal nº 1.002/99-PMM, de 30 de novembro de 1999, que cria o serviço de transporte alternativo de motocicleta. **Diário Oficial do Município de Macapá**, Macapá, ano VII, nº 514, p. 17, 24-28 jul. 2000.

\_\_\_\_\_. Lei nº 1.247, de 15 de outubro de 2002. Dispõe sobre a autorização, permissão e licenciamento dos serviços de Moto-Taxistas Auxiliares no Município de Macapá. **Diário Oficial do Município de Macapá**, Macapá, ano VIII, nº 638, p. 1, 24 out. 2002.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 1381, de 30 de junho de 2010. Regulamenta o serviço remunerado de transporte individual de passageiro em motocicleta denominado mototáxi no município de Macapá instituído pela Lei 1.002/99 - PMM com alterações da Lei 1.053/2000 – PMM, lei 1.761/2009 – PMM e Lei Federal nº 12.009/2009, revoga os Decretos nºs 1.705/2000 e suas alterações posteriores; 2.142/2001; 3.571/2001, 2.718/2003, 2.720/2003, 3.051/2003 e dá outras providências. **Diário Oficial do Município de Macapá**, Macapá, ano VII, nº 514, p. 17, 24-28 jul. 2010.

MAMANI, Hernán Armando. Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos. In: RIBEIRO, Ana Clara Torres (Org.). **El rostro urbano de América Latina**. Buenos Aires: Clacso, 2004.

MARTINS, Herbert Toledo; COSTA, Gleimíria Batista da. Mototáxi: Ocupação ou profissão? Um estudo comparativo do transporte alternativo urbano de Montes Claros (MG) e Porto Velho (RO). XIV Congresso Brasileiro de Sociologia, 2009, Rio de Janeiro. p. 01-20, 2009.

MILHEIRO, José Soares et al. A condução do trabalhador. In: BRANDÃO, Carlos Rodrigues (Org.). **Pesquisa participante**. 8. ed. São Paulo: Brasiliense, 1990.

MORAIS, Paulo Dias. **Geografia do Amapá**. Macapá: JM Editora e Gráfica, 2009.

\_\_\_\_\_; MORAIS, Jurandir Dias. **História e Geografia do Amapá: o Amapá em perspectiva – Municípios do Amapá**. Macapá: JM Editora Gráfica, 2009.

NOGUEIRA, Cláudia Mazzei. **A feminização no mundo do trabalho: entre a emancipação e a precarização**. Campinas: Autores Associados, 2003.

NORONHA, Eduardo G. “Informal”, ilegal, injusto: percepções do mercado de trabalho no Brasil. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v. 18, n. 53, p. 111-129, out. 2003.

NOVA, Sebastião Vila. **Introdução à Sociologia**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2004.

NUNES, Jordão Horta. Dilemas de identidade em ocupações subalternas: o serviço de mototáxi. In: VI Congreso da Asociación Latinoamericana de Sociología, 2010, Ciudad de México. **Anais do VI Congreso da Asociación Latinoamericana de Sociología**, Ciudad de México, 2010. p. 10-43.

\_\_\_\_\_; DUTRA, Lúbia Gonzaga; LANDEIRO, Marina Lemes. Trabalho e gênero nas interações de serviços. **Sociedade e Cultura**, Goiânia, v. 11, n. 2, p. 285-303, jul.-dez. 2008.

OLIVEIRA, João Eduardo Ribeiro de. Uma visão jurídica sobre os transportes opcionais. Natal, 1997. Mimeografado.

PATERNINA, José Luis Brieva et al. El mototaxismo en Sincelejo, un análisis socioeconómico. **Boletim del mercado de trabajo en Sucre**, Córdoba, p. 03-22, 2008.

PEIXOTO, Creso de Franco. Regularizar mototáxi é um grave erro. **Revista Ônibus**, Rio de Janeiro, ano X, n. 56, p. 08, out.-nov. 2009.

PEPEU, Sérgio Ricardo Freire. O advento das mototáxis. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 3, n. 27, dez. 1998. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=500>>. Acesso em: 13 jul. 2009.

PERROUX, François. **A economia do século XX**. Lisboa: Herder, 1967.

PORTO, Jadson Luís Rebelo. **Amapá: principais transformações econômicas e institucionais (1943-2000)**. 2. ed. Macapá: SETEC, 2007.

RAMOS, Márcio José; VERDI, Luís Antonio Rodrigues. Estudo do comportamento do usuário no transporte coletivo urbano em Olímpia-SP. **Revista da Associação Nacional de Transportes**, São Paulo, p. 01-10, 2003.

RANGEL, Renato Tavares. **Mototaxistas: a luta pelo direito ao trabalho**. Macapá: Autor, 2006.

RIBEIRO, Gustavo Lins. El sistema mundial no-hegemónico y la globalización popular. **Série Antropologia**, Brasília, v. 410, p. 07-23, 2007.

ROCHA, Leone de Araújo. **Análise dos mecanismos de controle do Estado sobre os mototaxistas no Estado do Amapá**. Relatório Final do Programa de Iniciação Científica da Universidade Federal do Amapá. Macapá, 2008. Mimeografado.

SALIM FILHO, Massoud Tufi. **Políticas públicas e trabalho no transporte alternativo na Amazônia: moto-táxi**. 2007. 223 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento)– Núcleo de Altos Estudos Amazônicos/ Universidade Federal do Pará, Belém, 2007.

SANTOS, Bruna de Andrade; DUARTE, Edimara; VASCONCELOS, Gilmar. **A concepção dos profissionais do serviço de moto-táxi do bairro Joaquim Romão – Jequié – BA acerca dos riscos ocupacionais**. Relatório de Pesquisa. Jequié, 2001. Mimeografado.

SANTOS, Izequias Estevam dos. **Manual de métodos e técnicas de pesquisa científica**. 6. ed. Niterói-RJ: Impetus, 2009.

SAWAIA, Bader Burihan. Identidade – uma ideologia separatista? In: SAWAIA, Bader Burihan (Org.). **As artimanhas da exclusão: análise psicossocial e ética da desigualdade social**. 5. ed. Petrópolis: Vozes, 2004.

SEN, Amartya. **Handbook of development economics**. Londres: Elsevier Science Publishers, 1988.

SIMÕES, Alexandre Gazetta. **Moto-taxi; variações sobre o mesmo tema**. Disponível em <[http://www.botucatu.sp.gov.br/artigos/artigos/moto\\_taxi.prn.pdf](http://www.botucatu.sp.gov.br/artigos/artigos/moto_taxi.prn.pdf)>. Acesso em: 19 jul. 2009.

SINGER, Paul. **Globalização e desemprego: diagnósticos e alternativas**. São Paulo: Contexto, 2003.

SOTO, Hernando de. **Economia subterrânea: uma análise da realidade peruana**. Rio de Janeiro: Globo, 1987.

SOUSA, Rosinaldo Silva de. Narcotráfico y economía ilícita: las redes del crimen organizado en Río de Janeiro. **Revista Mexicana de Sociologia**, Cidade do México, ano LXVI, n. 01, p. 141-192, jan. - mar. 2004.

\_\_\_\_\_. O problema das segmentações nas redes sociais informais e ilícitas: a heterogeneidade dos padrões de ações sociais justifica a separação conceitual dessas redes? In: 26ª Reunião Brasileira de Antropologia, 2008, Porto Seguro-BA. **Anais da 26ª Reunião Brasileira de Antropologia**, Porto Seguro-BA, 2008a. p. 01-09.

\_\_\_\_\_ et al. Antropologia das trocas econômicas informais e ilícitas. **PRACS: Revista de Humanidades do Curso de Ciências Sociais UNIFAP**, Macapá, n. 1, p. 01-10, dez. 2008b.

TOMAZZI, Nelson Dacio. Trabalho e sociedade. In: TOMAZZI, Nelson Dacio (Coord.). **Iniciação à Sociologia**. 2. ed. São Paulo: Atual, 2000.

TOSTES, José Alberto. Práticas urbanas intervencionistas nas cidades amazônicas: no Amapá, a encruzilhada entre a necessidade e a obrigação. **Anais do XII Encontro Nacional da ANPUR**, Belém, 2007, ANPUR, v. 12, p. 42-60, 2007.

VELHO, Ana Cristina Meirelles. **A tomada de decisão na Previdência Social: uma reflexão das ações do produtor de informações da DataPrev**. 2007. 137 f. Dissertação (Mestrado em Ciência da Informação)– Universidade Federal Fluminense/Instituto Brasileiro de Informação em Ciência e Tecnologia, Rio de Janeiro, 2007.

VIOLATO, Rafaella Ribeiro; WAISMAN, Jaime. O moto-táxi como modo de transporte urbano de passageiros. In: Panamerican Conference On Traffic And Transportation Engineering., Albany, NY, 2004. **Conference Papers**. Albany, NY: Rensselaer Polytechnic Institute, 2004. 1 p. 1-9.

#### **Sites consultados:**

[www.antp.net](http://www.antp.net)

[www.denatran.gov.br](http://www.denatran.gov.br)

[www.fixocondutor.com.br](http://www.fixocondutor.com.br)

[www.ibge.br](http://www.ibge.br)

[www.planalto.gov.br](http://www.planalto.gov.br)

[www.previdencia.gov.br](http://www.previdencia.gov.br)

[www.senado.gov.br/noticias/jornal/](http://www.senado.gov.br/noticias/jornal/)

[www.stf.jus.br](http://www.stf.jus.br)



**APÊNDICE A – Roteiro do questionário aplicado aos mototaxistas**

**QUESTIONÁRIO DE PESQUISA**

Nome: \_\_\_\_\_ Idade: \_\_\_\_\_

Naturalidade: \_\_\_\_\_

Estado civil: ( ) solteiro ( ) casado ( ) união estável ( ) separado/divorciado ( ) viúvo

Número total de filhos: \_\_\_\_\_

Escolaridade: ( ) ensino fundamental completo ( ) ensino fundamental incompleto

( ) ensino médio completo ( ) ensino médio incompleto

( ) ensino superior completo ( ) ensino superior incompleto

Moto própria? ( ) sim ( ) não

Caso tenha respondido “não” à pergunta anterior, a moto utilizada para mototáxi é:

( ) alugada ( ) emprestada ( ) outros \_\_\_\_\_

Dias de trabalho de mototáxi por semana:

( ) 1 dia ( ) 2 dias ( ) 3 dias ( ) 4 dias ( ) 5 dias ( ) 6 dias ( ) 7 dias

Horas de trabalho por dia: ( ) menos de 2 horas ( ) entre 2 a 4 horas ( ) entre 4 a 6 horas

( ) entre 6 a 8 horas ( ) mais de 8 horas

Renda média diária c/ mototáxi: \_\_\_\_\_ Renda média mensal c/ mototáxi: \_\_\_\_\_

Possui outra fonte de renda? ( ) sim ( ) não

Se possui outra renda, qual? \_\_\_\_\_

Você recolhe INSS? ( ) sim ( ) não

Você é sindicalizado? ( ) sim ( ) não

Onde? ( ) SINDMOTO-AP ( ) STMTA ( ) SINDMOTOMAC

Você faz parte de alguma equipe ou grupo de mototaxistas? ( ) sim ( ) não

Qual sindicato? \_\_\_\_\_

Tempo de profissão de mototaxista: \_\_\_\_\_

Anteriormente ao mototáxi, estava empregado? ( ) sim ( ) não

Caso tenha respondido sim, especifique o emprego anterior \_\_\_\_\_

Por que ingressou no serviço de mototáxi? ( ) Desempregado ( ) Falta de opção

( ) Facilidade/rapidez de ganho ( ) Porque tinha moto ( ) Horário flexível

( ) Trabalhar por conta própria ( ) Outros \_\_\_\_\_

Aponte aspectos positivos de trabalhar como mototáxi \_\_\_\_\_

Aponte aspectos negativos de trabalhar como mototáxi \_\_\_\_\_

**APÊNDICE B – Termo de consentimento livre e esclarecido**

**TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO**

Eu, \_\_\_\_\_,  
nascido em \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ e domiciliado à \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_, município de \_\_\_\_\_.

Declaro que consinto em participar como voluntário da pesquisa “Mototáxi em Macapá: análise da atividade informal, 1996-2011”, sob responsabilidade do pesquisador Fernando Castro Amoras. Declaro que fui satisfatoriamente esclarecido de que: A) o estudo será realizado a partir de entrevista; B) que não haverá riscos para minha saúde; C) que posso consultar o pesquisador em qualquer época, pessoalmente ou por telefone (3312-1739), para esclarecimento de qualquer dúvida; D) que estou livre para, a qualquer momento, deixar de participar da pesquisa e que não preciso apresentar justificativas para isso; E) que todas as informações por mim fornecidas e os resultados obtidos serão mantidos em sigilo e que estes últimos só serão utilizados para divulgação em reuniões e revistas científicas sem a minha identificação; F) que serei informado de todos os resultados obtidos, independentemente do fato de mudar meu consentimento em participar da pesquisa; G) que não terei quaisquer benefícios ou direitos financeiros sobre os eventuais resultados decorrentes da pesquisa; H) que esta pesquisa é importante para a formulação de programas públicos de inserção e valorização social e outros mais no âmbito dos transportes públicos urbanos e de gerenciamento de trânsito. Assim, consinto em participar da pesquisa em questão.

Macapá-AP, 06 de janeiro de 2011.

\_\_\_\_\_  
Voluntário

\_\_\_\_\_  
Pesquisador

OBS: Este termo deve ser apresentado em duas vias, uma destinada ao usuário ou seu representante legal e a outra ficará com o pesquisador.