



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO VALE DO SÃO FRANCISCO
CURSO DE GRADUAÇÃO DE LICENCIATURA EM GEOGRAFIA**

CACILDA DE SOUZA SANTOS

**ANÁLISE DO TERRITÓRIO E DA TERRITORIALIDADE DOS
MOTOTAXISTAS E A SUA PARTICIPAÇÃO NA MOBILIDADE
URBANA DA CIDADE DE SENHOR DO BONFIM, BAHIA**

SENHOR DO BONFIM

2022

CACILDA DE SOUZA SANTOS

**ANÁLISE DO TERRITÓRIO E DA TERRITORIALIDADE DOS MOTOTAXISTAS E
A SUA PARTICIPAÇÃO NA MOBILIDADE URBANA DA CIDADE DE SENHOR DO
BONFIM, BAHIA**

Trabalho de conclusão de curso apresentado à Universidade Federal do Vale do São Francisco – UNIVASF, Campus de Senhor do Bonfim BA, como requisito para obtenção do título de Licenciada em Geografia.

Professor orientador: Dr. Pedro Ricardo da Cunha Nóbrega.

SENHOR DO BONFIM

2022

Santos, Cacilda de Souza
S237a Análise do território e da territorialidade dos mototaxistas e a sua participação na mobilidade urbana da cidade de Senhor do Bonfim, Bahia/ Cacilda de Souza Santos. – Senhor do Bonfim-BA, 2022.

54 f.: il.; 29 cm

Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Geografia) - Universidade Federal do Vale do São Francisco, Campus Senhor do Bonfim-Ba, Senhor do Bonfim-Ba, 2022.

Orientador: Prof. Dr. Pedro Ricardo da Cunha Nóbrega.

1. Mototaxistas - Mobilidade urbana - Estudo. 2. Senhor do Bonfim-Ba – Território – Análise. 3. Territorialidade. I. Título. II. Nóbrega, Pedro Ricardo da Cunha (Orient.). III. Universidade Federal do Vale do São Francisco.

CDD 305.513

Ficha catalográfica elaborada pelo Sistema Integrado de Biblioteca SIBI/UNIVASF

Bibliotecário: Fábio Santiago

CRB5/1785

UNIVERSIDADE FEDERAL DO VALE DO SÃO FRANCISCO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

FOLHA DE APROVAÇÃO

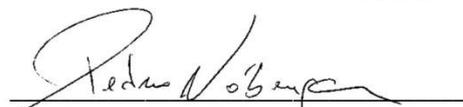
Cacilda de Souza Santos

Análise do território e da territorialidade dos mototaxistas e a sua participação na mobilidade urbana da cidade de Senhor do Bonfim - BA.

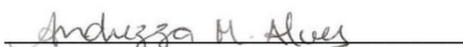
Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Licenciatura em Geografia, pela Universidade Federal do Vale do São Francisco – UNIVASF.

Aprovado em: 30 de março de 2022.

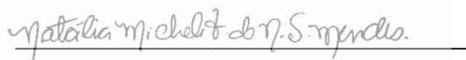
Banca Examinadora



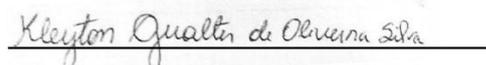
Prof. Dr. Pedro Ricardo da Cunha Nóbrega, CGEO - UNIVASF (Orientador)



Profa. Msc. Andrezza Monteiro Alves (IFSertãoPE)



Profa. Dra. Natália Micheli Tavares do Nascimento Silva Mendes (CGEO - UNIVASF)



Prof. Msc. Kleyton Gualter de Oliveira Silva (CCSociais – UNIVASF)

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho à minha filha,

**Isabella Camurath Santos Oliveira
Araújo.**

A sua compreensão, o incentivo e o amor incondicional
ao longo dessa caminhada foram decisivos na realização
desse grande sonho.

Te amo, filha!

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar a Deus, a Ele toda honra e toda glória!

Ao Professor Pedro Ricardo da Cunha Nóbrega, que além de me orientar com tanta dedicação, paciência e sabedoria é um ser humano lindo e de um coração gigante. Ao meu genro Paulo Victor, pelo apoio e disponibilidade na “resolução dos problemas complexos” juntamente com toda a minha família que sempre esteve ao meu lado. Aos meus inesquecíveis colegas de turma, em especial Natan e Mary, que até neste momento de “tensão TCC” se fizeram tão presente e me ajudaram bastante. A TODOS os professores da Univasf - Sr. Do Bonfim, cada um com o seu jeito peculiar contribuiu significativamente com a minha formação. Aos motoristas Vavá e Silas por toda responsabilidade e cuidado nos conduzindo às melhores aulas de campo. Ao psicólogo Diogo Ximenes que nos acompanhou e tornou esta caminhada mais leve e agradável. A banca examinadora pela disposição em participar e pelas ricas contribuições. A cada profissional que compõe a maravilhosa Univasf. Aos professores Kleyton Gualter e Lúcia Fabiana, que me presentearam com valiosas aprendizagens. Aos mototaxistas, pela atenção e por aceitarem participar desta pesquisa. E por fim, a todos aqueles que contribuíram de alguma forma para a concretização deste grandioso sonho, obrigada!

RESUMO

O presente estudo teve por objetivo analisar o território e a territorialidade dos mototaxistas e a sua participação na mobilidade urbana da cidade de Senhor do Bonfim, Bahia. Logo, teve como recorte geográfico a cidade de Senhor do Bonfim no tempo do presente, e buscou a partir de análises geográficas discutir os elementos que compõem a dinâmica do território e da territorialidade dos mototaxistas. Na abordagem teórica buscou-se trazer à tona discussões acerca de alguns conceitos basilares deste estudo, tais como: Território, Territorialidade, Redes, Fixos, Fluxos e outros que permeiam esta pesquisa, sob a perspectiva de diferentes olhares, recorrendo assim a autores de relevância, principalmente no campo do conhecimento geográfico. Com base nessa fundamentação realizou-se o levantamento de dados primários, através do trabalho de campo, que consistiu na obtenção do depoimento de 38 mototaxistas, de 04 donos de empresas de mototáxis e da agente de autoridade de trânsito na Diretoria Municipal de Trânsito (DMTRANS). Para a obtenção dos dados aplicou-se a técnica da entrevista semiestruturada com perguntas abertas e fechadas e apropriou-se também da observação e da conversa informal. Portanto, trata-se de uma pesquisa qualitativa analisada a partir da coleta de informações e dados subjetivos, caracterizada como uma pesquisa exploratória quanto à forma de estudo e pesquisa de campo quanto ao objeto. Para a consolidação dos resultados, empregou-se análise inferencial e descritiva. Os dados obtidos demonstram que os participantes são, em sua maioria, da faixa etária de 31 a 40 anos de idade, com ensino fundamental completo, apenas 3% têm o ensino superior incompleto. Apesar de apontarem diversas dificuldades, a maioria declarou que se sente satisfeito com a remuneração. Mesmo diante da exigência legal do cadastro destes profissionais no órgão competente, ainda existem muitos mototaxistas que atuam ilegalmente e esse foi o motivo apontado como o maior responsável pelos conflitos entre esses trabalhadores. O órgão responsável informou que tem conhecimento dessa realidade e tem buscado soluções, inclusive aumentando o número de vagas para fazer o devido cadastro. Quanto à motivação que levou esses trabalhadores a buscarem tal profissão, a maioria respondeu que foi a falta de oportunidade no mercado de trabalho e informou também que em suas respectivas famílias ou núcleos familiares ninguém exerce atividade remunerada com carteira assinada. Deste modo, percebeu-se que a atividade do mototaxista está diretamente relacionada às condições socioeconômica marcada pela falta de oportunidade para fazer parte do mercado de trabalho formal, devidamente protegido pelas leis trabalhistas, aliado à necessidade de prover ou colaborar com a renda familiar, de forma que tais fatores se configuram como impulsionadores para que esses profissionais realizem tal atividade e assumam os riscos e prejuízos concernentes a ela.

Palavras-chave: Mototaxistas, Território, Territorialidade e Mobilidade urbana.

ABSTRACT

The aim of this work was to analyze the territory and territoriality of the motorcycle taxi driver and their influence on the urban area of Senhor do Bonfim, Bahia. Accordingly, the geographic panorama of it was the Senhor do Bonfim city, in the present days, also discussed about the elements that compose the dynamics around the territory and the territoriality of motorcycle taxi drivers. In the theoretical approach was discussed about some basic concepts on this work, like: Territory, Territoriality, Networks, Flows, Fixos, among others in this work under of many points of view, and looking for important authors comments, mostly about geographic knowledge. Based on this fundamentation, was made a compilation of primary data base, obtained with fieldwork and interviewing 38 motorcycle taxi driver, 4 owner motorcycle taxi driver company and an authority agent of Diretoria Municipal de Trânsito (DMTRANS). In order to get this data base it was made a semi structured interview with open and closed questions, also informal conversation. For this reason, this work is a quality research based on the collecting of subjective information, characterized as a exploratory work about its study ways and fieldwork about its object of study. For the consolidation of the results, was applied a inferential and descriptive analysis. The obtained results shows that the interviewed population is 30 to 40 years old, with complete fundamentation grade, and only 3% of them are graduated. Although demonstrate some difficulties on their jobs, they said that they are satisfied with their remunerations. Even with legal requirement on professional register at the agencies, there are many motorcycle taxi drivers working illegally, and it's a problem between the workers. The professional agencies informed that they are aware about the situation and they are working in order to solve the problem, with increasing the number of opportunity to make a registration. About the motivation that made the workers choose their profession, most of them answered that there is no opportunity enough in the market place, also their family doesn't gets remuneration for working and professional registration. Hence, it's possible conclude that the motorcycle activity is directly associate with socioeconomic conditions, marked by the lack of opportunity to make part of formal market place, under the professional laws, ally to necessity to provide a familiar remuneration, and this is the reason why so many workers chose this activities and take the risks of the profession.

Keywords: Motorcycle taxi driver, Territory, Territoriality and urban mobility.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	10
2. CONTEXTUALIZAÇÃO DOS CONCEITOS E NOÇÕES SOBRE O TERRITÓRIO, TERRITORIALIDADE, REDES E MOBILIDADE URBANA COMO FUNDAMENTO PARA A COMPREENSÃO DA DINÂMICA DOS MOTOTAXISTAS EM SENHOR DO BONFIM.	16
2.1. Território e Territorialidade	18
2.2 Rede Urbana e a geografia da circulação (fixos e fluxos)	20
2.3 Mobilidade Urbana	22
3. O TERRITÓRIO DO MOTOTAXISTA DE SENHOR DO BONFIM	24
3.1 A evolução e distribuição do serviço de mototáxis na cidade de Senhor do Bonfim	24
3.2 Como se configuram os territórios e as territorialidades dos mototaxistas de Senhor do Bonfim.....	28
3.3 A participação dos mototaxistas na mobilidade urbana de Senhor do Bonfim e suas principais motivações e dificuldades.....	31
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	38
REFERÊNCIAS.....	41
ANEXOS	46
APÊNDICES.....	51

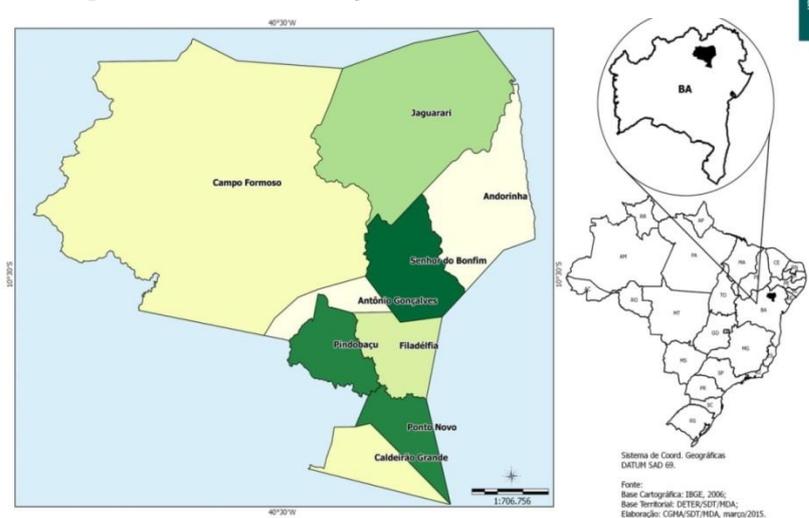
1. INTRODUÇÃO

A realização desta pesquisa tem como recorte geográfico a cidade de Senhor do Bonfim no tempo do presente, e busca, a partir de análises geográficas, discutir os elementos que compõem a dinâmica do território e da territorialidade dos mototaxistas na cidade de Senhor do Bonfim – BA.

Quanto à delimitação da área de estudo, cabe um sucinto esclarecimento sobre a percepção de cidade, para isso, recorremos a Carlos (2008, p. 70) que nos faz refletir que “pensar a cidade significa refletir sobre o espaço urbano”, de forma que esta investigação não abarca todo o município, mesmo tendo conhecimento de que o serviço dos mototaxistas está presente também nos lugares mais afastados da cidade, como nos povoados e distritos.

O município de Senhor do Bonfim, que está localizado no centro norte da Bahia, (**Figura 01**), localiza-se a 375 km da capital Salvador, e juntamente com mais oito municípios constitui o Território de Identidade Piemonte Norte do Itapicuru (TIPNI). De acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2019), a estimativa da sua população em 2021 era de 79.813 pessoas, sendo que 77,35% residem na zona urbana e 22,65% na zona rural. O município possui uma área total de 827,487Km² e está localizado a 550 metros de altitude.

Figura 01 – Localização de Senhor do Bonfim



Fonte: Brasil, (2015).

As constantes alterações na configuração do espaço, estimuladas pelas múltiplas ações do capital, têm acarretado diversas mudanças estruturais no modo de produção e impactado diretamente a organização da sociedade, como tem se manifestado na mobilidade urbana do Brasil.

Segundo Vasconcellos (2011), as cidades brasileiras passaram por grandes transformações na mobilidade a partir da década de 1960 com a intensificação do processo de urbanização no país associado ao uso de veículos motorizados. E a partir dessa informação, dessa nova configuração espacial, moldada por necessidades impostas pelo modo de produção capitalista, emergiram novas práticas, dentre elas as relacionadas à reorganização do trabalho, a expansão das redes de transporte e do fluxo de pessoas e mercadorias.

Nesse sentido, a cidade de Senhor do Bonfim não foge à regra e, com base nos elementos apreciados na geografia, trata-se de um campo fértil para o desenvolvimento desta pesquisa, pautada no notório papel que os mototaxistas desempenham dentro da mobilidade urbana desta cidade, e desperta a necessidade de conhecer a dinâmica territorial desses sujeitos sociais.

Segundo Teixeira (2013. p. 15), “os mototaxistas são profissionais que utilizam a motocicleta para o transporte de passageiros”, uma modalidade do transporte público, relativamente nova, que se expandiu de forma rápida e, atualmente, representa uma significativa parcela na composição do transporte público de quase todas as cidades do Brasil, embora ainda seja um meio de transporte pouco discutido no âmbito da geografia dos transportes.

Na cidade de Senhor do Bonfim-BA, a mobilidade urbana conta com um sistema de transporte público constituído por um sistema multimodal não articulado composto por ônibus, mototáxis e táxis (carro). No entanto, vale ressaltar que nem toda população tem acesso a estas três opções de transporte, a exemplo dos ônibus coletivos que não percorrem por todos os bairros da cidade, além de terem uma atuação temporal não contínua. Ao entramos em contato com o presidente da empresa responsável pelos ônibus coletivos da cidade, o senhor A. P. S., ele informou que há uma interrupção no fluxo do serviço. Os serviços de circulação de ônibus têm início às 06h20 da manhã e é finalizado às 21:45h.

Fica-nos nítido o fato de que a distribuição temporal do serviço de ônibus não abarca as necessidades da população da cidade, uma vez que a rotina diária inicia antes das 6:20h e finaliza bem depois das 21h45, principalmente se analisarmos a grande quantidade de estudantes que existem na cidade que finalizam as suas aulas no período noturno depois das 22h e para esta população não há cobertura da rede municipal de transportes.

Não obstante, registra-se que o fluxo de passageiros que a cidade abarca é bem maior do que os estudantes do período noturno, impondo à população local recorrer a outras modalidades de transporte a fim de atender suas necessidades, sobrando-lhes a opção do táxi (carro) ou a mototáxi, sendo esta última a mais procurada e a que apresenta maior agilidade e menor custo.

Com base nos estudos realizados por Araújo (2011), o serviço de mototáxis é majoritariamente utilizado por pessoas das áreas urbanas que preferem esse tipo de transporte para se deslocar de casa para o trabalho ou para a escola, por causa de seu menor custo e da rapidez em se chegar ao destino.

A fragilidade do sistema de transporte público em Senhor do Bonfim é reiterada na afirmação do senhor A. P. S., ele revela que a rede de cobertura do serviço de ônibus da cidade cobre os bairros Brisas do Monte, Casas Populares, Águas Claras e Centro (praça do comércio), estabelecendo entre eles uma rede de distribuição e circulação de pessoas. Entretanto, os demais bairros não dispõem dessa modalidade de transporte, alguns por inviabilidade das ruas, muito estreitas, outros por baixa adesão da população ao serviço. E desse modo, o serviço dos mototaxistas, se tornou uma atividade essencial para amenizar essa problemática e facilitar a locomoção da população bonfinense.

Diante dessa realidade, esta pesquisa tem como objetivo geral analisar o território e a territorialidade dos mototaxistas e a sua participação na mobilidade urbana da cidade de Senhor do Bonfim, Bahia. E para o seu desenvolvimento foram traçados os seguintes objetivos específicos: mapear a distribuição das empresas de mototáxis na cidade de Senhor do Bonfim, identificar como ocorrem a implantação e a atuação destas empresas; compreender a relação dos mototaxistas entre as diferentes empresas de mototáxis e as principais regras estabelecidas para a

relação dos mototaxistas entre si e com os usuários, e, identificar as principais motivações e dificuldades encontradas pelos mototaxistas no exercício da profissão tanto no âmbito legal quanto social.

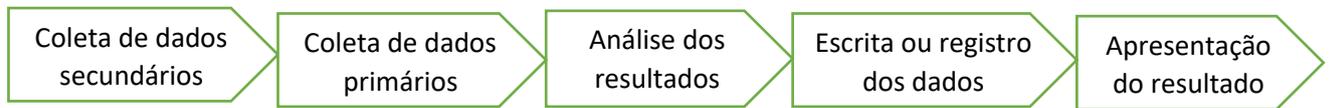
A abordagem teórica desta pesquisa é resultado da leitura de livros e artigos científicos de diferentes autores que se destacam, principalmente, no campo do conhecimento geográfico, e as informações de dados secundários foram obtidos na Diretoria Municipal de Trânsito DMTRANS da cidade de Senhor do Bonfim – Bahia, órgão responsável pela organização e controle das empresas de mototáxis e atuação dos mototaxistas, que concedeu, inclusive, cópias de legislações e documento de controle das empresas de mototáxi conforme consta nos anexos deste trabalho (**Anexos A, B**).

Realizou-se também um levantamento de dados primários, através do trabalho de campo, que consistiu na obtenção de depoimentos de mototaxistas e donos de empresas de mototáxis, aplicando-se a técnica da entrevista semiestruturada com perguntas abertas e fechadas, devidamente acompanhada do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), conforme modelo apresentado no apêndice (**Apêndice A, B, C**). Logo, trata-se de uma pesquisa qualitativa constituída a partir da coleta de informações e dados subjetivos, caracterizada como uma pesquisa exploratória quanto à forma de estudo e quanto ao objeto uma pesquisa de campo, considerando que segundo Prestes (2011, p. 31), “a pesquisa campo é aquela em que o pesquisador, através de questionários, entrevistas, protocolos verbais, observações etc. coleta seus dados investigando os observados no seu meio”.

Para a consolidação dos resultados empregou-se análise descritiva e inferencial, que segundo AGRETI e FINLAY (2012) os respectivos métodos consistem em resumir os dados para ajudar a compreender as informações fornecidas e fazer previsões com base nos dados.

E, nesse sentido, a etapa exploratória desta pesquisa se deu da seguinte forma (**Figura 02**):

Figura 02 – Etapas da realização da pesquisa exploratória



Fonte: A autora (2022)

Faz-se importante registrar que as entrevistas realizadas e as abordagens aos mototaxistas foram realizadas em período pandêmico, mas caracterizado pelo controle da difusão da COVID-19 através de um elevado número de indivíduos vacinados. Mesmo assim, foram tomados todos os cuidados necessários para proteger os sujeitos envolvidos na pesquisa, bem como foram tomadas todas as precauções orientadas pela Organização Mundial da Saúde (OMS), tais como uso de máscara, de álcool e aplicação do distanciamento social de 1,5 metros.

Quanto à escolha do tema desta pesquisa, deve-se tanto às especificidades políticas, econômicas e culturais que configuram a debilidade de funcionamento do sistema de transporte da cidade de Senhor do Bonfim, quanto à forma como os mototaxistas vêm se configurando ao longo do tempo na cidade, somando-se à necessidade de análises dentro do campo geográfico, de cunho tanto exploratório quanto reflexivo, de evidências das similitudes e das diferenças da territorialidade que cada território apresenta.

Foi a partir dessas inquietações que surgiu a necessidade de realizar esta pesquisa, voltada para a identificação dos fatores que constituem o território e a territorialidade desses trabalhadores e a relevância dos seus serviços na dinâmica da mobilidade urbana na cidade de Senhor do Bonfim - BA.

E, baseado nesse propósito, espera-se desvendar algumas questões, tais como: De que forma acontece a territorialidade desses profissionais? Partindo do pressuposto de que há uma legislação que regula o exercício da profissão, há dentro da categoria mototaxistas aqueles que realizam esse trabalho sob a perspectiva de oportunidade ou facilidade para desenvolver uma atividade remunerada mesmo sem atender as exigências legais (clandestinamente)? Os mototaxistas existem por opção ou falta dela no mercado de trabalho? Eles se sentem inseridos no mercado

de trabalho e reconhecidos pelo seu papel social na sociedade ao desenvolverem essa profissão? Existe um suporte legal que garante a esses trabalhadores o exercício da profissão de forma segura sob o ponto de vista dos direitos trabalhistas? Além dessas nuances, a importância deste trabalho também está na necessidade de tratar de um tema fundamental para se compreender a formação geográfica de Senhor do Bonfim e até então nenhum trabalho foi encontrado referindo-se a esta análise.

O presente trabalho está estruturado em três capítulos além desta introdução, subdividido em seções possibilitando a articulação e análise das informações da pesquisa com maior clareza.

O primeiro capítulo traz a contextualização e noções dos conceitos basilares da pesquisa. A partir da leitura de livros, teses, artigos, dissertações e outros textos é feita uma breve discussão com base no pensamento de conceituados autores que tratam do tema em questão como, Corrêa (1989, 2012) sobre o espaço geográfico e as Redes; Raffestin (1993, 2009) a respeito de Redes, Território e Territorialidade; Santos (1979,1999,2014) tratando dos fluxos, fixos e Território; Dias (2000) sobre as Redes; Haesbaert, (2007,2009) e Saquet (2009) sobre Território e Territorialidade, e outros autores que tratam de conceitos centrais desse trabalho.

No segundo a discussão centra-se na percepção dos resultados encontrados, com base nos objetivos específicos aqui apresentados, traz dados e discussões do que ficou explícito, principalmente no trabalho de campo acerca dos profissionais em análise, os mototaxistas.

E no terceiro são apresentadas algumas considerações sobre o objeto de estudo as quais estão sistematizadas nas considerações finais.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO DOS CONCEITOS E NOÇÕES SOBRE O TERRITÓRIO, TERRITORIALIDADE, REDES E MOBILIDADE URBANA COMO FUNDAMENTO PARA A COMPREENSÃO DA DINÂMICA DOS MOTOTAXISTAS EM SENHOR DO BONFIM.

A ciência geográfica tem como princípio norteador da sua ação a compreensão das múltiplas determinações que compõem a relação da sociedade com a natureza, possibilitando compreender como a ação humana, ao longo do processo histórico, implica a produção e transformação do mundo através do trabalho humano.

A geografia, ao largo da sua composição enquanto ciência, constrói um conjunto complexo de conceitos, categorias, noções, ferramentas metodológicas e princípios norteadores de sua ação. A constituição deste arsenal facilita a observação, interpretação e análise dos fenômenos espaciais decorrentes das relações humanas com a natureza e apontam grande diversidade de temas que são tratados pela ciência geográfica.

De forma didática e simplificada, identificamos a existência de cinco conceitos geográficos fundamentais que servem tanto de fundamento didático para o estudo da geografia nos diversos níveis de ensino, quanto possibilitam chaves analíticas de compreensão do mundo em movimento.

Assim, é possível identificar cinco conceitos basilares, compreendidos como suas principais categorias de análise, são eles: o espaço geográfico, a região, a paisagem, o lugar e o território. E dentre essas categorias ou conceitos, destacamos aqui o conceito de Território, que apesar de ser basilar no processo de formação do pensamento geográfico e se fazer presente desde as primeiras discussões da geografia, assim como as demais categorias, ao longo do tempo e sob diversos olhares já representou variados significados, sem, contudo, desconsiderar a sua utilidade para compreender as diferentes formas de apropriação do espaço, seu uso e ocupação.

À face do exposto, atrelado ao conceito de Território, encontra-se tenuamente relacionado o conceito de Territorialidade, que segundo Saquet (2009) corresponde

à materialização das ações humanas, que acontecem com fins específicos, numa área delimitada, entendida como território.

E, dentro dessa discussão, vale ressaltar que para melhor compreensão do território e territorialidade dos mototaxistas, faz-se necessário recorrer a outros elementos, principalmente no que tange a construção dessa territorialidade, pois o contexto atual aponta para uma realidade indissociável do modo de produção do mundo moderno, no qual o espaço urbano capitalista apresenta diversos aspectos, dentre eles fragmentado e articulado, como descreve Corrêa (1989). E para situar o papel do mototaxista nessa esfera, aparecem outras demandas que apesar de reais, são pouco reconhecidas no processo, como as redes, que fazem com que esses territórios sejam interligados e haja uma conectividade entre si, visando atender a fatores decorrentes das necessidades impostas, de forma que segundo Dias (2000, p. 148) essa ligação ou conexão é decorrente dos diversos tipos de fluxos, “das mercadorias às informações”.

Assim, ao considerar a presença da geografia dos fluxos nesta discussão, é importante trazer outro conceito que está intrinsicamente relacionado, os fixos. Pois para o geógrafo Milton Santos (2014), a geografia dos fluxos depende da geografia dos fixos, ou seja, acontece de forma dialética: “a criação de fixos produtivos leva ao surgimento de fluxos que, por sua vez, exigem fixos para balizar o seu próprio entendimento” (SANTOS, 2014, p.167). Logo, compondo o sistema de produção, os fluxos são parte desse processo, caracterizados como produto das ações desenvolvidas pelos fixos, e dessa interação, fixos e fluxos é que aparece a realidade geográfica.

Acolhendo assim todos esses conceitos, nos debruçamos também na compreensão de mobilidade urbana, descrita como condição na qual ocorrem os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, conforme o art. 4º da Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012 (BRASIL, 2012), afirmação essa que mostra a necessidade da organização, da disponibilidade dos meios de transportes, dos serviços e da infraestrutura para que esses deslocamentos ocorram e a mobilidade urbana aconteça dentro das condições necessárias.

2.1. Território e Territorialidade

Segundo Santos (1999, p. 8), território vai além de um conjunto dos sistemas naturais e de coisas superpostas, esse suposto território em si só não corresponde a uma categoria de análise para a geografia. O Território enquanto categoria de análise é o território usado que é “o chão mais a identidade” e esclarece que identidade é “pertencer àquilo que nos pertence”. E nesse sentido Território é reconhecido como:

[...] o lugar em que desembocam todas as ações, todas as paixões, todos os poderes, todas as forças, todas as fraquezas, isto é, onde a história do homem plenamente se realiza a partir das manifestações da sua existência (SANTOS, 1999, p. 07).

Entretanto, para Raffestin (1993), o Território também é compreendido a partir das condições que geram a distinção entre os participantes de uma coletividade territorial e os outros, e remete à ideia de limites.

Falar de território é fazer uma referência implícita à noção de limite que, mesmo não sendo traçado, como em geral ocorre, exprime a relação que um grupo mantém com uma porção do espaço. A ação desse grupo gera, de imediato, a delimitação [...]. Delimitar é, pois, isolar ou subtrair momentaneamente ou, ainda, manifestar um poder numa área precisa (RAFFESTIN, 1993, p. 153).

Uma percepção de que o limite de um território não se refere à uma mera barreira física, envolve dentre outras coisas, as características de um determinado grupo, não se restringe à noção de espaço. O Território é, portanto, reconhecido pelo referido autor como resultado da ação social que acontece no espaço.

E nessa perspectiva, Raffestin (2009) também ressalta que espaço e território não são sinônimos ou termos equivalentes e que essa é uma confusão que tem ocorrido até mesmo entre alguns geógrafos. Segundo o autor, “o espaço está em posição que antecede ao território, porque este é gerado a partir do espaço,

constituindo o resultado de uma ação conduzida por um ator que realiza um programa em qualquer nível” (RAFFESTIN, 2009, p.26).

Souza (2009) defende a ideia de que o território se configura como um “espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder” ou “equivalente ao próprio substrato espacial material”, configurado como “um pedaço tangível da superfície terrestre” (SOUZA, 2009, p. 64). Entretanto, o autor elabora uma autocrítica ao seu próprio texto, escrito anteriormente (SOUZA, 1995), em que, segundo ele, na realidade os territórios são, “antes relações sociais projetadas no espaço do que unicamente espaços concretos” (SOUZA, 1995, p.87).

Para Saquet (2009, p. 81) “território é uma construção coletiva e multidimensional, com múltiplas territorialidades” e considera três características principais para diferenciar o território do espaço geográfico: As relações de poder envolvendo uma combinação de forças econômicas, culturais e políticas; as redes que se configuram no movimento de “territorialização, desterritorialização e reterritorialização”, e, ainda a “construção histórica e relacional de identidades” (SAQUET, 2009, p. 82).

Neste campo conceitual, o autor contribui também com o conceito de territorialidade, compreendido como

um fenômeno social que envolve indivíduos que fazem parte do mesmo grupo social e de grupos distintos [...] elas o dão identidade e são influenciadas pelas condições históricas e geográficas de cada lugar” (SAQUET, 2009, p. 88).

E com base nessa compreensão, indaga-se: é possível observar a territorialidade dos mototaxistas? De acordo com esse conceito, sim. Os mototaxistas constituem territórios, apresentam características próprias, são detentores de uma identidade e desenvolvem ações que dão materialidade a suas territorialidades.

Nesse sentido, as empresas de mototáxis aparecem correspondendo ao Território e conseqüentemente as várias ações desenvolvidas pelos mototaxistas nesse território representam a territorialidade.

(...) territorialidade poder ser definida como um conjunto de relações que se originam num sistema tridimensional sociedade-espaço-tempo em vias de atingir a maior autonomia possível, compatível com os recursos do sistema (RAFFESTIN, 1993, p.159).

Logo, pressupõe-se que a realização da territorialidade acontece levando em consideração as partes e suas inter-relações ou o conjunto de relações dentro de um determinado território, e que a partir da perspectiva de que o território é ao mesmo tempo produto e meio de produção, a territorialidade depende dessa estrutura que constitui o território.

Percebe-se, portanto, que compreender tais conceitos não é tarefa simples, e a respeito da territorialidade, Haesbaert (2007) adverte quanto à necessidade de levar em conta outros fatores,

(...) a territorialidade, além de incorporar uma dimensão mais estritamente política, diz respeito também às relações econômicas e culturais, pois está intimamente ligada ao modo como as pessoas utilizam a terra, como elas próprias se organizam no espaço e como elas dão significado ao lugar (HAESBAERT, 2007, p, 22).

E isso mostra que os conceitos de território e territorialidade detêm grandes significados no campo da Geografia e que apesar de já serem amplamente discutidos pelos estudiosos da área, é imprescindível que haja, tanto pela sociedade quanto pela comunidade acadêmica, maior interesse em provocar reflexões e desenvolver subsídios para estudos geográficos sobre esses conceitos, com ênfase no processo de apropriação, dominação e produção dos territórios e as respectivas territorialidades construídas pelos mototaxistas de Senhor do Bonfim.

2.2 Rede Urbana e a geografia da circulação (fixos e fluxos)

As redes interligam desde as grandes corporações transnacionais às que estão distribuídas em escalas menores, dentro de um estado ou de um município. Segundo Souza (2016), os fluxos correspondem a um conjunto de estruturas de ligações que de forma integrada formam uma rede, semelhante à estrutura de uma rede de pescar.

E dentro de uma variedade de redes, como rede urbana e rede técnicas, Corrêa, (2012, p.200), chama à atenção para a compreensão de rede geográfica, descrita como “o conjunto de localizações humanas articuladas entre si por meio de vias e fluxos.” Essas redes são, portanto, interligadas a partir de variados fluxos (de passageiros, de informações, de mercadorias ou qualquer outro tipo) que de forma articulada ligam diferentes pontos no espaço geográfico. Nesse sentido o referido autor reconhece a rede geográfica como “redes sociais especializadas”, pois se tratam de construções humanas, elaboradas por meio de diferentes relações sociais. E dessa forma, as redes geográficas são consideradas um conjunto de locais da superfície terrestre, conectados ou interligados entre si e que promovem a construção e articulação dos territórios.

Para Saquet (2009, p. 88) “as redes são vias para os fluxos, mediações e articulações entre os territórios e lugares”. Entretanto, vale ressaltar que as condições de cada uma dessas redes variam tanto em decorrência da escala, como da estrutura que as constituem, o que nos leva a questionar, como é a estrutura da rede que sustenta os mototaxistas? Essas redes têm consistência ou são frágeis e provisórias?

O que se sabe até então é que a constituição destas redes não se restringe ao fluxo de passageiros, mas seguindo a lógica do mundo moderno, está em constante processo de renovação. Sendo assim, o serviço que foi criado com o propósito de transportar passageiros, como aponta Teixeira (2013), hoje se destina a outro fim, tal como o transporte de mercadorias para pessoas físicas ou jurídicas decorrente da ascensão do comércio por telefone ou internet, os conhecidos como *deliverys*.

Logo, é perceptível a presença do mototaxista na manutenção e organização do espaço urbano, compondo o circuito inferior do sistema de urbanização descrito

por Santos (1979). De acordo com o referido geógrafo, o sistema urbano dos países do Terceiro Mundo é organizado em torno de dois subsistemas: circuito inferior e circuito superior, e cada um desses circuitos detém um determinado fluxo, de forma que o fluxo do sistema superior é constituído a partir dos negócios das grandes instituições, das empresas de grande porte e do Estado. E o fluxo do circuito inferior é assegurado pela população que não dispõem ou dispõem de pouco capital e oferecem os serviços de pequena escala, geralmente com uma mão de obra intensiva, sem a utilização de serviços modernos. E embora esse último seja detentor de um menor valor sob a lógica do capital, sua existência é necessária para que haja a completude do sistema urbano, de modo que tanto o fluxo do circuito inferior, quanto o fluxo do circuito superior possuem função na organização do espaço e contam com o Estado como principal intermediário.

Dentro desta perspectiva, identifica-se que os mototaxistas são agentes que integram o circuito inferior, apresentando-os como participantes ativos e relevantes na configuração do espaço urbano, contribuindo especialmente com a mobilidade urbana.

2.3 Mobilidade Urbana

Mobilidade remete à ideia de movimento, uma prática comum à humanidade desde os tempos mais remotos. E falar de mobilidade urbana no sentido restrito é falar dos processos de deslocamento dentro de uma cidade. Processos que ao longo da história têm passado por grandes mudanças de acordo com os avanços e transformações do espaço urbano.

Diante dessa realidade, a mobilidade urbana tem sido objeto de estudo nas mais diferentes áreas, configurando-se como um dos dilemas da contemporaneidade e conquistado espaços cada vez mais crescente, inclusive no campo jurídico.

A Constituição Federal, de 05 de outubro de 1988 dá forma à questão da mobilidade urbana e institui em seu Art. 6º o transporte como direito social (BRASIL,1988). Não obstante, o tema é tratado com maior profundidade na Lei

Federal de nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e, além de trazer a definição de mobilidade urbana, reforça a obrigatoriedade para todos os municípios brasileiros, com mais de vinte mil habitantes a elaborar um Plano de Mobilidade Urbana (PMU) (BRASIL, 2012).

À luz da interpretação da lei mencionada acima, Feltran (2017, p. 9) apresenta o conceito de mobilidade urbana como “atributo específico das cidades, que carrega em si o conjunto de componentes atinentes aos conglomerados urbanos como transporte, sistema viário, terminais de transporte, rede de ciclo vias, modicidade tarifária e demais elementos que a compõe”. Feltran (2017) esclarece ainda que, mover-se pela cidade é um direito de todos e consiste na possibilidade de acesso aos benefícios e oportunidades existentes na própria cidade, ressaltando que quando existe uma lacuna do transporte público coletivo esse direito é, conseqüentemente, negado.

Ampliando a discussão sobre o conceito de mobilidade urbana, faz-se fundamental compreendê-la como condição necessária para a realização da vida cotidiana dos sujeitos que habitam à cidade, muito mais do que a materialização do direito de ir e vir, a mobilidade possibilita a circulação das pessoas, tanto na perspectiva da troca e consumo das mercadorias, quando possibilidade de realização da vida social dos sujeitos.

O referido conceito trata desse direito à apropriação dos espaços da cidade bem como dos seus equipamentos e serviços. Dessa forma, há mobilidade quando a população tem plenas condições de igualdade de conveniências para alcançar os destinos almejados, ou seja, a mobilidade urbana é medida não só através da quantidade de destinos alcançados pelo sujeito como também pelas facilidades que este encontra nos processos de deslocamento (LIBERALINO, 2015, p.41).

Logo, pensar em mobilidade urbana é pensar inclusão social, é permitir que os indivíduos usufruam dos seus direitos constitucionais. E para isso é indispensável que haja condições tanto para desenvolver os serviços como para usá-los.

3. O TERRITÓRIO DO MOTOTAXISTA DE SENHOR DO BONFIM

3.1 A evolução e distribuição do serviço de mototáxis na cidade de Senhor do Bonfim

Na cidade de Senhor do Bonfim é notório o crescente número de trabalhadores que atuam como mototaxistas, estes sujeitos participam ativamente dos processos produção do espaço urbano e com isso auxiliam na interação da cidade. Todavia, o crescimento da frota de mototáxi não se trata de um fenômeno local, mas de modo semelhante tem avançado também em escala nacional e ganhado forma dentro das perspectivas legais decorrentes de leis e decretos das diferentes esferas que regulamentam e norteiam a profissão de mototaxista.

Sobre a implantação e desenvolvimento do serviço de mototáxi em Senhor do Bonfim, os principais documentos informados pelo DMTRANS que são considerados norteadores para torná-lo realidade são: a Lei Municipal 784/97, o Decreto 021/2012 e a Lei Federal 12.009/2009. Esta última em seu artigo 1º dispõe:

Art. 1º. Esta Lei regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, “mototaxistas”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta, dispõe sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas, moto frete, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providencias (BRASIL, 2009).

Com base nas regras estabelecidas a partir desse instrumento legal foi possível entender o perfil do mototaxista e das empresas de mototáxi, tanto em Senhor do Bonfim como em outras cidades do Brasil.

De acordo com a referida lei, para se tornar um mototaxista é necessário atender algumas exigências, dentre elas a obrigatoriedade de apresentação das certidões negativas do mototaxista junto às varas criminais (BRASIL, 2009). E além do cumprimento dessa e de outras exigências traz também algumas características que precisam ser adotadas para facilitar a identificação desse profissional como a utilização de uma blusa ou colete padronizado.

Partindo desse princípio, todos os mototaxistas, ao realizarem o cadastro no DMTRANS, são obrigados a comprar a camisa padronizada, uma camisa laranja com faixas luminosas e um número de identificação, conforme pode ser visto na **figura 03**, a partir da qual é possível identificar o motoqueiro caso necessite, dando assim maior segurança para o passageiro.

Figura 03 - Mototaxista com o uniforme padronizado



Fonte: A autora (2022)

Com base em levantamentos feitos quanto aos pontos de mototaxis existentes na cidade de Senhor do Bonfim, foi-nos informado, pelo órgão responsável, DMTRANS, que atualmente existem 26 empresas de mototáxi devidamente cadastradas, porém existe uma quantidade bem maior de pontos, pois muitos exercem a atividade na informalidade, o que acarreta um grande hiato na captura de dados e no acompanhamento das ações dos mototaxistas, e impossibilita saber com exatidão a quantidade de pontos ou “empresas” distribuídas na cidade, bem como a quantidade de mototaxistas atuando. Observa-se também que das 26 empresas cadastradas todas são da sede do município, há também o serviço de mototáxi nos povoados e distritos, mas não há nenhuma empresa cadastrada fora da sede do município.

Entretanto, no processo de implantação e exercício da profissão, o segmento tem enfrentado muitos desafios, e ter um serviço de qualidade, seguro, acessível e devidamente legalizado são alguns deles, apontados pela pessoa responsável pelo setor, na Diretoria Municipal de Trânsito. A mesma relatou que há uma nova Lei em

processo de tramitação e que implicará na implantação de várias mudanças, como a liberação para o cadastro de mais mototaxistas, que segundo o Decreto Nº 021, de 08 de fevereiro de 2012, que regulamenta o serviço público de transporte de passageiros por mototáxi no Município de Senhor do Bonfim, a quantidade de mototaxistas no município deve ser de acordo com a população oficial divulgada pelo IBGE, e estipula um mototaxista para cada trezentos habitantes (SENHOR DO BONFIM, 2012).

Em um cálculo que se tomasse como base a estimativa da população bonfinense atual, teríamos em torno de duzentos e sessenta e seis mototaxistas na cidade ($79.800/300 = 266$). Entretanto, a realidade de Senhor do Bonfim demonstra que esse valor é incompatível. E atualmente o critério adotado para esse serviço é com base na Lei em tramitação que prevê um mototáxi para cento e sessenta habitantes, de forma que até a data desta informação pela DMTRANS, janeiro de 2022, o órgão já conta com quinhentos e vinte e três mototaxistas cadastrados.

Essa e outras medidas têm sido, portanto, adotadas pelo órgão responsável no sentido de oferecer condições melhores para a atuação desses profissionais, e se encontram previstas na lei em tramitação, a qual vem atravessando gestões e ainda se encontra “engavetada” aguardando aprovação final.

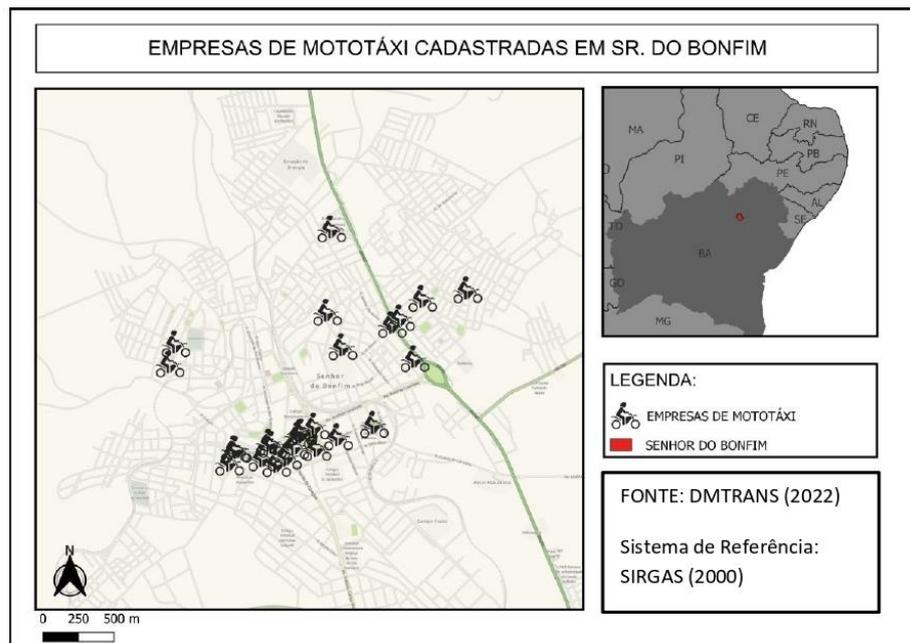
Mesmo diante das dificuldades mencionadas, o serviço dos mototaxistas em Senhor do Bonfim dispõe de reconhecimento legal e é formalmente organizado, ainda que possua um contingente de mototaxistas que atuam de forma clandestina.

Vale ressaltar que apesar desses mecanismos legais tratarem tanto do transporte de passageiros, quanto de mercadorias, o serviço de mototáxi em Senhor do Bonfim iniciou estimulado a atender majoritariamente ao transporte de passageiros, e isso ao longo dos últimos anos foi se modificando. Atualmente, além do transporte de passageiros, esse meio de transporte já assume papel fundamental nas novas exigências da sociedade.

Os mototaxistas atualmente também compõem a rede do comércio virtual e dos serviços oferecidos pela internet, que precisam ser entregues no domicílio do cliente com a maior comodidade e rapidez, fazendo com que esses agentes da mobilidade urbana atuem em dimensões cada vez maiores, tornando mais complexa a compreensão da territorialidade que exercem na cidade.

E com o intuito de conhecer melhor essa realidade, buscou-se através da pesquisa de campo, identificar a localização das empresas que atuam na cidade. Observou-se, então, que as empresas estão distribuídas nos diversos bairros da cidade, conforme pode ser verificado na **figura 04**.

Figura 04 - Mapa de localização das empresas de mototáxi de Sr. do Bonfim



Fonte: A autora (2022)

Como fenômeno geográfico, constatou-se que as empresas de mototáxis têm preferência por se localizarem próximas às entradas de ruas, o que possibilita uma maior visibilidade. Notou-se também que as entradas de rua escolhidas quase sempre correspondem a áreas de grandes ocupações urbanas, como conjuntos habitacionais ou bairros populosos da periferia.

E, diante da forma de distribuição das empresas fica explícito que elas se estabelecem de acordo com a intensidade do fluxo, uma constatação feita a partir da concentração maior de empresas no centro da cidade, onde o fluxo de pessoas e mercadorias também é maior, reforçando que a localização geográfica ainda é um elemento determinante na exploração desta atividade.

3.2 Como se configuram os territórios e as territorialidades dos mototaxistas de Senhor do Bonfim

O mototaxista destaca-se como trabalhador autônomo que de forma peculiar organiza o seu território e compõe o transporte urbano. Estes trabalhadores exercem a sua atividade, em geral, sem vínculo empregatício e, portanto, apresentam-se vulneráveis quanto ao sistema de seguridade social, tornando-os alvo “indefesos” dos riscos e prejuízos que incorrerem na realização do seu trabalho.

Silva (2015) esclarece que com referência à natureza da atividade “a principal característica é a sua independência e liberdade quanto à jornada de trabalho, ganhos e benefícios, assumindo o próprio risco de sua atividade” (SILVA, 2015, p.28). Nota-se que esta atividade se enquadra no conjunto de atividades que sustentam o circuito inferior da economia (SANTOS, 1979b).

De acordo com Gomes & Duque (2009, p.124), “o primeiro sistema de transporte alternativo utilizando motocicletas como veículo para transportar pessoas surgiu na década de 1990, em Crateús, cidade localizada na região Norte do Ceará. [...]” e esclarecem ainda, que apesar de ter surgido em Crateús, é em Sobral, também no Ceará, que a profissão foi inicialmente regulamentada e serviu de modelo para várias cidades do Nordeste e de outras regiões.

Quanto à demarcação do território nem sempre acontece em pontos comerciais, muitas vezes os territórios são formados apenas pela reunião de mototaxistas, o que pode acontecer embaixo de uma barraca de lona ou até mesmo de uma árvore e assim estes sujeitos sociais demarcam o seu território, apropriando-se de parcelas do espaço público.

É fundamental ressaltar que a empresa de mototáxi não delimita a área de atuação do mototaxista, uma vez que o destino da corrida obedece à necessidade da clientela. O contato entre o serviço de mototáxi e o cliente pode ser feito de três formas: 1) através de ligação para o telefone da empresa; ou, 2) de forma direta para o mototaxista através do seu número de celular, ou ainda, 3) de forma presencial, quando o cliente se dirige à empresa e solicita o transporte.

Ao estudar a geografia dos mototaxistas de Belém do Pará, Rodrigues & Machado (2014) descrevem o processo de apropriação do território da seguinte forma:

O moto-taxi se apropria do espaço de um determinado lugar e, produz seu território, fixando seu ponto de moto-taxi, moldando-o através de normas e regras, delimitando seu espaço físico, como forma de controle do território, por parte daqueles que compõe ou integram esse território (RODRIGUES & MACHADO, 2014, p. 2155).

Ao analisar o trabalho de Rodrigues & Machado (2014) é possível identificar semelhanças muito profundas na forma de apropriação do território pelos mototaxistas, fazendo assim com que o conjunto de práticas socioespaciais desempenhadas por este grupo se reproduza em outras localidades. Em análises preliminares, é possível afirmar que em Senhor do Bonfim a dinâmica territorial é análoga ao que ocorre em Belém do Pará, possibilitando inferir na constituição de um modelo que vem sendo seguido pela maioria das cidades do Brasil.

Ainda de acordo com Rodrigues & Machado (2014) é possível afirmar que os mototaxistas,

[...] utilizam determinados espaços na cidade, reproduzindo nesses espaços suas bases territoriais de relação de poder. Uma dimensão espacial e cultural, com valores por eles definidos, estabelecendo ações sobre esse território, como ações de poder, afetiva e simbólica, uma forma de controle e gestão pelo território (RODRIGUES & MACHADO, 2014, p. 2162).

O território dos mototaxistas é configurado basicamente por relações horizontais, entre os pares, manifestada como um espaço de descontração e companheirismo. As metas de produção e a competitividade são compromissos dos mototaxistas consigo mesmo, pois são os maiores responsáveis por seus resultados e gestores do seu trabalho, o que não as torna menos rígidas e o tempo é um dos elementos fundamentais para alcançá-las, ao tempo que, aumenta os fatores de riscos como acidentes, infrações de trânsito, estresse, etc.

Essa realidade foi constatada ao observar a ansiedade dos mototaxistas no momento da entrevista, ao avisarem que se aparecesse um cliente eles iriam

interrompê-la para ir realizar a corrida, e outros não aceitaram participar porque falaram que já era o “da vez” e não daria tempo responder.

Quanto ao relacionamento entre os mototaxistas com o dono da empresa, apresenta uma relativa hierarquia, restringe-se ao cumprimento das normas e regras da empresa, comuns em todas as empresas que participaram desta pesquisa. Observa-se também que os mototaxistas pagam ao dono da empresa uma taxa diária ou semanal que circula entorno de R\$ 5,00 a R\$ 10,00 por dia.

De acordo com o dono de uma empresa, o valor cobrado aos mototaxistas corresponde principalmente às despesas de manutenção do ponto comercial (pagamento do aluguel, das contas de água, luz e telefone, telefonista). Além destes gastos mensais, o entrevistado indicou também que além da taxa cobrada aos mototaxistas também pagam o alvará de funcionamento e outras despesas necessárias ao funcionamento do estabelecimento.

Em conversas informais foi possível constatar que em alguns casos o aluguel do estabelecimento é pago para o próprio dono da empresa de mototáxis, pois eles são proprietários dos pontos comerciais e assim recebem duas vezes, ampliando a exploração aos mototaxistas.

E em uma das regras da empresa, informada pelos entrevistados, é que existe uma ordem a ser seguida, quando o cliente liga para a empresa ou se dirige até o local para solicitar o serviço, quem vai é o motoqueiro da vez, que faz a corrida e quando retorna, vai para o final da fila aguardar a sua próxima corrida, depois que os colegas realizarem as suas. Contudo essa regra tem exceção, quando o cliente liga direto para o mototaxista ou para a empresa e indica quem é o mototaxista, é permitido descumprir a fila de espera.

Em suma, o relacionamento dos mototaxistas com os colegas é cordial e com o dono da empresa aparece mais como um relacionamento entre locador e locatário, e não entre patrão e empregado. Uma relação de poder que, de acordo com Souza (2009, p. 68), rompe com a ideia de que “poder é algo mau, ruim”.

[...] poder implica, evidentemente, a capacidade de estabelecer normas e de fazê-las cumprir, sob pena de sanções morais ou materiais. Mas essa capacidade não precisa ser exercida apenas por uma instância de poder que encarne uma separação estrutural entre dominantes e dominados, entre dirigentes e dirigidos, sendo a expressão de uma divisão de classes e de uma assimetria estrutural de poder entre grupos sociais (SOUZA, 2009, p. 68).

Ainda para Souza (2009), o poder pode ser,

[...] compartilhado por todos os participantes em condições de forte igualdade... E em tais circunstâncias, indivíduos e grupos são influenciados uns pelos outros, na base da persuasão, mas não dominam uns aos outros [...] cada um dos participantes, por conseguinte, está submetido a um poder – o poder que emana, legitimamente, da coletividade. Submissão essa, entretanto, que jamais se deve dar de modo a asfixiar a liberdade individual (SOUZA, 2009, p. 69).

Ao se realizar os trabalhos de campo e observar diretamente o cotidiano de trabalho dos mototaxistas foi possível constatar que o ambiente de trabalho constituído por eles se realiza com uma grande atmosfera de descontração, levando a crer em um ambiente laboral que emana uma sensação de liberdade. O tempo de espera entre um cliente e outro lhes permite discutir vários assuntos e acompanhar o movimento da cidade pelo celular, pois há uma boa comunicação entre eles e até mesmo com os de outros territórios (empresas), e isso facilita obter as notícias ainda mais rápido.

3.3 A participação dos mototaxistas na mobilidade urbana de Senhor do Bonfim e suas principais motivações e dificuldades

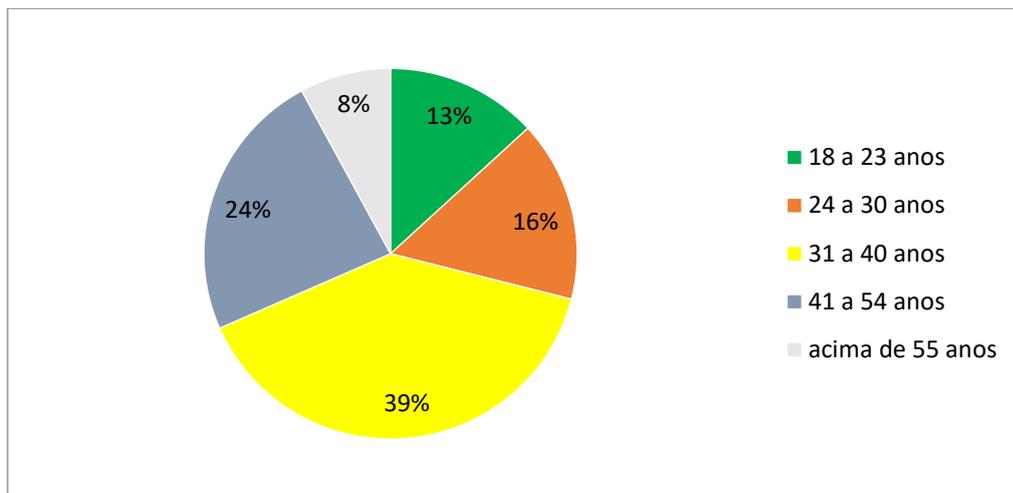
Para a obtenção dos dados primários aqui apresentados, além da entrevista realizada com a agente de autoridade de trânsito, a senhora S. C. A na DMTRANS, realizou-se também visita às empresas de mototáxi distribuídas na cidade de Senhor do Bonfim em uma amostra de aproximadamente 42% das empresas cadastradas na DMTRANS, dessas empresas 38 mototaxistas contribuíram participando de

entrevista e respondendo o questionário apresentado, e 04 donos dessas empresas também participaram, expondo oralmente informações relacionadas as mesmas.

A partir desse percurso, chamou-nos a atenção o fato de que em Senhor do Bonfim ser mototaxista ainda é uma atividade majoritariamente das pessoas do sexo masculino, em nenhuma das empresas visitadas foi encontrada alguma mototaxista. Um dos mototaxistas entrevistados informou que atualmente só tem conhecimento de uma mulher mototaxista nesta cidade.

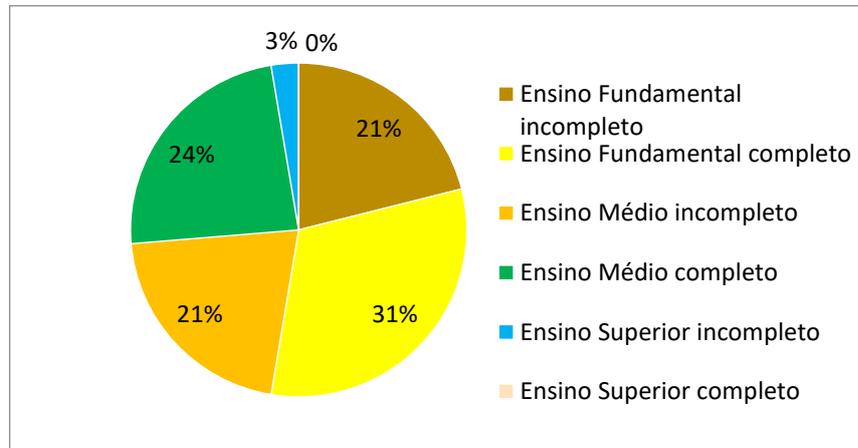
Com relação à faixa etária dos participantes, o universo da análise variou de 18 a 55 anos, sendo a maioria de 31 a 40 anos (**Gráfico 01**). Uma faixa etária, que de acordo com o Jornal Estadão (2021), corresponde a maior faixa etária com habilitação do tipo A, aqueles habilitados a pilotar motocicletas no Brasil.

Gráfico 01 - Faixa etária dos mototaxistas



Fonte: A autora (2022).

Quanto à escolaridade, constatou-se que a presença de uma camada da população que concluiu apenas o Ensino Fundamental ou ainda não concluiu o Ensino Médio, correspondendo esses dois perfis juntos a mais de 50% dos entrevistados. Dentre os participantes, apenas um é estudante do Ensino Superior, uma representatividade de 3% aproximadamente dos entrevistados, o que aponta para uma baixa participação desses profissionais na universidade (**Gráfico 02**).

Gráfico 02 - Escolaridade dos mototaxistas

Fonte: A autora (2022)

Sobre a principal motivação que os levou a se tornarem mototaxista, a resposta foi incisiva: “falta de opção no mercado de trabalho”. Um resultado que corrobora para responder uma das nossas inquietações iniciais sobre a escolha da profissão por opção ou falta dela.

No que se refere à remuneração, questionando-os sobre o quanto eles se sentem realizados com o que ganham nessa profissão, a maioria ficou entre satisfeito e pouco satisfeito. Porém, é preciso considerar que houve mototaxistas que afirmaram estar muito satisfeitos com o que fatura, como pode ser visto na **(tabela 01)**.

Tabela 01 - Satisfação dos mototaxistas com a remuneração

Mototaxistas	Nível de satisfação
15	Satisfeito
4	Muito satisfeito
11	Pouco satisfeito
3	Insatisfeito

Fonte: A autora (2022)

Diante do exposto, vale ressaltar que o resultado da remuneração apresenta indicadores que condizem com outra questão implícita, pois alguns justificaram que a insatisfação não era tanto pelo valor, mas pela instabilidade da renda, o que reflete como insegurança destes profissionais em relação ao futuro do emprego e a manutenção da sua família. Esta instabilidade por eles referida coincide com a constituição da falta de garantias inerente ao circuito inferior da economia, como pontua Milton Santos (1979b): “O circuito inferior é intensivo em trabalho, dispõe de tecnologias arcaicas, possui maior dificuldade de acesso a crédito”.

Não obstante é preciso reforçar que o circuito inferior não corresponde à informalidade, mesmo o circuito inferior contendo informalidade em grande proporção. Sendo assim, concordamos com Barros (2021) quando ele afirma:

Reduzir o circuito inferior a informalidade é desconsiderar a diferença qualitativa e quantitativa de consumo e emprego que existe entre as diferentes classes. Mesmo em situação de formalidade, o emprego e o consumo podem estar abaixo ou próximo do mínimo vital. Ademais, se reduzirmos a questão à informalidade, o problema da desigualdade desaparece ou diminui de importância, pois é a própria desigualdade o elemento central da teoria dos dois circuitos, não qualquer outro aspecto. São as dinâmicas dos e entre os circuitos que os forma e nos permite discutir tal teoria a partir da sua efetiva contribuição (BARROS, 2021, p.7).

Essa condição revela exatamente o que foi observado ao analisar as relações territoriais com os mototaxistas em Senhor do Bonfim: há uma organização formal que coexiste com ações informais, essa coexistência reflete as fragilidades a que estes trabalhadores estão submetidos.

Além da vulnerabilidade apresentada, outros agravantes como o preconceito que a sociedade ainda manifesta por esse tipo de serviço também foi mencionado, e se configura como uma luta diária para a categoria.

Quando perguntados sobre quais as maiores dificuldades para um mototaxista atualmente? O mototaxista A respondeu: “não ser reconhecido como uma classe de respeito, mas todo dia nós lutamos para conseguir o respeito das pessoas”. Além disto, estes profissionais estão sujeitos a riscos e prejuízos de

múltiplas ordens, como aponta o Mototaxista B: “risco de acidentes, de ser pego por um vagabundo e perder a moto ou a vida”.

Ainda sobre as maiores dificuldades inerentes à profissão, o Mototaxista C relata “o alto preço da gasolina” como uma dificuldade central, uma vez que o preço do combustível impacta diretamente o lucro obtido pelas corridas, e na maioria das vezes o aumento das tarifas não consegue repor as perdas causadas pelos aumentos sistemáticos do combustível.

O Mototaxista D informou que “além de outras dificuldades mais gerais eles ainda precisam lidar com as multas geradas no exercício do trabalho. No geral as multas são oriundas da circulação acima do limite de velocidade, devido a pressa para realizar a corrida, o que as vezes acaba desdobrando em algumas infrações no trânsito, tais como: ultrapassar no sinal vermelho, proceder ultrapassagens em lugares proibidos”.

As respostas acima destacadas demonstram as dificuldades mais comuns apontadas por esses profissionais, somadas ao relato de que no contexto de Senhor do Bonfim há uma oferta maior que a procura desses profissionais e isso acaba afetando também a valorização do serviço.

Outra questão que envolve as dificuldades dos mototaxistas e se configura até como a principal causa de conflitos entre os territórios é a questão do mototaxista ser ou não cadastrado, pois existem muitos desses trabalhadores que exercem a atividade de forma ilegal, sem fazer o devido cadastro, e isso tem sido um obstáculo para categoria. Entretanto, vale ressaltar que o órgão responsável informou que estão lutando para oferecer mais vagas para o cadastro e tentar conter a situação e que, inclusive, a oferta que tem hoje já é com base na lei que não foi aprovada ainda, pois a lei em vigor dispõe de um número bem defasado.

Logo, observa-se que esse é um dos motivos que leva o mototaxista a atuar clandestinamente, uma vez que mesmo querendo e precisando se cadastrar, um dos requisitos é existir a vaga, como relatou um dos entrevistados.

Observa-se que nem todos os que exercem a profissão na ilegalidade o fazem por opção, mas, de acordo com a resposta de um mototaxista que faz parte

desse grupo, “não estou legalizado ainda porque não tem vaga, mas estou aguardando”. Além desta realidade existe outra que compõe esse universo, os que são legalizados, mas não fazem parte de nenhuma empresa, uma vez que isso não é pré-requisito para o cadastro atualmente, e trabalham de qualquer lugar, geralmente da sua própria residência, atendendo por meio de ligações diretas para o seu celular e negociam o valor da corrida de forma diferenciada.

Desse modo, é inegável que o território dos mototaxistas é permeado por relações de conflitos, sendo o fato de existirem profissionais que realizam seu serviço de forma clandestina, atuando paralelamente com os devidamente cadastrados. Esta é a principal fonte de conflitos, de acordo com os entrevistados. Pois provoca grande desmotivação para aqueles se encontram legalizados perante o Estado e se sentem prejudicados por terem despesas maiores e precisam lidar com o preço diferenciado das corridas por parte daqueles que exercem a atividade de forma clandestina.

Entretanto, esse tipo de conflito não é exclusivo dos mototaxistas de Senhor do Bonfim, Ferreira (2011) já reconheceu essa realidade em outras cidades, em especial de Macapá-AP.

O conflito no meio urbano não é nada mais do que interesses dos seus territórios, do espaço, do lugar de sobrevivência e, de concorrência de mercado. Essa relação conflituosa é vista em todas as cidades onde há atividade de mototáxi clandestino, e não pode ser vista e entendida como algo isolado de algumas cidades (FERREIRA, 2011, p, 94).

Assim, essas características apontam para a heterogeneidade do território dos mototaxistas, que pode ser considerada como “conseqüência (sic) da presença, nas cidades, de homens de origens e atividades diversas” (RAFFESTIN, 2009, p.24). e se manifesta apresentando traços identitários distintos e que precisam ser identificados para a compreensão desses territórios e suas territorialidades.

Buscou-se também conhecer como é a configuração laboral da família dos mototaxistas. Em uma leitura geral, assumimos como padrão o modelo de composição familiar em que as famílias são compostas com o número variável 03 a

05 pessoas em condição de realizar trabalho remunerado, entretanto, entre os entrevistados foi informado de que nenhuma destas outras pessoas trabalha com carteira assinada, como pode ser percebido ao observar as **(tabelas 02 e 03)**.

Tabela 02- Composição familiar

Mototaxistas	Numero de pessoas da família
9	1 a 2
23	3 a 4
1	5 a 7
0	Mais de 7

Fonte: A autora (2022)

Tabela 03 - Situação no mercado de trabalho

Mototaxistas	Trabalha com carteira assinada
12	1 a 2
4	3 a 4
1	Mais de 5
16	Nenhuma

Fonte: A autora (2022)

Entretanto, essa realidade não responde exclusivamente à precariedade do trabalho dos mototaxistas de Senhor do Bonfim e de outras cidades como aponta Miranda (2018), a partir do trabalho realizado com os mototaxistas de Pelotas-RS,

Não tratamos apenas da ausência da carteira de trabalho assinada e a pensada “segurança” advinda desse tipo de relação, mas a manifestação de preferência dos mototrabalhadores em serem autônomos e arcarem com todos os riscos desse tipo de atividade, assumindo com racionalidade os fatores de precariedade [...]. É uma espécie de esgotamento da centralidade celetista, especificamente nesse ramo, por fatores econômicos e de autonomia sobre o trabalho, ainda que, como já referimos, os resultados dessa forma de trabalhar sejam potencialmente danosos à integridade dos motoboys e mototaxistas (MIRANDA, 2018, p.218).

Outro dado que merece destaque dentre as informações obtidas é que mesmo diante da realidade de que os mototaxistas transportam tanto pessoas como mercadorias, o que também foi confirmado pelos entrevistados, a participação dos mototaxistas no fluxo de mercadoria acontece sem gerar nenhum vínculo contratual desse profissional com as empresas distribuidoras ou clientes, e os produtos que mais entregam faz parte do ramo de alimentos (lanches ou quentinhas).

Desse modo, os resultados apresentados revelam a necessidade de continuar essa discussão em outro momento, aprofundar o debate aqui iniciado e trazer para a superfície conhecimentos à luz da geografia como o que significa a generalização do trabalho dos mototaxistas para a sociedade, para a classe trabalhadora e para o próprio capital.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Verificou-se ao longo desta pesquisa que a cidade de Senhor do Bonfim é um espaço geográfico que tem atraído a construção de diversos territórios, em especial o dos mototaxistas. Desde a geomorfologia da cidade ao próprio processo de urbanização é possível observar diversos fatores favoráveis para o surgimento e desenvolvimento do serviço de mototáxi na cidade, visto que se observou a existência de ruas que não possibilitam o acesso para alguns tipos de transportes e dependem amplamente do serviço de mototáxi para compor a mobilidade local. E essa realidade ficou evidente no relato do responsável pela empresa de ônibus, de que tem ruas muito estreitas e não possibilitam a circulação de transportes maiores como os ônibus. O que demonstra que esse, juntamente com outros fatores tem potencializado a expansão do serviço de mototáxi na cidade.

Ao mapear as empresas de mototáxi da cidade de Senhor do Bonfim verificou-se que as suas localizações estão diretamente relacionadas aos fluxos da cidade, sejam eles de passageiros ou mercadorias, uma constatação feita a partir da maior concentração de empresas no centro da cidade. Além disso, vale ressaltar que essas empresas nem sempre são identificadas a partir do seu cadastro no setor

público, uma vez que nem todas possuem esse cadastro, mas é possível identificá-las a partir das territorialidades que as constituem e das múltiplas formas que se apropriarem do espaço urbano.

Quanto ao papel social dos mototaxistas, apesar da atuação deles ser cada vez maior, infelizmente a sociedade não tem dado um retorno positivo a esses profissionais quanto à importância do seu serviço, e alguns ainda vivem buscando, principalmente a confiança e o respeito dos usuários desse serviço, como desabafou um dos entrevistados.

Contudo, dentre as contribuições deste estudo está a percepção da importância dos mototaxistas na mobilidade urbana de Senhor do Bonfim e do valor desses profissionais no cotidiano da sociedade bonfinense, que independente da classe social um vez ou outra as pessoas geralmente recorrem a esse serviço, que a princípio tinha o propósito de transportar passageiros e desobstruir o fluxo de pessoas, mas nas últimas décadas ganhou uma nova roupagem e tornou-se indispensável para diversos fins, uma vez que na cidade é possível perceber diferentes tipos de fluxos como o fluxo de mercadorias (alimentos), que tem crescido na cidade, principalmente a partir do contexto de pandemia da Covid-19, quando as pessoas foram impedidas de circular livremente e recorreram às compras por telefone e internet e para a concretização dessa realidade os mototaxistas prontamente assumem esse desafio, que representa tanto uma oportunidade como mais uma forma de precarização do trabalho, uma vez que são colocados a serviço do capital com poucas perspectivas de melhora nas condições de vida.

Entretanto apontar essa realidade como oportunidade para o crescimento do serviço de mototáxi não está diretamente relacionado com oportunidade de crescimento profissional, pois o resultado desta pesquisa demonstra que a escolha desta profissão para a maioria é decorrente das condições socioeconômicas marcada pela falta de oportunidade para fazer parte do mercado de trabalho por meio do emprego com carteira assinada, devidamente protegido pelas leis trabalhistas e aliado à necessidade de prover ou colaborar com a renda familiar, de forma que essa realidade apontada pelos entrevistados, evidencia a vulnerabilidade que permeia a territorialidade dos mototaxistas.

Portanto, os mototaxistas têm papel essencial na sociedade bonfinense, embora a realidade desses profissionais decorrente das condições que lhes são impostas ainda está aquém das necessidades básicas do trabalhador, como reconhecimento profissional e segurança.

Diante disso, espera-se que esta pesquisa contribua na expansão do olhar acadêmico e propicie uma reflexão sobre os dados obtidos gerando um novo prisma sobre o papel que os mototaxistas desenvolvem dentro da dinâmica urbana de Senhor do Bonfim.

REFERÊNCIAS

AGRESTI, Alan; FINLAY, Barbara. **Métodos estatísticos para as ciências sociais**. Penso Editora, 2012.

ARAÚJO, Ronald Ferreira de. **Território, cidade e transportes alternativos: os moto-taxistas em Campina Grande-PB**. 2011.

BARROS, Gabriel Amilton Bezerra. **Os dois circuitos da economia urbana no arranjo produtivo de confecções em Nova Friburgo-RJ**, Espaço e Economia [Online], 2021, posto online no dia 15 janeiro 2022. Disponível em <<<http://journals.openedition.org/espacoeconomia/21380>>>, acesso em 22 fevereiro 2022.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidente da República, [2016]. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm Acesso em 11 de março de 2022.

BRASIL, Secretaria de Desenvolvimento Territorial e Ministério do Desenvolvimento Agrário/**Perfil Territoria**: Piemonte Norte do Itapicuru – BA. 2015, disponível em <<http://sit.mda.gov.br/download/caderno/caderno_territorial_185_Piemonte%20Norte%20do%20Itapicuru%20-%20BA.pdf>>, acesso em 02 de março de 2022.

BRASIL, **Lei Nº 12.009**, de 29 de julho de 2009. Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta, Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l12009.htm acesso 11 de março de 2022.

BRASIL. **Lei nº 12.587**, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em 04 de fevereiro de 2022.

CALDEIRA, Arthur., Dia do Motociclista: Brasil tem 33 milhões de pessoas em duas rodas, **ESTADAO**, São Paulo, 27 de julho de 2021. Disponível em

<<<https://mobilidade.estadao.com.br/meios-de-transporte/dia-do-motociclista-brasil-tem-33-milhoes-de-pessoas-em-duas-rodas/>>>, acesso em 15 de fevereiro de 2022.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**/ Ana Fani Alessandri Carlos. 8 ed. 2ª reimpressão - São Paulo: Contexto, 2008. (Repensando a Geografia).

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

CORRÊA, Roberto Lobato. **Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente**. Revista Cidades, v. 9, n. 16, 2012. Disponível em <https://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/view/2378>. Acesso em 04 de março de 2022

DIAS, L. C. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, I. E. de (Org). **Geografia: Conceitos e temas**. 2 Ed. Rio de Janeiro; Bertrand Brasil, 2000.

FELTRAN, Fernanda Rodrigues. A LEI 12.587/2012—Política Nacional de Mobilidade Urbana como Instrumento de Efetivação do Direito à Cidade. **REJU-REVISTA JURÍDICA**, v. 4, n. 1, p. 81-105, 2017.

FERREIRA, Rafael Bastos. Mobilidade Urbana e Trabalho Informal: o espaço dos mototaxistas no meio urbano em Macapá-AP. **Revista Percurso**, v. 3, n. 1, p. 89-105, 2011.

GOMES, A.N.; DUQUE, A.N.F. Mototáxi: uma alternativa no transporte urbano se Sobral?. Revista: **Homem, Espaço e Tempo**, março de 2009, (ISSN – 19823800) Disponível em <https://livrozilla.com/doc/1310108/motot%C3%A1xi--uma-alternativa-no-transporte-urbano-de-sobral%3F>, acesso em 04 de março de 2022.

HAESBAERT, Rogério. Território e Multiterritorialidade: um debate. **GEOgraphia**. Rio de Janeiro, ano 11, n. 17, p. 19-44, mar. 2007a. Disponível em <https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/13531> acesso em 04 de março de 2022.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Censo demográfico 2010: **Características Gerais da População** - resultados da amostra. Senhor do Bonfim: IBGE, 2019 Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/senhor-do-bonfim/panorama>, acesso em 24 de fevereiro de 2022.

LIBERALINO, C.; Do Nascimento, Gerson Gomes. Mobilidade Urbana: Uma análise da acessibilidade no bairro de Nova Betânia em Mossoró-Rn. **Geoconexões**, v. 1, n. 1, p. 37-43, 2015. Disponível em <https://www2.ifrn.edu.br/ojs/index.php/geoconexoes/article/view/2617> acesso em 04 de março de 2022.

MIRANDA, João Matheus Soares. Dimensões do Mototrabalho em Pelotas-RS: Experiências de (In)Formalidade e Precariedade. *Norus* 6.9 (2018): 202. Web. Disponível em <https://periodicos.ufpel.edu.br/ojs2/index.php/NORUS/article/view/13720> acesso em 23 de fevereiro de 2022.

PRESTES, Maria Luci de Mesquita, **A pesquisa e a construção do conhecimento científico**: do planejamento aos textos, da escola à academia/Maria Luci de Mesquita Prestes. – 4. Ed. – São Paulo: Rêspel, 2011. 312 p.;30 cm ISBN: 85-87069-09-8.

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

RAFFESTIN, Claude. A produção das estruturas territoriais e sua representação. In: SAQUET, Marcos Aurélio; SPOSITO, Eliseu Savério. (Org.) **Território e Territorialidades**: teorias, processos e conflitos. 1ª ed. São Paulo; Expressão Popular, 2009. p. 17-35. Disponível em: https://aedmoodle.ufpa.br/pluginfile.php/447680/mod_resource/content/1/TEXT0%206-ESTRUTURAS%20TERRITORIAIS-%20Raffetin.pdf acesso em 04 de março de 2022

RODRIGUES, Overlandi et al. A Geografia Dos Mototaxista: A Territorialidade e os Múltiplos Usos do Território em Belém do Para, In: **I Simpósio Mineiro de Geografia**. Alfenas-MG, 2014, p. 2150-2165. Disponível em <https://www.unifal-mg.edu.br/simgeo/anais>, acesso em 04 de março de 2022.

SANTOS, Milton. O dinheiro e o território. In **GEOgraphia**, Rio de Janeiro, Ano 1. n. 1, p. 7-13, 1999. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/13360/8560> acesso em 04 de março de 2022.

SANTOS, Milton. 1926=2001. **O Brasil Território e sociedade no início do século XXI**/Milton Santos, Maria Laura Silveira 18ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2014.

SANTOS, M. **Espaço e Sociedade**. Petrópolis: Vozes, 1979a.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos Países subdesenvolvidos. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979b.

SAQUET, Marcos Aurélio. Por uma abordagem territorial. In: SAQUET, Marcos Aurélio; SPOSITO, Eliseu Savério. (Org.) **Território e Territorialidades**: teorias, processos e conflitos. 1ª ed. São Paulo; Expressão Popular, 2009. p. 73-94.

Disponível

em:https://aedmoodle.ufpa.br/pluginfile.php/447680/mod_resource/content/1/TEXTO%206-ESTRUTURAS%20TERRITORIAIS-%20Raffetin.pdf acesso em 04 de março de 2022

SENHOR DO BONFIM, **Lei 784 de 31 de dezembro de 1997**, Dispõe sobre a criação, concessão e organização do serviço público de transporte MOTO - TAXI , e dá outras providências. Disponível em

<<<http://camarasb.ba.gov.br/transparencia/wp-content/uploads/2016/08/LEI-N%C2%BA-784-1997.pdf> >>, acesso em 15 de fevereiro de 2022.

SENHOR DO BONFIM, **DECRETO Nº 021, de 08 de fevereiro de 2012**, Regulamenta o serviço público de transporte de passageiros por MOTOTAXI no Município de Senhor do Bonfim. Disponível em

<http://www.portaldatransparencia.com.br/prefeitura/senhordobonfim/?pagina=abreDocumento&arquivo=35E9025D8B48> Acesso em 16 de novembro de 2019

SILVA, Anderson Lincoln Vital da et al. Cidade e trabalho autônomo: um estudo sobre a percepção dos mototaxistas da cidade de Manaus/Am. 2015, Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia – PPGSCA da Universidade Federal do Amazonas – UFAM. Disponível em:

<https://tede.ufam.edu.br/bitstream/tede/4702/2/Disserta%c3%a7%c3%a3o%20-%20%20Anderson%20Lincoln%20Vital%20da%20Silva.pdf> Acesso em 22 de fevereiro de 2022.

SOUZA, Marcelo Lopes de, 1963. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**/Marcelo Lopes de Souza. - 2016.3º ed. - Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2016. 320 p.:23cm

SOUZA, Marcelo Lopes de. **O território**: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: Castro, Iná Elias de et al. (orgs.): Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

SOUZA, Marcelo Lopes de. Território” da divergência (e da confusão): em torno das imprecisas fronteiras de um conceito fundamental. In: SAQUET, Marcos Aurélio; SPOSITO, Eliseu Savério. (Org.) **Territórios e territorialidades**: teorias, processos e conflitos. São Paulo: Expressão Popular, p. 57-72, 2009 Disponível em:https://aedmoodle.ufpa.br/pluginfile.php/447680/mod_resource/content/1/TEXT0%206-ESTRUTURAS%20TERRITORIAIS-%20Raffetin.pdf acesso em 04 de março de 2022

TEIXEIRA, Jules Ramon Brito.T266 Qualidade de vida e aspectos do trabalho de mototaxistas /Jules Ramon Brito Teixeira. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Enfermagem e Saúde da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia, Jequié, UESB, 2013.108 f: il.; 30cm. Disponível em <https://silo.tips/download/qualidade-de-vida-e-aspectos-do-trabalho-de-mototaxistas> acesso em 04 de março de 2022

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de Transporte e mobilidade urbana / Eduardo Alcântara de Vasconcellos, Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho, Rafael Henrique Moraes Pereira. Brasília, DF: CEPAL. Escritório no Brasil/IPEA, 2011. (Textos para Discussão CEPAL-IPEA, 34). 74p.ISSN: 2179-5495. Disponível em <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/91298/1/661582272.pdf> acesso em 04 de março de 2022.

ANEXOS

Anexo A- Relação das empresas de mototáxi cadastradas na DMTRANS

Nº	EMPRESA
01	EMPRESA: Mototáxi Pereira. Endereço: Rua São Paulo, s/n – Bairro: Novo Horizonte.
02	EMPRESA: Alto Mototáxi. Endereço: Rua Adjaci Muricy, nº: 027 – Bairro: Alto da Maravilha.
03	EMPRESA: Mototáxi Nova Geração. Endereço: Rua Voluntários da Pátria, s/nº – Bairro Alto da Maravilha.
04	EMPRESA: Moto Boy. Endereço: Pça Dr. José Gonçalves, Ao lado dos Correios, s/n – Bairro: Centro.
05	EMPRESA: Mototáxi Santos. Endereço: Pça Dr. José Gonçalves, próx a Loja Cheirinho de bebê, s/n – Bairro: Centro.
06	EMPRESA: Mototáxi Contorno. Endereço: Av. João Durval Carneiro, s/n, Próx. A Loja Bonfim Pneus – Bairro Contorno
08	EMPRESA: Mototáxi Escadinha. Endereço: Def. a escadinha, s/n – Bairro: C. Populares.
09	EMPRESA: Mototáxi Rodoviária. Endereço: Terminal Rodoviário – Bairro: BR 407.
10	EMPRESA: Mototáxi dos Amigos (Antiga Expresso Táxi e Moto). Endereço: Av. 02 de Julho, s/n Def. ao Fórum – Bairro: Centro.
11	EMPRESA: Mototáxi Larissa. Endereço: Rua Francisco Vital, s/n – Bairro: Centro.
12	EMPRESA: Mototáxi 4444. Endereço: Av 02 de Julho, nº 230 – Bairro: Centro.
13	EMPRESA: Moto Mania. Endereço: Rua Rui Barbosa, nº: 120 – Bairro: Centro.



PREFEITURA
SENHOR DO
BONFIM

TERRA
DO BOM
COMEÇO

Prefeitura Municipal de Senhor do Bonfim
Secretária de Administração
Diretoria de Trânsito e Transporte

Pça. Juracy Magalhães, 126 – Fone: (74) 3541-8362. CNPJ Nº 13.988.308/0001-39.
CEP 48.970-000 – Senhor do Bonfim – Bahia
e-mail: dm.trans@hotmail.com



**DM
TRANS**
DIRETORIA MUNICIPAL
DE TRÂNSITO

14	EMPRESA: Mototáxi Legal. Endereço: Pça Dr. Antonio Gonçalves, Ao Lado da Minas Calçados – Bairro: Centro.
15	EMPRESA: Mototáxi Central. Endereço: Pça Nova do Congresso, nº: 084 – Bairro: Centro.
16	EMPRESA: Mototáxi Pça Nova. Endereço: Pça Nova do Congresso, nº: 074 – Bairro: Centro.
17	EMPRESA: Mototáxi Silva/Santos. Endereço: Pça Nova do Congresso, nº: 292 – Bairro: Centro.
18	EMPRESA: Disk Moto. Endereço: Rua Rui Barbosa, s/n – Bairro: Centro.
19	EMPRESA: Mototáxi União. Endereço: Rua Rui Barbosa, 290 - Centro
20	EMPRESA: Mototáxi dos Amigos (Antiga Tele Moto). Endereço: Pça Augusto Sena Gomes, s/n - Centro
21	EMPRESA: B3 Mototáxi. Endereço: Rua "A", nº 035 – Bairro: Bonfim 3
22	EMPRESA: Mototáxi Santos Dumont Endereço: Rua Tomaz Guimarães, nº 600 – Bairro Santos Dumont.
23	EMPRESA: Mototáxi Hosp. Regional Endereço: Pça Duque de Caxias, s/n - centro.
24	EMPRESA: Mototáxi Gamboa. Endereço: Rua Engenheiro Silva Lima, nº 233 – Bairro: Gamboa.
25	EMPRESA: Mototáxi Bosque. Endereço: Rua Bom Jardim, nº 406 – Bairro: Bosque.
26	EMPRESA: Mototáxi Populares. Endereço: Pça dos 13, s/n – Bairro: Casas Populares
27	EMPRESA: Bahia Mototáxi. Endereço: Rua Fernandes da Cunha, S/N. CENTRO
28	

Anexo B- Lei 784/97

Prefeitura Municipal de Senhor do Bonfim

Praça Juracy Magalhães, s/nº - Tels. (074) 841-4512 / 4513 - fax: (074) 841-4077
 CEP. 48.970-000 - Senhor do Bonfim - Bahia
GOVERNO DE BONFIM

LEI Nº 784/97 **DE, 31 DE DEZEMBRO DE 1997**

“Dispõe sobre a criação , concessão e organização do serviço público de transporte MOTO - TAXI, e dá outras providências.

O PREFEITO MUNICIPAL DE SENHOR DO BONFIM, ESTADO DA BAHIA, no uso de suas atribuições conferidas pela legislação vigente, particularmente o que determina o inciso IV do parágrafo 2º do Artigo 41 da Lei Orgânica do Município de Senhor do Bonfim, Estado da Bahia, faço saber que a Câmara de Vereadores aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - Fica o Chefe do Poder Executivo autorizado a criar o serviço público de transporte coletivo com a utilização de motocicletas, denominado MOTO-TAXI, no território do Município de Senhor do Bonfim.

Art. 2º - A exploração do serviço de MOTO - TAXI somente será permitido a Pessoa Jurídica de Direito Privado, devidamente regularizada perante aos Órgãos competentes, mediante Contrato de Concessão com o Poder Executivo Municipal na forma da legislação pertinente em vigor.

PARÁGRAFO 1º - A duração do contrato firmado entre o Poder Executivo e a Empresa concessionária será de 03 (três anos), sendo permitido a renovação automaticamente.

PARÁGRAFO 2º - O Poder Executivo Municipal pode, a qualquer tempo, rescindir o contrato com a concessionária, em virtude do descumprimento das normas estabelecidas pelos órgãos competentes de Trânsito e por esta Lei.

Art. 3º - São requisitos indispensáveis para que a Pessoa Jurídica seja concessionária do serviço de MOTO-TAXI :

- I - Inscrição no INSS ;
- II - Inscrição no CGC ;
- III - Cadastramento no Departamento de Transportes do Município ;
- IV - Comprovante de recolhimento dos tributos ;

- a) Taxa de localização e funcionamento.
- b) ISSQN.
- c) IPVA de cada Motocicleta.
- d) DPTV de cada Motocicleta.
- e) Seguro Obrigatório.



Prefeitura Municipal de Senhor do Bonfim

Praça Juracy Magalhães, s/nº - Tels. (074) 841-4512 / 4513 - fax: (074) 841-4077
 CEP. 48.970-000 - Senhor do Bonfim - Bahia
GOVERNO DE BONFIM

PARÁGRAFO ÚNICO - Fica vedado conceder qualquer incentivo fiscal a empresa exploradora do serviço.

Art. 4º - A fiscalização desse serviço exercida pelo órgão competente do Governo Municipal em parceria com o CIRETRAN, através de convênio.

Art. 5º - As motocicletas empregadas no serviço de transporte ,deverão:

I – Será colocado no tanque da moto um adesivo que identifique a Empresa;

II - Ser dotadas de :

- a) Alça metálica lateral à qual possa segurar o passageiro;
- b) Estrutura tubular resistente de encosto para o passageiro ;
- c) Dispositivo luminoso de identificação, instalado em local de fácil visualização ;

III - Ter o cano de escapamento revestido por material isolante térmico;

IV - Portar placa de identificação, confeccionada em material refletivo, medindo 300mm (trezentos milímetros) por 200mm (duzentos milímetros) na estrutura tubular, de encosto, com a inscrição TAXI.

V - Estar autorizada a circular como veículo de aluguel pelo Órgão competente do Município.

VI - Ter sido fabricada há no máximo 03 (três) anos.

VII - Cada empresa terá fardamento de cor diferenciado para facilitar a identificação da concessionária.

ART. 6º - Para operar no serviço exigir-se-ão do condutor do veículo :

I - Idade mínima de 18 (dezoito) anos com habilitação na categoria A-2 .

II - Disponha de capacete de segurança para si e para o passageiro.

Art. 7º - Os veículos motorizados, de duas rodas, utilizados no serviço de motocicletas de aluguel, não poderão ultrapassar a velocidade de 40 Km por hora, sem prejuízo de limites inferiores imposto pela autoridade de trânsito às vias locais.

Art. 8º - O não cumprimento de qualquer dos requisitos estabelecidos no Art. 2º desta Lei sujeitará o proprietário do veículo à multa de 100 (cem) UFIRs.



Prefeitura Municipal de Senhor do Bonfim

Praça Juracy Magalhães, s/nº - Tels. (074) 841-4512 / 4513 - fax: (074) 841-4077
CEP. 48.970-000 - Senhor do Bonfim - Bahia
GOVERNO DE BONFIM

I - Além da multa prevista no caput deste artigo, o não cumprimento do Art. 2º desta Lei, implicará na retenção de veículo, para regularização .

II - A reincidência acarretará multa em dobro.

Art. 9º - O descumprimento do Art. 5º e de qualquer dos requisitos do Art.3º desta Lei sujeitará o condutor do veículo à penalidade de multa, no valor de 80 (oitenta) UFIRs .

PARÁGRAFO ÚNICO - Em caso de reincidência, além da multa, em dobro, o condutor terá seu documento de habilitação apreendido, por um período de 01 (um) à 12 (doze) meses, a critério da autoridade de trânsito .

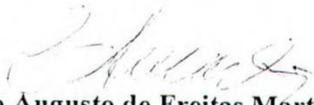
Art. 10º - O regime tarifário as especificações operacionais e as normas disciplinares da prestação de serviços, serão definidas em regulamento baixado pela autoridade competente Municipal, no prazo de 30 (trinta) dias da publicação desta Lei.

Art. 11º - É vedada a utilização de "REBOQUES", quando a moto estiver conduzindo passageiro.

Art. 12º - Fica vedado a Empresa concessionária explorar qualquer outra modalidade de transporte que não seja definida nesta Lei. *

Art. 13º - Esta Lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Gabinete do Prefeito, em 31 de Dezembro de 1997.


Cândido Augusto de Freitas Martins
Prefeito Municipal

APÊNDICES

Apêndice A- Termo De Consentimento Livre e Esclarecido

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Título da Pesquisa: “ANÁLISE DO TERRITÓRIO E DA TERRITORIALIDADE DOS MOTOTAXISTAS E A SUA PARTICIPAÇÃO NA MOBILIDADE URBANA DA CIDADE DE SENHOR DO BONFIM, BAHIA”

Nome dos pesquisadores responsáveis:

Dr. Pedro Ricardo da Cunha Nóbrega (Orientador)

Cacilda de Souza Santos (Orientanda)

Você está sendo convidado(a) a participar desta pesquisa que **visa conhecer como acontece, a relevância e a participação dos mototaxistas na mobilidade urbana de Senhor do Bonfim, bem como o seu território de atuação e sua instituição.**

Sua participação é importante, porém, você não deve aceitar participar contra a sua vontade. Leia atentamente as informações abaixo e faça, se desejar, qualquer pergunta para esclarecimento antes de concordar.

Envolvimento na pesquisa: A pesquisa será realizada com a utilização de entrevistas a mototaxistas, responsáveis por empresas de mototáxis e consulta a dados oficiais na Diretoria Municipal de Trânsito (DMTRANS).

Riscos, desconfortos e benefícios: a participação nesta pesquisa não infringe as normas legais e éticas, contudo pode ocorrer algum desconforto aos entrevistados caso se sintam inseguros em compartilhar informações que considerem sigilosas ou possam interferir na forma como atuam. Entretanto, este estudo é motivado pelo interesse de trazer à tona o papel que esses profissionais desempenham e que até então não tem sido incluído nos estudos e análise espacial deste município. Diante disso, indiretamente, espera-se que a pesquisa possa contribuir para a melhor compreensão e visualização dos mototaxistas desta cidade.

Quanto às **Garantias éticas** é garantido o seu direito a indenização diante de eventuais danos decorrentes da pesquisa.

Você tem liberdade de se recusar a participar e ainda de se recusar a continuar participando em qualquer fase da pesquisa, sem qualquer prejuízo.

Confidencialidade: é garantida a manutenção do sigilo e da privacidade dos participantes da pesquisa, mesmo após o término da pesquisa. Somente o(s) pesquisador(es) terão conhecimento de sua identidade e nos comprometemos a mantê-la em sigilo ao publicar os resultados, considerando que a pesquisa poderá ser usada como fonte para posteriores estudos, mas em nenhuma parte do trabalho terá a exposição de dados confidenciais.

É garantido ainda que você terá acesso aos resultados com o(s) pesquisador(es). Sempre que quiser poderá pedir mais informações sobre a pesquisa com o(s) pesquisador(es) do projeto. Os contatos estão descritos no final deste termo.

Este documento foi elaborado em duas vias de igual teor, que serão assinadas e rubricadas em todas as páginas uma das quais ficará com o(a) senhor(a) e a outra com o(s) pesquisador(es).

Após estes esclarecimentos, solicitamos o seu consentimento de forma livre para participar desta pesquisa. Obs.: Não assine esse termo se ainda tiver dúvida a respeito.

Senhor do Bonfim - BA, _____ de _____ de 2022.

Assinatura do Participante da Pesquisa

Nome do Pesquisador responsável pela aplicação do TCLE

Pesquisadores:

Dr. Pedro Ricardo da Cunha Nóbrega, Rua Tomaz Guimarães, s/n, Bairro: Santos Dumont, Senhor do Bonfim, Bahia, UNIVASF, Email: Pedro.nobrega@univasf.edu.br. Tel.(74) 32214809

Cacilda de Souza Santos, Rua bela Vista, 74, Bairro: Santos Dumont, Senhor do Bonfim, Bahia, UNIVASF, Email: cacilda.souza@discente.univasf.edu.br.

Apêndice B- Questionário respondido pelos mototaxistas

UNIVERSIDADE FEDERAL DO VALE DO SÃO FRANCISCO – UNIVASF CURSO: LICENCIATURA EM GEOGRAFIA PESQUISA PARA TRABALHO DE CONCLUSAO DE CURSO TCC ORIENTADOR: PROFº DR.PEDRO RICARDO DA CUNHA NÓBREGA ORIENTANDA: CACILDA DE SOUZA <u>ENTREVISTA COM OS MOTOTAXISTAS</u>	
Empresa:..... Endereço..... Quantos mototaxistas trabalham nesta empresa?..... Responsável..... Data:.....	
MOTOTAXISTA	
1 Sexo: <input type="checkbox"/> Masculino <input type="checkbox"/> Feminino	
2 Faixa etária <input type="checkbox"/> até 18 anos <input type="checkbox"/> Entre 18 e 23 <input type="checkbox"/> Entre 24 e 30 anos <input type="checkbox"/> Entre 31 e 40 anos <input type="checkbox"/> Entre 41 e 54 anos <input type="checkbox"/> Acima de 55 anos	
3 Escolaridade <input type="checkbox"/> Ensino Fundamental incompleto <input type="checkbox"/> Ensino Fundamental completo <input type="checkbox"/> Ensino Médio incompleto <input type="checkbox"/> Ensino Médio completo <input type="checkbox"/> Ensino superior incompleto <input type="checkbox"/> Ensino Superior completo. Formação:.....	
4 Principal motivo que o (a) levou a ser mototaxista <input type="checkbox"/> Uma boa oportunidade para ganhar dinheiro <input type="checkbox"/> Falta de opção no mercado de trabalho <input type="checkbox"/> A grande procura pelo serviço de mototáxi na cidade <input type="checkbox"/> Liberdade para trabalhar o dia e hora que quiser <input type="checkbox"/> outro motivo. Qual?.....	
5 Como você se sente em relação a sua remuneração. <input type="checkbox"/> Satisfeito <input type="checkbox"/> Muito satisfeito <input type="checkbox"/> Pouco satisfeito <input type="checkbox"/> Insatisfeito	
6 Quantas pessoas compõem o seu núcleo familiar?	

<input type="checkbox"/> 1 a 2 pessoas	<input type="checkbox"/> 5 a 7 pessoas
<input type="checkbox"/> 3 a 5 pessoas	<input type="checkbox"/> Mais de 7 pessoas

7 quantas pessoas exercem trabalho formal (Com carteira assinada)?

1 a 2 pessoas
 3 a 4 pessoas
 Mais de 5 pessoas

8 Qual o tempo médio da sua jornada diária de trabalho?

Menos de 8 h
 8 a 10 h
 11 a 12 h
 Mais de 12 h

9 Você presta serviço para alguma empresa fazendo entrega de mercadorias?
 Sim
 Não
 Se sim, que tipo de produto?

10 Existem conflitos entre as empresas de mototaxis? Se sim, quais os principais motivos?

11 Quais as maiores dificuldades para um mototaxista atualmente?

12 Quais os passos necessários para se tornar um mototaxista?

13 Quais as principais regras que o mototaxista precisa cumprir com relação ao dono da empresa?

14 Existe alguma norma que o mototaxista precisa cumprir com relação aos colegas de profissão? Se sim, quais?

15 Quanto a legalização da profissão, como acontece? O mototaxista paga algum tipo de tributo para exercer a profissão?

Obrigada por colaborar com nossa pesquisa!

Apêndice C- Questionário respondido pelo agente responsável na DMTRANS

UNIVERSIDADE FEDERAL DO VALE DO SÃO FRANCISCO – UNIVASF
 CURSO: LICENCIATURA EM GEOGRAFIA

PESQUISA PARA TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO TCC

ORIENTADOR: PROF^o PEDRO RICARDO DA NÓBREGA

ORIENTANDA: CACILDA DE SOUZA

ENTREVISTA SOBRE OS MOTOTAXISTAS

Entrevistado(a):.....
Órgão:.....
Cargo/Função:.....
Data:.....

1. Quando iniciou o serviço de mototáxi em Senhor do Bonfim?
2. Quais as Leis que regulamentam esse serviço?
3. Quantas empresas de mototáxi e mototaxistas tem cadastrado na cidade de Senhor do Bonfim atualmente?
4. Qual a região de maior concentração dessas empresas na cidade?
5. O que acontece se o mototaxista realizar esse serviço sem estar devidamente regularizado?
6. Como o passageiro pode identificar se o mototaxista ou empresa é cadastrado e está exercendo a profissão legalmente?

Obrigada por colaborar com nossa pesquisa!