



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CENTRO DE HUMANIDADES OSMAR DE AQUINO
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
CURSO DE LICENCIATURA PLENA EM GEOGRAFIA**

Linha de pesquisa:

Transformações Econômicas nos Espaços Urbanos e Rurais

**O TRABALHO DOS MOTOTAXISTAS NA DINÂMICA DO CENTRO URBANO DE
ALAGOA GRANDE/PB: análise acerca de sua contribuição na mobilidade
urbana**

IAGO TAVARES FÉLIX

GUARABIRA/PB

2024

IAGO TAVARES FÉLIX

**O TRABALHO DOS MOTOTAXISTAS NA DINÂMICA DO CENTRO URBANO DE
ALAGOA GRANDE/PB: análise acerca de sua contribuição na mobilidade
urbana**

Monografia apresentada à Coordenação do Curso de Geografia da Universidade Estadual da Paraíba – UEPB, enquanto requisito obrigatório para a obtenção do título de **LICENCIADO EM GEOGRAFIA**, desenvolvida sob a orientação do professor Francisco Fábio Dantas da Costa.

GUARABIRA/PB

2024

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

F316t Felix, Iago Tavares.

O trabalho dos mototaxistas na dinâmica do centro urbano de Alagoa Grande/PB [manuscrito] : análise acerca de sua contribuição na mobilidade urbana / Iago Tavares Felix. - 2024.
43 p. : il. colorido.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Humanidades, 2024.

"Orientação : Prof. Dr. Francisco Fábio Dantas da Costa, Coordenação do Curso de Geografia - CH. "

1. Espaço Urbano. 2. Mobilidade Urbana. 3. Mototaxistas.
4. Alagoa Grande/PB . I. Título

21. ed. CDD 711.4

IAGO TAVARES FÉLIX

O TRABALHO DOS MOTOTAXISTAS NA DINÂMICA DO CENTRO URBANO DE
ALAGOA GRANDE/PB: ANÁLISE ACERCA DE SUA CONTRIBUIÇÃO NA
MOBILIDADE URBANA

Aprovada em 04 de junho de 2024.

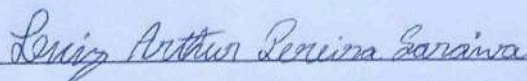
BANCA EXAMINADORA



Prof. Francisco Fábio Dantas da Costa – Orientador

Departamento de Geografia da UEPB

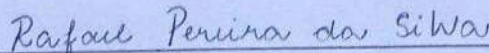
Doutor em Geografia pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE)



Prof. Luiz Arthur Pereira Saraiva – Examinador

Departamento de Geografia da UEPB

Doutor em Geografia pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE)



Prof. Rafael Pereira da Silva – Examinador

Departamento de Geografia da UEPB

Doutor em Geografia pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN)

“Tudo tem seu tempo determinado, e há tempo para todo o propósito debaixo do céu”

Eclesiastes 3:1

DEDICATÓRIA

A Deus dedico, em especial, o meu agradecimento maior, pois sempre foi minha maior dependência de vida e escape.

AGRADECIMENTOS

Agradeço, a princípio, a Deus por ter nele encontrado forças para não só iniciar, mas a seguir nesse processo trabalhoso.

Aos meus familiares por terem me dado apoio necessário para não olhar atrás na jornada. Em especial a minha avó, Alexandrina Tavares, meu pai, Nivaldo Félix e a minha mãe, Vera Lúcia de Assis, como também as minhas primas Heloisa Clara e Helena Clarice que me incentivaram a ingressar num curso superior.

Aos professores, Dr. Luiz Arthur Pereira Saraiva e Dr. Rafael Pereira da Silva, por terem gentilmente aceitado participar da banca examinadora. As contribuições oriundas das apreciações feitas por vocês serão imprescindíveis para o aprimoramento desta pesquisa.

Aos professores que tive a oportunidade de conhecer nas aulas, nas atividades acadêmicas e até pelos corredores durante o curso, pelos conselhos, ideias e encorajamento, em especial ao meu orientador, professor Dr. Francisco Fábio Dantas da Costa, que sempre entendeu minha realidade e correria diária, que com calma me deu o braço e comigo seguiu até o final.

Aos meus amigos e irmãos/irmãs em Cristo, por estarem presente em boa parte das situações vivenciadas por mim, sejam elas boas ou más, entre eles Jhuan Tallys, Weverton Gonzaga, Mikael Bernardino, Thiago Gomes, e Maria Gabryella Pedrosa. Como também aos colegas de classe do período de 2020.1 por me terem feito companhia e até hoje alguns estarem presentes no ciclo de amizade, o qual espero levar para o resto da vida. Como Mayara Gabriely do Nascimento, José Breno Alves e Graciele Lindolfo Barbosa.

Aos colegas de trabalho, em especial às minhas gestoras, Maria de Lourdes e Adaíres Rodrigues. E a todos que colaboraram comigo de forma direta e indireta.

043 – GEOGRAFIA

O TRABALHO DOS MOTOTAXISTAS NA DINÂMICA DO CENTRO URBANO DE ALAGOA GRANDE/PB: análise acerca de sua contribuição na mobilidade urbana

LINHA DE PESQUISA: Transformações Econômicas nos Espaços Urbanos e Rurais

AUTOR: Iago Tavares Félix

ORIENTADOR: Francisco Fábio Dantas da Costa – DG/CH/UEPB

EXAMINADORES:

Luiz Arthur Pereira Saraiva – DG/CH/UEPB

RAFAEL PEREIRA DA SILVA – DG/CH/UEPB

RESUMO:

Os centros das cidades possuem um papel importante na movimentação do comércio, não sendo diferente em Alagoa Grande/PB, palco de grande fluxo de pessoas e mercadorias, o que acaba acentuando o espaço como um ponto desejado do ponto de vista especulativo. É aí que se destaca o mototaxista, trabalhador que desempenha papel importante na dinâmica urbana através do exercício de sua função. A presente pesquisa possui como objetivo central, analisar a importância do trabalho dos mototaxistas na dinâmica do espaço urbano de Alagoa Grande/PB, tendo como referência o centro da cidade, através do desempenho de sua função em seu território de trabalho e de sua contribuição na mobilidade urbana. Como método, utilizou-se o *materialismo histórico-dialético* em função deste acentuar o papel da criticidade frente ao espaço geográfico. Referente aos procedimentos metodológicos, seguiu-se dois caminhos: a pesquisa de gabinete, em que houve um levantamento bibliográfico referente ao tema; e a pesquisa de campo, com o propósito de levantar informações qualitativas e quantitativas. O que seria considerado apenas uma alternativa de movimentação de pessoas acaba se tornando uma solução viável financeiramente, que é o uso de meios de transportes mais econômicos, como as motocicletas. Neste sentido, os mototaxistas se destacam frente às necessidades apresentadas para mobilidade urbana nos centros das cidades.

Palavras-chave: Alagoa Grande, espaço urbano, mobilidade urbana, mototaxistas.

043 – GEOGRAPHY

THE WORK OF MOTORTAXI DRIVERS IN THE URBAN CENTER DYNAMICS OF ALAGOA GRANDE/PB: an analysis of their contribution to urban mobility

RESEARCH LINE: Economic Transformations in Urban and Rural Spaces

AUTHOR: Iago Tavares Félix

ADVISOR: Francisco Fábio Dantas da Costa – DG/CH/UEPB

EXAMINERS:

Luiz Arthur Pereira Saraiva – DG/CH/UEPB

Rafael Pereira da Silva – DG/CH/UEPB

ABSTRACT:

City centers play an important role in the movement of commerce, and this is not different in Alagoa Grande/PB, where there is a large flow of people and merchandises, which accentuates the space as a desired element from a speculative point of view. This is where the motorcycle taxi driver stands out, a worker who plays an important role in urban dynamics through the exercise of his role. The present research has as its central objective, to analyze the importance of the work of motorcycle taxi drivers in the urban space dynamics of Alagoa Grande/PB, taking the city center as a reference, through the performance of their function in their labour territory and their contribution to urban mobility. The *historical-dialectical materialism* was used as method to accentuate the role of criticality in relation to geographic space. Regarding methodological procedures, two paths were followed: desk research, in which there was a bibliographical survey on the topic; and field research, with the purpose of collecting qualitative and quantitative information. What would be considered just an alternative for moving people just becomes a financially viable solution, which is the use of more economical means of transport such as motorcycles. In this sense, motorcycle taxi drivers stand out in when facing with the needs presented for urban mobility in city centers.

Keywords: Alagoa Grande, urban space, urban mobility, mototaxi drivers.

LISTA DE GRÁFICOS E FOTOS

GRÁFICOS

Gráfico 1 – Idade dos mototaxistas, segundo os entrevistados	31
Gráfico 2 – Renda total das famílias dos mototaxistas, segundo os entrevistados	32
Gráfico 3 – Grau de escolaridade dos mototaxistas, segundo os entrevistados	32
Gráfico 4 – Jornada de trabalho dos mototaxistas, segundo os entrevistados	33
Gráfico 5 – Contribuição para a previdência, segundo os entrevistados	34

FOTOS

Foto 1 – Ponto dos Mototaxistas sem cobertura	29
Foto 2 – Mototaxistas que trabalham ponto 2	30
Foto 3 – Mototaxistas que trabalham no ponto 4	30
Foto 4 – Tráfego registrado no centro da cidade	30
Foto 5 – Esquina de um ponto de mototáxi	35
Foto 6 – Rua próxima ao hospital	36
Foto 7 – Rua próxima ao hospital	36

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
2 OBJETIVOS	15
2.1 Objetivo geral	15
2.2 Objetivos específicos	15
3 HIPÓTESES	16
4 METODOLOGIA	17
5 REFERENCIAL TEÓRICO	18
5.1 O espaço no cerne da discussão	18
5.2 A cidade como princípio fundamental	20
5.3 O centro como ponto de referência às necessidades diárias.	25
5.4 Mobilidade urbana, problemáticas e soluções	26
5.5 Caracterização da atividade	27
6 RESULTADOS E DISCUSSÕES	29
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS	37
8 REFERÊNCIAS	39
9 APÊNDICE	42

1 INTRODUÇÃO

Possuidor de complexidades, o espaço é locus de inúmeros acontecimentos nos quais o ser humano acaba estando envolvido em todos, pois ao interagir com o mesmo, deixa sua marca, participando, assim, do processo de organização. Ele é objeto de estudo da ciência geográfica, que possui a preocupação de entender como se dá essa relação da humanidade com o meio. É importante lembrar que o espaço acaba acumulando os sinais das ações humanas com o decorrer do tempo, ou seja, cada civilização que interage com o meio deixa sua marca, mostrando que a mesma teve colaboração com as transformações ocorridas (Corrêa, 2003).

De forma bem ampla, abrangendo o mundo, "o desenvolvimento e o uso de ferramentas fizeram com que o ser humano se colocasse em vantagem no deslocamento e na mobilidade frente a outros animais" (Oliveira; Wiltgen, 2020, p. 3). Como momento marcante no desenvolvimento das técnicas na vida das pessoas, no que diz respeito às invenções que surgiram para facilitar os deslocamentos, cita-se a Revolução Industrial, iniciada na Europa no último quartel do século 18, na qual evidencia-se o advento do transporte ferroviário e hidroviário movido à vapor (carvão).

Foi a partir do referido acontecimento histórico que os transportes foram evoluindo até o que se tem atualmente. Unido ao desenvolvimento dos transportes, obras em infraestrutura, crescimento populacional e êxodo rural fizeram com que os espaços urbanos passassem por alguns problemas, pois: "o aumento do número de veículos automotivos e das distâncias percorridas diariamente pioraram a mobilidade urbana e prejudicaram a eficiência dos meios de transporte" (Oliveira; Wiltgen, 2020, p. 4). Com o número de rodovias aumentando expressivamente, passou-se a adotar transportes coletivos, que levavam um grande número de pessoas, evitando a maximização da quantidade de veículos no percurso.

Historicamente, no que concerne à mobilidade urbana no Brasil, ocorreram inúmeras mudanças que alteraram o rumo da mesma, desde migrações até obras em infraestrutura. Conforme Carvalho (2016, p. 7), "[...] o padrão de mobilidade da população brasileira vem passando por fortes modificações, reflexo principalmente do intenso e acelerado processo de urbanização ocorrido no país neste período e do crescimento das viagens motorizadas". Em decorrência das mudanças sofridas no

que tange a investimentos, acompanhou-o a inserção de transportes coletivos de forma significativa. Segundo Pereira (2014, p. 33),

o sucesso do modelo rodoviário definido na década de 1940, é indiscutível, principalmente se o avaliarmos em termos da oferta de infraestrutura, com seus momentos mais marcantes na década de 1950, no período juscelinista de 1956-1961 e no período militar de 1967-1973.

Assim como em todo território nacional, o estado da Paraíba se tornou alvo de sucessivos investimentos em infraestrutura, em especial, durante o governo de Juscelino Kubitschek, através do seu programa de governo chamado “Plano de Metas”, que era a pretensão de gerar no país um ritmo de crescimento industrial equivalente a 50 anos em apenas 5 de mandato (Cohen, 2005). Cabe salientar que, por mais que tenha ocorrido um crescimento da população urbana, não foi tão drástica como nos estados do Sudeste. Mesmo com isso, devido ao aumento dos investimentos na indústria automobilística e em rodovias, a Paraíba acabou sofrendo com problemas referentes à mobilidade urbana, de modo que o transporte coletivo não consegue suprir toda a demanda da população. Cabe salientar que isso se aplica a todo território nacional.

Quando se fala em mobilidade urbana, nem tudo está ao nosso alcance. O fator distância, muitas vezes, acaba impedindo a acessibilidade a alguns meios de transporte que se torna, por alguns motivos, inviável financeiramente a determinadas classes (a indisponibilidade de ônibus, por exemplo). A partir desses e outros motivos, o que seria visto como apenas possibilidade acaba se transformando em um recurso bastante viável, que é justamente o trabalho dos/as mototaxistas.

A atividade destes/as torna-se importante para a mobilidade no interior das cidades e o interesse pode ser a economia de tempo ou dinheiro ao desejar o acesso a pontos distantes da localização de onde se encontra, enquanto alternativa, já que o fluxo de carros em áreas movimentadas atrapalha e atrasa o destino a um percurso, fazendo com que esta se adeque ao dia a dia dos indivíduos. Muitas vezes sem nem precisar sair de casa torna-se possível fazer pequenas compras e entregas, através de encomendas. Segundo Carlos (2007, p. 13), “novas atividades criam-se no seio de profundas transformações do processo produtivo, novos comportamentos se constroem sobre novos valores, a partir da constituição do cotidiano”.

Encontrando-se geograficamente localizado na Região Imediata de Campina Grande, estado da Paraíba, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022), o município de Alagoa Grande possui uma população de 26.062 habitantes. Em dias de feira, principalmente, possui um grande movimento de pessoas e automóveis e, assim, como qualquer espaço, dependendo da forma como será usado, tal espacialidade possui significações diversas. De acordo com Corrêa (1995, p. 7),

tais usos definem áreas, como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer e, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão.

Como visto anteriormente, o comércio das cidades possuem um papel importante na movimentação do centro, não sendo diferente em Alagoa Grande/PB, locus de grande fluxo de pessoas e mercadorias, o que acaba acentuando o espaço como um ponto desejado do ponto de vista especulativo. É aí que se destaca o/a mototaxista, que desempenha papel importante na dinâmica urbana através do exercício de sua função.

O trabalho desses profissionais em Alagoa Grande possui uma relevância significativa, visto que, com o fluxo de carros, a situação se torna complicada em termos de mobilidade e velocidade, como também a própria extensão territorial da cidade acaba se tornando um obstáculo. Quando se fala em espaço urbano, com enfoque no centro da cidade, lugar de trabalho de mototaxistas, concentração de pontos de referência dos mesmos e onde há uma demanda maior por esses trabalhadores, se faz necessário reconhecer a importância dos mesmos na dinâmica desta área, suas condições de trabalho, situações diárias aos quais se deparam e a compatibilidade de sua renda com o local de moradia.

Conforme Corrêa (1995, p. 8), “as relações espaciais integram, ainda que diferentemente, as diversas partes da cidade, unindo-as em um conjunto articulado cujo núcleo de articulação tem sido, tradicionalmente, o centro da cidade”. É fazendo uma reflexão acerca do que anteriormente foi citado que surgem questionamentos sobre o trabalho dos/as mototaxistas, especificamente os da cidade de Alagoa Grande.

2 OBJETIVOS

2.1 Objetivo geral

Entender a importância do trabalho dos/as mototaxistas na dinâmica do espaço urbano de Alagoa Grande/PB, tendo como referência o centro da cidade, acerca do desempenho de sua função em seu território de trabalho, e sua contribuição na mobilidade urbana.

2.2 Objetivos específicos

- Explicar como se dá a importância da atividade dos/as mototaxistas para a dinâmica no centro da cidade, visto que o mesmo é locus de uma enorme relação sociedade-espaço através do fluxo de pessoas e mercadorias;
- Entender o porquê do mencionado transporte alternativo se tornar uma solução viável para a mobilidade urbana na cidade;
- Compreender as reais condições de trabalho a que esses profissionais estão submetidos diariamente;.

3 HIPÓTESES

No que se refere à importância do trabalho dos/as mototaxistas na dinâmica do espaço urbano de Alagoa Grande, tendo enfoque o centro, como hipótese central destacam-se as relações das pessoas com os lugares, onde, muitas vezes, a distância inviabiliza um certo trajeto à pé, já que não há a disponibilidade de transporte público que leve os indivíduos até o centro da cidade. Assim, passa-se a optar por táxis e mototaxis, em que o segundo, por vezes, é a alternativa mais aceitável em decorrência da cobrança de um valor menor ou por chegar ao destino mais rápido, já que os automóveis podem acabar atrasando a viagem se o fluxo de veículos for grande.

Cabe salientar, também, a entrega e recebimento de encomendas de mercadorias, que sem nem precisar sair de casa há a possibilidade disso se concretizar com sucesso. O caminho até o trajeto não diminui: o espaço é o mesmo, a mudança ocorrida com seu uso é a redução do tempo de chegada ao local desejado.

Com a circulação de mercadorias e de pessoas, o centro é locus de atividades diárias que movimentam o comércio da cidade e isto acaba valorizando os lugares, fazendo com que aluguéis mais caros sejam cobrados e o preço de casas aumentem significativamente. Isto se reflete, também, no acesso a mercadorias, morando longe do centro não só a distância pode inviabilizar o contato com o mesmo mas, também, o alto valor das mercadorias, ou seja, tanto em relação a distância territorial como por conta do preço das mercadorias que são valorizadas em decorrência de sua localização no espaço nem sempre o centro e o que nele há é acessível a todos e todas.

Partindo dessas considerações, elencamos algumas hipóteses que nortearam a pesquisa em tela:

- A atividade dos mototaxistas é fundamental para a dinâmica da mobilidade de pessoas;
- O transporte alternativo é uma solução viável do ponto de vista econômico e prático (menor gasto de dinheiro e de tempo);
- As condições de trabalho são precárias para essa categoria (salários, ausência de direitos, infraestruturas urbanas, etc.);

4 METODOLOGIA

O presente trabalho preza pela reflexão na cotidianidade do espaço urbano de Alagoa Grande/PB, demonstrando como o trabalho dos/as mototaxistas pode ser importante para a dinâmica do mesmo, visto que é um local de grande fluxo de pessoas e mercadorias, ou seja, há forte relação da sociedade com o meio.

Desta forma, como método utilizou-se o **materialismo histórico-dialético** em função deste acentuar o papel da criticidade frente ao espaço geográfico, ou seja, aquilo que é produzido pelo ser humano na sua ação com a natureza, as contradições, as relações sociais ocorridas e os impactos gerados. De forma a sintetizar este método, sua justificativa se encontra pelo fato de que

a dialética fornece as bases para uma interpretação dinâmica e totalizante da realidade, já que estabelece que os fatos sociais não podem ser entendidos quando considerados isoladamente, abstraídos de suas influências políticas, econômicas, culturais etc. (Gil, 2008, p. 13).

No que se refere aos procedimentos metodológicos, o trabalho percorreu dois caminhos, a saber:

a) Pesquisa de gabinete

Nessa fase foram feitas leituras, fichamentos e análises de materiais bibliográficos referentes ao tema da monografia (livros, revistas especializadas, etc.). Autores como Santos (2004, 2005, 2006), Carlos (2007, 2008), Corrêa (1995, 2003), Moreira (1982), Sposito (1991), Harvey (1980) e Salgueiro (2003) fizeram parte do arcabouço teórico, conforme será visto nos capítulos seguintes.

b) Pesquisa de campo

Nessa fase foram feitas visitas *in loco* com o propósito de levantar informações qualitativas e quantitativas. Os trabalhos de campo aconteceram no mês de março de 2022 e no mês de novembro de 2023, oportunidade em que aplicamos 30 questionários com o público alvo da pesquisa, em que o critério foi a disponibilidade dos profissionais na rotina diária. Uma cobertura fotográfica também foi realizada durante esse período.

5 REFERENCIAL TEÓRICO

5.1 O espaço no cerne da discussão

Nos dias atuais é possível estabelecer inúmeras abordagens acerca do conceito de espaço, levando-se em consideração as singularidades e as complexidades inerentes ao próprio pensamento geográfico, isso porque, dependendo do viés ideológico e da dedicação em linhas de pensamentos diferentes, o espaço pode ser enxergado por diferentes olhares. Na cena de um crime, todos que estão ali presentes na ocorrência da consumação de um ato que venha transgredir a lei, acabam testemunhando de uma forma diferente, não porque muda-se a trajetória ou o acontecimento deixe de ser real, mas, pelo fato de que este momento foi observado por várias pessoas e em virtude disso, o relato de cada um por mais que possua de certa forma diversos pontos em comum, será contado na forma de versões distintas umas das outras.

Estando consciente desta riqueza que é o conceito variado e flexível frente a realidade de cada autor e estudioso da área, conforme Corrêa, (1995, p. 15),

aparece como vaga, ora estando associada a uma porção específica da superfície da Terra identificada seja pela natureza, seja com referência à simples localização. Adicionalmente a palavra espaço tem o seu uso associado indiscriminadamente a diferentes escalas, global, continental, regional, da cidade, do bairro, da rua, da casa e de um cômodo no seu interior.

Destaca-se aqui o conceito de espaço geográfico inserido no âmbito da Geografia Crítica, pelo qual os autores rompem barreiras para a análise de problemas frente à realidade. Na visão de Moraes (2007, p. 120),

atingem assim seu caráter ideológico, que via a organização do espaço como harmônica; via a relação homem-natureza numa ótica que acoberta as relações entre os homens; via a população de um dado território como um todo homogêneo, sem atentar para a sua divisão em classes. Enfim, os geógrafos críticos apontaram a relação entre a Geografia e a superestrutura da dominação de classes, na sociedade capitalista.

Tendo o ser humano como protagonista de transformações ocorridas no meio e que permanecem desta forma, em ação, ou seja, modificando o local de vivência continuamente, é de suma importância salientar que interesses são postos em evidência. Sendo assim, de acordo com a vontade despertada, a ação antrópica

é diretamente influenciada, como exemplo da construção de um supermercado que pode servir para a concorrência de um outro estabelecimento, nesta situação o dono viu ali a oportunidade de investimentos para construção do prédio, a demanda de ocupação do espaço pela estrutura pode estar interferindo no meio, e possivelmente a valorização do ambiente alvo desta disputa em meio a todo este processo.

Para Santos (2006, p. 39), “o espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá”. O mesmo continua o raciocínio distinguindo dois termos essenciais ao entendimento das transformações no meio:

Sistemas de objetos e sistemas de ações interagem. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma (Santos, 2006, p. 39).

Respectivamente, os “sistemas de objetos” são justamente os meios de produção usados para as transformações no espaço, e os “sistemas de ações” são as funções dadas aos “sistemas de objetos” (meios de produção) para determinados fins. Por intermédio do meio de vivência e seu contexto relacional pode haver clara influência nas transformações ocorridas, pois, segundo Santos (1994, p. 100), “de um ponto de vista do lugar e seus habitantes, a remodelação espacial se constrói a partir de uma vontade distante e estranha, mas que se impõe à consciência dos que vão praticar essa vontade”.

Com isso, diante do exposto até o momento, pode-se afirmar com a maior convicção possível que, se torna difícil estudar o espaço geográfico sem primeiro entender como se dá a relação entre homem e meio, como esta se desenvolve e o fato de que sociedade e espaço como categorias de análise, necessitam estar sempre de mãos dadas, para haver uma maior facilidade no entendimento da ciência geográfica, e não as afastando, o que seria um erro irreparável, visto que mais do que nunca, o espaço geográfico é o objeto de estudo da Geografia. Reafirmando as ideias postas anteriormente, no tocante ao espaço, conclui-se que o mesmo

reproduz a totalidade social na medida em que essas transformações são determinadas por necessidades sociais, econômicas e políticas. Assim, o

espaço reproduz-se, ele mesmo, no interior da totalidade, quando evolui em função do modo de produção e de seus movimentos (Santos, 2005, p. 33).

Pelo fato de haver ação direta do ser humano na natureza, entende-se que esta integração acabe gerando uma dinâmica, ou seja, não é algo estático, mas, que encontra-se em constante movimento, seguindo assim um curso, convenientemente com o desenvolver da história, onde há remodelação e meios para que isso viesse a se tornar possível. Desta forma,

Fixos e fluxos juntos, interagindo, expressam a realidade geográfica e é desse modo que conjuntamente aparecem como um objeto possível para a geografia. Foi assim em todos os tempos, só que hoje os fixos são cada vez mais artificiais e mais fixados ao solo; os fluxos são cada vez mais diversos, mais amplos, mais numerosos, mais rápidos (Santos, 2006, p. 38).

É de relevância significativa pôr em evidência o entendimento de que atualmente o mundo encontra-se num período demasiadamente avançado, no que diz respeito a inovações tecnológicas, porém, independente do momento vivido pela humanidade, algumas circunstâncias são essenciais, como é ressaltado por Santos (2006, p. 43):

Toda criação de objetos responde a condições sociais e técnicas presentes num dado momento histórico. Sua reprodução também obedece a condições sociais. Algumas pessoas adotam a novidade em breve espaço de tempo, enquanto outros não reúnem as condições para fazê-lo, ou preferem recusá-la, permanecendo com modelos anteriores.

Seguindo no raciocínio de se entender o espaço geográfico de forma crítica, a partir das transformações ocorridas na relação homem e natureza, Moreira (1982, p. 42) discorre que “a natureza social do espaço geográfico decorre do fato simples de que os homens têm fome, sede, frio, necessidades de ordem física decorrentes de pertencer o homem ao reino animal (...)”. Assim, conforme a precisão entra-se em ação para modificar seu lugar de vivência

5.2 A cidade como princípio fundamental

Ao explorar o centro urbano, nada melhor que contextualizá-lo com o geral, ou seja, ele não surge de imediato, não é único lugar presente no espaço sem sofrer influência ou sendo influenciado, há por trás dele outros lugares que são de suma importância. Tomando-se por procedimento situar os centros das cidades no cerne

do debate através de uma análise a partir de uma escala maior, o município. Em extensão alcança sua superioridade, afinal os centros estão contidos nas cidades e estas fazem parte do município como um todo, como também, não menos importante, a zona rural.

Um dos órgãos responsáveis em estudar o referido é o Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM), em que o conceitua como uma “[...] circunscrição do território do Estado no qual cidadãos, associados pelas relações comuns de localidade, trabalho e de tradições, vivem sob uma organização livre e autônoma, para fins de economia, administração e cultura” (IBAM, 2003).

Para se entender as cidades e, finalmente, os centros, é essencial focar na história, pois transformações ocorreram tanto no âmbito rural como no urbano. Pela afirmação de Reis (2006, p. 2):

nas primeiras décadas do século XX a sociedade brasileira se configurava como amplamente rural. Em paralelo ao expressivo crescimento da população verificado no país entre 1940 e 1980, observou-se um inverso da distribuição populacional entre as áreas rurais e urbanas.

Compreendendo o rural e o urbano, torna-se mais flexível o conhecimento acerca do município, que em questão de escala geográfica é superior aos termos citados anteriormente, porém inferior se comparado a outros, como aborda Pinto (2003, p. 29):

é a menor unidade territorial brasileira com governo próprio, é formado pelo distrito-sede, onde acha-se localizada a cidade, que é a sede municipal e que leva o mesmo nome do município e, que corresponde à zona urbana municipal e; também, pelo território ao seu entorno, a zona rural municipal, que pode ser dividida em distritos, cuja maior povoação recebe, geralmente, o nome de vila.

Adentrando aos conceitos voltados ao conteúdo exposto, de forma sistematizada, para após discorrer acerca da cidade, suas particularidades e contextos históricos, tem-se o distrito, que o mesmo pode ser entendido como “uma subdivisão do município, que tem como sede a vila, que é um povoado de maior concentração populacional” (Pinto, 2003, p. 57).

Quanto à cidade, compreende-se que é, segundo Harvey (1980, p. 24), “um sistema dinâmico-complexo no qual a forma espacial e o processo social estão em contínua interação”. Historicamente, cita-se um processo em que a mesma foi marcada, que foi o êxodo rural provocado pela precariedade das formas de vida e

/ou pela mecanização do campo, fazendo com que milhares de pequenos trabalhadores migrassem para as cidades em busca de novas oportunidades.

Esses trabalhadores abandonaram o campo em decorrência de uma desigualdade na produção, já que se tornava difícil competir com os grandes produtores rurais, donos dos meios de produção e que recebiam incentivos governamentais para produzir, de forma desigual, pois os investimentos acabavam sendo concentrados nas mãos de poucos, e em virtude disso, pequenos produtores se sentiram acudados a ponto de irem às cidades atrás de uma vida nova e com mais oportunidades, sem contar também, no fato de ser exigida uma mão de obra qualificada para poder atuar nesse meio, uma vez que havia embates nas produções, e se sobressaia quem melhor atendia aos interesses da época. A esta causa pontua-se a chamada “Revolução Verde”, que é entendida como,

pacote tecnológico que resultou na industrialização da agricultura brasileira e, conseqüentemente, no aumento da produção agropecuária, no aumento da exploração da mais-valia social e concentração do capital em suas várias frações, sobretudo a comercial, a agroindustrial, a industrial, a financeira e o fundiário. A organização e a difusão da “Revolução Verde” foi amplamente ‘regada’ por significativas somas de recursos provenientes de fundos públicos, privados e de agências multilaterais de desenvolvimento, cuja implementação ‘arrebentou’ e continua a ‘arrebentar’ com as lógicas econômicas e organizativas ditas ‘tradicionais’, entre as quais as comunidades camponesas, indígenas, quilombolas, faxinalenses, etc. (Gonçalves, 2008, p. 20).

Outros acontecimentos influenciaram a saída das pessoas do campo, com destaque para a maximização da concentração fundiária, ou seja, um fenômeno que consiste na posse desigual de terras num território, onde apenas uma pequena parcela acaba desfrutando de terras que poderiam ser distribuídas de forma igualitária para o restante da população rural; a industrialização das cidades também influenciou a chegada de imigrantes.

Destarte desse contexto, as fábricas foram grandes alvos para as pessoas que buscavam empregos, a ponto de ocorrerem deslocamentos não apenas municipais, mas interestaduais ou até inter-regionais; e não menos importante, a demanda por melhores condições de vida, pois, diferente do cenário atual, atendimentos médicos e a presença de postos de saúde, a procura por qualquer atendimento de precisão diária não eram tão presentes o que gerava uma pressão para que fossem feitas migrações em direção às cidades já que nas mesmas, por mais que muitos dos problemas apresentados anteriormente existissem, estavam

presentes de forma reduzida, transformando-se assim numa atração para os cidadãos.

Como já era de se esperar, em decorrência deste movimento em massa para fora do campo, surgiram problemáticas nas cidades, às quais enfrentam até hoje, como a violência urbana, assim os moradores encontram-se mais vulneráveis a sofrer; a localização de moradias em regiões de risco, pois muitas casas acabam sendo construídas em conformidade com as condições apresentadas pelos sujeitos, que quase sempre, não são tão favoráveis; a presença de uma quantidade significativa de desempregados e, por conta disso, a opção pelo mercado informal, no qual as condições não são tão convincentes quanto à direitos; e a exposição a problemas ambientais urbanos.

Em se tratando de espaço rural, de forma a integrar o entendimento entre campo e cidade, compreende-se sendo,

um meio específico de características mais naturais, do que o urbano, que é produzido a partir de uma multiplicidade de usos, nos quais, a terra ou o “espaço natural”, aparece como um fator primordial, o que tem resultados muitas vezes na criação e recriação de formas sociais de forte inscrição local, ou seja, de territorialidade intensa (Marques, 2015, p. 109).

Por conseguinte, a união entre os já discutidos espaços rural e urbano acaba de certa forma constituindo um município, acompanhado de critérios específicos. No cerne do envolvimento teórico abordado quanto a constituição e características contidas, há locais de destaques e importâncias diferenciadas, onde cada um possui seu papel. Tratando de lugares que venham a trazer visibilidade, destacam-se os centros, nele se faz necessário desmistificar questões importantes, como o fato de sua localização no espaço urbano, pois ao generalizar alguma informação pode-se gerar um prejuízo na sua compreensão frente a realidade. De acordo com Sposito (1991, p. 6),

no interior da cidade, o centro da cidade não está necessariamente no centro geográfico, e nem sempre ocupa o sítio histórico onde esta cidade se originou, ele é antes um ponto de convergência/divergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem para algumas atividades e, em contrapartida, é o ponto de onde todos se deslocam para interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela. Assim, o centro pode ser qualificado como integrador e dispersor ao mesmo tempo.

Quanto ao fato de ser um alvo de interesse popular, é comum que ele se destaque em meio a outros perímetros urbanos, pois o movimento de pessoas e mercadorias é enorme, sem contar a quantidade de investimentos para sua remodelagem se tornar atraente para a sociedade em geral, como também o fato de possuir a presença de pequenas lojas e até de supermercados e *shoppings*, o que de certa forma acaba trazendo mais valor e visibilidade a este no que diz respeito a sua localização no espaço urbano. Trazendo uma abordagem sobre isso, infere-se consoante Moraes e Costa (1993, p. 93) que “a compreensão do processo de valorização do espaço e a construção de uma teoria a respeito, exigem o recurso e o esclarecimento de uma categoria central do pensamento marxista que é o valor”.

O ser humano possui participação direta nesse processo de trazer valor a algum local. Para Moraes e Costa (1993, p. 61), “a existência de indivíduos reais e o modo como eles produzem os seus meios de vida são o pressuposto de toda história humana”. Sendo assim, o homem tem o seu papel de importância, pois ao exercer influência no espaço, modificando-o acaba trazendo valor para o mesmo. Havendo, assim, forte conexão entre as categorias de análise espaço e sociedade.

Reafirmando deste modo esta união, Salgueiro (2003, p. 99) discorre que “todo lugar é produto social, e portanto espacialidade, apropriado pelas práticas sociais na satisfação das necessidades individuais e coletivas de reprodução e de identificação”. Até a periodização se torna evidente quanto à ação antrópica para a modificação do espaço, pois o

mesmo pedaço de espaço-território é apropriado por diferentes grupos sociais na realização de práticas de vida ao longo do dia, talvez do mês ou do ano. No mesmo espaço cruzam-se diferentes tempos como, por exemplo, o do trabalho e do lazer. A paisagem urbana tem impressos tempos passados, as marcas do território são memórias de outros tempos e outras espacialidades (Salgueiro, 2003, p. 99).

O desenvolvimento das técnicas, de certa forma, acompanhou a produção espacial. Sincronizadamente, é de se destacar o fato de que “em termos de processo produtivo o reflexo mais significativo da evolução dos transportes e comunicações encontra-se na segmentação espacial do processo produtivo e no aumento da concorrência entre lugares” (Salgueiro, 2003, p. 101).

Sendo o centro local de referência, onde há grande fluxo de pessoas e mercadorias, a correria impera, e muitas vezes no cotidiano acaba faltando humanidade. Como máquinas programadas, as pessoas simplesmente vêm e vão

aparentando funcionar no modo automático, de seguir todo roteiro para resolver suas questões e o que passar disso acaba sendo desprezado ou ignorado.

As necessidades de circulação invadem o espaço público acentuando a sua decadência como lugar de encontro e socialização. Constantemente congestionada por veículos, tornam-se pouco apetecíveis a pessoas cuja organização do tempo já não contempla o da conversa despreocupada no jardim ou na praça. Acresce que os cafés do centro e os de muitos bairros desapareceram para dar lugar a agências bancárias, e o televisor da sala acompanha o jantar com as notícias de desgraças banalizadas e ocorridas em lugares distantes ou próximos, mas nunca do entorno imediato (Salgueiro, 2003, p. 102).

Este é o mundo atual, cruel, porém uma realidade presente nos municípios, cidades e, sendo mais específico, nos centros urbanos.

5.3 O centro urbano como ponto de referência às necessidades diárias

Ao tratar sobre território de trabalho e moradia das pessoas, se faz necessário distinguir ambos, pois nem sempre é possível morar no mesmo local de trabalho, mas em algum lugar que seja compatível com as condições financeiras do indivíduo, principalmente quando é o centro da cidade que está envolvido nesse processo de localização quanto a área de moradia e onde é exercida sua atividade profissional. Como afirma Santos (2007, p. 151), “há desigualdades sociais que são, em primeiro lugar, desigualdades territoriais, porque derivam do lugar onde cada qual se encontra”. O local de moradia fala, é reflexo da condição que se encontra o ser humano. Se torna difícil viver em um ambiente onde a demanda se torna cara quanto ao preço de aluguéis, casas à venda, e bens e serviços.

Quando se infere em território de trabalho é imprescindível entender que o ser humano possui papel fundamental, pois o mesmo está presente em meio a construção do espaço geográfico, já que atua ativamente nesse dinamismo, agindo sobre a natureza e gerando transformações através do desempenho de suas atividades a serem exercidas, e que as mesmas acabam deixando suas marcas no tempo. Para se chegar a um entendimento mais aprofundado no que se refere ao território habitado pelo indivíduo é importante considerar como ponto de partida o espaço.

É essencial compreender bem que o espaço é anterior ao território. O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida

por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível. Ao se apropriar de um espaço, concreto ou abstratamente (por exemplo, pela representação), o ator “territorializa” o espaço (Raffestin, 1993, p. 50).

Desta forma, ao se apropriar de uma área, o ser humano está criando uma territorialização, não sendo diferente no que concerne ao espaço de trabalho dos/as mototaxistas da cidade de Alagoa Grande, seja no centro ou em cada ponto onde se encontram esses profissionais. Como explicitado por Carlos (2008, p. 45), “o modo de ocupação de determinado lugar da cidade se dá a partir da necessidade de realização de determinada ação, seja de produzir, consumir, habitar ou viver”. Com isso, conclui-se que a partir da precisão o homem atua, modificando assim o ambiente onde habita.

5.4 Mobilidade urbana, problemáticas e soluções

No que diz respeito à mobilidade urbana, que é o que garante a movimentação das pessoas com fins específicos, o trabalho dos mototaxistas é de suma importância, visto que para se deslocar à pé para o centro da cidade muitas vezes acaba sendo inviável por conta da distância ou o preço que de certa forma se torna elevado, já que acompanha o valor atual em que o combustível se encontra, ou seja, táxis acabam não sendo uma escolha adequada à condição de alguém que precisa se deslocar até os centros urbanos.

Fundamentando-se no pensamento de Santos (2007, p. 116), “os moradores que dispõem de meios para locomover-se têm, assim, acesso mais fácil, e aqueles cuja mobilidade é limitada ou nula devem pagar localmente mais caro, e às vezes por isso mesmo renunciar ao seu uso”. Ainda há também o fato de se chegar mais rápido em algum local, pois os carros acabam não ajudando tanto, principalmente em momentos em que há um enorme movimento na cidade, como por exemplo em dias de feira, em feriados, etc.

Por conta do significativo fluxo de pessoas e mercadorias, a chegada a um destino pode acabar atrasando, gerando certo descontentamento dos indivíduos, a mobilidade em virtude disso é afetada quanto ao tempo que as pessoas têm disponível para resolver pendências ou fazer compras. Toda esta pressão que o indivíduo vive é reflexo da sociedade contemporânea. Como alega Carlos (2008, p. 18), “na realidade, essa noção de tempo, que permeia a vida de relações, alude à

situação do homem no mundo moderno, conflituosa e contraditória”. E é reiterado o assunto, ao dizer que “o andar apressado, o olhar distante e frio, um único pensamento: chegar depressa em algum lugar. São os papéis que assumimos ou nos são impostos pela sociedade urbana hoje” (Carlos, 2008, p. 19).

Sendo assim, o que seria considerada apenas uma opção, acaba transformando-se em uma alternativa bastante viável que é recorrer aos mototaxistas, uma solução exímia para resolver o problema do deslocamento quanto à distância, a compatibilização do preço da viagem com uma condição financeira do indivíduo, como também da agilidade para se chegar ao destino o mais rápido possível num curto período; a distância até o local desejado é a mesma, o espaço permanece, mas o tempo de chegada é menor. Esses profissionais assumem o papel de serem responsáveis por auxiliar no fluxo de mercadorias e de pessoas.

5.5 Caracterização da atividade

Na exposição do efetivo exercício de uma profissão muito se é falado acerca dos resultados que a mesma produz e seu reflexo para os que são atingidos pelos seus benefícios, porém quanto ao seu modo de trabalho e o que faz para que sua ação no espaço geográfico seja tão essencial acaba por vezes sendo esquecido, ou passando despercebido. Tratando desta maneira, um serviço prestado diariamente e que tem sua importância, os mototáxis fazem um papel de vetor sendo eles responsáveis pelo transporte de pessoas e mercadorias, por eles passam encomendas e passageiros, tornam-se agentes na dinâmica espacial de um município. Como estão em cima de um automóvel no período de trabalho é comum o risco de acidentes, e pensando-se também na condição geral, só no fato de estarem em um ponto cadastrado já mostra que houve toda uma história por trás de sua presença, a opção pela profissão se origina de diversos motivos, entre eles a complementação da renda, falta de oportunidades, etc.

Caracteriza-se como pertencente ao circuito inferior da economia (Santos, 2004), e fazendo-se Fazendo-se uma explanação acerca deste termo entende-se que “o circuito inferior compreende as atividades de fabricação tradicionais, como o artesanato, assim como os transportes tradicionais e a prestação de serviços” (Santos, 2004, p. 24).

Levando-se em consideração a rotina diária de trabalho, pelo fato de não possuírem padrão, eles constroem o próprio horário de acordo com suas necessidades, ou seja, é possível que ultrapassem a carga horária de 8 horas de serviço todos os dias em que estão em atividade, isso em decorrência de se obter melhores rendimentos. O risco de assaltos e até problemas de saúde em decorrência do exercício da função são alguns dos problemas que os mesmos estão vulneráveis a sofrer cotidianamente. Sabendo da realidade vivida, reconhece-se automaticamente o que eles têm a oferecer quanto a dinâmica do espaço urbano e como eles são fundamentais no dia a dia de um município, já que

a circulação é uma condição maior de realização da vida econômica e social. Entretanto, nem todos os bens podem atingir todos os pontos do espaço e nem todos os indivíduos podem ir em busca dos bens desejados. Sendo as barreiras à difusão consideráveis nos países subdesenvolvidos, a circulação dos bens, às vezes, torna-se difícil (Santos, 2004, p. 305).

Em decorrência das necessidades geradas e as relações sociais e econômicas estabelecidas, é realizado o deslocamento pelo perímetro urbano, lugar onde justamente se encontram os mototaxistas em seus pontos e prontos para exercer o que lhe traz o seu sustento diário.

6 RESULTADOS E DISCUSSÕES

A presente pesquisa tem por pretensão entender a importância do trabalho dos mototaxistas na dinâmica do espaço urbano de Alagoa Grande/PB, com enfoque principal no centro, realizando uma análise acerca de sua contribuição na mobilidade urbana e estabelecendo reflexões a respeito dos territórios de trabalho e condições às quais estes se expõem cotidianamente. Uma vez que com o grande fluxo de pessoas e mercadorias na área central da cidade acaba sendo palco de intensa movimentação, de modo que a solução para o deslocamento acessível financeiramente e com rapidez para algum local distante se configura no uso do transporte em motos.

No que se refere aos resultados apresentados, estes se mostraram satisfatórios para a pesquisa, visto que foram levantadas informações sobre os mototaxistas que atuam diariamente. Com a ajuda de colegas mototaxistas e pessoas próximas foi possível percorrer os pontos de trabalho destes profissionais, fazendo-se observações anteriores ao início do levantamento de dados e realizando uma cobertura fotográfica de acordo com o consentimento e permissão, principalmente dos que participaram da pesquisa, conforme as imagens a seguir.

Foto 1 - Ponto dos Mototaxistas sem cobertura



Fonte: Iago Tavares Félix, junho/2024.

Foto 2 - Mototaxistas que trabalham ponto 2



Fonte: Iago Tavares Félix, março/2022.

Foto 3 - Mototaxistas que trabalham no ponto 4



Fonte: Iago Tavares Félix, junho/2024.

Foto 4 - Tráfego no centro da cidade

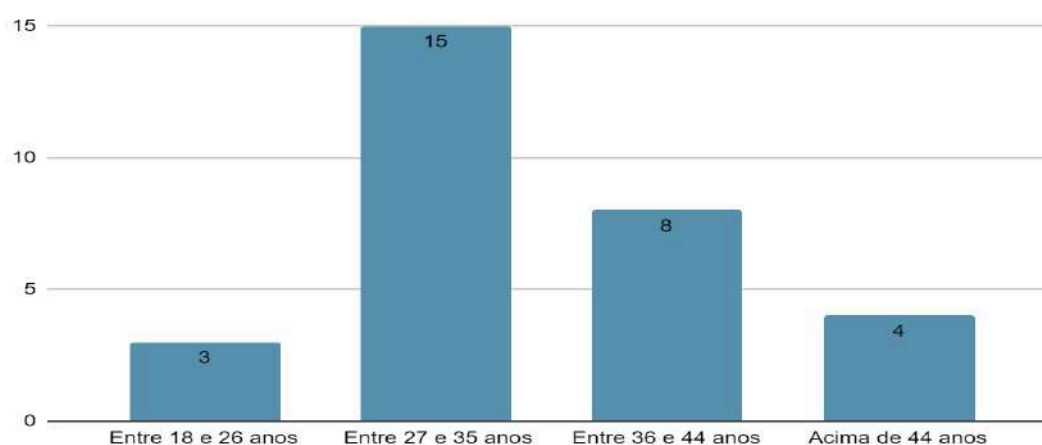


Fonte: Iago Tavares Félix, junho/2024.

Através do estudo realizado, permitiu-se entender que com a atividade destes profissionais há uma maior flexibilização de tempo para resolver problemas e fazer compras, visto que o tempo é economizado, pois a moto consegue se deslocar entre carros que estão indo muitas vezes ao mesmo destino, mas com dificuldade devido ao tráfego lento. Foi possível também inferir que durante as jornadas de trabalho os mototaxistas sentem-se inseguros ao fazer viagens para locais de risco, onde o índice de assalto é grande, como também sentem o peso da alta do combustível, uma vez que o preço do mesmo irá influenciar o valor da viagem a ser realizada. Identificou-se também que boa parte desses profissionais não reside no mesmo ambiente em que trabalha, ou seja, o centro da cidade, em decorrência do preço das casas à venda e aluguéis não compatíveis com seu rendimento.

Fazendo-se uma observação inicial acerca dos trabalhadores e caracterizando-os de acordo com a idade, conseguiu-se perceber que a maioria está na faixa dos 27 aos 35 anos (15 indivíduos). Alguns possuem idade avançada e mesmo aposentados, optaram pelo serviço para complementar a renda, porém não são maioria, conforme as informações que se seguem no gráfico 1.

Gráfico 1 - Idade dos mototaxistas, segundo os entrevistados

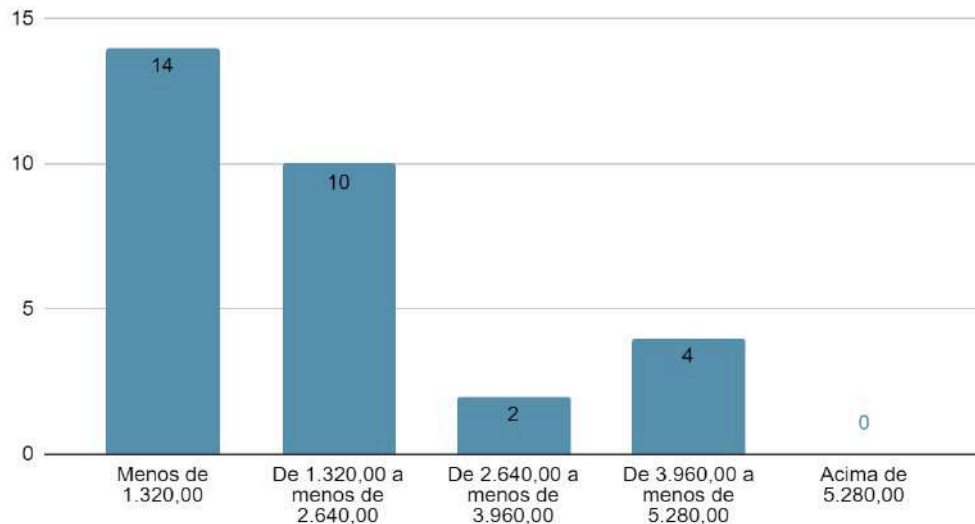


Fonte: Dados coletados na pesquisa de campo, novembro de 2023.

Foi perceptível através do levantamento de alguns dados o enquadramento destes profissionais no “circuito inferior da economia urbana”, como a renda obtida, o que é característico de não ser tão expressiva: 80% dos entrevistados recebem menos de dois salários mínimos (gráfico 2), e o grau de escolaridade, que

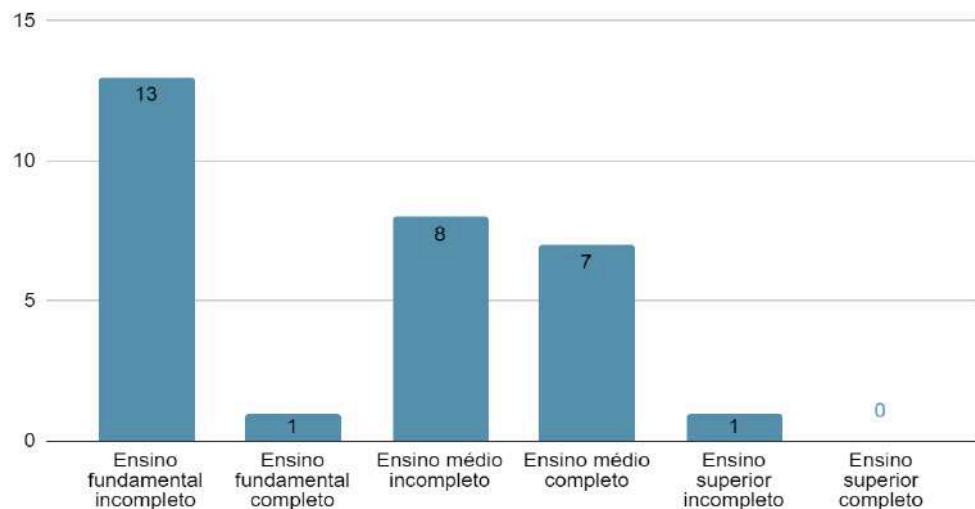
geralmente não é exigido tantos requisitos e especialidades para assumir as funções, mas apenas o básico e indispensável; já quanto ao nível de escolaridade percebeu-se que 43,33% dos entrevistados possuem apenas o ensino fundamental incompleto (gráfico 3).

Gráfico 2 - Renda total das famílias dos mototaxistas, segundo os entrevistados



Fonte: Dados coletados na pesquisa de campo, novembro de 2023.

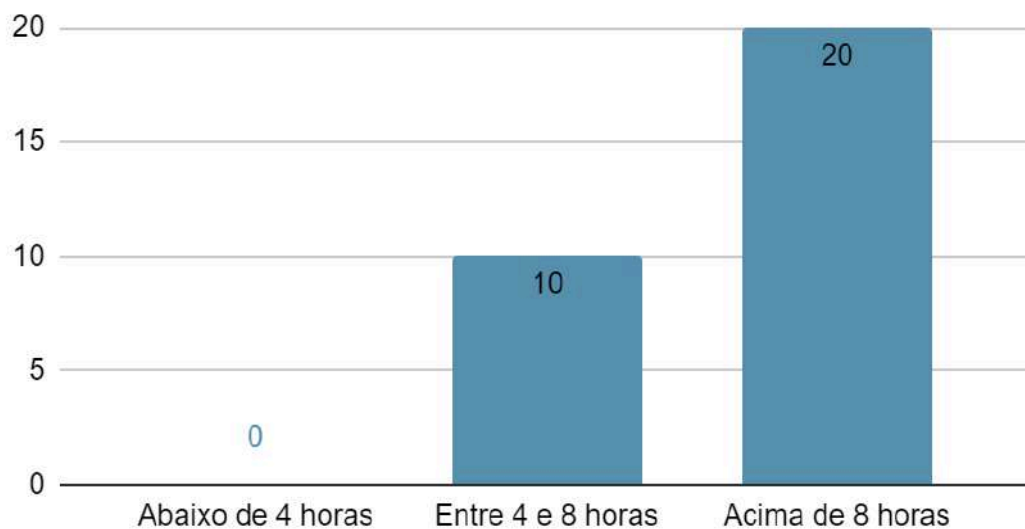
Gráfico 3 - Grau de escolaridade dos mototaxistas, segundo os entrevistados



Fonte: Dados coletados na pesquisa de campo, novembro de 2023.

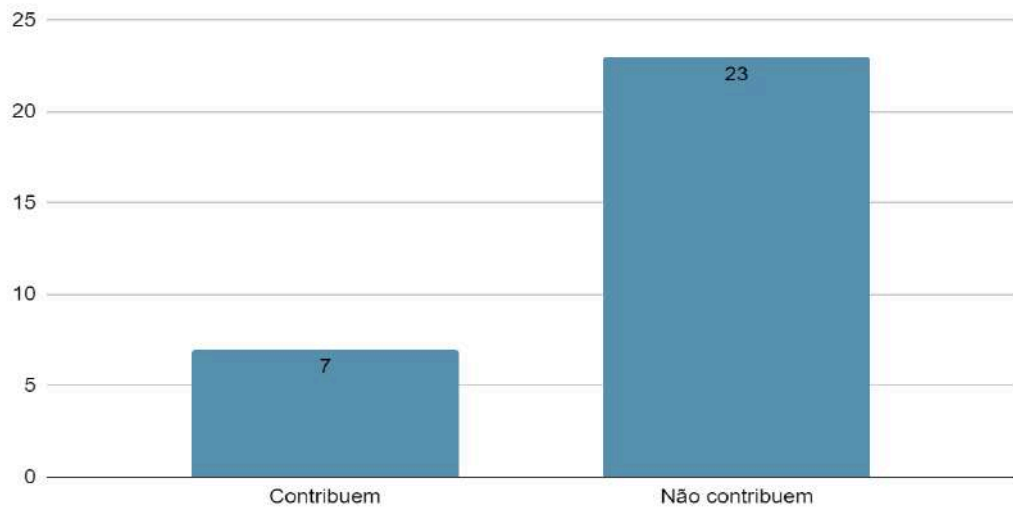
De acordo com o que foi demonstrado, mesmo a renda analisada sendo a total adquirida pela família, a maioria se concentra como obtendo entre um salário mínimo a menos de dois salários mínimos ou, então, menos de um salário mínimo, sendo esta segunda a que possui maior proporção nos dados. Dando continuidade, como forma de confirmação a respeito das reais condições às quais estes profissionais encontram-se expostos na jornada diária de serviço, foi buscada a carga horária trabalhada pelos mesmos, visto que é possível representá-la quantitativamente, conforme o gráfico 4 exposto a seguir.

Gráfico 4 - Jornada de trabalho dos mototaxistas, segundo os entrevistados



Fonte: Dados coletados na pesquisa de campo, novembro de 2023.

É de se chamar bastante a atenção ao estudar detalhadamente o enfrentamento diário destes, pois, consoante ao averiguado, mais de 66% dos entrevistados ultrapassam as 8 horas diárias de trabalho. Algo mais a ser descrito é a contribuição para a previdência, ou seja, dos 30 mototaxistas entrevistados, 76,67% não recolhem nenhuma quantia em dinheiro para a previdência social, estando eles, portanto, totalmente desamparados em casos de acidente e/ou morte.

Gráfico 5 - Contribuição para a previdência, segundo os entrevistados

Fonte: Dados coletados na pesquisa de campo, novembro de 2023.

Com isso, parte das hipóteses apresentadas no presente trabalho acadêmico se concretizou ao se obter as respostas de que graças a cobrança de um valor menor que o dos taxistas e de se chegar mais rápido ao destino, as motos acabam se sobressaindo. Foi possível receber informações sobre os riscos enfrentados pelos profissionais no caso de assaltos, gerando insegurança; e horários incertos de saída e entrada na jornada diária, já que alguns saem para fazer viagem fora do horário comercial. O fato de não morar no centro chamou a atenção, pois o custo de moradia é incompatível com os rendimentos.

Prosseguindo na exposição de condições enfrentadas pelos profissionais, cita-se o fato da má organização dos postos de trabalho e deficiência da infraestrutura na cidade, o que gera certos desgastes nas motos durante o percurso e nos mototaxistas que precisam muitas vezes se abrigar em outros locais, já que alguns pontos não possuem cobertura para protegê-los de sol e chuva.

A entrevista como forma de coleta de dados qualitativos também foi de suma importância, uma vez que houve o contato direto e a transcrição do que foi extraído no ato. Entre as questões importantes foi bastante discutido sobre os problemas enfrentados por eles, na coleta de dados obteve-se de forma unânime a falta de apoio do poder público, e isto foi especificado entre as respostas adquiridas.

Como forma de filtrar as informações fornecidas transcritas, destacam-se aqui algumas entre as descritas pelos mototaxistas, como: “falta de apoio do poder público”, “falta de cobertura no posto de trabalho”, “presença de mototaxistas clandestinos”, “assaltos”, “clientes mau pagadores”, “passageiros bêbados”, “falta de sinalização” e “ruas com falta de infraestrutura”.

Para efeito de comprovação da ausência de infraestrutura nos percursos tomados pelos profissionais, foram realizados registros fotográficos, evidenciando assim o que pode gerar acidentes e o desgaste dos instrumentos de trabalho, que são as motos. As fotos foram registradas em locais próximos ao centro, avenidas principais e em locais onde há fluxo de locomoção na cidade, visto que se tornam justamente lugares onde eles percorrem com maior frequência. Seguem-se as fotos:

Foto 5 - Esquina de um ponto de mototáxi



Fonte: Iago Tavares Félix, março/2024.

Foto 6 - Rua próxima ao hospital



Foto 7 - Rua próxima ao hospital



Fonte: Iago Tavares Félix, março/2024.

Fonte: Iago Tavares Félix, março/2024.

Questionados acerca de doenças ocupacionais que já foram adquiridas com a profissão, apenas 4 dos 30 mototaxistas relataram algo. As respostas foram justamente sobre problemas de coluna, como por exemplo hérnia de disco, porém, estes números podem ser maiores, pois de acordo com a realidade mostrada com a jornada de trabalho no gráfico 3, em que 20 entre os 30 profissionais entrevistados trabalham mais de 8 horas, é provável que mais mototaxistas possuam algum problema ocasionado com a posição de pilotagem, exposição a poluição e poeira nas ruas, etc. Finalizando-se a pesquisa, quando perguntados acerca dos benefícios do serviço, de forma unânime as respostas que mais se repetiram foram: “economia de tempo”, “agilidade para chegar ao destino do cliente”, “menores preços nas viagens comparados aos táxis” e “entregas realizadas a pedido de clientes”.

Encerrando-se a análise dos dados apresentados, documentados e descritos detalhadamente, quanto ao futuro, como possibilidade de melhoria para outras pesquisas envolvendo este tema cita-se a coleta de dados quantitativos acerca de outras problemáticas possíveis de serem realizadas sob oportunidade de se expandir mais o assunto; por fim, a elaboração de mapas para localizar os pontos de mototaxis espalhados pela malha urbana de Alagoa Grande, entre outras.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No trabalho aqui desenvolvido realizou-se uma análise acerca da contribuição na mobilidade urbana e concentrou ponderações acerca dos locais de trabalho e as circunstâncias a que mototaxistas se submetem rotineiramente na jornada de serviço. Desta maneira, possuiu por aspiração principal a de, de acordo com análises elaboradas, entender a importância do trabalho dos pilotos de mototáxi na dinâmica do espaço urbano de Alagoa Grande/PB, com enfoque principal no centro, realizando assim estudos detalhados para se chegar a explicações, as quais que viessem confrontar com as respostas provisórias acerca do debate aqui estabelecido para fins de comprovação.

Tendo em vista o atual estágio em que se encontra o Brasil e seus municípios no que diz respeito a estradas na malha urbana, correria diária e preço da gasolina, como também utilização de meios para se locomover, o que seria considerado apenas uma alternativa de movimentação de pessoas acaba se tornando uma solução viável financeiramente que é o uso de meios de transportes mais econômicos como as motocicletas, no caso dos profissionais que atuam conforme o que aqui foi citado no desenvolver do trabalho, os mototaxistas se destacam frente às necessidades apresentadas para mobilidade urbana nos centros.

Surgindo no cerne da discussão entre problema e resolução, uma das pretensões também é justamente valorizar a categoria frente a tantas dificuldades vividas e que aqui foram apresentadas quantitativa e qualitativamente, com a participação direta e indireta desses profissionais, seja através das respostas concedidas para a pesquisa, seja pela flexibilização para se aproximar aos outros colegas de trabalho que de início ficaram receosos, mas com companheirismo passaram a confiar e fazer parte deste trabalho, a ponto de serem criados laços de amizade e gratidão por terem a oportunidade de demonstrar a importância do reconhecimento pelo que fazem como forma de obter seu sustento.

Nessa ideia de se considerar a vida de pessoas em seu cotidiano, há de certa forma a desconstrução de estigmas, pois, os mototaxistas muitas vezes só são lembrados quando é preciso deles para algo, mesmo estando presentes em seus pontos no meio do movimento de pessoas a pé, nem os seus coletes os tornam tão visíveis, sendo identificados apenas como passageiros, como um véu que os torna invisíveis, mas que de forma espontânea surge como solução a uma

locomoção necessária, é importante não se reconhecer apenas pelo que fazem, mas pelo que são.

Chegando-se ao término deste estudo, pode-se afirmar que estes profissionais trazem certa contribuição para a mobilidade urbana, se destacam frente a outras modalidades de transporte alternativo, é mais viável financeiramente, e infelizmente há um preço a se pagar por eles em meio aos benefícios de sua atividade, que são justamente os problemas enfrentados por eles durante a jornada diária, cabendo aqui destacar entre elas, a falta de apoio do poder público.

Durante a pesquisa de campo não foi possível entrevistar mototaxistas do sexo feminino, em decorrência justamente de não estarem presentes nos pontos, devido a correria do trabalho, a escolha para aplicação dos questionários se deu através da disponibilidade dos profissionais.

8 REFERÊNCIAS

- CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. 8 ed. São Paulo: Contexto, 2008.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O lugar no/do mundo**. 2 ed. São Paulo: FFLCH, 2007.
- CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Mobilidade urbana sustentável: conceitos, tendências e reflexões**. Brasília: IPEA, p. 1-38, 2016.
- COHEN, Marlene. **Juscelino Kubitschek: o presidente bossa-nova**. São Paulo: Globo, 2005.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 3 ed. São Paulo: Ática, 1995.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e organização espacial**. 7 ed. São Paulo: Ática. 2003.
- GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.
- GONÇALVES, Sérgio. **Campesinato, resistência e emancipação: o modelo agroecológico adotado pelo MST no Estado do Paraná**. Presidente Prudente: UNESP, 2008 (Tese do Programa de Pós-Graduação em Geografia).
- HARVEY, David. **A Justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.
- IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias** 2017. Rio de Janeiro: IBGE, 2017, 82 p. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2100600>>. Acesso em: 11 maio. 2023.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL. **Criação de Municípios**. Disponível em <<http://www.ibam.org.br>>. Acesso em: 3 de out de 2023.
- MARQUES, Marta Inez Medeiros. O conceito de espaço rural em questão. In: **Revista Terra Livre**. São Paulo: AGB, [S. l.], v. 2, n. 19, 2015. Disponível em: <https://publicacoes.agb.org.br/terralivre/article/view/160>. Acesso em: 19 out. 2023.

MORAES, Antonio Carlos Robert; COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia Crítica: a valorização do espaço**. São Paulo: Hucitec, 1993.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Geografia: pequena história crítica**. São Paulo: Annablume, 2007.

MOREIRA, Ruy. A Geografia serve para desvendar máscaras sociais. In: _____. **Geografia, Teoria e Crítica**. Petrópolis: Vozes, 1982.

OLIVEIRA, Gabriel Campbell; WILTGEN, Filipe. Uma visão da mobilidade urbana: passado, presente e futuro. In: **Revista Tecnologia**, [S. l.], v. 41, n. 1, p. 1-11, 2020. DOI: 10.5020/23180730.2020.10043. Disponível em: <<https://ojs.unifor.br/tec/article/view/10043>>. Acesso em: 6 maio. 2023.

PEREIRA, Vicente Britto. **Transportes: história, crises e caminhos**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

PINTO, Georges José. **Do sonho à realidade: Córrego Fundo – MG, fragmentação territorial e criação de municípios de pequeno porte**. Uberlândia: UFU/IG, 2003 (Dissertação do Programa de Pós-Graduação em Geografia).

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

REIS, Douglas Sathler dos. O rural e o urbano no Brasil. In: **Anais do XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais – ABEP**. Caxambu: ABEP, 2006. s.p.

SALGUEIRO, Teresa Barata. Espacialidades e temporalidades urbanas. In. CARLOS, Ana Fani A; LEMOS, Amália (Orgs.). **Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2003.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2006.

SANTOS, Milton. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Edusp, 2005.


SANTOS, Milton. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. 2 ed. São Paulo: Edusp, 2004.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. 7 ed. São Paulo: Edusp, 2007.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. In: **Revista Geografia**. São Paulo, v. 10, p. 1-18, 1991.

9 APÊNDICE

	<p>Universidade Estadual da Paraíba Centro de Humanidades Departamento de Geografia Curso de Graduação em Geografia</p>
	<p>Trabalho de Conclusão de Curso O TRABALHO DOS MOTOTAXISTAS NA DINÂMICA DO CENTRO URBANO DE ALAGOA GRANDE/PB: ANÁLISE ACERCA DE SUA CONTRIBUIÇÃO NA MOBILIDADE URBANA Discente: Iago Tavares Félix</p>

QUESTIONÁRIO REFERENTE AO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Alagoa Grande, ____ de novembro de 2023.

1) Idade:

- () Menor de idade () Entre 18 e 26 anos
 () Entre 27 e 35 anos () Entre 36 e 44 anos
 () Acima dos 44 anos

2) Sexo: _____ 3) Estado civil: _____

4) Naturalidade: _____ Estado (sigla): _____

5) Local atual de moradia: Município: _____ Estado (sigla): _____

() Zona urbana () Zona rural

6) Grau de escolaridade:

- () Ensino fundamental incompleto () Ensino fundamental completo
 () Ensino médio incompleto () Ensino médio completo
 () Ensino superior incompleto () Ensino superior completo

7) Quantas pessoas moram atualmente na sua residência? _____

8) Incluindo você, quantas pessoas estão trabalhando atualmente? _____

9) Quantas exercem atividade remunerada? Formal _____ Informal _____

10) A sua família é beneficiária de algum programa do governo federal, estadual ou municipal?

(exemplo: Bolsa Família)

() Sim () Não

11) Qual a renda total da família, incluindo salários, benefícios do governo ou outras formas de rendimento? *Considere o valor do salário mínimo vigente no país: R\$ 1.320,00 (AGO/2023).

- () Menos de R\$ 1.320,00 () De R\$ 1.320,00 a menos de R\$ 2.640,00
 () De R\$ 2.640,00 a menos de R\$ 3.960,00 () De R\$ 3.960,00 a menos de R\$ 5.280,00
 () Acima de R\$ 5.280,00

- 12) Quantas pessoas na sua residência já concluíram o ensino superior? _____
- 13) A sua residência tem acesso à água encanada fornecida pela CAGEPA? () Sim () Não
- 14) A sua residência tem acesso à rede de esgoto da CAGEPA? () Sim () Não
- 15) A sua residência tem acesso à energia fornecida pela Companhia? () Sim () Não
- 16) A sua residência tem acesso à internet? () Sim () Não
- 17) A sua residência possui computador? () Sim () Não
- 18) A sua residência possui televisor? () Sim () Não
- 19) Você recolhe para o INSS? () Sim () Não
- 20) Qual sua jornada de trabalho? () Até 4 horas () Entre 4 e 8 horas () Acima de 8 horas
- 21) Você é filiado a algum sindicato? () Sim () Não
- 22) Você recebe apoio do poder público? () Sim () Não
- 23) Quais os problemas enfrentados na rotina de trabalho?

- 24) Quais doenças ocupacionais você já adquiriu com essa profissão?

Obrigado pela participação na pesquisa.