

**UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS – UEA**  
**CENTRO DE ESTUDOS SUPERIORES DE PARINTINS – CESP**  
**CURSO DE LICENCIATURA EM GEOGRAFIA**

**KARIME EVELYN FREITAS DE AZEVEDO**

**TRANSPORTE INTRAURBANO: O MOTOTAXI E A PRODUÇÃO E  
REPRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO NA CIDADE DE PARINTINS – AM.**

**PARINTINS – AM**

**2019**

**UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS – UEA**  
**CENTRO DE ESTUDOS SUPERIORES DE PARINTINS – CESP**  
**CURSO DE LICENCIATURA EM GEOGRAFIA**

**KARIME EVELYN FREITAS DE AZEVEDO**

**TRANSPORTE INTRAURBANO: O MOTOTAXI E A PRODUÇÃO E  
REPRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO NA CIDADE DE PARINTINS – AM.**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao curso de Geografia da Universidade do Estado Amazonas, como requisito necessário para obtenção do título de licenciada em Geografia.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Tatiana da Rocha Barbosa.

**PARINTINS – AM**

**2019**

## AGRADECIMENTOS

A Deus, por sempre estar comigo e proporcionar que a cada dia, minhas dificuldades sejam superadas.

A Universidade do Estado do Amazonas pelo ambiente criativo e amigável que proporciona, e pela oportunidade de fazer o curso de Geografia.

A minha orientadora Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Tatiana da Rocha Barbosa, pela oportunidade de ter sido sua orientanda, pelo empenho junto comigo na elaboração dessa monografia e principalmente por nunca desistir de mim.

Aos demais professores: João D'Anúzio de Menezes, Charlene Muniz, Álem Silva Marinho, João Bosco Brasil, José Camilo Ramos, Reginaldo Souza por possibilitar o conhecimento de Geografia ao longo desses quatro anos, e por terem participado no processo de formação profissional.

A minha mãe Lenira, por sempre estar do meu lado, dando apoio e incentivo nas horas difíceis, desânimo e cansaço.

Ao meu pai, Anízio Soares, por sempre contribuir em minha formação acadêmica e pelo apoio, pois sempre posso contar com sua ajuda.

Aos meus irmãos, Tamiles, Rian, Êmily e Ênoly, pois sei que com eles, sempre posso contar em qualquer momento.

Ao meu companheiro, Guilherme Mendonça, por sempre me auxiliar na minha monografia e por sempre estar ao meu lado.

A Lorena Cordovil, por ser minha amiga e companheira em todos os momentos que estivemos na UEA, fazendo inúmeros trabalhos e principalmente nos momentos de descontração e primordialmente, pelas palavras de incentivo.

A Erick Marques, pelas palavras de incentivo e pelos momentos de risos.

A Jully Ane Dias, por sempre estar comigo nos momentos de trabalhos e no RU.

E por fim, aos meus amigos e colegas, que fizeram parte da minha formação e com certeza, vocês estarão sempre presente em minha memória.

A todos que direta ou indiretamente fizeram parte da minha formação, o meu muito obrigada.

## RESUMO

As considerações apresentadas neste trabalho têm como objetivo encaminhar uma análise sobre o transporte intraurbano, dado que o mesmo foi pesquisado na cidade de Parintins, com ênfase na categoria dos mototaxistas. A opção de elaboração da monografia visou responder o seguinte questionamento: Qual a importância desse tipo de transporte de passageiros na cidade de Parintins? A pergunta que norteou a indagação foi traçada em: analisar o papel do moto taxi para a produção e reprodução do espaço urbano na cidade de Parintins. A pesquisa também visa os seguintes objetivos: identificar a organização interna dos mototaxistas; verificar a relação dos mototaxistas com o poder público e compreender se nos pontos fixos ou não de mototaxi, tem acessibilidade para os usuários com mobilidade reduzida. O método utilizado para a análise de dados foi o sistêmico e a coleta de dados foi feita por meio de aplicação de 30 formulários semiaberto, observação e registro fotográfico. Para tal, foi feito o levantamento dos principais pontos de concentração de mototaxistas (pontos fixos) que são: a rampa do Mercado Municipal, o porto da cidade de Parintins e a orla da Francesa, onde estes aguardam as pessoas que usam este serviço. Um dos fatores importantes observados na pesquisa, são os pontos alternativos, onde são utilizados pelos mototaxistas, quando ocorre algum problema relacionado a infraestrutura dos pontos fixos. Dentre os principais resultados, constatou-se que 50% dos entrevistados trabalham a mais de 24 anos, ou seja, existem mototaxistas que atuam na profissão a bastante tempo e que continuam desempenhando até o presente momento. Verificou-se como os mototaxistas, que são agentes produtores do espaço, produzem e reproduzem o espaço urbano através dos deslocamentos realizados na cidade e qual é sua importância para o transporte de passageiros em Parintins. A partir da observação, notou-se que a população utiliza frequentemente o mototaxi, já que na cidade não possui transporte coletivo que auxiliem em seus deslocamentos. Alguns fatores como os da localização dos pontos fixos de mototaxis, valores diferenciados e a falta de acessibilidade foram verificados no decorrer do trabalho.

**Palavras-chave:** mototaxistas; deslocamento; transporte intraurbano.

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	6
CAPITULO I: A DINÂMICA NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DAS CIDADES .....	8
1.1 TRANSPORTE INTRAURBANO E A REPRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DA CIDADE DE PARINTINS .....	10
1.1.1 TRANSPORTE DE PASSAGUEIROS .....	12
1.1.2 TRANSPORTE INDIVIDUAL: A MOTOCICLETA .....	14
1.2 COMO O TRANSPORTE AUXILIA NA EXPANSÃO DO ESPAÇO URBANO? 15	
1.2.1 CIDADE DE PARINTINS .....	16
CAPITULO II: O TRANSPORTE NO AMAZONAS .....	20
2.1 DESLOCAMENTO INTRAURBANOS NA CIDADE DE PARINTINS .....	23
2.2 A ORIGEM DO MOTOTAXI .....	25
CAPITULO III: TRANSPORTE INTRAURBANO: OS MOTOTAXI E AS RELAÇÕES DE RE(PRODUÇÃO) DO ESPAÇO URBANO DA CIDADE DE PARINTINS/AM. 29	
3.1 UM ELO ENTRE A PERIFERIA E O CENTRO .....	39
CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	43
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	45
ANEXO .....	48

## INTRODUÇÃO

Na cidade de Parintins é perceptível a grande quantidade de mototaxistas, que através de seus serviços realizam deslocamentos pela cidade, contribuindo com a mobilidade da população e daqueles vem conhecer a cidade, o que nos intrigou a estudar sobre estes sujeitos e qual seria a importância do transporte de passageiros na cidade de Parintins. Este trabalho tem como justificativa entender o papel fundamental do mototaxista como agente reprodutor do espaço, principalmente por que na cidade de Parintins não tem transporte coletivo, sendo bastante utilizados os serviços de transporte intraurbano.

A partir destas considerações, visa-se responder a seguinte pergunta: Qual a importância desse tipo de transporte de passageiros na cidade de Parintins? A relevância dessa pesquisa é analisar o papel do moto taxi para a produção e reprodução do espaço urbano na cidade de Parintins. A pesquisa também tem como objetivos: identificar a organização interna dos mototaxistas; verificar a relação dos mototaxistas com o poder público e compreender se nos pontos fixos ou não de mototaxi, tem acessibilidade para os usuários com mobilidade reduzida. Os principais autores que nortearam a pesquisa são Ana Fani Alessandri Carlos, Roberto Lobato Corrêa, Roberto S. Almeida, Aline Damasceno Leite, Moisés Augusto Tavares Pinto e Tatiana Schor e entre outros.

Para a realização da pesquisa foi realizada uma entrevista com um representante da classe através de um questionário que buscava informações sobre a organização da cooperativa e com os mototaxistas, foi feita uma análise de campo, onde foram observados quais eram os seus pontos de maior concentração, ou seja, seus pontos fixos, e posteriormente, foi realizado registros fotográficos dos mesmos.

O trabalho está dividido em três capítulos: o primeiro tópico discute o espaço urbano e seus agentes produtores do espaço, nos sub tópicos abordam o transporte intraurbano na cidade e como o transporte intraurbano auxilia na expansão com ênfase na cidade de Parintins. O segundo capítulo vem abordar o transporte no estado do Amazonas, nos dois tópicos presentes no segundo capítulo vem tratar do surgimento dos mototaxistas e sobre os deslocamentos intraurbanos na cidade de Parintins e no último capítulo informar sobre o transporte intraurbano, em específico, os mototaxistas e suas relações de (re) produção do espaço urbano na cidade de Parintins e seu subtópico vêm explicar sobre a acessibilidade e mobilidade que acontecem na

cidade. Portanto, este trabalho vem mostrar como os mototaxistas contribuem para a (re) produção da cidade de Parintins e seu papel como agente produtor do espaço.

## **CAPITULO I: A DINÂMICA NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DAS CIDADES**

A cidade e seu espaço urbano ainda são vistos enquanto prédios, casas, veículos. Porém ela também é fluxo, seja de pessoas, mercadorias, informações e veículos. A cidade aparece aos nossos olhos – no plano do imediato, do diretamente perceptível, como concreto diretamente visível e percebido, formas e caos (CARLOS, 2003), nesta perspectiva, a autora nos permite entender a visão da cidade como algo físico ou forma, entretanto as relações sociais fazem parte da cidade produzindo e reproduzindo o espaço urbano.

Para a cidade, Corrêa (1995, p.11) cita o espaço urbano, produto das relações sociais, como sendo “fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campos de lutas” compostas por agentes que produzem e consomem o espaço. Esses agentes produtores do espaço possuem uma ação complexa que advém da dinâmica de acumulação de capital, com necessidades variáveis de reprodução de relações do espaço e dos conflitos que surgem dela. (CORRÊA, 1995)

Segundo Corrêa (1995, p.12), os agentes produtores do espaço são: os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais; os proprietários fundiários; os promotores imobiliários; o Estado; os grupos sociais excluídos. Os proprietários dos meios de produção, “são proprietários industriais e de grandes empresas comerciais que em razão da dimensão de suas atividades, são grandes consumidores do espaço” (CORRÊA, 1995, p.13), necessitando sempre de terrenos amplos e baratos que atendam seus requisitos, estando em constante conflito com os proprietários fundiários tendo como um problema a especulação fundiários que gera o aumento do preço de terras, resultando nesses conflitos entre estes agentes.

Os proprietários fundiários “atuam no sentido de obterem a maior renda fundiária de suas propriedades, interessando-se em que estas tenham o uso que seja o mais remunerador possível, especialmente uso comercial ou residencial de status” (CORRÊA, 1995, p.16), alguns proprietários fundiários poderosos, buscam exercer pressões sobre o Estado, visando a valorização de suas terras, através do investimento público. Segundo Corrêa (1995), a demanda de terras e habitações necessitam do surgimento de novas camadas sociais, com rendas capacitadas a participar do mercado de terras e habitações, dependendo de ações do Estado para permitir a reprodução do capital, utilizando-se da ideologia da casa própria.

Os promotores imobiliários são um “conjunto de agentes que realizam, parcialmente ou totalmente, as seguintes operações: incorporação; financiamento; estudo técnico; construção ou produção física do imóvel; e comercialização ou transformação do capital-mercadoria em



capital-dinheiro” (CORRÊA,1995, p.19-20). Neste tipo de agente do espaço, é perceptível a falta de interesse do capital em construir moradias para as classes mais populares, tratando apenas em produzir habitações que gerem lucros maiores em relação ao preço que foi comprado. Corrêa (1995, p.13) cita que a produção de habitações na sociedade capitalista cumpre um papel importante que é o de “amortecer as crises cíclicas da economia através do investimento de capital e da criação de numerosos empregos”.

O Estado está dividido em três níveis políticos administrativos e espaciais: federal, estadual e municipal (Corrêa, 1995) sendo o nível municipal, o que possui maiores poderes sobre o espaço urbano. Atuando diretamente como “grande industrial, consumidor de espaço e de localizações específicas, proprietário fundiário e promotor imobiliário” (CORRÊA, 1995, p.24), possuindo o papel de organizador do espaço, através de suas múltiplas funções que exerce sobre o espaço urbano, criando condições de realização e reprodução da sociedade capitalista.

E por fim, os grupos sociais excluídos é a “parcela enorme da população não tem acesso quer dizer, não possui renda para pagar o aluguel de uma habitação decente e, muito menos, comprar um imóvel” (Corrêa, 1995, p.19), encontrando-se a sociedade excluída, obrigada a morar em áreas periféricas da cidade ou áreas abandonadas. Para Corrêa (1995) a produção deste espaço pelos grupos sociais excluídos é, antes de mais nada, “uma forma de resistência a ao mesmo tempo, uma estratégia de sobrevivência”. A atuação do Estado faz-se presente na última análise, “visando criar condições de realização e reprodução da sociedade capitalista, isto é, condições que viabilizem o processo de acumulação e a reprodução das classes sociais e suas frações” (Corrêa, 1995, p.16), criando mecanismos que levam a segregação residencial e, por conseguinte, a segregação social.

Constata-se através da definição sobre espaço urbano e seus respectivos agentes produtores, que realizam a dinâmica da produção do espaço, que não agem de forma isolada e que “atuam em conjunto, isto é, no processo de produção concreta de um bairro residencial ou de um distrito federal” (CORRÊA, 1995), observando como os agentes produtores que relacionam em conjunto, dispendo de um papel importante na construção da produção espacial urbana. Mediante a ações realizadas por estes agentes são necessárias medidas que viabilizem atender as necessidades dos grupos excluídos, como a acesso às escolas, hospitais e entre outras infraestruturas básicas assim como a mobilidade urbana através da realização de seu deslocamento pelo transporte intraurbano.

## 1.1 TRANSPORTE INTRAURBANO E A REPRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DA CIDADE DE PARINTINS

Salienta-se que para uma compreensão melhor sobre o termo transporte é importante entendermos seu conceito, características e os modais que compõem o conjunto de transportes, a fim de enriquecer a discussão sobre o tema. Para Magalhães (2014, p.1) o transporte é utilizado para designar “o deslocamento para o trabalho, escola, para atividades de lazer, compras, o deslocamento de encomendas e cargas diversas e outra gama de fenômenos semelhantes e de evidente importância na vida cotidiana”. Nesta perspectiva, pode-se notar que o transporte possibilita tanto a movimentação de pessoas como de cargas, de um lugar para o outro, visando a circulação e dinâmica no processo de produção do espaço urbano sendo um elemento preponderante à sociedade.

De acordo com Rodrigues (2007) *apud* Silva (2014 p.13), o transporte é formado por um sistema que é “constituído pelo modo (via de transporte), pela forma (relacionamento entre os vários modos de transporte), pelo meio (elemento transportador) e pelas instalações complementares (terminais de carga)”, ou seja, o sistema de transporte é formado por um processo de distribuição de passageiros, cargas e outros serviços, desde o seu ponto inicial até o destino final.

As formas que constituem o sistema de transportes possuem peculiaridades distintas porém estão relacionadas entre si, as definições dos transportes são divididas em quatro formas: unimodal, sucessivo, segmentado e multimodal. A forma mais simples de transporte é a Unimodal, que vem ser “a unidade de carga é transportada diretamente por um único veículo” (SILVA, 2014, p. 13), realizado através de um único modal de transporte com apenas um contrato de transporte. A forma seguinte de transporte é o Sucessivo que se refere quando o produto chega ao seu destino final, necessitando ser transportado por um ou mais veículos da mesma modalidade de transporte, abrangendo um ou mais contratos de transporte. Silva (2014) aborda a forma de transporte Segmentado através da utilização de veículos diferenciados, de uma ou mais modalidades de transporte diferentes, os serviços são contratados separadamente por diferentes transportadoras, que terão seu cargo a condução da unidade de carga até o seu destino final. E por fim, o Multimodal é quando a unidade de carga é transportada em todo percurso utilizando duas ou mais modalidades de transporte, abrangendo um único contrato de transporte. (SILVA, 2014)

Todavia, os meios de transporte, ou seja, o elemento transportador conhecido como transporte de modais, está classificado em cinco tipos de transporte: ferroviário, aeroviário, aquaviário, dutoviário e rodoviário. (Rodrigues, 2007 *apud* Silva, 2014, p.15)

O transporte modal ferroviário é constituído por meio de ferrovias, sendo uma opção quando o assunto é o transporte de carga de grandes volumes, como minérios (de ferro, de manganês), carvões minerais, derivados de petróleo e cereais em grão, que são transportados granel (Ribeiro *et al*,2002) por percorrer longas distâncias e com destinos fixos. Apesar de não possuir à mesma flexibilidade que o transporte rodoviário, o custo é baixo por consumir uma pequena quantidade de óleo diesel. A limitação das ferrovias implica em uma versatilidade de obter novos trajetos que poderiam auxiliar na expansão deste transporte, como aborda Almeida (2007, p.1197) que “sabendo que a construção de novos caminhos desse tipo é inviável ao apresentar alto custo de implantação, mas que, para locais em que existam possibilidades de se fazerem a locomoção de produtos por ele, torna-se muito prático considerando médias e grandes distâncias”. De acordo com Ribeiro *et al* (2002, p.2), o transporte ferroviário apresenta altos custos fixos em equipamentos, terminais e vias férreas, assim como problemas de infraestrutura e a falta de investimentos nas ferrovias com custo mais inferiores em relação ao transporte rodoviário

O próximo modal é o aeroviário. Este modal possui custo elevado em relação ao demais modais, envolvendo aerovias, os terminais de passageiros e cargas e o sistema de tráfego aéreo (Rocha,2015). Sendo o mais utilizado em “transportes de carga de alto valor unitário (artigos eletrônicos, relógios, alta moda, etc.) e perecíveis (flores, frutas nobres, medicamentos, etc.)” (RIBEIRO *et al*, 2002, p.3), com custo fixo alto e com alto custo de combustível, mão-de-obra e manutenção. As vantagens do modal aeroviário são (Ribeiro *et al*, 2002, p.4): a velocidade elevada, distância alcançada, segurança (roubos, danos e extravios), redução de custo com estoque. Suas principais desvantagens são o custo de frete, tempos de coleta e entrega, manuseio no solo e dimensões físicas dos porões de transporte dos aviões.

Em seguida, o transporte de modais aquaviário. Com características de transporte para grandes volumes e longas distâncias, possuindo papel estratégico na integração da região, como transporte de pessoas e de mercadorias, especialmente nas regiões produtoras de grãos e na Região Amazônica (Rocha, 2015). Suas principais vantagens: a capacidade de transportar mercadoria volumosa e pesada e o fato dos custos de perdas e danos serem considerados baixos comparados com outros modais. Suas principais desvantagens são a existência de problemas de

transporte no porto; a lentidão, uma vez que o transporte hidroviário é, em média, mais lento que a ferrovia e a forte influência do tempo. (RIBEIRO *et al*,2002)

O transporte dutoviário é o modal que “destina-se principalmente ao transporte de líquidos e gases em grandes volumes e materiais que podem ficar suspensos (petróleo bruto e derivados, minérios) ” (Ribeiro *et al*, 2002, p.4), possibilitado por meio da implantação de tubulações, possivelmente através de controle de pressão inseridas nesses tubos. Segundo Almeida (2017, p.1198), “o transporte realizado por meio de dutos é de grande confiabilidade e consome pouca energia, e minimiza os danos por perda e roubos, visto que eles são pouco frequentes nesse modal”.

E por fim, o transporte rodoviário é o modal caracterizado por veículos, seja ele automotor ou não. “No Brasil, o segmento rodoviário é o principal meio utilizado para esses deslocamentos, sobretudo devido à limitada oferta de outras infraestruturas de transporte.” (CNT, 2017, p.8). Esse tipo de transporte apresenta vantagens em relação aos outros modais “devido a flexibilidade e facilidade de acesso aos pontos de embarque e desembarque, oferecendo um serviço porta a porta aos usuários” (CNT, 2017, p.19), tratando-se do transporte mais utilizado quando trata-se de transportar objetos de alto valor.

No Brasil, ao todo são 1.563,4 mil quilômetros de malha rodoviária no país, sendo 94,7% são rodovias estaduais e municipais, e 5,3% federais (76,5 mil quilômetros). (DENATRAN, 2017). A realização deste modal é importante e indispensável para o deslocamento de produtos e promovendo a integração de regiões e estados “sendo um modal indispensável para a economia e o desenvolvimento de qualquer país”. (CNT, 2014). Segundo Ribeiro *et al* (2002, p.3), as vantagens deste modal estão na possibilidade de “transporte integrado porta a porta e de adequação aos tempos pedidos, assim como frequência e disponibilidade dos serviços. Apresenta como desvantagem a possibilidade de transportar somente pequenas cargas”. Em relação ao transporte rodoviário e por ser o segmento mais utilizados para deslocamentos, este modal apresenta uma categoria que é específica para a realização de transporte de pessoas, o transporte de passageiros, viabilizando na mobilidade urbana e qualidade de vida, promovendo integração social na sociedade.

## 1.2 TRANSPORTES DE PASSAGEIROS

O transporte de passageiros é uma particularidade do transporte rodoviário e tem a flexibilidade de horários e os custos como vantagens oferecidos em deslocamentos de curta e média distâncias. Segundo o CNT (2017, p.22) “o transporte rodoviário de passageiros, que

utiliza as rodovias brasileiras e realiza percursos intermunicipal, interestadual e internacional, é composto por duas atividades econômicas diferentes: o serviço regular de passageiros e o transporte de regime de fretamento”.

O serviço regular de passageiros é o sinônimo utilizado para o “transporte rodoviário coletivo de passageiros, de caráter intermunicipal, interestadual e intermunicipal com itinerário fixo, entre dois pontos terminais aberto ao público em geral, com tarifas estabelecidas e com esquema operacional aprovado pela ANTT” (CNT, 2017, p.22), apresentando uma ampla cobertura territorial, com elevada regularidade e estabilidade de preços, garantidas pela regulamentação a que está submetido. Entretanto, o transporte de regime de fretamento é outra modalidade que também realiza o deslocamento de passageiros a níveis intermunicipal, interestadual e internacional. De acordo com a Confederação Nacional de Transporte (CNT, 2017, p.15), o transporte de regime de fretamento pode ser definido como:

Um serviço prestado por empresas de transporte, devidamente autorizadas pelo Poder Público (seja ele municipal, estadual e federal), as pessoas físicas e jurídicas – sempre terceiros, não abarcando, portanto, o transporte próprio -, mediante a celebração do contrato ou a simples emissão de nota fiscal, cujo objeto contratado é, sempre, o serviço de transporte”.

Caracterizado como um serviço de transporte coletivo, porém de caráter privado, o transporte de regime de fretamento, mescla atributos desejáveis de ambas as modalidades. De acordo com os dados do DENATRAN (2017), a quantidade de passageiros que foram transportados pelas vias rodoviárias no ano de 2017 foram de 88,7 milhões de passageiros transportados: Interestadual:2,5 milhões; Semiurbano:39,6 milhões; Internacional 0,9 milhões e Fretamento:9,3 milhões. No setor rodoviário o investimento realizado pelo Ministério via Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), foram de R\$ 8,046 bilhões de reais.

Apesar da infraestrutura que rodovias, ruas e avenidas possuem, é importante ressaltar que os transportes aperfeiçoem os serviços de qualidade e produtividade necessários para a satisfação e bem-estar, preenchendo as expectativas dos usuários de serviços. Segundo Fernandes e Bodmer (1995 *apud* Cruz, 2016) “o valor agregado ao usuário pelo prestador de serviço de transporte materializa-se por meio da satisfação de poder chegar ileso e pontualmente em seu destino, tendo percebido o tempo de prestação de serviço como agradável e seguro”. Percebendo que a expectativa e os benefícios que são utilizados pela empresa, o usuário deve ter a tranquilidade de saber que o serviço sempre estará disponível para o seu deslocamento, principalmente pela segurança que o transporte traz.

Entretanto, as limitações da população e a falta de manutenção dos transportes públicos atrapalham quem precisa do transporte, conforme Rodrigues (2016) as pessoas que mais

necessitam destes transportes são pessoas de baixa renda, “onde considerável parcela da população, notadamente aquela formada por pobres, é segregada, tanto pela própria localização da habitação como também pelas limitações quanto ao acesso aos transportes coletivos (e sua baixa qualidade) ”.

### 1.3 TRANSPORTE INDIVIDUAL: A MOTOCICLETA

Pela falta de estruturação em relação ao transporte intraurbano, algumas pessoas buscam na motocicleta, uma nova alternativa. Há quem utilize a motocicleta como meio de transporte para diversos fins, mas existe aqueles que buscam através da motocicleta, uma ferramenta de trabalho, como transporte individual (motorizado), realizado em veículos particulares (CNT, 2017), ou seja para fins comerciais a exemplo dos motoboys e/ou motofretistas, sendo utilizada para entrega de bens e produtos, assim como os mototaxistas que, em algumas cidades, transportam pessoas para o exercício de suas atividades (Figueiredo, 2013) sendo utilizada pelo seu usuário, para alcançar seus destinos desejados, utilizado para fugir do desemprego.

Fonseca (2005, p.1) afirma que essa nova categoria de trabalho é “exercida predominantemente por jovens, logrou se afirmar na cidade do Rio de Janeiro e em outros centros urbanos do país, já tendo sido, inclusive, regulamentada em várias localidades”. A motocicleta tem praticidade auxiliando seu usuário a chegar em outros locais em curto de tempo e seu baixo custo financeiro, como afirma Figueiredo (2013, p.1)

“A motocicleta é um veículo de baixo custo financeiro, em relação ao valor de sua aquisição e manutenção, e o pagamento de sua prestação mensal, considerando aquelas mais baratas existentes no mercado, somado ao valor gasto com o combustível é equivalente ou menor do que ao valor despendido, mensalmente, pelo indivíduo com o pagamento das tarifas de transporte público”.

A agilidade e o baixo custo financeiro que uma motocicleta possui, faz com que as pessoas procurem ainda mais as motocicletas, por viabilizar possíveis trajetos e modificando sua vida cotidiana de pessoas. No Brasil, a frota de veículos do país corresponde a 100.746.553 veículos, as motocicletas possuem 22.339.110 veículos e motonetas, 4.339.226 veículos (IBGE, 2018).

As motocicletas mais comercializadas são aquelas que possuem até 150 cc “sendo modelos populares e com custos mais acessíveis para aquisição” (Machado *et al*, 2013, p.2). Com o crescimento da utilização da motocicleta, os acidentes relacionados as motocicletas também cresceram.

Para Ferreira (2009 *apud* Figueirêdo 2013, p.2) os fatores associados a acidentes de trânsito são: o fator humano no trânsito, onde a características das pessoas impactam diretamente na ocorrência de acidentes e os fatores relacionados a infraestrutura viária e a operação de tráfico. A ausência dos equipamentos proteção individual, como capacetes, luvas, botas e entre outros elementos de proteção do motociclista, agravam ainda mais acidentes envolvendo motociclistas.

Apesar dos fatores negativos relacionados a motocicleta, como os acidentes, a motocicleta vem ser um elemento de inclusão social, por proporcionar aos seus usuários a deslocamento por diversas áreas da cidade, fazendo com que indivíduos que possuem baixa renda, atingir destinos que anteriormente não eram alcançados com assiduidade, agilidade e facilidade.

No Amazonas, o transporte fluvial é uma das principais redes de transportes (Pinto e Schor, 2013) mas utilização da motocicleta deu-se de forma crescente quando refere-se a transporte intraurbano. Cidades como Parintins e entre outras cidades do interior do Amazonas, a utilização da motocicleta tanto como transporte particular como meio de transporte intraurbano, muitas vezes é vista como única forma de transporte (Pinto e Schor, 2013). Com baixa alternativas de mobilidade urbana principalmente em cidades amazônicas e em especial do Amazonas, a motocicleta possui caráter preponderante em alguns casos, como o “único meio de transporte capaz de garantir circulação satisfatória, em comparação com outros meios de transporte” (FILHO, 2007 *apud* Pinto e Schor, 2013, p.14).

## 1.2 COMO O TRANSPORTE AUXILIA NA EXPANSÃO DO ESPAÇO URBANO?

O transporte tem “papel fundamental no processo de desenvolvimento econômico com efeitos diretos tanto sobre a produção quanto sobre o consumo no país” (CNT, 2017, p.7) possuindo uma redução de custos e gerando aumento de bens e serviços. Em relação sobre o transporte de passageiros é visto como “importante papel econômico e social, na medida em que possibilitam o acesso a diversos bens e serviços, ampliam as relações dos indivíduos com o espaço e encurtam os tempos de viagem” (CNT, 2017, p.8), além de facilitar no deslocamento através deste meio, promovem lazer, qualidade de vida as pessoas e a inclusão social, como aborda Silveira *et al* (2013, p.41) que a mobilidade proporcionada pelo transporte público facilita o “aperfeiçoamento profissional contínuo das pessoas, o lazer, o acesso a equipamentos de saúde, centro culturais etc.”.

O deslocamento das pessoas tem a relação com a cidade através da sua dinâmica da produção e reprodução do espaço. Segundo Carlos (2003) a cidade tem um movimento “escondido” que dá forma a dinâmica da cidade, “dependendo da hora do dia, ou do dia da semana, a observação de um determinado lugar vai mostrar um determinado momento do cotidiano da vida das pessoas, que ai moram, trabalham e se locomovem”.

Segundo Rosseti, Pinto e Almeida (2007) *apud* Ribeiro (2017), a expansão urbana é um processo de conotação espacial com dimensão temporal, ocorrendo quando as cidades requerem novos espaços de ampliação, decorrentes do crescimento populacional. Por carecer de novos espaços que é necessário para a expansão da cidade, é necessário a utilização de transportes para ocorra o deslocamento dos moradores desta cidade para essas novas áreas e o aumento do número de transportes individuais no total de viagens motorizadas vem desfigurando o papel das cidades e de proporcionar qualidade de vida e qualidade de circulação (Ribeiro, 2017).

Em Parintins, a baixa valorização dos terrenos dentro da própria cidade assim como a especulação imobiliária que valorizava a área periurbana, fez com que a cidade de Parintins tivesse a sua expansão acelerada, decorrentes de invasões e loteamentos (Carvalho, 2011, p.18), o que proporcionou na utilização de transportes que deslocassem a população para a área central da cidade e para demais áreas de ampliação da cidade.

### 1.2.1 CIDADE DE PARINTINS

#### HISTÓRICO

Na segunda metade do século XVIII, várias viagens de exploração do rio Amazonas foram efetuadas a mandado do Governo Português. Em 1796, o capitão José Pedro Cordovil resolveu ficar numa das ilhas formadas pelo grande rio, onde desembarcou “com seus escravos agregados” para dedicarem-se à pesca de pirarucu nos largos próximos e também à agricultura (Parintins, 1957), foram encontrados habitantes da região, os índios Sapupés e Maués. A estes juntaram-se mais tarde os Peruvianos, Uapixabas e Mundurucus. Habitavam também a região, mais para o recesso do município. Parintins eram antropófagos e viviam m lutas constantes com as tribos vizinhas, principalmente como os Mundurucus, seus inimigos mais ferrenhos. (Parintins, 1957).

Cordovil deu ao local a denominação de Tupinambarana. Poucos anos depois, havendo Cordovil obtido do governo de D. Maria a doação de uma sesmaria nas proximidades do Lago Miriti, para ali se transferiu com sua gente, ofertando a ilha de Tupinambarana à rainha D.



Maria I. No ano de 1880, a sede do município recebeu foros de cidade e passou a denominar-se Parintins. (Parintins, 1957)

## FORMAÇÃO ADMINISTRATIVA

Distrito criado com a denominação de Tupinambarana em 1803. Em 1804 recebeu o nome de Vila Nova da Rainha, assim sendo chamado até 1833, quando voltou a ser freguesia Tupinambarana. Elevada à categoria de Vila Bela da Imperatriz, pela Lei Provincial do Pará nº 146, de 24/10/1848, foi desmembrado do município de Maués. Quando da emancipação da Província do Amazonas (Lei nº592, de 05/09/1850), o município ainda não havia sido instalado. O governo da nova Província confirmou sua criação pela Lei nº2, de 15/10/1852, ocorrendo a instalação em 14/03/183.

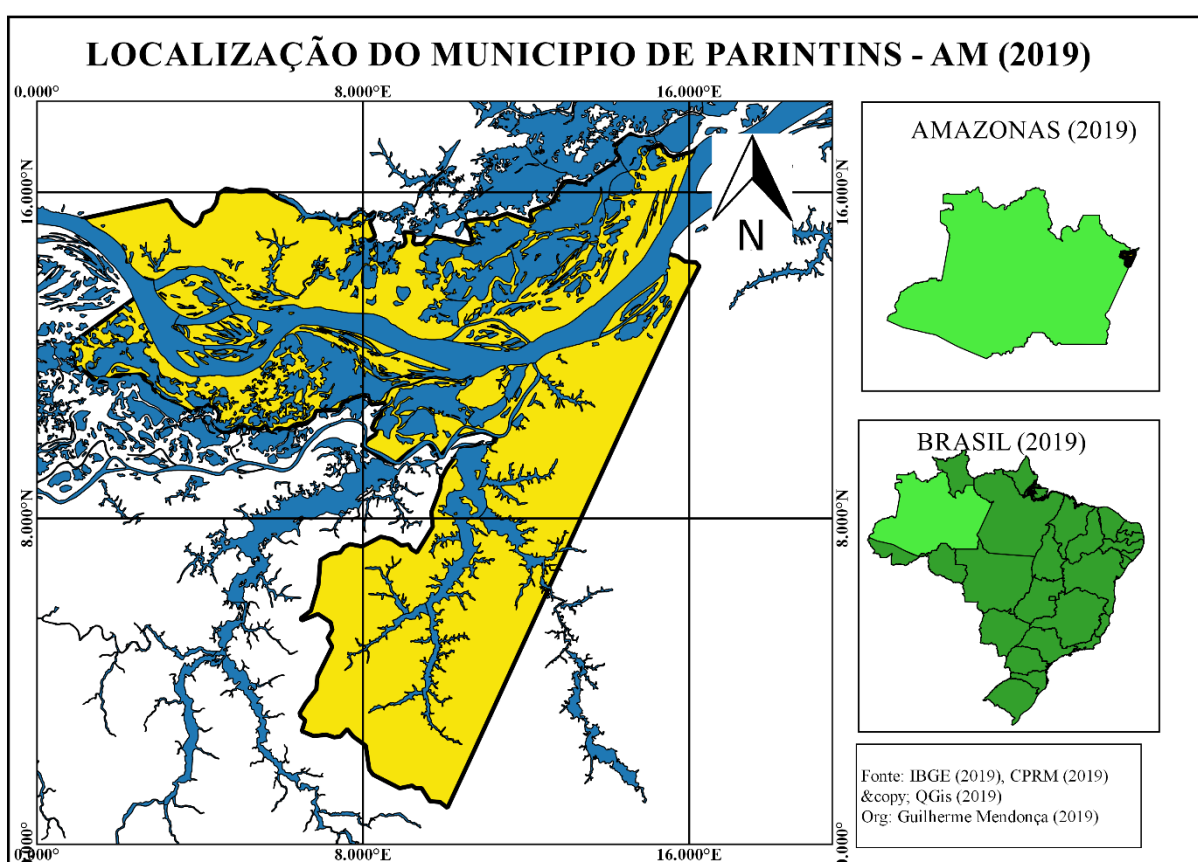
A vila foi elevada à condição e cidade com a denominação de Parintins, pela Lei Provincial nº499, de 30/10/1880. De seu território foi desmembrada, em 1881, uma área que passou a constituir o município de Vila Nova da Barreirinha. Pela Lei Municipal datada de 29/04/1899, foram criados os distritos de Jamundá, Paraná do Ramos e anexados ao município de Parintins. (Parintins, 1957)

Em divisão administrativa referente ao ano de 1911, o município é constituído de 4 distritos: Parintins, Jamundá, paraná do Ramos e Xibuí. Assim permanecendo nos quadros de apuração do recenseamento geral de 01/09/1920. Em divisão administrativa ano de 1933, o município aparece constituído como distrito sede. Assim permanecendo em divisões territoriais datadas de 31/11/1936 31/11/1937. Por força do Decreto lei Estadual nº 176, de 01/12/1938, é criado o distrito de Ilha das Cutias e anexado ao município de Parintins. Em divisão datada de 01/11/1950, o município é constituído de 2 distritos: Parintins e Ilhas das Cutias. Pela lei nº96, de 19/12/1955, desmembrada do município de Parintins o distrito de Ilhas das Cutias, para constituir o novo município de Nhamundá. Assim, Parintins voltou a possuir apenas um distrito, figurando com sede de comarca desde a divisão territorial de 31/11/1956. Em divisão territorial datada de 01/07/1960, o município é constituído do distrito sede. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 01/01/1979. Delimitado pelo Decreto Estadual nº 6158, de 25/02/1982, é criado o distrito de Mocambo e anexado ao município de Parintins. Em divisão territorial datada de 1988, o município é constituído de dois distritos Parintins e Mocambo. Assim permanece em divisão territorial datada de 2014.

## CIDADE DE PARINTINS

A cidade de Parintins (figura 1) situada à margem direita do rio Amazonas no Baixo Amazonas, configurando-se como uma cidade de porte médio. Sua área territorial corresponde à 5.956,047 km<sup>2</sup>, com uma densidade demográfica de 17,14 hab./km<sup>2</sup>, sendo a segunda cidade mais populosa do Amazonas possuindo 114.278 habitantes (IBGE, 2018). Parintins faz divisas com as cidades de Nhamundá (AM) ao norte; Urucurituba (AM) ao oeste; Terra Santa e Juruti (PA) à leste e Barreirinha (AM) ao sul.

Figura 1: Localização do Município de Parintins – AM.



Parintins é construída sobre uma ilha denominada de Ilha Tupinambarana. Esta ilha é formada por sedimentos do quaternário e alguns afloramentos do terciário, tornando-se uma planície, constituindo-se numa das maiores faixas de várzea do Estado do Amazonas. A ilha na verdade, é um arquipélago uma vez que nos períodos de cheias fica entrecortada de lagos, furos, restingas, paranás e igapós (Dinelly, 2013). A área urbana está localizada em uma das ilhas, aproximadamente de 42 km<sup>2</sup> de extensão, formada geograficamente por um grupo de

ilhas, entre elas: a ilha de Santa Clara, Ilha do Santa Rita e Ilha do Parananema. A vegetação é formada por florestas de várzea e terra firme.

Parintins possui uma frota de veículos correspondente acerca de 18.090 veículos, dentre os principais meios de transporte estão: as motocicletas com 9.204 veículos; motonetas com 6.511 veículos e os automóveis com 1.484 veículos, compondo aproximadamente de 96% da frota de veículos do município. Segundo dados do IBGE (2018), abaixo podemos observar uma tabela com os tipos de veículos de Parintins.

Tabela 01: quantitativo dos veículos (automóvel, motocicleta, motoneta)

TIPOS DE VEÍCULOS	QUANTIDADE
Automóvel	1.484
Motocicleta	9.204
Motoneta	6.511
<b>TOTAL</b>	<b>18.090</b>

Fonte: IBGE (2018)

O número de veículos mostra quanto a cidade de Parintins tem uma grande frota de veículos que servem para deslocar-se pela cidade, principalmente a motocicleta, por ser viável, ágil e com praticidade. Em relação a motocicleta, Pinto e Schor (2013, p.22) abordam sobre os mototaxistas da cidade de Parintins e Itacoatiara, porém irei dar ênfase em Parintins. A motocicleta é utilizada pela maioria da população, como meio de trabalho, lazer e transporte, o que a torna uma mercadoria singular (Pinto e Schor, 2013, p.14-15), em que Parintins se destacar não apenas por ter uma das maiores frotas de motocicletas, mas também pelo crescimento de frotas em percentuais. O acesso aos veículos dá-se através de financiamento por intermédio dos bancos, agências financeiras e pela própria concessionária. (Pinto e Schor, 2013, p.23)

## CAPITULO II. O TRANSPORTE NO AMAZONAS

A particularidade que a Região Norte possui em relação às demais regiões vem ser o modal transportador mais utilizado, o transporte fluvial que necessita de alguns fatores por ser um modal extremamente difícil e dependente da sazonalidade dos rios para navegar (ALMEIDA E RIBEIRO, 1989, p.33).

Segundo o DNIT (2018) "A hidrovia é navegada por barcos de recreio, embarcações ribeirinhas, de turismo e lazer, balsas de cargas, balsas de derivados do petróleo, navios mercantes e navios graneleiros", essas embarcações que navegam pelo rio Amazonas "apresentam volumosas quantidades de carregamento, em casos de distâncias muito grandes, custo reduzido de frete e pode transitar por um meio (aquático) do qual os demais não conseguem" (Almeida *et al*, 2017, p. 1193).

Apesar de o transporte fluvial ser preponderante e específico na/da Região Norte, Lima (2008, p.108) especifica que não pode ocorrer à generalização sobre uma abordagem padrão ou que somente na Região Norte fosse utilizado apenas o transporte fluvial, pois existem cidades que estão conectadas por estrada, possuindo elementos geográficos que interligam a outras cidades, é o caso de Rondônia e Roraima, por exemplo.

O modal fluvial possui uma articulação com as demais modalidades presentes na região, exigindo infraestruturas e organização de fluxos de mercadorias e pessoas, assim conectando aos demais espaços do território. Segundo o Departamento Nacional de Infraestruturas de Transporte (DNIT, 2018), a principal via de transporte e escoamento de cargas na região Norte é a Hidrovia do Amazonas, sendo responsável por cerca de 65% do total transportado, sendo fundamental tanto para o comércio interno como o externo da região Norte por propiciar uma oferta de produtos a preços competitivos.

De acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ (2018), a média anual de movimentação de cargas desde o início da década tem sido de cerca de 50 milhões de toneladas por ano. Contudo, no Amazonas existe outro modal que se encontra de forma recente e vem ser como um complemento ao transporte hidroviário, que é o transporte rodoviário, enquanto que o modal aeroviário encontra-se intimamente relacionado ao movimento de cargas de alto valor agregado oriundas do Polo Industrial de Manaus. (FENLEY, 2007; MT, 2010 *apud* NASCIMENTO, 2012, p.19).

É importante ressaltarmos que é essencial a compreensão sobre transporte fluvial na Amazônia, em especial no Amazonas, territorialmente o maior estado do Brasil e com densidade demográfica de apenas 2,23 hab./km<sup>2</sup> (IBGE, 2018). Para Silva e Silveira (2012, p. 46) a baixa densidade demográfica do Estado atribuída às precárias infraestruturas ligadas ao transporte vem ser o obstáculo para o cumprimento das políticas públicas voltadas à promoção do desenvolvimento regional, para o incremento da divisão política e para a circulação de produção e pessoas.

Para Sena (2014), por haver uma significativa concentração de vendas de produtos, estando numa localização centralizada entre Manaus e a cidade de Santarém-PA, a cidade de Parintins recebe demanda de produtos tanto de Manaus como também de Santarém, estes produtos que iriam para Manaus chegam a Parintins diretamente de Santarém, tornando os produtos baratos. De acordo com Kuwahara (2008 *apud* Nascimento, 2012), um dos principais problemas que o estado do Amazonas apresenta está ligada a deficiência de estrutura de transporte vinculada os aspectos físicos, como a localização, consequência da extensão geográfica, a estrutura hidrográfica e aspectos climáticos que contribuem para a falta de acessibilidade de pessoas e cargas pela infraestrutura viária que é extremamente precária.

Apesar da alta navegabilidade que os transportes possam fazer pelo rio Amazonas é importante frisar sobre alguns problemas que podem ser encontrados ao longo do rio, para Almeida e Ribeiro (1989), a navegabilidade na região é afetada por determinados fenômenos, como o assoreamento provocado pela grande quantidade de sedimentos trazidos pelos rios, alterando constantemente os canais de navegação, criando bancos de areia que afetam a boa navegabilidade dos barcos e balsas e a presença de troncos de árvores que podem afetar a navegação de barcos ocasionando acidentes.

Com relação aos demais modais, à infraestrutura rodoviária da região conta com quatro rodovias federais, BR-174, BR-319, BR-317, BR-230 conhecida como Transamazônica e três rodovias estaduais a AM-010, AM-364 e AM-356, "cerca de 60% das sedes municipais do estado do Amazonas com a capital, Manaus, e com o restante do país, constituindo-se na área amazônica mais bem servida por estradas de rodagem" (Silva e Silveira, 2012, p.48).

Nascimento (2012, p.29) comenta que o modal aeroviário amazonense possui apenas três aeroportos principais, eles são o aeroporto doméstico de Tefé, o aeroporto internacional de Tabatinga e o aeroporto Internacional Eduardo Gomes em Manaus e em relação às aerovias, apesar de existirem várias cobrindo todo o estado, alguns municípios são atendidos

sistematicamente pelas companhias aéreas; e os demais, por aviões da Força Aérea, com finalidades específicas e não regulares (Silva e Silveira, 2012, p.59).

Entretanto, mesmo com os modais rodoviário e aeroviário, os rios são utilizados com mais frequência do que os demais meios de transporte, mesmo com a estrutura hidrológica do Amazonas, ainda é presente encontrar dificuldades em transportar tanto passageiros quanto cargas, no qual Nascimento (2012) aborda como um problema decorrente da infraestrutura rudimentar que abarca a maioria dos municípios do Estado, tanto portuária, quanto ao meio de transportes aquaviário causando transtornos econômicos e sociais à população interiorana.

Schor e Oliveira (2011, p.18) que analisam a rede urbana da calha do rio Solimões e Amazonas, porém irei dar ênfase no funcionamento da rede urbana no rio Amazonas. A calha urbana do Rio Amazonas é em sua característica “homogênea em termos de disponibilidade de infraestrutura e de fluxos entre elas”, principalmente por estar localizada a capital Manaus.

Mas a rede urbana que se estende ao longo do Amazonas está conectada tanto com Santarém quanto com Belém e recebem influência direta delas e por estarem localizadas no mesmo trajeto, o fluxo de mercadorias e pessoas é constante entre as duas metrópoles regionais, Belém e Manaus. "Além desta conexão, existe também a rede de transporte de mercadorias e pessoas que vem de Porto Velho pelo rio Madeira desembocando em Itacoatiara (Leite *et al*, 2011, p.3). E com a repavimentação da BR319 deverá modificar ainda mais a relação de fluxos e mercadorias, fortalecendo determinados aspectos da rede urbana na calha do Amazonas.

Outra cidade que se encontra na rede urbana do Rio Amazonas é a cidade de Parintins, que é caracterizada pelos autores como “cidade média com dinâmica econômica externa” possuindo papel importante na rede urbana por sua economia externa, apesar de não possuir vínculos com as demais cidades, o desenvolvimento econômico não implica com o desenvolvimento da região, pois a atividade econômica responsável pelo seu dinamismo não agrega valor nem na economia local nem na economia regional. (Schor e Oliveira, 2011, p.19).

Pinto e Schor (2013) abordam que o setor secundário do município tem em sua constituição de microempresas que são voltadas para o aproveitamento de produtos regionais como movelarias, alimentícias, oleiras, confecções, navais e metalúrgicas e etc.

Apesar do uso do transporte fluvial ser marcante na Região Amazônica como no estado do Amazonas, é importante ressaltar sobre a mobilidade de cidades ribeirinhas como Parintins, buscando através do deslocamento intraurbano, compreender quais são os modais mais utilizados pela população na cidade de Parintins e como esses modais caracterizam a mobilidade da população parintinense.

## 2.1 DESLOCAMENTOS INTRAUBANO NA CIDADE DE PARINTINS

Alguns processos como a ampliação do espaço urbano e o aumento populacional, contribuíram com condições necessário que modais fossem inseridos na cidade, simplesmente para facilitar a locomoção da população para as demais áreas da cidade, seja para o trabalho, para universidade, posto de saúde ou simplesmente lazer.

Para Pereira (2008 apud Leite *et al*, 2011, p. 5) aborda a estruturação da cidade através dos meios de deslocamentos e como são essenciais para a configuração da cidade.

A estruturação urbana nas cidades interfere no cotidiano dos cidadãos à medida que estes necessitam locomover-se constantemente para realizarem as mais diversas funções e atividades, e para adquirir bens e serviços, os quais se encontram dispersos nesse espaço e são necessários à reprodução da vida.

Nesta perspectiva o autor comenta como uma cidade através da sua dinâmica faz com que a sua população busque modos e meios para se locomover com outras localidades, buscando bens e serviços necessários para a qualidade de vida desses cidadãos. Leite *et al* (2011, p. 5) aborda que as peculiaridades das cidades amazônicas vão além da formação territorial, com a relação do rural com o urbano e das barreiras geográficas pois também encaixa-se nesse viés a locomoção pelos modos de transportes utilizados na cidade.

“Se antes os limites do espaço urbano estavam diretamente atrelados à capacidade da marca a pé, a indústria automobilística rompe com esta dependência e inaugura uma nova fase na história das cidades brasileiras” (Leite *et al*, 2011, p. 5), todavia também foi a realidade de cidades ribeirinhas na Amazônia, com o acesso mais fácil ao crédito e aos meios de transporte motorizados, como as motocicletas, as cidades do interior do Amazonas tem como principal modo de transporte, porém não o único, a motocicleta.

Parintins é uma cidade média com dinâmica econômica externa possuindo uma população de 114.278 habitantes, sendo a segunda cidade mais populosa do estado do Amazonas, constituindo uma frota de veículos acerca de 18.090 veículos, tendo como veículos mais utilizados pela população: motocicletas (9.204), motonetas (6.511) e automóveis (1.484) (IBGE, 2018) entre outros, apenas esses transportes correspondem a 96% de toda a frota da cidade, indicando a presença e importância destes modais de transporte para a cidade.

Com base nos dados do IBGE (2018), podemos perceber que os veículos como a motocicleta e motoneta, são os mais procurados. Assim, entendemos que a motocicleta ainda é

vista como sonho de consumo, talvez seja apenas porque é a alternativa que se apresenta como a mais viável pela população, deixando de lado a bicicleta. Para Leite *et al* (2011, p.6) afirma que alguns fatores levaram para que ocorresse a transição do uso de bicicletas para o uso de motocicletas, apesar do baixo nível de renda da cidade, podem ser destacados como “a falta de alternativas ao transporte urbano, acesso ao crédito e a fortes políticas de marketing das montadoras”, por facilitar no deslocamento e na cidade não haver frota de ônibus.

Outro fator que viabilizou na facilidade de ter uma motocicleta foi o “aumento da produção de motocicletas no Polo Industrial de Manaus” (Pinto e Schor, 2013, p.10), os autores citam que este fator, além do acesso ao crédito precisam ser considerados para ter uma compreensão da dinâmica de transporte intraurbano nas cidades do Amazonas.

Leite (2011) observa a presença de quatro modos de transporte predominantes em Parintins: o modo bicicleta, motocicletas, ônibus (mais destinados ao transporte escolar), táxis e veículos particulares, carros e caracteriza cada um deles.

Em grandes partes das cidades amazônicas, a bicicleta é um dos modos mais utilizados pela população, seja para ir para ao trabalho, escola ou lazer. Para Leite (2011, p.7) destaca sobre as leis do trânsito em que “o cumprimento das leis nacionais de circulação no que se refere à obrigatoriedade de parada quando o semáforo sinaliza a cor vermelha”, ou seja, desde bicicletas até caminhões de grande porte é obrigatório parar quando o semáforo está na luz vermelha.

“Os serviços de táxis na cidade é (*sic*) realizado pela única associação cadastrada na Prefeitura Municipal de Parintins que registra 136 carros/motoristas, o Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários e Taxistas de Parintins (SINCOTAX) ” (Leite, 2011, p.7). A associação possui dois pontos de atuação (Praça da Prefeitura Municipal de Parintins e no Bairro Francesa), a Associação procura uma maneira estruturar-se ao identificar os carros cadastrados em uma cor padrão.

Segundo Leite (2011, p.7-8), “os ônibus são destinados ao transporte escolar realizado em veículo de 44 lugares por uma empresa privada, RP de Lima com o nome fantasia de Viação Raymar através de contrato com a Secretaria Municipal de Educação (SEMED) que realiza o transporte gratuito das crianças para as escolas”. Com 04 ônibus circulando pela cidade, dos quais 03 atuam dentro da cidade nos períodos matutino e vespertino e 01 para o transporte que a abrange a área rural nos turnos: manhã, tarde e noite.



Em relação aos alunos que residem em locais de acesso via fluvial, o transporte escolar é executado pela Cooperativa de Transporte Escolar Aquaviário e Terrestre de Parintins (COOPTRANSPIN), utilizando lanchas para a realização do transporte.

Por apresentar características únicas, ou seja, sendo apenas encontrando na cidade de Parintins, esse modo de transporte se denomina triciclo. Com base em dados da Prefeitura Municipal, Leite (2011, p.8) afirma a existência de 3.000 tricicleiros atuantes, porém apenas 1269 são registrados. Este modo de transporte é a combinação de uma estrutura originária da bicicleta acrescida de uma cabine geralmente coberta na frente, onde é possível fazer o transporte tanto de passageiros como de cargas e o que mais for possível caber no veículo, porém existe uma associação específica para a realização de passeios turísticos para os visitantes que vem conhecer a cidade, que acontecem na época do Festival Folclórico.

A cidade de Parintins conta também com os serviços dos chamados moto-taxistas, que executam o mesmo serviço de transporte de passageiros, porém utilizando o modo motocicleta. (Leite, 2011, p. 8). Em Parintins, assim como nas outras cidades, a motocicleta é o modo mais utilizado, com 68,4% dos deslocamentos registrados pela pesquisa (Silva, 2016, p.84), todavia o autor acredita haver um contraponto em relação aos dados, pois o segundo modo mais utilizado após o carro é o modo a pé com 4,0% e o mototaxista, 2,3%.

Podemos observar que a mobilidade urbana de Parintins, apresenta uma diversificação em relação ao modal intraurbano, sendo significativa para a população parintinense em relação ao seu deslocamento pela cidade, o que por sua vez “reestrutura o transporte intra-urbano especialmente nas cidades da Amazônia que apresentam modos tão peculiares e únicos de lidar com a dinâmica espacial urbana” (Leite, 2011, p.11), pois a mobilidade dependendo do modal utilizado traz para a população a facilidade de deslocar-se por qualquer local, incluindo socialmente a população.

## **2.2 A ORIGEM DO MOTOTAXI**

Ao longo dos anos, cada vez mais viagens tem sido feitas em meio urbano através do transporte individual (Machado *et al*, 2013). O mesmo espaço que antes trafegava apenas o automóvel passou a ser compartilhado com a motocicleta que ocupam pequenas dimensões e se movimentam com agilidade e velocidade e tem disponibilidade de acesso aos estacionamentos, “no entanto, esta agilidade que o veículo de duas rodas possui, atrelada a facilidade de desenvolver altas velocidades e também de efetuar manobras bruscas e sinuosas,

tornam a circulação da motocicleta um tanto quanto perigosa nas vias das cidades" (Ferreira, 2009).

A motocicleta tem em sua importância ser o meio de transporte mais utilizado de forma acentuada nos últimos anos. "Sobre o seu surgimento, Pinto e Schor (2013, p.12) afirmam que o serviço de mototáxi surgiu por volta de 1990, na cidade nordestina de Crateús" e precisou de um pontapé inicial para que ocorresse a criação do mototáxi.

Figueiredo *et al* (2012) apresenta algumas vantagens sobre o serviço de mototaxi para o usuário como a disponibilidade e a rapidez de deslocamento no trânsito, oferecendo mobilidade e vantagens na utilização do espaço mais do que os automóveis (Figueiredo, 2012), por possuir características que permitem o deslocamento em espaços reduzidos de forma eficaz.

Apesar de possuir vantagens, abordou-se também algumas características negativas, entre elas: maior vulnerabilidade aos acidentes de trânsito com vítimas lesionadas; maior emissão de poluentes e problemas de saúde relacionada à higiene. Para Ferreira (2009) alguns fatores que põem em risco os mototaxista associados a acidentes de trânsito como o fator humano no trânsito, onde as características das pessoas impactam diretamente na ocorrência de acidentes e os fatores relacionados à infraestrutura viária e a operação do tráfego.

O comportamento do condutor pode ser um fator preponderante na hora em que estiver a motocicleta determinando a ocorrência e gravidade dos acidentes "ainda pode-se acrescentar que a ausência do uso de equipamentos de segurança e de proteção individual pelo condutor de motocicletas tais como capacetes, jaquetas, botas, dentre outros elementos agravam os acidentes de trânsito envolvendo motocicletas" (Ferreira, 2009).

Para Pinto e Schor (2013, p.11-12) cita que "a transformação no sistema urbano brasileiro remodela a estrutura dos empregos com o crescimento do trabalho informal, perda de direitos trabalhistas e aumento da flexibilização das condições de trabalho" como é o caso do mototáxi, que jovens buscaram na informalidade fugir do desemprego que abarca o país, sendo o desemprego, o incentivo principal para que o serviço surgisse.

O seu surgimento veio como uma alternativa para aquela população que não havia sido atendida por ônibus ou qualquer outro tipo de transporte (Fonseca, 2005, p. 2) emergindo como opção de transporte, assim como também uma possibilidade de trabalho, sendo uma solução para o desemprego para jovens pobres, Fonseca (2005, p.2) afirma que o mototáxi se configura como uma "invenção de mercado", que veio contribuir com os jovens pobres e que busquem superar com a vulnerabilidade social além de beneficiar a população através da inclusão social, proporcionando a população ir para lugares antes pouco frequentados.

O serviço de mototáxi tem sido incorporado ultimamente em bairros ou regiões de população de baixa renda, como uma alternativa de transporte e de trabalho para jovens que encontram nessa atividade uma fonte de renda (Figueiredo *et al*, 2012, p.4), dependendo do porte da cidade, autores abordam que a atividade de transporte por mototáxis pode ser registrada ou não, porém em cidades como Parintins, o serviço abrange toda a cidade auxiliando no deslocamento da população.

Figueiredo *et al* (2012, p.1) diz que na maioria das cidades brasileiras, independentemente de ser médio e pequeno porte, houve um aumento de forma acentuada sobre o uso da motocicleta, houve uma mudança no cenário do seu trânsito, "não somente pelo aumento no volume da circulação destes veículos, como também pela forma com que grande parte dos motociclistas dirige, ou seja, sem respeitar as leis de trânsito, fato este que vem afetar a segurança de todos os usuários do sistema viário, sejam eles condutores de veículos motorizados, individuais ou públicos, assim como dos ciclistas e dos pedestres, que são os usuários mais frágeis do sistema viário".

No Brasil, a motocicleta tornou-se fenômeno relativamente recente se popularizando na década de 1970 com a importação destes veículos (Pinto e Schor, 2013, p.12), porém com a Zona Franca de Manaus, com a política de “substituição de importações” as empresas produtoras de motocicletas vieram para o Brasil, para receber incentivos e abrir suas fábricas.

“Uma das primeiras fábricas de motocicletas a desfrutar dos incentivos fiscais em Manaus foi a Moto Honda da Amazônia S/A em nove de julho de 1975” (MORAIS, 2004 *apud* Pinto e SCHOR, 2013, p.13) após a Honda consolidar sua fábrica na Zona Franca outras montadoras entraram no mercado, como a Yamaha, Suzuki entre outros.

“A motocicleta é um veículo de baixo custo financeiro, em relação ao valor de sua aquisição e manutenção” (Figueiredo, 2012, p.1) o pagamento de sua prestação mensal é considerada como uma das mais baratas existentes no mercado, somado ao valor gasto com o combustível é equivalente ou menor do que ao valor que indivíduos pagam mensalmente com as tarifas de transporte público ao mesmo tempo e que apesar da existência do incentivo fiscal para a aquisição das motocicletas, no mesmo tempo em que “o declínio da qualidade e da oferta de serviços de transporte público ou mesmo da inexistência desses serviços em cidades de médio e pequeno porte” (Figueiredo *et al*, 2012, p.1).

Porém para que o mercado consolidasse a motocicleta era necessário, primeiro, desvincular a imagem dela, “as ideias negativas de rebeldia e irresponsabilidade a ela associadas para atingir uma parcela mais influente da sociedade, formadora de opinião” (MORAES, 2011

p. 56 *apud* Pinto e SCHOR, 2013, p. 15). Para os autores, o mercado buscou eliminar esse tabu que foi criado nas motocicletas para que fossem sendo vendida nas grandes cidades como um símbolo de liberdade e "status" para o pobre, popularizando a motocicleta.

A ausência de meios de transporte eficientes na maioria das cidades na Amazônia e no Amazonas colocou “a motocicleta em uma posição singular e, em alguns casos, como o único meio de transporte capaz de garantir circulação satisfatória, em comparação com outros meios de transporte” (FILHO, 2007 *apud* Pinto e Schor, 2013) a motocicleta passou a ser utilizada pela população do Amazonas como meio de transporte para o trabalho ou lazer.

Em relação as demais localidades do país, no Amazonas não foi diferente, os mototaxistas surgiram na década de 1980, porém foi em 1990, que esta categoria conquistou as ruas simultaneamente à expansão do uso das motocicletas no país (Pinto e Schor, 2013).

Pinto e Schor (2013, p.15) afirmam que nas cidades do Amazonas o serviço de mototáxi é organizado por meio de Associações e/ou Sindicatos, os quais incluem de 60 a 80 mototaxistas, apesar dessa organização, isto não significa que os municípios tenham leis ou diretrizes específicas, deixando os mototaxistas na informalidade mesmo que haja uma organização formal de classe.

### **CAPITULO III: TRANSPORTE INTRAURBANO: OS MOTOTAXI E AS RELAÇÕES DE RE (PRODUÇÃO) DO ESPAÇO URBANO DA CIDADE DE PARINTINS- AM**

Parintins é uma cidade média com dinâmica econômica externa (OLIVEIRA e SCHOR, 2010) e que está relacionada ao Festival Folclórico dos Bois-Bumbás e na cidade, o mototaxi é um dos agentes sociais que produz e reproduz o espaço urbano através do transporte intraurbano. Essa transformação é decorrente do processo de deslocamento das pessoas que é exercido na cidade, utilizando a motocicleta. Em Parintins, com relação aos mototaxistas é evidente que a utilização deste agente é preponderante aos cidadãos, não somente em época de festividades, haja vista a necessidade de deslocamento diários a população.

Em vista disso, foi realizada uma atividade de campo, para ter uma percepção de como está constituído esse agente e sobre a sua importância para a (re) produção do espaço urbano de Parintins. Primeiramente foi realizada entrevista com o presidente da cooperativa para obter dados relativos a organização e funcionamento da Cooperativa Mista dos Mototaxistas de Parintins (COOPMOTO) e em seguida, foi feita análise dos resultados obtidos por meio de 30 formulários aplicados com os mototaxistas nos principais pontos fixos da cidade: Rampa do Mercado Municipal, o Porto da cidade e a orla da Lagoa da Francesa.

Todavia, destaco a existência de outra associação de mototaxistas que estaria atuando na cidade, porém, a COOPMOTO é a única regularizada em conjunto a Prefeitura da cidade, sendo reconhecida pela Secretaria Municipal de Terras, Cadastro e Arrecadação, que é o órgão responsável pela regularização dos mototaxista em Parintins, pela cidade não possuir órgãos responsáveis pelo trânsito. Todavia, na Lei Orgânica do município de Parintins no art. 223 menciona sobre a delimitação de entrada dos mototaxistas no mercado de trabalho e sobre o afastamento de qualquer mototaxista que não for regularizado.

Art. 223 - Através de Decreto o Poder Executivo fixará o número de mototaxistas e determinará à retirada dos não autorizados, competindo a Polícia Militar a responsabilidade pela fiscalização.

Sobre a padronização dos mototaxistas de Parintins, Pinto e Schor (2013, p.23) abordam as características que os diferencia dos mototaxistas não legalizados, como o uso padronizado de coletes com identificação e a constante fiscalização do serviço uma forma de facilitar o usuário e a fiscalização do serviço feita pelos próprios mototaxi, torna-se um fator importante para o aumento do faturamento, porém com a delimitação para a entrada de mototaxista, o valor de faturamento ainda é restrito.

Com base na entrevista com o representante dos mototaxistas, observamos que a COOPMOTO está composta por 395 associados. Os participantes da associação têm que realizar o pagamento da mensalidade para a cooperativa equivalente a R\$ 10,00 em que todos os contribuintes geram uma renda mensal no valor de R\$ 3.950,00 para a associação. Segundo o presidente da associação, é necessário seguir as regras que são estipuladas a eles em relação ao trânsito e a cooperativa, então a cooperativa não aceita motoristas sem habilitação para atuarem como mototaxistas.

Em relação aos pontos fixos da cidade, serão abordados os pontos onde os mototaxista mais ficam concentrados na cidade, são pontos estratégicos onde ocorre a maior concentração de pessoas, geralmente sempre localizados a beira-rio, principalmente por serem áreas de embarque e desembarque de barcos, lanchas etc., concentrando um grande número de pessoas que estão chegando de viagem, seja de áreas ribeirinhas ou da própria capital Manaus, assim beneficiando na oferta de serviço dos profissionais. Esses pontos não possuem estrutura física adequada tanto para abrigar os mototaxistas assim como os usuários, ficando todos expostos a radiação solar e a chuva, ocasionando problemas relacionados à saúde. Com base na entrevista, foram citados os três pontos específicos de concentração de mototaxistas na cidade que são a orla da Francesa, o Porto da cidade, a rampa do Mercado Municipal.

Abaixo no mapa, são apresentados os pontos fixos de concentração onde uma parcela dos mototaxistas estão presentes.

Figura 2: Pontos fixos dos Mototaxistas em Parintins – AM (2019).



Fonte: Google Earth (2019)

Organizador: Guilherme Mendonça (2019)

O primeiro ponto é a rampa do mercado está situada na Rua Benjamin da Silva, fica ao lado do Mercado Municipal Leopoldo Neves, no qual é utilizada por embarcações regionais para chegada e saída de pessoas. Este vem ser um dos pontos de concentração de mototaxistas.

Figura 3: Mototaxistas em atividade na Rampa do Mercado Municipal



Fonte: Azevedo, 2019

O segundo ponto de concentração é o porto de Parintins, que está localizado na Rua Benjamin da Silva, é o principal porto da cidade, atende embarcações vindas de Manaus e cruzeiros trazendo turistas de diversos países assim desembarcando pessoas e mercadorias.

Figura 4: Porto da cidade de Parintins



Fonte: Azevedo, 2019

O terceiro e último ponto fixo é a orla da Francesa, localizada na Lagoa da Francesa no bairro de mesmo nome, segundo Butel (2015, p.39) “tem papel de destaque como um espaço de múltiplas atividades que movimentam o comércio e as relações sociais entre os moradores e aqueles que diariamente frequentam o lugar para comprar e vender seus produtos, ou ainda para divertir-se nos bares no entorno da escadaria”.

Figura 5: Mototaxistas na Orla da Francesa



Foto: Azevedo, 2019



Além dos pontos fixos que o entrevistado abordou, existem pontos alternativos, ou seja, por algum motivo de infraestrutura ou por serem portos alternativos. Como é o caso da rampa situada ao final da Paraíba (Figura 6) que está recebendo embarcações advindas de comunidades e cidades vizinhas.

Figura 6: Mototaxistas na rampa do final da Rua Paraíba



Fonte: Azevedo, 2019

Outro ponto alternativo é o Porto privado do Dodó Carvalho (Figura 7), onde estão atracando os barcos que chegam de Manaus e outras localidades, pois o porto da cidade está interditado por problemas em sua infraestrutura.

Figura 7: porto do Dodó Carvalho

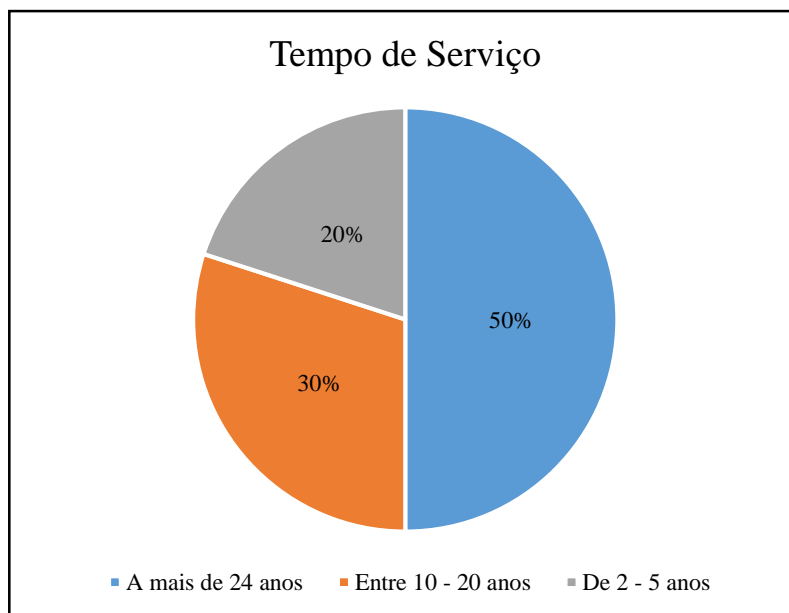


Fonte: Azevedo, 2019

Após a aplicação de formulário com o representante dos mototaxista, foi aplicado 30 formulários direcionados para os mototaxistas, que trabalham nos principais pontos fixos com o intuito buscar informações recorrentes a classe, entender o dia a dia de trabalho e descobrir possíveis problemas que são enfrentados por eles. Foi constatado que todos os entrevistados são pertencentes a COOPMOTO, não foi encontrado nenhum outro mototaxista de outra associação. Notou-se que 100% dos entrevistados eram do sexo masculino, mostrando que a participação masculina na atividade é bastante predominante, já que segundo o representante dos mototaxistas, dos 395 associados da Cooperativa, 06 deles são mulheres.

Através dos questionários, verificamos que existem mototaxistas que trabalham há muito tempo, dos entrevistados 50% trabalham a mais de 24 anos, 30% atuam na faixa de 10 a 20 anos e 20% trabalha a um tempo menor por volta de 2 a 5 anos, o que indica que há um grupo de mototaxistas que está a bastante tempo atuando na profissão (gráfico 1). Quando questionados sobre outras atividades econômicas que poderia possuir além de ser mototaxista, 70% dos 30 entrevistados responderam que apenas sobrevive da renda da profissão atuante, já outros 30%, possuem outra renda além a de moto táxi.

Gráfico 1: Tempo de serviço.



Org: Azevedo, 2020.

Desses 30% dos entrevistados que informaram possuir outra atividade econômica são 1 funcionário público, 1 marinheiro de convés, 1 trabalha em condução escolar, sendo um serviço privado, 1 operador de máquina, 2 vigias e 2 possuem comércio próprio e 1 trabalha de forma informal e sobre o faturamento de suas outras atividades econômicas, as rendas variam de R\$

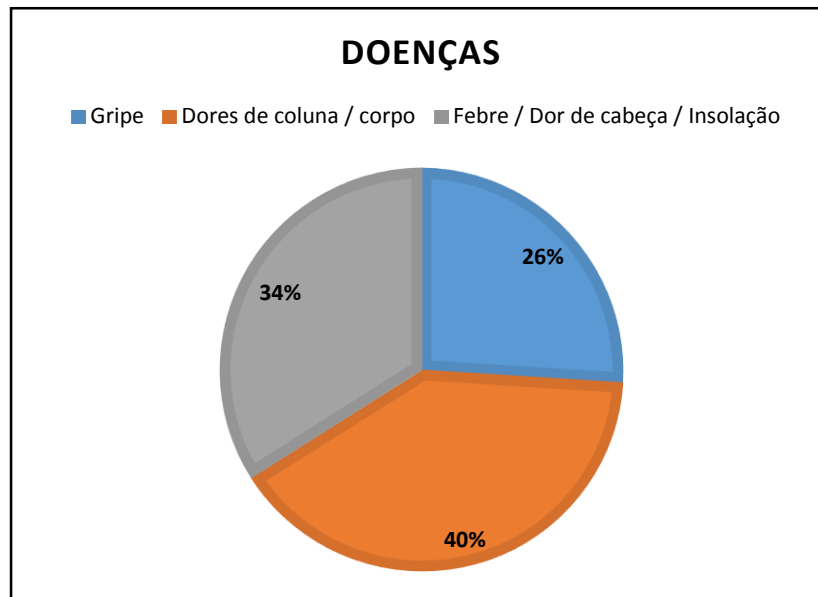
1.800 a 3.600. Em relação a carga horária de trabalho definida, 40% dos mototaxistas informaram que trabalham numa carga horária equivalente de 05 a 10 horas, 36% vai de 10 a 15 horas e apenas 24% trabalham numa carga horária de 15 a 20 horas por dia.

No que tange ao faturamento foi levantado o ganho bruto, sem descontar nenhum gasto e considerando apenas os ganhos na profissão. As respostas eram dadas por rendimento mensal, considerando que o mês de trabalho possui 4 semanas. Constatou-se que por mês, segundo os entrevistados, a estimativa sobre o ganho médio mensal seja de R\$ 1.200,00. Em média são abastecidos R\$ 20 a 25,00 reais por dia com combustível para que as corridas que sejam feitas geralmente por toda a cidade. Sobre o fato de terem sofrido algum envolvimento em acidentes, 20 dos 30 entrevistados comentaram que não sofreram nenhum acidente, enquanto 10 deles já sofreram um ou mais acidentes, porém a classe dos mototaxistas estão expostos aos mais diversos riscos e fatores que podem ocasionar problemas físicos e emocionais, assim com aborda Silva et al (2011 apud Pinto e Schor, 2013, p. 23):

Os mototaxistas expõem-se aos mais diversos riscos, que decorrem das condições precárias inerentes ao meio ambiente ou do próprio processo operacional de suas atividades, desgaste físico e emocional em decorrência longas jornadas de trabalho sem conforto ergonômico; há ainda exposição à violência.

Quando questionados sobre os principais problemas com relação à saúde, 26% dos entrevistados responderam que a gripe vem ser uma das doenças mais frequente, por motivos de exposição solar e de chuva, 40% dos entrevistados apontaram que dores na coluna e corpo são o motivo para alguns problemas decorridos no trabalho, visto que o risco ergonômico é uma das causadas que prejudica a saúde do mototaxista por ocasionar problemas na coluna, simplesmente por não estarem numa postura adequada e por ficarem sentados durante um longo tempo por decorrência da realização de seu trabalho e 34% informaram que insolação, dor de cabeça e febre são algumas das causas que ocasionam problemas a saúde (gráfico 2).

Gráfico 2: Doenças comuns no Trabalho.



Org: Azevedo, 2020.

Referente aos equipamentos de proteção individual (EPI) foi informado pelos próprios entrevistados que além do capacete, luvas e botas também são acrescentados tornozeleiras, cotoveleiras e joelheiras as EPI's, porém 100 dos entrevistados utilizam somente o básico dos equipamentos de proteção individuais, no qual foram apresentados às luvas, capacete e botas, como equipamentos utilizados no seu dia-a-dia.

Sobre os valores das corridas variarem conforme a distância, os entrevistados afirmaram que o critério utilizado é a própria distância, em que os valores variam dependendo da área geográfica da cidade, sobre as instituições de ensino possuem valores diferenciados, foi constatado apenas que o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amazonas (IFAM), sofre o aumento de R\$ 7,00, enquanto a UEA e a UFAM continuam no preço de R\$ 5,00, sendo esses preços fixados a tabela, entretanto alguns entrevistados informaram que cobram R\$ 5,00 para o IFAM, por ser tratar de estudantes. E quem determina os preços de cada corrida é a associação em conjunto com a prefeitura, os preços podem variar desde R\$ 5,00 até R\$ 20,00.

Na tabela abaixo podemos observar os preços impostos pela categoria conforme a localização geográfica.

Tabela 02: Tabela de Preço Final

Valor (R\$)	Partida	Chegada
5,00	Centro	Centro, Sham, São Benedito, São José Operário, São Vicente de Paula, Santa Rita, Santa Clara, Emilio Moreira, Palmares, Francesa, Djard Vieira, Itaúna 1 e 2, Paulo Corrêa, Bairro da União e Bairro da Castanheira e UFAM
8,00	Centro	Loteamento Teixeira, Invasão do Castanhal, Tonzinho Saunier e IFAM.
10,00	Centro	Invasão do Pascoal Alágio e Pascoal Alágio
20,00	Centro	Macurany, Parananema, Aninga, aeroporto, Canta Galo e Riacho ecológico Regaço.

Fonte: Cooperativa Mista de Mototaxi (COOPMOTO) – 2019

Nas áreas mais periféricas da cidade, o preço da corrida é R\$5,00 e conforme vai distanciando do centro, o valor aumenta. Foi discutido sobre a topografia interferir nos valores que são utilizados ao longo da cidade, Silva (2016, p.76) cita sobre o uso do mototáxi, o autor levanta a hipótese de que “cidades com topografia mais onduladas oferecem maior dificuldade aos usuários dos modos não motorizados, levando a um maior uso de modos motorizados”. Mas em relação aos serviços de mototáxi, é verificado pelo autor que em cidades como Parintins e Coari, o valor da viagem na época custava R\$ 3,00, enquanto em Itacoatiara custava R\$ 4,00. Com base nisso, podemos entender que a topografia não interfere nos valores, já que na época as cidades possuíam uma similaridade de valores e em relação a topografia, a cidade de Coari possui uma topografia mais movimentada do que Parintins, que possui uma topografia plana.

A respeito sobre os pontos fixos e outros pontos não fixos onde se encontram os mototaxistas possuírem ou não acessibilidade para os usuários com mobilidade reduzida, 100% dos entrevistados responderam que nas áreas que atuam não possuem nenhum acesso que possa auxiliar os usuários, assim dificultando tanto o mototaxista quanto quem utiliza os serviços, foi observado que a calçada vem ser o único meio que facilitaria para a subida dos usuários, além da ajuda de outras pessoas para ajudar na subida da moto.

Conforme o que foi perguntado em relação ao papel da associação e como é vista para com os mototaxistas, o entrevistado afirmou que é visto como um local de organização e reunião e de encontro entre eles, em que podem discutir assuntos referentes à cooperativa e sobre o

ponto de vista dos entrevistados, a relação que a cooperativa possui com a prefeitura é uma relação boa, principalmente por a Prefeitura conceder a circulação dos mototaxistas na cidade.

As principais dificuldades encontradas para trafegar nas vias foi uma das questões que foram abordadas, sendo 74% dos problemas encontrados está relacionado ao trânsito caótico e 26% deles estão relacionadas as infraestruturas precárias das ruas. Sobre transportar de mais de um passageiro por corrida, normalmente a prática é realizada pelos mototaxistas, pois todos os entrevistados afirmaram já ter levado mais de um passageiro por corrida, porém é esse transporte é de forma irregular, pois por não possuir outro modal intra urbano que possa transportar mais de um passageiro, tanto os mototaxistas quanto os usuários estão se sujeitando a serem transportados deste modo. Existe na cidade, a presença de ônibus, porém são utilizados apenas para o transporte escolar.

Já em relação às festividades que ocorrem na cidade, como as festas religiosas e o Festival Folclórico de Parintins, o faturamento é maior em relação aos dias sem essas festividades, pois nessa época o valor dos preços cobrados aumenta para R\$ 7,00, pois a utilização do transporte é mais frequente que o normal. Esse conjunto de resultados apresenta como a organização interna dos mototaxistas está estruturada, desempenhando seu papel como organização e principalmente sobre o papel do mototaxi como agente principal pela produção e reprodução do espaço urbano da cidade de Parintins, através da sua dinâmica de deslocamento. Podemos observar como o Poder Público através dos mototaxistas pode intervir na dinâmica da cidade, por ser a Prefeitura de Parintins em conjunto a Cooperativa, propõe os valores diferenciados para cada bairro e área rural da cidade, afetando que mora em localidades distantes do centro.

Em relação à acessibilidade, todos informaram que os lugares que trabalham não possuem acesso para as pessoas com mobilidade reduzida, prejudicando os usuários aqueles que precisam utilizar o transporte ocasionando falta de segurança e de acessibilidade, como a ausência do bem-estar e qualidade de vida. Através da aplicação dos questionários e de conversas que os mototaxistas possuem um ponto próprio no porto, onde atualmente não possuem uma estrutura física que possa atender a demanda e se abrigar sem que sejam afetados pela radiação solar e pela chuva, de certa forma, a ausência dessa estrutura impede que ocorra uma melhoria na qualidade dos serviços prestados pelos mototaxistas.

### 3.1 UM ELO ENTRE A PERIFERIA E O CENTRO

O ato de deslocar para qualquer lugar é um processo que pode ser feito a pé ou feito através de outros modais. Para Almeida *et al* (2013, p.1) “a forma como as cidades são planejadas, ou a forma que ela toma com o passar do tempo, devido o aumento da população, causam um enorme impacto na vida das pessoas, de coisas simples e pequenas que aos poucos se tornam grandes problemas para a população”, pelo simples fato de com o processo de expansão, o aumento populacional e de veículos e também com a realocação de serviços e comércios para outras localidades periféricas da cidade, traz consigo uma disputa pelo próprio espaço.

E é nesse viés que se encontra a acessibilidade, pois a cidade precisa ser planejada para atender as nossas necessidades e limitações, para que possamos utilizar o espaço da cidade de forma segura e confortável, para que haja a igualdade social para que todos possam utilizar o espaço público de forma igualitária.

A cidade precisa se adaptar a população e não a população se adaptar a cidade. Quando pensamos em mobilidade logo em seguida vem à palavra acessibilidade, por vezes estes assuntos podem se confundir, porém ambos possuem definições diferenciadas. Para Almeida (2013, p. 3), o conceito de mobilidade está relacionado com:

O deslocamento das pessoas no espaço urbano, que devem facilitar o percurso das pessoas e não dificultar, com ruas limpas, seguras, arborizadas, pouco ruidosas, com calçadas amplas, dotadas de mobiliário urbano confortável, iluminação adequada, sinalização e com total acessibilidade.

Em relação à mobilidade, o deslocamento de carga e pessoas que pode ser feito independentemente ou não de serem realizados através de modais ou a pé. Segundo Silveira *et al.*, (2013, p. 41) é citado que “a mobilidade proporcionada pelo transporte público facilita o aperfeiçoamento profissional contínuo das pessoas, o lazer, o acesso a equipamentos de saúde, centros culturais etc.”, sendo a mobilidade, a habilidade de movimentar-se para qualquer lugar é o ato de ir e vir pela cidade e através do transporte público é mais viável pela facilidade de locomover-se com mais praticidade para lugares que a população nem sempre conseguia frequentar, ou seja, “a circulação de pedestres remete-se às necessidades de andar, descansar,

olhar e comer. A rua e suas extensões devem reforçar este caráter de lugar de relação, que garantem não só a vitalidade do lugar, como sua sustentabilidade e manutenção”. (ALMEIDA *et al.*, 2013, p. 2).

Já a definição de acessibilidade, conforme a NBR 9.050/2004 é a:

Possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida. (ABNT, 2015)

Através da acessibilidade que é possível a facilidade de locomover-se a lugares distantes dentro de seu tempo e custo e todas as pessoas possam alcançar com autonomia, qualquer destino na cidade. A mobilidade voltada para as pessoas é o ponto principal a ser considerado numa política de desenvolvimento urbano, pois o foco principal é o pedestre principalmente por caminhar ser a forma mais básica de mobilidade humana. Através do caminhar que vamos ao trabalho, as escolas ou universidades, lazer e entre outras localidades que são essenciais para o nosso dia a dia. E a acessibilidade desempenha em seu papel a função de incluir socialmente todos os cidadãos para uma melhor qualidade de vida e bem-estar.

Alguns problemas relacionados à acessibilidade são comuns em alguns lugares, principalmente no Brasil. Em Parintins é evidente que a cidade é desprovida de meios de acessibilidade tanto àqueles que apresentam algumas limitações de movimento quanto para quem não possui limitações sofrem com a precariedade e falta de infraestruturas das ruas.

Percorrendo as ruas de Parintins é possível observar como as calçadas são estreitas, o que acaba dificultando a passagem dos pedestres. Se as calçadas não são estreitas ou sequer a existência, então cabe às pessoas andar nas ruas, colocando em riscos suas próprias vidas. Além das calçadas estreitas outros fatores como entulhos e lixos prejudicam o ir e vir do cidadão, pois “a realidade mostra que dificilmente se consegue circular com segurança e autonomia pelas ruas de nossa cidade, pois, existem barreiras nas calçadas como lixeiros, jardins, elevações das calçadas, vendas informais além de muitos buracos nas ruas o que dificulta a circulação tanto de veículos como pedestres” (SICSU, 2015, p.6).

Abaixo podemos ver uma imagem que exemplifica muito bem a falta de acessibilidade das calçadas de Parintins.



Figura 8: Construção irregular- Parintins



Fonte: Sicsú, 2015

Em relação ao embarque e desembarque de barcos, principalmente nas beiradas também é perceptível que não existe meio de acessibilidade que auxiliem as pessoas que vem de outras localidades, como cidades vizinhas ou os próprios turistas a que vem conhecer a cidade.

Ao transporte intraurbano da cidade, mais precisamente o mototaxi é preciso utilizar a calçada como uma forma de apoio para os usuários utilizarem o serviço, mostrando que a cidade não tem nenhuma via de acesso que auxilie esses usuários de transporte intraurbano. Além da falta de infraestrutura é notado que os valores para áreas periféricas da cidade, sofrem alterações que chegam a ser o triplo do valor que é utilizado em áreas próximas ao centro. Os valores são impostos por diferentes áreas da cidade, pode ser um fator que esteja interferindo no direito de ir e vir da população. Se futuramente for mudado o valor das tarifas de mototaxi, pode prejudicar alguma pessoa que depende diariamente dos serviços de mototaxi, pois precisa constantemente ir ao centro da cidade, atrás de alguns serviços que as áreas periféricas não dispõem, como hospitais, escolas, agência bancária e entre outros, e necessita desse modal, pois é através desse meio de deslocamento que ele vai chegar ao seu destino.

Se essa pessoa for de baixa renda e morar no outro lado da cidade? Infelizmente vai ter que buscar outros meios para se deslocar. Portanto, pensando no bem estar social e no deslocamento da população é importante que a cidade busque melhorias através da

infraestrutura para que as pessoas com mobilidade reduzida possa trafegar com dignidade e autonomia, para que os cidadãos possam ir e vir pela cidade, sem nenhum tipo de obstáculo. É de suma importância que sejam feitas construções que viabilizem o deslocamento das pessoas para que seja promovida a igualdade social.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte intraurbano é um meio de transporte que proporciona para a população, os deslocamentos necessários para a circulação na cidade e assim conectando a população as demais áreas da cidade. Este trabalho traz algumas informações importantes que possibilitou em uma análise sobre o papel do moto taxi para a produção e reprodução do espaço urbano na cidade de Parintins. Além disso, também permitiu uma pesquisa de campo para obter dados sobre a organização interna dos mototaxistas e a importância desses agentes para a produção e reprodução do espaço urbano na cidade de Parintins. A análise mostra como os mototaxistas são importantes agentes de produção e reprodução do espaço urbano, através de seus deslocamentos realizados pela cidade, promovendo a integração social da população.

Entretanto, os valores impostos pelos mototaxistas ainda é um fator a ser debatido, pois como os valores variam de preço, dependendo de sua localização geográfica na cidade, de certa forma torna-se dificultoso para pessoas de baixa renda que necessitam desse modal. Em relação a topografia, foi percebido que não ocasiona nenhum tipo de interferência em relação ao preço das corridas. Outro ponto a ser levado em consideração é a questão da acessibilidade, já que muitos mototaxistas não estão preparados para levarem pessoas com mobilidade reduzida, o que se torna um fator preponderante, já que esses passageiros necessitam de um acesso que possa auxiliar na locomoção para utilizar esse transporte.

Destacando à importância dos mototaxistas na cidade de Parintins, deveria haver uma imposição maior do poder público em construir áreas em que esses agentes reprodutores do espaço possam situar-se para melhor atender a população, já que nos pontos fixos que esses mototaxistas se concentram não existe qualquer tipo de infraestrutura básica, o que afeta a categoria já que não há áreas que possam atender a população tanto as que vem de outras cidades ou dos interiores, o que de certa forma acaba refletindo na vida dos habitantes, pois com a inserção dessas estruturas facilitaria para quem deseja utilizar os serviços prestados pelos mototaxistas.

Outra questão que a ser debatida é que cidade de Parintins ainda não possui transporte coletivo que possa atender a população de baixa renda e que não possuem condições para comprar uma moto ou bicicleta, os mototaxistas tornam-se agentes fundamentais em relação ao transporte intraurbano, por ser uma alternativa mais viável de locomoção pela sua agilidade em chegar à lugares de médias e longas distância, como os moradores da área rural de Parintins, Macurany, Aninga e Parananema que precisam vir para o centro da cidade, onde estão

localizados as áreas comerciais, de serviços bancários e etc., sendo poderia ser ótima opção de mobilidade para essa parcela da população.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, **NBR 9050:2004, Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**, 2015.
- ALMEIDA, B. P. Q. CORDEIRO, L. A. OLIVEIRA, L. A. OLIVEIRA, P. **Modais Logísticos: Definição e Necessidade**. Rev. Conexão Eletrônica, v. 14, n 1, Três Lagos, MS, 2017
- ALMEIDA, E. P, GIACOMINI, L. B, BORTOLUZZI, M. G. **Mobilidade e Acessibilidade Urbana**. 2º Seminário Nacional de Construções Sustentáveis.
- ALMEIDA, Roberto S.; RIBEIRO, Miguel, A. C. **Os sistemas de transporte da Região Norte: evolução e reorganização das redes**. Revista Brasileira de Geografia, v. 51, no. 2, pp.33-98, abr/jun 1989.
- BUTEL, C. A. **Prostituição de mulheres em áreas de bar da Orla da Francesa Parintins-AM (2000-2018)**. Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia. Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2018.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. 7 ed. São Paulo: contexto, 2003
- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE. **Transporte rodoviário de passageiros em regime de fretamento**. Brasília, 2017
- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE. **Transporte rodoviário: desempenho do setor infraestrutura e investimentos**. Brasília, 2017
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 3ª ed. São Paulo: Editora Ática S.A, 1995
- COSTA, S. M. F, FREITAS, R. N, MAIO, A. C. D. **O Estudo de Aspectos do Espaço Intra-Urbano Utilizando Imagens CBERS**. Anais XII Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto, INPE, Goiânia, 2005, p. 881-889.
- DINELLY, N. S. **O processo de urbanização da cidade de Parintins (AM): evolução e transformação**. Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana. Faculdade de Filosofia , Letras e Ciências Humanas. São Paulo, 2013
- FIGUEIRÊDO, C. F. MAIA, M, L, A. **O Uso da Motocicleta e a Inclusão Social**. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil – Área de Transporte Gestão de Infraestruturas Urbanas. Cidade Universitária, Recife, 2013
- FONSECA, N. R.R. **Sobre duas rodas: o mototaxista como uma invenção de mercado**. Dissertação – Programa de Pós-graduação em Estudos Populacionais e pesquisas Sociais da Escola Nacional de Ciências Estatísticas. ENCE/IBGE, 2005
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Parintins**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/parintins/panorama>. Acesso em: 10 de set.2019

- LEITE, A. D, CAMILO, E. A, SCHOR, T, PINTO, M. A. T. **Deslocamentos intra-urbanos nas cidades de Itacoatiara e Parintins/Amazonas.** Programa de Apoio À Formação de Recursos Humanos Pós-Graduados do Estado Do Amazonas. Manaus, 2011
- LIMA, M. C. **A cidade, o urbano e o rio na Amazônia.** Revista ACTA Geográfica, ANO II, n°3, p.107-117, 2008
- MACHADO. R. C. LINDAU, L. A. OBELHEIRO, M. **Caracterização do uso de motocicleta como meio de transporte urbano em Porto Alegre.** Departamento de Engenharia de Produção e Transporte, UFRGS, 2013.
- MAGALHÃES, M. T. Q. ARAGÃO, J. J. G. YAMASHITA, Y. **definição de transporte: uma reflexão sobre a natureza do fenômeno e objeto da pesquisa e ensino de transportes.** TRANSPORTES, v. 22, n.3, p.1-11, 2014
- MINISTÉRIO DA CIDADE. **A mobilidade urbana no planejamento da cidade.** IBAM, 2016
- MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. **Grandes números.** 2018. Disponível em: [https://transportes.gov.br/grandes-numeros/88-dados-de-transportes/5341-sintese-rodoviario.html&hl=pt-BR&grqid=bF\\_62c0z&geid=1084](https://transportes.gov.br/grandes-numeros/88-dados-de-transportes/5341-sintese-rodoviario.html&hl=pt-BR&grqid=bF_62c0z&geid=1084). Acesso em: 20 de set. 2019
- MOREIRA, A. C. **Hidrovia do Amazonas.** Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, 2018. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/modais-2/aquaviario/hidrovia-do-amazonas&hl=pt-BR>. Acesso em: 30 de set. 2019
- NASCIMENTO, J. C. **Avaliação dos resultados da análise de tomada de decisão em projetos de infraestrutura de transporte de carga por meio do AHP FUZZY.** Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção. Manaus, 2012
- PARINTINS, **Lei Orgânica do município de Parintins.** Câmara Municipal de Parintins, 2004.
- PARINTINS. In: Enciclopédia dos municípios brasileiros. Rio de Janeiro: IBGE, 1957. V.14, p.220-226
- PINTO, M. A. T; SCHOR, T. **Precarização sobre duas rodas: uma análise do serviço de mototáxi nas cidades de Itacoatiara e Parintins, Amazonas – Brasil.** Caderno Prudentino de Geografia, Presidente Prudente, n.35, v.2, p.5-27, ago./dez.2013.
- RIBEIRO, P. C. C. FERREIRA, K. A. **Logística e transportes: uma discussão sobre os modais de transporte e o panorama brasileiro.** XXII Encontro Nacional de Engenharia de Produção, ABEPRO, Curitiba, 2002
- ROCHA, C. R. **O Transporte de Cargas no Brasil e sua importância para a economia.** Trabalho de Conclusão de Curso. DACEC. Ijuí, Rio Grande do Sul, 2015
- RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrósio. **Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional.** 4.ed ver eampl. São Paulo: Aduaneiras, 2007

- SCHOR, T.; OLIVEIRA, J. A. **Reflexões Metodológicas Sobre o Estudo da Rede Urbana no Amazonas e Perspectivas para a Análise das Cidades na Amazônia Brasileira**. Revista Acta Geográfica, Edição Especial Cidades na Amazônia Brasileira, pp.15-30. 2011
- SENA, T. E. A. **Rede urbana no Amazonas, Brasil: O abastecimento das cidades ao longo das calhas dos rios Solimões e Amazonas**. VII CONGRESSO BRASILEIRO DE GEÓGRAFOS. Espírito Santo, 2014.
- SICSU, I. S, SOUZA, J. C. R. **Acessibilidade: A dificuldade de locomoção do cadeirante nas ruas da cidade de Parintins-AM**. Universidade do Estado do Amazonas, Parintins, 2015.
- SILVA, J. C. **Estudo dos deslocamentos urbanos de Coari, Itacoatiara e Parintins e possíveis influências da topografia na divisão modal**. PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA. MANAUS,2016
- SILVA, R. S, SILVEIRA, R. L. L. **Meios de transporte e desenvolvimento regional no estado do Amazonas: uma análise das microrregiões geográficas do Madeira e do Purus**. Novos Cadernos NAEA, v. 15 n. 2, p. 45-84,2012
- SILVEIRA, M. R. COCCO, R. G. **Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais**. Estudos avançados 27, 2013

## APÊNDICE

### APÊNDICE A - FORMULÁRIO APLICADO AO REPRESENTANTE DOS MOTOTAXISTAS

- 1) Há quanto tempo você trabalha como mototaxista?
- 2) Além de trabalhar como mototaxista, possui outras atividades econômicas?
- 3) Você já esteve envolvido em acidentes?
- 4) A associação é regularizada junto a prefeitura?
- 5) Quanto em média, a renda que vocês faturam por semana?
- 6) Quanto em média, são gastos com combustível?
- 7) Quais as doenças mais frequentes no trabalho?
- 8) Os valores das corridas são diferenciados conforme a distância?
- 9) Possuem pontos fixos? Quais?
- 10) Nos pontos fixos ou não, existe acessibilidade para os usuários com mobilidades reduzidas?
- 11) Quem determina o preço das corridas?
- 12) A corrida sofre correção de preço com a alta do combustível?
- 13) Levam mais de um passageiro de uma vez?
- 14) Há preocupação em seguir as regras de trânsito?
- 15) São habilitados para dirigir moto?
- 16) Quantos associados?
- 17) Eles pagam mensalidades?
- 18) Qual é o papel da associação para eles?
- 19) Aceitam mototaxista sem habilitação na associação?



## APÊNDICE B - FORMULÁRIO PARA OBTENÇÃO DE DADOS

Nome:

Idade:

Sexo:

1. Há quanto tempo você trabalha como mototaxista ? \_\_\_\_\_
2. Você já esteve envolvido em acidentes ? \_\_\_\_\_
3. Na associação em que participa a quantos mototaxistas associados? \_\_\_\_\_
4. Como é a relação da associação com a prefeitura?  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
5. A cidade de Parintins possui quantas associações? \_\_\_\_\_
6. Os mototaxistas possuem uma carga horária de trabalho definida? \_\_\_\_\_
7. Quais as principais dificuldades encontradas para trafegar nas vias?  
\_\_\_\_\_
8. Você possui outra atividade para obtenção de renda?  
 Sim  Não Qual? \_\_\_\_\_
9. Qual é a média mensal da sua outra fonte de renda? \_\_\_\_\_
10. Qual é a renda mensal como mototaxista? \_\_\_\_\_
11. Os valores são diferenciados conforme a distância ? \_\_\_\_\_
12. Como ela é produzida e quais são os critérios necessários? \_\_\_\_\_
13. É alto o custo de manutenção da motocicleta?  
 Sim  Não
14. Por que instituições de ensino superior ou técnico possuem valores diferenciados?  
\_\_\_\_\_
15. Quanto é gasto com combustível por dia ? \_\_\_\_\_
16. Utilizam equipamentos proteção individual ? \_\_\_\_\_
17. Quais são os problemas de saúde que são enfrentados ??  
\_\_\_\_\_
18. Em relação ao Festival Folclórico, o valor é o mesmo ou sofre um aumento ?  
\_\_\_\_\_
19. Os pontos fixos que vocês se encontram, possuem algum tipo de acesso para as pessoas com mobilidade reduzida?  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
20. Vocês levam mais de um passageiro por corrida ?  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_