



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA  
CENTRO DE EDUCAÇÃO  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA  
LICENCIATURA PLENA EM GEOGRAFIA**

**TERRITÓRIO, CIDADE E TRANSPORTES ALTERNATIVOS: os  
Moto-taxistas em Capina Grande-PB**

**RONALD FERREIRA DE ARAUJO**

**CAMPINA GRANDE  
OUTUBRO 2011**

**RONALD FERREIRA DE ARAÚJO**

**TERRITÓRIO, CIDADE E TRANSPORTES ALTERNATIVOS: os  
Moto-taxistas em Capina Grande-PB**

Artigo apresentado ao curso de  
Licenciatura Plena em Geografia da  
Universidade Estadual da Paraíba-UEPB,  
como cumprimento às exigências legais  
para obtenção do grau de licenciado em  
Geografia

Orientador: Prof. Ms. ALDO LEANDRO GOMES

CAMPINA GRANDE – PB  
2011

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA CENTRAL – UEPB

A663t      Araújo, Ronald Ferreira de.  
Território, cidade e transportes alternativos  
[manuscrito]: os moto-taxistas em Capina Grande-PB  
/Ronald Ferreira de Araújo. – 2011.  
26 f.: il. color.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) – Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Educação, 2011.

“Orientação: Prof. Me. Aldo Gomes Leandro, Departamento de Geografia”.

1. Transporte Público 2. Mototáxi 3. Legalização 4. Conflitos Territoriais I. Título.

21. ed. CDD 629.04

**RONALD FERREIRA DE ARAÚJO**

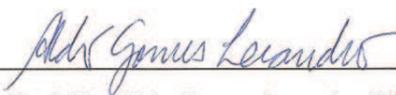
**TERRITÓRIO, CIDADE E TRANSPORTES ALTERNATIVOS: Os mototaxistas de Campina Grande-PB**

Artigo Científico apresentado ao curso de Licenciatura Plena em Geografia da Universidade Estadual da Paraíba (UEPB) como cumprimento às exigências legais para obtenção do grau de Licenciado em Geografia

Orientador: Prof. Ms. Aldo Gomes Leandro (UEPB)

Aprovado em, 30 /11 / 2011

Banca examinadora



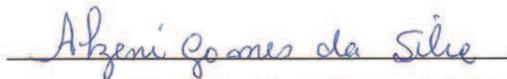
Prof. Ms. Aldo Gomes Leandro (UEPB)

(Orientador)



Profª Ms. Maria José Silva Oliveira (UEPB)

(Examinador)



Profª Ms. Alzeni Gomes da Silva (UEPB)

(Examinador)

## AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por minha família e a minha mãe Iris Ferreira, grande professora.

Agradeço a Deus pelo meu professor e mestre - Aldo Leandro Gomes que com toda atenção me ajudou a desenvolver meu trabalho acadêmico, com quem eu reparto os merecimentos dessa conquista.

Agradeço aos meus colegas que sempre me acolheram com afeto e amizade.

Agradeço a todos os meus professores pelas valiosas discussões, estímulos, carinho, crítica, sugestões e paciência nestes anos.

*Ao meu pai Raimundo Nonato Guerra (in memoriam)*

# TERRITÓRIO, CIDADE E TRANSPORTES ALTERNATIVOS: os Moto-taxistas em Campina Grande-PB

Ronald Ferreira de Araújo<sup>1</sup>

Aldo Gomes Leandro<sup>2</sup>

## RESUMO

O presente trabalho aborda a reorganização do transporte público em Campina Grande-PB, em especial a partir da emergência do serviço de moto-táxi e os conflitos territoriais verificados após o processo de legalização dessa atividade. O transporte sob duas rodas tem relação direta com os conceitos de mobilidade, circulação, fluidez e circuitos da economia. A legalização é um aspecto que interessa a alguns atores envolvidos já que o serviço de moto-táxi constitui uma alternativa econômica diante da crise urbana. A metodologia utilizada na pesquisa abrange revisão da literatura sobre o tema, observações *in loco* para verificar a estrutura do serviço de moto-táxi no espaço urbano campinense; conversas informais e entrevistas diretas com os moto-taxistas para identificar os conflitos territoriais e a abrangência do serviço. Dessa forma, discutir o serviço de moto-táxis no espaço urbano campinense é uma oportunidade para compreender a massificação do uso de motocicletas no país.

**Palavras-chave:** Mobilidade urbana. Mototáxi. Legalização. Território. Campina Grande-PB.

---

<sup>1</sup> Graduando do curso de Licenciatura em Geografia da UEPB, Campina Grande-PB.

<sup>2</sup> Professor orientador, do curso de Licenciatura em Geografia da UEPB, Campina Grande-PB.

## ABSTRACT

This article makes approaches which probe the Táxi Drive's Motocicle phenomenon in the economic Campina Grande-PB city circuit. It studies problems that are related to the controversies about society and transport sector in the city mentioned. The cited research is based on the activity aspect under the territory viewpoint and of conflicts there are in its sphere, above all, in its traffic, which involve the social authors reality mentioned. Transport theme fit in concept such as circulation reinforces fluid idea and economy circuits classify activity cited in the market. Research like this contributes (to) as one of the important instruments for the elucidation and legalization process evolution enables public and urban transport structure reorganization. The mentioned research analyses the treatment in detail together with the actors who involves it. Therefore, it was necessary, in methodology, direct research resort among Taxi Drive's Motocicle to gather quantitative and relevant information for the study. It talk about dimensions reached by the service. This situation is an opportunity to see the scene under a different viewpoint and to solve controversial theme indicators uses instruments give by the local rearch; the bibliography note implicated in the theoretical and regarded base formation and also under a descriptive discussion brought to the text a closer possible reality than it is being investigated in the urban Campina Grande space.

**Keywords:** Taxi Drive's Motocicle - legalization - alternative transport – territory.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>7</b>
<b>1. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA</b>	<b>8</b>
1.1 Fundamentos para uma Geografia dos transportes: o espaço, o território e os movimentos	9
<b>2. RESULTADOS E DISCUSSÕES</b>	<b>16</b>
<b>3. CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>24</b>
<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>25</b>
<b>APÊNDICE</b>	<b>27</b>

## INTRODUÇÃO

O Estado da Paraíba alcançou uma frota de 239 mil motocicletas (DENATRAN, 2009) e esse aspecto indica uma mudança no hábito de locomoção dos paraibanos. Em Campina Grande, segundo o sindicato que é responsável pelos moto-taxistas legalizados, o Sindmoto-CG, o serviço de transporte individual de passageiros sobre duas rodas (moto-táxis) é oferecido na cidade há 15 anos.

O foco da investigação é um grupo de moto-taxistas autorizados pela STTP (Secretaria de Transporte Público de Campina Grande), também conhecidos como permissíveis, que são acompanhados pelo Sindmoto-CG. Esses moto-taxistas representam uma amostra de um grupo social ligado a mudança no serviço de transportes de passageiros na cidade de Campina Grande, que possui outros serviços de transportes públicos como os transportes coletivos em ônibus de linha urbana, os carros clandestinos (de passeio) e os táxis. Alguns aspectos relativos ao transporte sobre duas rodas geram polêmicas e conflitos entre diversos atores envolvidos, dentre eles, o processo de legalização. Vale salientar a necessidade de mais estudos sobre o assunto moto-taxistas, um tema ainda pouco debatido na Geografia dos Transportes no Brasil.

Algumas hipóteses são levantadas para explicar a existência dessa atividade em Campina Grande, como a fragilidade socioeconômica dos atores envolvidos, que buscam novas oportunidades de trabalho e melhoria da renda familiar, visto que os ganhos com a atividade são atrativos, provocando o interesse por essa profissão. Por outro lado, os moto-taxistas legalizados relatam que têm sido alvo de discriminações pela população após constatar-se que indivíduos com problemas na justiça, a exemplo de presidiários ou ex-presidiários, estão atuando de forma clandestina, oferecendo um serviço paralelo.

Em 2009, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva sancionou a lei 12.009/2009 que regulamenta os exercícios das atividades dos profissionais em transporte de passageiros e serviços de pronta entrega sobre duas rodas. Trata-se de uma grande vitória para a categoria, competem as cidades o controle sobre tal serviço.

## 1. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Para estudar o fenômeno geográfico dos transportes, faz-se necessário considerar conceitos que permitam elucidar o papel da mobilidade no espaço urbano local e os conflitos territoriais verificados a partir das mudanças na estrutura do transporte público urbano no país. Segundo Vasconcelos (2008), a desregulamentação e privatização verificada a partir dos anos 1990 provocaram profundas mudanças na estrutura dos transportes urbanos no país. Até os anos 1990, as motocicletas não eram representativas em termos econômicos. Esse aspecto é constatado em 1990, quando o Brasil possuía 20,6 milhões de veículos e apenas 1,5 milhão de motocicletas (IBGE 2000; Denatran, 2008).

Porém, a partir da liberalização econômica iniciada em 1994 com o advento do Plano Real, a frota de motocicletas saltou de 1,5 milhão em 1991 para 5 milhões em 2002, atingindo a marca de 12 milhões em agosto de 2008. Considerando-se apenas a cidade de São Paulo, esse número de motocicletas aumentou de 50 mil em 1990 para 245 mil em 2001, chegando a atingir 500 mil em 2007 (Denatran, 2008).

Nos próximos anos, é provável que o crescimento da venda anual de motos supere a de automóveis. Os conflitos territoriais no trânsito advindos do crescimento do número de motos e dos serviços a ela associados é notável. Por exemplo, a emergência dos chamados motoboys no cenário urbano de São Paulo provocou conflitos com os usuários de automóveis, marcados por agressões físicas, mas também pela solidariedade entre os motoboys, o que gerou uma identidade de grupo, a qual fortalece a coesão entre eles. As motocicletas passaram a “disputar” espaços nas ruas com os automóveis, fenômeno denominado de “asianização” do trânsito brasileiro, já que nos países asiáticos há décadas esse tipo de transporte é largamente utilizado (VASCONCELOS, 2008).

Os usuários desse tipo de transporte em sua maioria vivem em áreas urbanas (75%) e utiliza a moto para se deslocar de casa para o trabalho ou escola. Os usuários preferem esse tipo de transporte causa de seu menor custo, de sua agilidade. Isso se constitui uma alternativa devido a má qualidade do transporte público urbano. A facilidade de aquisição desse bem favoreceu o crescimento do número de usuários, a exemplo do consórcio (VASCONCELOS, 2008).

Alguns estudos sobre os chamados transportes alternativos abordam o caráter de informalidade e de sua origem como uma “invenção de mercado”, ou seja, o uso da motocicleta como oportunidade para prestação do serviço de transporte individual de pessoas a exemplo do que ocorreu com o serviço de moto-taxi na favela da Rocinha, no Rio de Janeiro, discutido por Fonseca (2006). Já Almeida (2010) discute as políticas públicas para mobilidade urbana e o processo de legalização dos moto-taxistas, a exemplo da cidade de Ituiutaba-MG. A relação entre território e espaço é tratada por Sousa (2006) sobre o bairro de Boa Viagem, em Recife-PE.

### **1.1 - Fundamentos para uma Geografia dos transportes: o espaço, o território e os movimentos**

A noção de espaço é defendida por muitos autores como o conceito mais usado pela Geografia. Sendo assim, essa categoria recebe maior atenção no presente trabalho, por ser um conceito-chave do conhecimento geográfico.

Segundo 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 quadro único no qual a história se dá.” Para esse autor, os sistemas de objetos representam toda a natureza como ela é. Essa força ativa modificada e transformada (em coisas) pelo homem, numa ação ordenada por interesses sociais os quais formam uma rede de interação e ocorre simultaneamente com características diferentes onde a sociedade estiver.

Santos (1985, p. 52) discute o espaço “...o espaço constitui uma realidade objetiva, um produto social em permanente processo de transformação. O espaço impõe sua própria realidade; por isso a, sociedade não pode operar fora dele”. Dessa forma, o espaço é um produto social, dada a sua existência e sua realidade é nela que a sociedade opera modificando a natureza de forma direta e dinâmica, porém, há espaços onde há maior concentração de atividades sociais, a exemplo dos espaços urbanos.

A definição de espaço está ligada a de sociedade com suas atividades econômicas, culturais e políticas. Um espaço interessante para reflexão sobre essa relação é o espaço

urbano. Corrêa (1989), a respeito da organização espacial urbana, afirma que “...o espaço urbano é simultaneamente fragmentado e articulado: cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais, ainda que de intensidade muito variável.” Assim, a noção de articulação apresentada está relacionada à circulação, visto que a ideia de integração entre as partes que constituem a cidade não seria possível diante das diversas atividades urbanas e suas poli(multi)centralidades.

Santos e Silveira (2006) trabalham com o argumento de que os diversos tipos de atividades no espaço urbano. Possuem fortes ligações com o território e sua materialização oferecendo as “tipologias de atividade” reforçando, no espaço urbano sua territorialidade. Justamente porque as qualidades materiais e políticas daquela fração de espaço valorizarão as condições para a integração com as outras frações do mesmo espaço urbano, os quais ampliam, assim, as atividades:

Sem dúvida, o território como um todo e as cidades em particular acolhem uma tipologia de atividades. Muitas delas são mais fortemente relacionadas com o próprio território e, portanto, mais dependentes da sociedade próxima e das virtualidades materiais e sociopolíticas de cada área, o que permite certa horizontalização da atividade (SANTOS e SILVEIRA, 2006, p. 291).

Assim se percebe que a releitura dessas relações espaciais urbanas sob o ponto de vista territorial implica valor dado pela sociedade para os objetos e os valores sociopolíticos que os rodeiam.

Quando se discute o território, é oportuno lembrar que território e espaço são termos de significados distintos, sendo que o primeiro está subordinado ao segundo, que é mais amplo (SOUSA, 2006).

Segundo Raffestin (1993), a noção de espaço é anterior a de território, e deste último como resultado de uma atuação programada, surge como resultado a territorialização:

É essencial compreender bem que 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, concreta ou abstratamente [...] o ator “territorializa” o espaço. (RAFFESTIN, 1993, p.143).

Para Raffestin (1993), a ação é um dos principais indicadores para a formação do território e isso traz uma reflexão sobre as diversas possibilidades de um ator agir, o qual utiliza instrumentos ou não. A amplitude das possibilidades do uso do espaço para

territorialização são tão diversificadas que esse assunto abre margem para uma leitura multidimensional do que é a relação social sobre o espaço. Raffestin ressalta ainda que a realização do programa pelo ator é susceptível em qualquer nível, e isso se reproduz sobre o espaço, de forma concreta ou abstrata. Disso tudo, resulta sua magnitude investigativa.

Considera-se que “em qualquer circunstância, o território encerra a materialidade que constitui o fundamento mais imediato de sustento econômico e de identificação cultural de um grupo” (SOUSA, 2001, p. 108). Nesta perspectiva, este autor generaliza as condições em que a ação pode materializar, a princípio, o sustento econômico e a identificação cultural de um grupo. É através da noção de ação, que parte o entendimento da territorialidade que se reproduz na dimensão do território. Lembrando, que:

Outra forma de se abordar a temática da territorialidade, mais abrangente e crítica, pressupõe não propriamente um descolamento entre as dimensões política e cultural da sociedade, mas uma flexibilização do que seja o território. Aqui, o território será um *campo de forças*, uma *teia* ou *rede de relações sociais* que, a par de sua complexidade interna, define, ao mesmo tempo, um *limite*, uma *alteridade*: a diferença entre o “nós” (o grupo, os membros da coletividade ou “comunidade”, os *insiders*) e os “outros” (os de fora, os estranhos, os *outsiders*). (SOUSA, 2001, p. 106).

Ao falar em campo de forças e/ou rede de relações sociais, entende-se que esses se projetam no território urbano. A abordagem do território está ligada a de poder e conflito, os quais fazem parte das relações sociais como um campo de forças, auxiliando os membros de uma coletividade, que compartilha da mesma identidade, a manifestarem seus interesses. Sousa (2001) destaca que o território é fundamentalmente um espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder e que o poder não se reduz ao território-nação e nem se limita à violenta imposição.

A abordagem do poder no território é bem mais extensa e pode compartilhar características nos fenômenos sociais. Em relação ao conflito, Gomes (2011) afirma que “o conflito passa então a ‘possuir’ seus protagonistas, que passam a representar ‘causas’ coletivas, encarnando os extremos da estrutura na qual estão inseridos.” O referido trata o conflito dentro dos pretextos coletivos que levam o grupo a assumir sua própria causa.

Quando se considera o conceito de rede, as relações de trabalho no território urbano implicam uma análise relacionada aos demais fenômenos urbanos, mais precisamente à divisão do trabalho. Assim, segundo Dias (2001, p.149),

Neste novo contexto teórico, a análise das redes implica uma abordagem que, no lugar de tratá-la isoladamente, procure suas relações com a urbanização, com a

divisão territorial do trabalho e com a diferenciação crescente que esta introduziu entre as cidades.

Entre as abordagens sobre urbanização, e as questões que envolvem divisão territorial do trabalho, cumpre destacar a idéia de desigualdade social no uso do espaço da cidade. Isso conduz à uma diversificação na distribuição dos seus serviços. Esses tomam uma configuração de “superposições”, ou seja, redes sobrepostas a redes cada qual composta com seus agentes, características e objetivos definidos, para maior controle e regulação. Santos (2006, p. 181) assim relata:

...onde as redes existem, elas não são uniformes. Num mesmo subespaço, há uma superposição de redes, que inclui redes principais e redes afluentes ou tributárias, constelações de pontos e traçados de linhas. Levando em conta seu aproveitamento social, registram -se desigualdades no uso e é diverso o papel dos agentes no processo de controle e de regulação do seu funcionamento.

No espaço da cidade as multiplicidades de redes funcionam em paralelo uma com a outra, os quais representam fluidez, natureza e desenhos próprios. Na perspectiva da ação é observado que ela tem uma forte ligação com categorias que compartilham características do movimento na Geografia. Em uma abordagem sobre fixos e fluxos no espaço, visualiza-se a mecânica das relações, dos “instrumentos” e da “produção” (fixos) para as “circulações e distribuição”, que finalizam no consumo (os fluxos). Para Santos (1985, p. 77),

Os fixos nos dão o processo imediato do trabalho. Os fixos são os próprios instrumentos de trabalho e as forças produtivas em geral, incluindo a massa dos homens. Não é por outra razão que os diversos lugares, criados para exercitar os trabalhos, não são idênticos e o rendimento por eles obtido esta em ralação com a adequação dos objetos ao processo imediato do trabalho. Os fluxos são o movimento, a circulação e assim eles nos dão, também, a explicação dos fenômenos da distribuição e do consumo.

Os fixos enquanto instrumentos são como ferramentas no espaço, cada uma com uma funcionalidade, o qual possui um papel na produção em determinado local. E para fazer funcionar todos esses instrumentos no espaço, são incluídas as forças que geram a produção, como o homem. Percebe-se uma realidade tão variada das realizações de produção em cada lugar. As condições para a execução do trabalho são dadas pelos fixos. Entende-se então, que os recursos para o procedimento do trabalho, a aparelhagem produtiva e a força humana servem como mola propulsora para a realização dos fluxos. E os fluxos, são o próprio movimento, ou seja, levar a finalidade o conjunto dos fixos, e repartir os resultados para diferentes direções, cujo o destino é o consumo. É importante

frisar que essa dinâmica se dá dentro da configuração territorial, considerando que “como a sociedade está sempre em movimento, a mesma paisagem, a mesma configuração territorial, oferecem-nos, no transcurso histórico, espaços diferentes”.(SANTOS, 1985, p. 77).

O fluxo é uma categoria interessante para entender o uso dos fixos. A circulação como componente dos fluxos é um conceito de fundamental importância para o estudo de uma Geografia dos movimentos. Silva Junior (2007) argumenta que “A circulação é um misto de técnicas, econômica e política que envolve movimento de pessoas, mercadorias, informações, dinheiro e idéias (...), ou seja, fluxos materiais e imateriais...”. As técnicas são econômicas e políticas. Tais ações implicam um tratamento dos fenômenos relativos a produção, distribuição e consumo de bens organizados em função do Estado e para a sociedade.

A circulação está envolvida num ponto de vista bem mais abrangente. Atualmente é necessário o uso dos transportes, comunicações e tecnologias da informação. Diante desse quadro há uma constelação de tecnologias de comunicações assegurando a existência de um “conjunto de oportunidades”. Nas próprias palavras do referido autor, “é o conjunto de oportunidades e possibilidades técnicas que permitem as mudanças de valor no espaço. Visto dessa forma, a circulação se configura com um dos fundamentos do espaço”. (SILVA JUNIOR, 2007, p. 118).

Quando se considera a circulação como fundamento do espaço cujas abordagens são feitas mediante uma realidade tecnológica e suas interferências na circulação. O uso das tecnologias traz como resultado outros valores, outras compreensões sobre espaço, destacando o desenvolvimento econômico:

[o] deslocamento de pessoas e mercadorias, principalmente nos grandes centros urbanos, exige políticas públicas eficazes no sentido de potencializar não só o direito de ‘ir e vir’ do cidadão, mas, também, de dar subsídios ao crescimento econômico (ALMEIDA, 2010, p. 28).

Há ainda outras categorias que servem de subsídio para os estudos da Geografia dos Transportes. O estudo dos dois circuitos da economia urbana é importante por se tratar de fenômenos urbanos que envolvem populações de baixa renda. Santos justifica melhor essa afirmação quando coloca:

A existência de uma massa de pessoas com salários muito baixos ou vivendo de atividades ocasionais, ao lado de uma minoria com rendas muito elevadas, cria na sociedade urbana uma divisão entre aqueles que podem ter acesso de maneira

permanente aos bens e serviços oferecidos e aqueles que, tendo as mesmas necessidades, não tem condições de satisfazê-las, isso cria ao mesmo tempo diferenças quantitativas e qualitativas no consumo. Essas diferenças são a causa e o efeito da existência, ou seja, da criação ou manutenção, nessas cidades, de dois circuitos de produção, distribuição e consumo dos bens e serviços (SANTOS, 2004, p. 37).

Esse estudo deve ser entendido como um subsistema dentro do sistema geral de relações espaciais, do qual a cidade é um dos centros. Nessas condições compreende-se que a prestação de serviços por transportes tradicionais é parte do circuito inferior (SANTOS, 2004, p. 24).

No que se refere às questões de economia informal é preciso evitar o enfoque dicotômico entre essas atividades, ou seja, que “os conceitos de economia informal e informalidade comumente são utilizados sobre uma cisão entre legal e ilegal, formal e informal, cindindo-se a própria economia urbana em compartimentos relativamente estanques.” (OLIVEIRA, 2010, p.15).

Os circuitos da economia urbana têm relação mais direta com a Geografia dos transportes quando Santos (1995) faz um paralelo entre a organização e a tecnologia entre o circuito superior e o circuito inferior e verifica-se para a questão do transporte alternativo, maior identificação com o circuito inferior da economia. O circuito superior se beneficiará de uma tecnologia de “capital intensivo” e importada. O circuito inferior possui uma tecnologia de “trabalho intensivo” na área onde atua melhor, com um potencial de criação. A organização se destaca no circuito superior por ser “burocrática”, ou seja, dispõe de serviços ligados ao sistema financeiro. Já no circuito inferior, a organização é “primitiva” com negociações pessoais e diretas, com créditos baseados em dinheiros líquidos que circulam em larga escala. Com relação aos preços, o circuito superior trabalha com preços fixos equilibrando sua média no mercado e dessa forma planejará uma garantia por lucro em longo prazo. Para o circuito inferior, o preço oscila de acordo com as negociações realizadas com sua clientela, inviabilizando o lucro em longo prazo. No circuito superior a relação com a clientela se dá através da publicidade, e esse será um dos pontos mais fortes, por ter o poder de influenciar a opinião. No circuito inferior, as relações com a clientela ocorrem de forma direta e personalizada (SANTOS, 2004, p. 43-47).

Propondo-se a resolver a problemática do desemprego, os jovens da comunidade da Rocinha no Rio de Janeiro apresentam algo característico do circuito inferior – o potencial

de criação –, desenvolvido por eles como alternativa concernente à dura realidade em que estão inseridos, com poucas oportunidades no mercado de trabalho. É o que coloca Fonseca (2006, p.4-5):

Em um contexto onde se conjugam pobreza, restritas possibilidades de remuneração econômica e violência, o mototaxi se configura como (...) *contribuição* para que superem sua condição de vulnerabilidade social. Ademais, é um exemplo da criatividade de tais jovens, no momento em que se defrontam com as dificuldades de passagem para a vida adulta, com os crescentes apelos trazidos por sucessivas ondas de consumo e com as poucas chances de trabalho e rendimento no mercado formal da economia.

Os jovens dessa comunidade carioca encontraram soluções alternativas frente ao difícil traçado urbano local, caracterizado por ruas estreitas, becos e vielas que limita o acesso aos transportes coletivos e até mesmo de carros de passeio. Esse contexto de difícil acessibilidade tornou-se propício para o surgimento do serviço de moto-taxi que constitui ao mesmo tempo uma alternativa econômica frente aos demais transportes urbanos. Os moto-taxistas encontraram no serviço de transporte individual de passageiros a maneira mais prática de exercer um trabalho remunerado com “negociações pessoais e diretas” com os moradores da favela, em virtude de esse ser o lugar onde operam e conhecem melhor a própria comunidade.

## 2 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Segundo SINDIMOTOS-CG, o início da atividade de moto-táxi em Campina Grande-Pb ocorreu em 1996, fornecido por empresas, porém, funcionando por meio de medidas judiciais. Em 1997, a atividade foi proibida no município pela lei 3.381/97. Porém, foi regulamentada pela lei municipal nº. 3.768/99. Hoje, o Brasil reconhece a profissão pela Lei Federal nº. 12.009/2009, orientada pelos requisitos das resoluções 350 e 356 do CONTRAN.

Para estudar o fenômeno de moto-táxi em Campina Grande-PB, foram aplicados 74 questionários com os moto-taxistas regulamentados ou permissíveis nos seis primeiros meses de 2010. Essa amostra representa 10% dos profissionais que trabalham na atividade de corridas individuais de passageiros. Segundo a STTP, o total de moto-taxistas regulamentados chega a 727 cadastrados. Não foi calculado o percentual dos motos-taxistas da empresa CG Moto-taxi, e daqueles que trabalham na informalidade, conhecidos como clandestinos.

Constatou-se na pesquisa direta que 67% dos setenta e quatro moto-taxistas consultados, responderam que realizavam de 11 a 20 “corridas” de passageiros por dia, contabilizando então, um movimento diário entre R\$ 40,00 a R\$ 70,00 para cada motociclista profissional. Em centros urbanos como Campina Grande, a renda é um atrativo para esse tipo de trabalho, já que supera dois salários mínimos e possui um caráter autônomo.

O usuário opta pelo serviço de Moto-taxi por ser um transporte prático, acessível, rápido e barato. Já os moto-taxistas ingressam nessa atividade pelas facilidades de aquisição da motocicleta e por ser um transporte mais ágil e rápido, adaptável ao traçado urbano e de baixo consumo de combustível. Todos esses elementos representam um conjunto de oportunidades e possibilidades técnicas que permitem as mudanças de valor no espaço, sobretudo do espaço urbano (SILVA JUNIOR, 2007, p. 118).

Segundo 68% dos entrevistados, eles trabalham mais de dez horas por dia. Para estes profissionais, sua rotina é um estilo de vida, envolvendo uma linguagem própria, uma relação de convivência entre os colegas do mesmo serviço e uma familiaridade com o trânsito da cidade. Pode-se dizer que os citados possuem características próprias em seu

espaço de ação, ou seja, em seu território, sendo detectados indícios de territorialização na cidade, já que se apropriam do espaço e realizam um trabalho sobre ele, retomando o pensamento de Raffestin (1993). O espaço urbano de Campina Grande é um campo de atuação para esse meio de sobrevivência, com frágil fiscalização dos órgãos responsáveis pelo trânsito da cidade.

Outro aspecto a destacar é que 72% dos motociclistas entrevistados afirmam realizar um percurso de mais de 100 quilômetros por dia. Ora, essa é uma representação de fluxo bastante expressiva. Diante desses números pensa-se na importância da circulação arrazoada por Silva Junior (2007) como um misto de técnicas, econômica e política que envolve o movimento de pessoas e dinheiro.

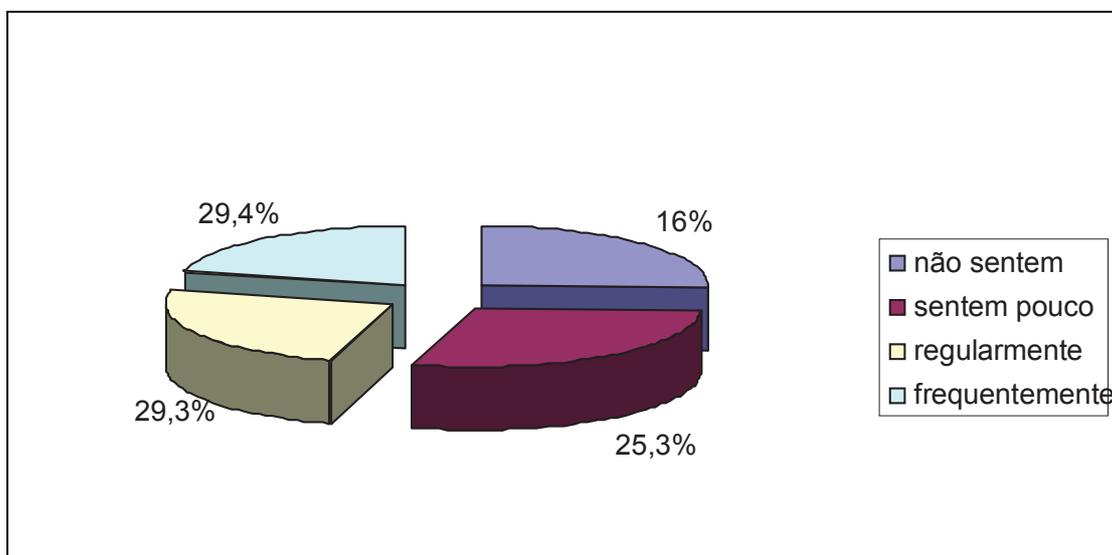
Diante do desemprego urbano, essa atividade tornou-se uma alternativa a pessoas que buscam uma fonte de renda complementar. Há uma estimativa da Companhia Policiamento de Trânsito de Campina Grande (CPTRAN-CG), que existem atualmente mais de 2500 moto-taxistas circulando na informalidade na cidade. Com poucas oportunidades de trabalho e renda insatisfatória, muitos procuram atuar nesse serviço para aumentar os ganhos. Segundo moto-taxistas entrevistados informalmente, no município de Campina Grande há cerca de 160 albergados prestando este serviço de forma clandestina. Os indivíduos que trabalham neste grupo não passam por nenhuma seleção e não possuem moto e jaqueta registradas na STTP. Assim, atuam clandestinamente e essa falha na fiscalização abre margem para a infiltração de criminosos.

O serviço de moto-táxi constitui também uma atividade autônoma, ou seja, o indivíduo por decisão própria organiza o seu horário de trabalho. No circuito inferior da economia estão os motos-taxistas que, apesar das condições precárias e de sofrerem discriminação, trabalham na esperança da regulamentação do serviço. Eles são oriundos de uma camada social de renda mais baixa e buscam nesse serviço de transporte, um adicional de renda para a família. Segundo os entrevistados, cerca de 68% dos moto-taxistas contabilizam um ganho de R\$ 1200 por mês. Ora, isso é mais que o dobro de um salário mínimo. O referido permite ao moto-taxista o acesso a alguns bens e serviços urbanos, que são usufruídos em sua totalidade pelas camadas de renda mais elevada.

Os moto-taxistas são tratados como um subsistema dentro do sistema geral de relações espaciais da cidade, sobretudo, no que se refere ao sistema de transportes. A

discriminação é um dos conflitos verificados no exercício desse serviço, embora os entrevistados tenham diferentes opiniões a respeito de experiências de discriminação vivenciados. As relações entre os moto-taxistas e os usuários de outros sistemas de transportes são conflituosas. Alguns moto-taxistas relatam os conflitos territoriais nas atitudes de motoristas que costumam levantar o vidro do carro, os olhares desconfiados de consumidores e comerciários em lojas e casas lotéricas quando se aproximam um moto-taxista. A maioria dos moto-taxistas entrevistados afirma já ter vivido situações de discriminação por causa da sua profissão (Veja figura 1).

**Figura 1**



Opinião dos moto-taxistas sindicalizados a respeito da discriminação vivenciada em Campina Grande-PB. **Fonte:** Ronald F. de Araujo, 2010

A discriminação é reforçada pela questão da clandestinidade ainda verificada no serviço de moto-táxi em Campina Grande. Os moto-taxistas defendem a regulamentação de todo o serviço como forma de minimizar os conflitos verificados e reconhecimento de direitos.

A negociação com a clientela é pessoal e direta, uma das poucas formas de divulgação do seu trabalho, que se dá por distribuição de cartões e telefones, por exemplo. O relacionamento direto com o cliente estimula novos hábitos no uso do transporte alternativo em Campina Grande. Na Praça da Bandeira, os moto-taxistas abordam os

transeuntes para conseguir clientes. A citada é um dos pontos mais disputados da cidade. Ela constitui um importante território vinculado ao serviço de moto-taxis local (Ver figura 2).

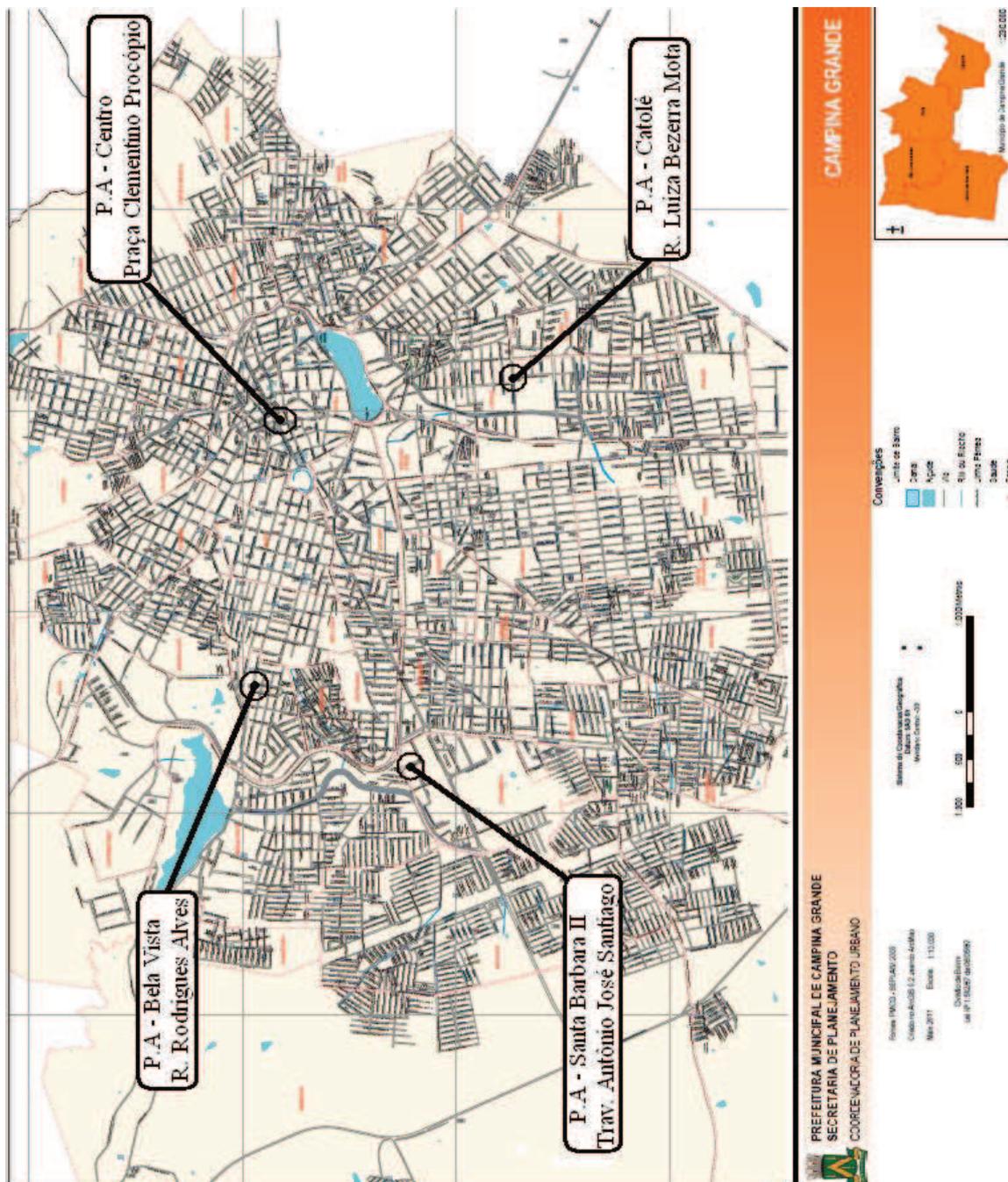
**Figura 2**



Ponto de moto-taxistas na Praça da Bandeira em Campina Grande-PB. **Fonte:** Ronald F. de Araujo, 2010

O serviço de moto-táxi se torna um dos meios de transporte mais acessíveis da sociedade campinense, sendo um hábito já presente nas necessidades de deslocamento de muitas pessoas. Nos principais pontos da cidade, eles se organizam para se prontificarem a atender as necessidades de deslocamento de uma população que vive em uma cidade de porte médio, cujas distâncias muito variadas. Festas, eventos e demais movimentos na cidade são vistos, por eles, como oportunidades para prestarem o serviço e gerarem a renda. O mapa 1 apresenta a organização espacial do serviço de moto-taxis do Sindmotos-CG.

Mapa 1



Localização dos PA's dos Moto-taxistas Sindmoto-CG, distribuídos em quatro "Pontos de Apoio" em Campina Grande-PB. **Fonte:** Ronald F. de Araújo, 2011. Mapa da PMCG (2005). Com adaptações feitas por Ronald F. de Araújo, 2011.

O serviço de moto-táxi do Sindmotos-CG está organizado espacialmente através de quatro pontos de apoio (PA's) espalhados pela cidade com a finalidade de atender as áreas onde há maior demanda. Eles garantem, inclusive, a redução do tempo de chegada da moto

ao local onde está o cliente. Essa organização em PA's garante a funcionalidade do serviço e, ao mesmo tempo, constitui territorialidade dos moto-taxistas dessa empresa por oferecer suporte aos motoqueiros, e dispor de uma central telefônica que recebe ligações 24 horas por dia. Os moto-taxistas aguardam o chamado dos clientes nos PA's dos quais saem para realizarem “corridas de passageiros” (ver figura 3).



**Figura 3.** Ponto de Apoio na Praça Clementino Procópio.  
Fonte: Ronald F. de Araujo, 2010.

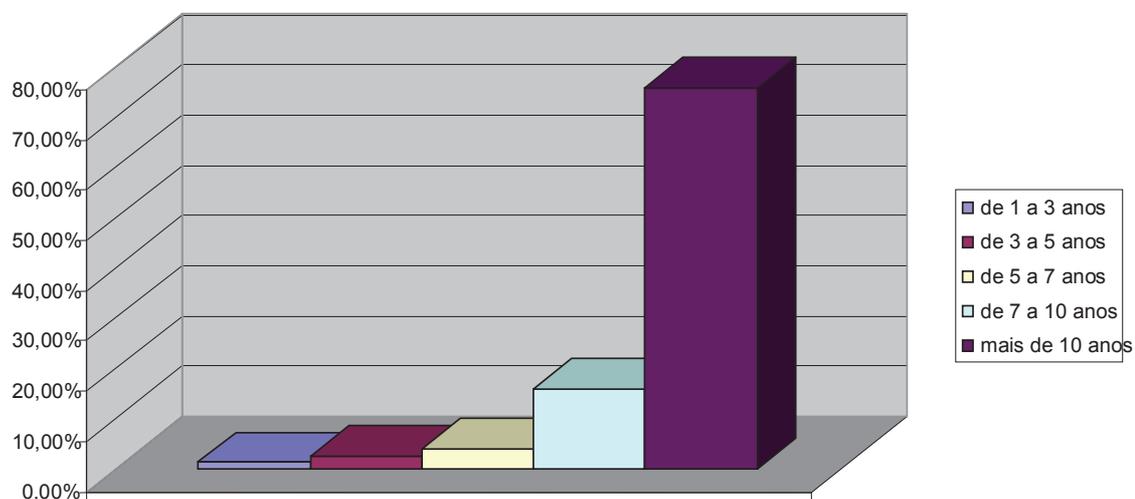
O Sindmoto-CG representa atualmente os profissionais devidamente legalizados pela PMCG para operarem no serviço, que nos dias atuais representam um total de 727 motoqueiros, sem mencionar um outro segmento de moto-taxistas, denominados de “não regulamentados”.

Os moto-taxistas se organizam socialmente para combaterem a clandestinidade e pressionarem as autoridades públicas. A clandestinidade representa uma outra parcela de moto-taxistas sem as mínimas condições de registro legal, abrindo brecha para a entrada livre de quem queira exercer a atividade, sem nenhum critério. Essa é a polemica do fenômeno estudado, os permissíveis (legais), que alcançaram por via legal a legitimidade

do serviço junto a Superintendência de Transito e Transportes Públicos (STTP) da cidade, luta agora pela fiscalização do serviço em Campina Grande visando inibir a ação dos informais (clandestinos).

No entanto, o Sindmotos-CG representa para a categoria uma instituição com pouca força, não tomando, segundo eles, a iniciativa necessária para a conquista da legitimidade da profissão. Esse debate centraliza-se em dois aspectos: a legalidade profissional e o cadastramento da frota na cidade para inibir a infiltração de criminosos no serviço dada a informalidade e a frágil fiscalização. A proposta do grupo de moto-taxistas se apresenta como uma afirmação do território, por unirem forças entre eles e se apresentarem como um grupo organizado com um foco em seus objetivos profissionais, definidos e estabelecidos entre eles. Este conjunto de condições caracteriza o grupo para que possam buscar a legitimidade do uso do seu território. Como afirma Sousa 2001 “aqui o território será um *campo de forças*, uma *teia* ou *rede de relações sociais*” configurando os moto-taxistas em grupo que reúnem forças e expressam suas necessidades em ajuntamentos coletivos nas ruas ou em sindicato, para defenderem sua categoria.

É importante frisar que os permissíveis ou regulamentados apresentam em seu histórico de trabalho um dado interessante: mais de 80% possuem dez anos ou mais de experiência na profissão, sendo este um dos critérios importantes no cadastramento da STTP. Trata-se de um grupo que não é disperso e pratica sua profissão, compreendendo seu território como um campo de força há mais de uma década, consolidando a identidade cultural que esta ligada aos atributos do seu espaço concreto. Verifica-se que uma grande parcela desses profissionais persegue uma regulamentação específica. Observe figura 4:

**Figura 4**

Tempo de serviço prestado pelos moto-taxistas regulamentados. Fonte: Ronald F. de Araujo

Quanto ao trânsito, sabemos que o homem é principal componente, e a segurança torna-se item de fundamental discussão na Geografia dos Transportes, contudo, as relações de trânsito e transporte têm levado os setores da administração pública a desenvolver políticas de planejamento para um espaço viário e uma mobilidade urbana mais adequada, visto que, para a sociedade é um imperativo manter uma convivência segura, pacífica e solidária.

### **3.- CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Não é algo incorreto afirmar que o fenômeno dos moto-taxis em Campina Grande se deve a atração que esse serviço propicia sobre grupos de menor renda. O próprio mercado simplifica os meios para se adquirir uma moto. E esse rápido crescimento dos transportes sob duas rodas é um fator que possivelmente acarreta a situação de saída do controle para os órgãos públicos de transporte. Esse fenômeno tomou proporções que não podem mais ser esquecidas e na opinião de muitos usuários já se tornou um estilo de vida urbano.

A ação da criminalidade é favorecida pela fragilidade na fiscalização no qual gera desconfianças dos outros sistemas de transportes frente ao serviço de moto-táxi. Porém, a informalidade predominante no serviço é o maior responsável pela polêmica entre a sociedade campinense que registrou ocorrências com moto-taxistas que cumprem ainda penas. Por essa razão, todos os moto-taxistas permissíveis sofrem preconceito na sociedade, porque 79% deles relatou ter sofrido algum tipo de discriminação pela profissão que abraçaram; A maior luta dos permissíveis é pela legalização do serviço, como forma de se estabelecer, diante da sociedade local uma maior confiança, com o intuito de evitar a ação de criminosos.

**REFERÊNCIAS:**

ALMEIDA, Emerson Gervásio de. **A mobilidade urbana nos enredos do serviço de mototáxi em Ituiutaba – MG**; Dissertação (mestrado); Universidade Federal de Uberlândia. Programa de pós-graduação em Geografia, 2010.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

DIAS, Leila Christina. Redes: Emergência e organização. **In: CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C; CORRÊA, R. L. (Orgs.). Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001, p.77-116.

FERNANDES, Bernardo Mançano. Movimentos socioterritoriais e movimentos socioespaciais: contribuição teórica para uma leitura geográfica dos movimentos sociais. **Revista Nera**, ano 8; n. 6; janeiro/junho de 2005.

FONSECA, N. R. R. da. Sobre duas rodas: o mototaxi como uma invenção do mercado. *Democracia Viva*, Rio de Janeiro, n. 31, p. 3-9. Abr/Jun. 2006.

GOMES, Marcelo Bolshaw. **A Arte do Conflito**. Disponível em: <http://bocc.ubi.pt/pag/gomes-marcelo-arte-do-conflito.pdf>. Acesso em: 20 de maio de 2011.

OLIVEIRA, Edison Luiz de. Economia Urbana e representações Midiáticas em Londrina/PR. **Revista Geomae - Geografia Meio Ambiente e Ensino**. Campo Mourão-PR, v.1 n.2, 2º Sem/2010.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia**. São Paulo: Hucitec, 1996.

\_\_\_\_\_. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985.

\_\_\_\_\_. **O Espaço Dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos.** Tradução Myrna T. Rego Viana. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

\_\_\_\_\_. **A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** 4. ed; São Paulo: Editora da universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura; **o Brasil: território e sociedade no início do século XXI**; 9º ed; Rio de Janeiro: Record, 2006.

SILVA JUNIOR, R. F. **Circulação como um dos fundamentos do espaço.** Revista Geografia e Pesquisa/ Universidade Estadual Paulista. Campos Experimental de Ourinhos. Curso de Geografia. São Paulo, v. 1, n. 1, jul./dez. 2007.

SOUSA, Marcelo José Lopes de. O território: sobre espaço e poder. Autonomia e desenvolvimento. In **CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C; CORRÊA. R. L.** (Orgs.). **Geografia: conceitos e temas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001, p.77-116.

SOUSA, Diana Cecília de. **As territorialidades flexíveis do transporte alternativo na cidade do Recife: os fluxos das Kombis e Vans entre a av. Caxangá e o bairro de Boa Viagem**; Dissertação (mestrado); Universidade Federal de Pernambuco. CFCH. Geografia.

VASCONSELOS, Eduardo A. **O Custo da Motocicleta no Brasil.** Revista dos Transportes Públicos – ANTP, São Paulo, 3º e 4º trimestres, p.127-142, 2008.

