



# A esperança na garupa

Em meados de 1997, começaram a surgir os mototáxis em Lins. No início, o serviço era oferecido de maneira restrita, para pessoas conhecidas. Logo a idéia se espalhou e surgiram agências, que ofereciam o serviço por telefone, divulgando-no em panfletos e emissoras de rádio. Diante do crescimento, a Prefeitura da cidade tentou combater esta modalidade informal de transporte por motos.

Em vão. A legalização veio em julho de 1999.

Durante o Carnaval de 1998, os mototáxis apareceram pela primeira vez em Camocim. Como uma alternativa na criação de emprego e renda, 37 ofereciam o serviço. Logo depois, foi formada uma associação para tentar legalizar os mototáxis na Câmara Municipal. Mas a lei só saiu em 2002.

Não existem ônibus em Camocim. Eles não deram certo, por falta de demanda.

É difícil precisar quando o serviço de mototáxi começou a ser oferecido em Franca. O certo é que, em 1997, a Prefeitura deixou de coibi-lo e começou sua legalização. Um vereador da cidade, representante dos taxistas tradicionais, foi o grande defensor da rápida regulamentação do serviço. Ele temia a concorrência predatória. No mesmo período, o sistema de ônibus da cidade passava por difícil reestruturação.

A população estava confusa, e o mototáxi aproveitou para crescer.



# Empreendimento de risco

*Meio atende necessidade de transporte rápido e barato, mas envolve problemas políticos e de segurança*



Depois do primeiro dia de trabalho no novo emprego, Carla tomou um mototáxi para voltar para casa. Era tarde e ela estava cansada e sem dinheiro. Havia gastado tudo o que tinha para almoçar.

Disse ao mototaxista que, chegando em casa, entraria para pegar o dinheiro e pagaria pela corrida. Esse tipo de combinação não seria possível no ônibus, seu meio de transporte usual.

Foi atendendo à demanda de passageiros como Carla e sem nenhum planejamento prévio por parte da Prefeitura que o mototáxi se instalou em Franca, cidade de 300 mil habitantes localizada no interior do Estado de São Paulo. Para o transportado, ele trouxe rapidez, bom preço e atendimento de porta a porta. Para os mototaxistas, representou uma chance de emprego.

A partir de 1997, o mototáxi ganhou adeptos rapidamente na cidade. Muitos usuários migraram para esse serviço porque estavam confusos com a reestruturação do sistema de ônibus, que passaram de linhas bairro-bairro para itinerários integrados num ponto central. Segundo Orivaldo Donzelli, que era assessor da Prefeitura de Franca para a área de transportes naquele período, a institucionalização dos mototáxis partia do pressuposto de que era impossível acabar com esse meio de transporte. Melhor seria, então, garantir um mínimo de segurança e planejamento ao serviço, por meio da regulamentação, que veio em 1998.

Não existem estatísticas nacionais sobre a presença de mototáxis nas cidades brasileiras. Mas sabe-se que com ou sem a regulamentação, a história não foi muito diferente pelo interior do Brasil afora. O ritmo de vida do século XXI passou a exigir velocidade nos deslocamentos, e as distâncias cresciam. Com isso, já não podiam mais ser cumpridas a pé em pouco tempo.

A engenheira Rafaella Violato pesquisou os mototáxis em Lins, no interior de São Paulo. Segundo seus dados, na cidade, a maioria dos usuários não possui renda alta: cerca de 42% ganha aproximadamente US\$ 120. 70% deles não têm habilitação e 83% não possui automóvel. “Estas pessoas não têm independência para se locomover”, afirma Violato. “Este meio, apesar de não ser tão nobre, satisfaz as necessidades de pessoas que não podem ficar em frente ao ponto de ônibus sem saber se ele vai passar em cinco minutos, meia hora ou duas horas”, conclui.

Enquanto aguarda na fila do terminal de ônibus de Franca, Eliana Cristina concorda: “Eu uso o mototáxi porque o serviço é mais rápido. Mas quando eu não estou com muita

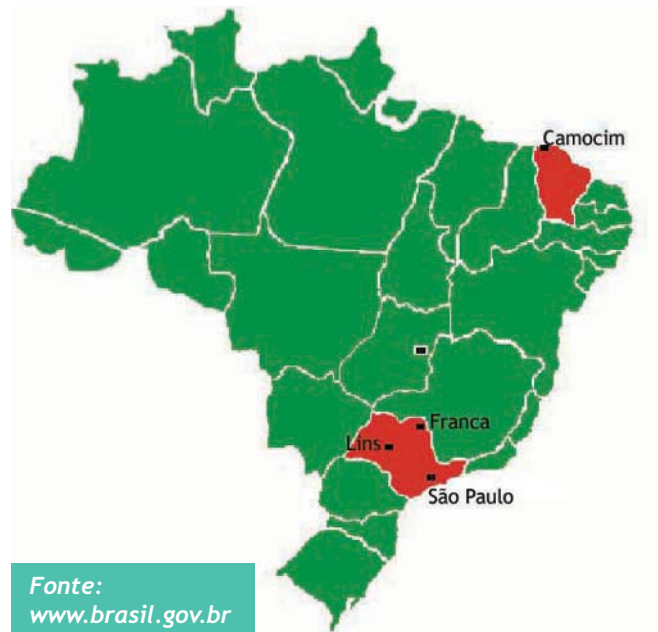
pressa eu prefiro o ônibus, que é mais confortável e menos perigoso". Ednamar Cristiane, que também espera seu ônibus, tem mais receio: "Eu prefiro um veículo mais seguro do que a moto. A gente não sabe quem é responsável e quem é irresponsável."

Surpreendentemente, o mototaxista Marcos Rafael Veronez, também de Franca, concorda. "Eu detesto moto. Não gosto porque é um meio de transporte muito vulnerável. Eu carrego na garupa gente que talvez seja usuário de drogas, traficante, e corro risco demais. Mas não tenho outra opção melhor para sustentar meus três filhos. Se eu for trabalhar no meu campo, eu vou ganhar US\$ 100. Isso não sustenta minha família." Ele chega a trabalhar 17 horas num dia para conseguir US\$ 150 reais por mês. E nem sempre a renda cobre as despesas com a diária da central, o seguro e a manutenção da moto.

### Carnaval de capacete

Mesmo quem tem coragem e estômago para experimentar moqueca de arraia, uma especialidade da cozinha do Nordeste do Brasil, pensa duas vezes antes de pôr um capacete no calor equatorial de Camocim, ensolarada cidadezinha do litoral do Estado do Ceará. A lei exige o capacete, mas muitos sentem uma falsa impressão de segurança no trânsito calmo da cidade e preferem utilizá-lo no cotovelo. Segundo o mototaxista Saturnino Araújo, quase um terço dos seus clientes parou de andar de mototáxi por causa da obrigatoriedade do capacete, que esquenta muito e, por ser utilizado por diversos passageiros, pode transmitir doenças capilares.

Os mototáxis surgiram em Camocim durante o Carnaval de 1998, e rapidamente o número de mototaxistas subiu de 37 para os atuais 184. Esse aumento no número de vagas criou reclamações entre os próprios mototaxistas, porque o excesso no oferecimento desse serviço levou a uma



Fonte:  
[www.brasil.gov.br](http://www.brasil.gov.br)

diminuição na renda média. Segundo Araújo, a pequena cidade de 55 mil habitantes poderia ter, no máximo, 100 mototáxis. Os mototaxistas alegam que, desde a regulamentação, as vagas são criadas e distribuídas pela Prefeitura em troca de vantagens políticas. Segundo Araújo, "em véspera de eleição, enche de vaga: os políticos usam esse serviço para se beneficiar".

### Cabeça de pára-choque

O professor de Engenharia dos Transportes Jaime Waisman aponta que o mototáxi pode ser rápido e barato, mas não é um meio seguro. "Quando você dirige uma moto, o pára-choque é a sua testa", define. "Motos não foram feitas para transportar passageiros."



Por causa do calor, usuários em Camocim não gostaram da obrigatoriedade do uso do capacete

Os fabricantes garantem que as motocicletas são projetadas para carregar duas pessoas. “O mototáxi pode ser um serviço de táxi como outro qualquer, desde que o profissional esteja preparado, com treinamento especial, e saiba orientar o passageiro, principalmente nas curvas”, diz Moacir Alberto Paes, diretor executivo da Abraciclo (Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas).

“Os mototaxistas pilotam muito bem, dominam a máquina com mais eficiência que os outros motoqueiros”, explica o tenente Antonio Carlos da Silveira, do Corpo de Bombeiros de Franca. Na sua opinião, no entanto, os mototaxistas não procuram prevenir as situações de risco. Se os motociclistas de modo geral são ousados no trânsito, trafegando em alta velocidade entre os veículos, os mototaxistas, para poder realizar mais viagens, aceleram ainda mais. “A segurança precisa ser melhorada, e o grande caminho é a educação do trânsito e a fiscalização”, conclui Silveira. Ele acredita que, cumpridos esses requisitos, o transporte será seguro.

Diversas iniciativas têm sido adotadas para tentar diminuir os riscos e danos dos acidentes com as motocicletas. Além do capacete e dos cursos para mototaxistas (que incluem, em geral, aulas de legislação e primeiros-socorros), algumas cidades exigem protetores de escapamento para evitar queimaduras, toucas higiênicas que diminuem o risco de transmissão de doenças, e antenas que evitem que o motorista seja degolado por fios de pipa. Em Franca, um seguro é exigido dos profissionais, para cobrir acidentes com

eles e com os passageiros (vide box). Uma idéia que não fez sucesso foi a do inusitado “agarradinho”, um cinto com alças laterais que seria usado pelo mototaxista para que o passageiro pudesse segurar-se melhor, sem o constrangimento de ter que agarrar no corpo do condutor.

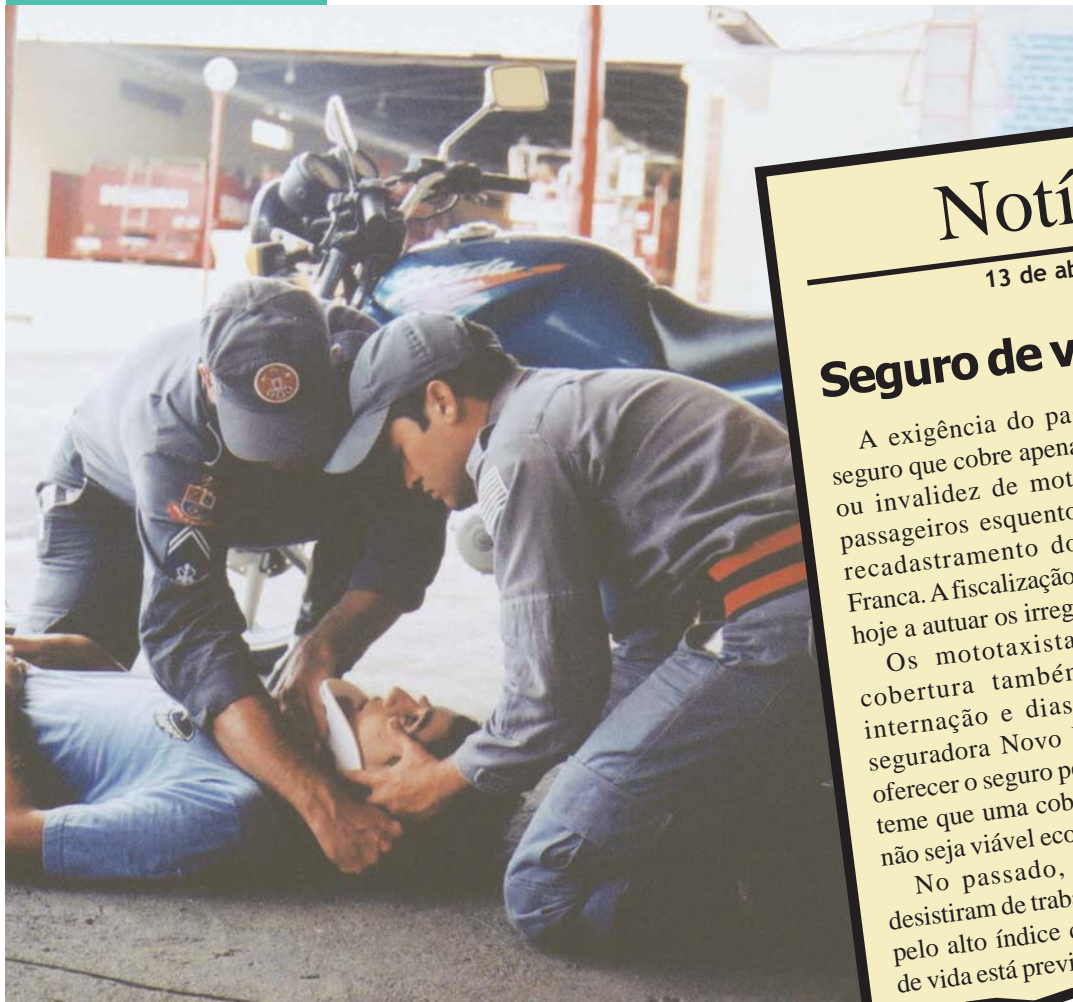
#### Regras para a regulamentação

Para as prefeituras, a regulamentação aparece como única solução para que se exerça algum controle sobre o serviço. Por isso, ela costuma envolver uma certa dose de improviso. “No começo, ninguém tinha conhecimento sobre esse tipo de serviço”, ilustra Gustavo Urquiza, coordenador de Trânsito de Franca.

Na esfera federal, porém, nunca foi clara a legalidade do serviço de mototáxi. Ainda em 1997, o Conselho Nacional de Trânsito (Conatran) classificou a motocicleta como um veículo inapropriado ao transporte de passageiros. Apesar disso, o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran – órgão executivo responsável pela área) repassou no ano seguinte a responsabilidade da implantação do serviço aos municípios.

Em 2002, o Supremo Tribunal Federal julgou o serviço inconstitucional, salientando que esse meio de transporte “não propicia as condições mínimas de saúde e segurança para seus potenciais usuários”. Mesmo assim, ainda hoje muitas cidades usam brechas no Código de Trânsito Brasileiro para respaldar legislações locais sobre esse meio de transporte.

**Bombeiros simulam resgate: em Franca, os 1187 acidentes com motos em 2003 assustaram seguradoras**



## Notícias do Interior

13 de abril de 2004 - Franca - São Paulo - Brasil

### Seguro de vida gera polêmica em Franca

A exigência do pagamento de um seguro que cobre apenas casos de morte ou invalidez de mototaxistas e seus passageiros esquentou o processo de recadastramento dos motoristas de Franca. A fiscalização municipal começa hoje a atuar os irregulares.

Os mototaxistas reivindicam a cobertura também para casos de internação e dias sem trabalhar. A seguradora Novo Hamburgo, única a oferecer o seguro pedido pela Prefeitura, teme que uma cobertura mais completa não seja viável economicamente.

No passado, outras seguradoras desistiram de trabalhar com mototaxistas pelo alto índice de acidentes. O seguro de vida está previsto na lei municipal que

regulamentou o serviço de mototáxis em 1998. Para o Secretário de Urbanismo de Franca, Marcelo Ferreira, a legislação procurou melhorar o serviço, fazendo exigências de segurança, higiene e do próprio seguro de vida. Ele reconhece, no entanto, que é difícil adequar a oferta de seguros às exigências legais. Por isso, propõe que a categoria se mobilize para mudar a legislação.

Mesmo descontente, o mototaxista Marcos Veronez acha difícil uma união dos colegas de profissão. “Se eu estou caído com a perna quebrada no chão e passa um companheiro, a primeira coisa que ele pensa é que, com um motoqueiro a menos, ele vai fazer uma corrida a mais”, dispara.



# Ruídos no turno no ponto de mototáxi

Ali, todos estão insatisfeitos. Com as leis municipais, com a fiscalização, com eles mesmos. O mais exaltado é Teodoro\*, que usa palavras ásperas, esteja a câmera ligada ou não. Os demais relutam um pouco. Parecem temer a imagem que terão deles lá fora, no estrangeiro.

Teodoro não. Dispara, frase após frase, diretas e indiretas criticando o comportamento dos órgãos públicos e dos colegas de profissão que só fazem piorar a já difícil inserção dos mototaxistas na cidade.

“A fiscalização é fraca. Não deveria haver pessoas com antecedentes criminais trabalhando. Mas aqui tem um que foi algemado na nossa frente com pedras de crack”. Teodoro nem se preocupa com a presença do colega de profissão, distante alguns metros, que não se aproxima dos demais.

“Ô Teodoro, fala só coisas boas”, sugere Evandro\*, que não dá entrevista mas freqüentemente cochicha no ouvido dos colegas, preocupado. Mas Teodoro continua com as críticas. “A polícia esculachou o cara, colocou contra a parede. Só precisava de duas testemunhas para botá-lo na cadeia por alguns anos, mas ninguém aqui quis”. Hoje Teodoro se arrepende de não ter denunciado o colega. Com a mesma iniciativa de quem ganha dinheiro por conta própria, sugere fazer justiça com as próprias mãos.

“Já espanquei ele uma vez. Bati pra valer. Chutei a cara, o rosto, deixei ele todo inchado. Se tivesse lembrado que estava com o canivete no bolso, furava ele também. Da próxima vez, é pra sobrar um só”. Os colegas desaprovam novamente

a língua solta de Teodoro. Também recomendam que ele tenha mais cuidado com a vida. Hoje as coisas não se resolvem mais no braço. Se resolvem no gatilho do revólver.

Não adianta. “Nasci uma vez e vou morrer só uma vez também. Não tenho medo. Meus filhos já estão crescidos, um já está trabalhando”. Teodoro tem dois filhos: um de 16 e outra de 10. Nesse momento, a câmera já está desligada, os blocos de anotações guardados. A conversa flui.

O distante Joelmir\* sente que é a hora de falar também. Como se soubesse o que haviam dito sobre ele, revida: “Eu faço trabalho sujo mesmo e admito, mas uns e outros aí são bem piores”. Aos poucos vai revelando as tentações da profissão, e como caiu nelas: entregar drogas fez triplicar seu faturamento mensal.

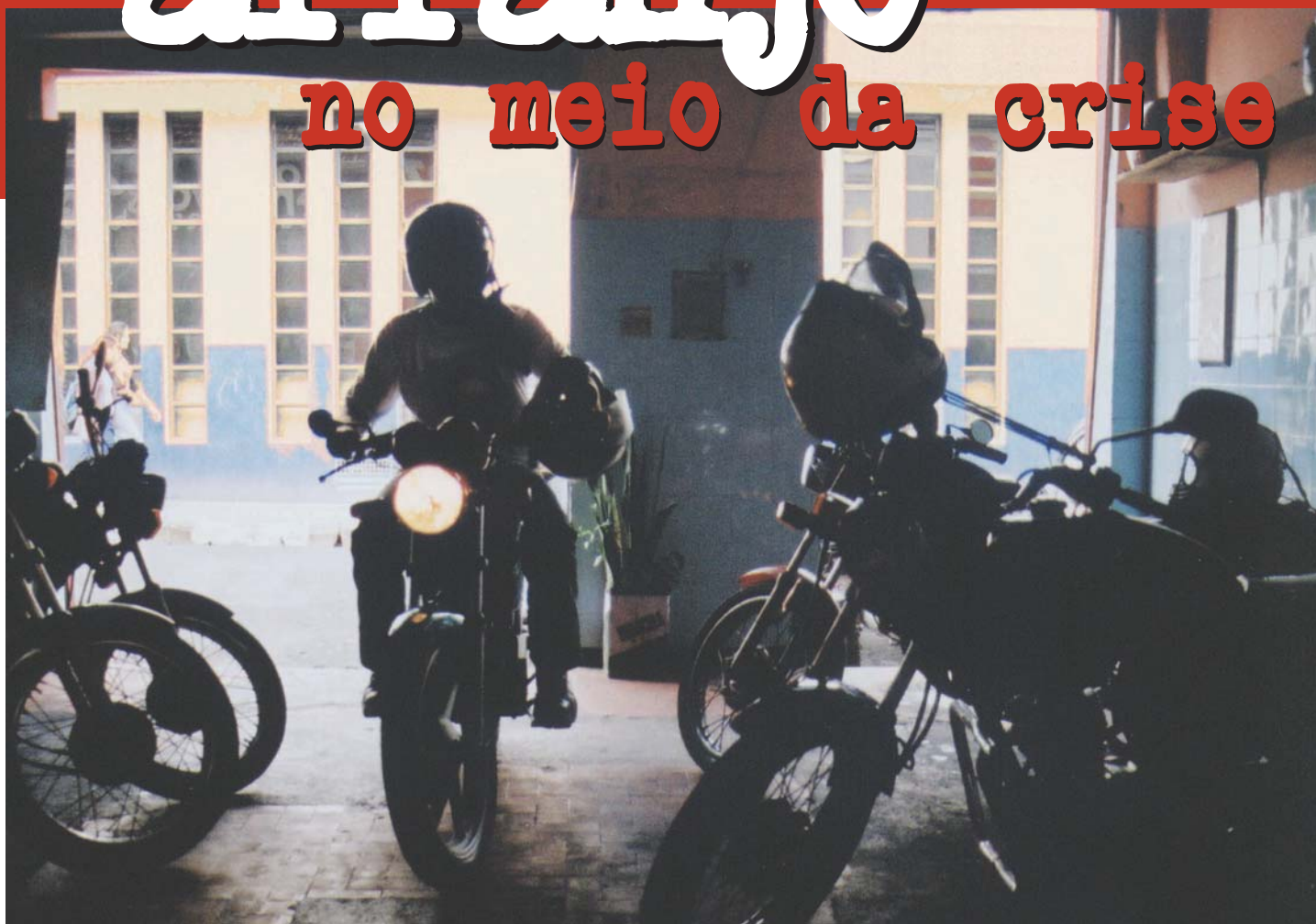
Mas não é pra qualquer um. Levar o viciado até o ponto de compra e aguardar seu retorno é arriscado. Joelmir precisava ficar de olho na presença da polícia e no retorno do cliente, o que o deixava maluco. Para ganhar mais, e com mais segurança, começou a comprar e levar até os usuários. “Vocês querem?”, ele pergunta aos repórteres, que rapidamente recusam a oferta.

A todo momento, um deles grita a um possível cliente: “mototáxi?” Os mototaxistas, que confiam somente em suas motos e em seus serviços para ganhar o sustento, ali também confiam no grito e na rapidez da abordagem para ganhar clientes. Quem chegar primeiro, leva. Os outros continuam ali. Insatisfeitos.

*\* Para proteger os mototaxistas, seus nomes foram trocados. Os nomes aqui citados são fictícios*



# Um arranjo no meio da crise



## ***Mototáxi surge no Brasil em momento de crise econômica e crescimento do desemprego; sistema formal de transportes vêm perdendo passageiros***

O mototáxi surge com força no Brasil em uma época de economia enfraquecida e incapaz de gerar emprego e renda. Em meados de 1998, o Brasil enfrentava a crise do Plano Real: a moeda nacional desvalorizou-se, e levou consigo o crescimento econômico. Entre 1999 e 2002, estima-se uma queda na renda média do brasileiro de cerca de 14%, segundo o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística).

Estudo realizado pelo Ipea (Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas) constatou que, antes da crise, o transporte urbano representava em torno de 8% dos gastos das famílias mais pobres. Era a principal despesa entre os serviços públicos. Depois da crise, a renda caiu, e o preço das tarifas subiu. Dados da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) indicam um aumento de 25% acima da inflação nos preços dos ônibus entre 1995 e 2002. Com isso, houve queda no número de passageiros do sistema formal de transportes nas principais capitais brasileiras.

“Está em curso uma progressiva expulsão dos mais pobres do acesso aos serviços de transporte público coletivo

nos principais centros urbanos brasileiros”, afirma Alexandre Gomide, autor de estudo do IPEA sobre transporte urbano e inclusão social. No interior, em geral, a realidade não é diferente. A pesquisa da engenheira Rafaela Viollato mostra que em Lins, por exemplo, o sistema de ônibus atende mal à periferia. Em Camocim, nem existe um sistema de transporte público estabelecido. De acordo com Gomide, isso “resulta no agravamento da pobreza urbana e dos níveis de exclusão social no país”.

De acordo com o especialista em transportes Jaime Waisman, os mototáxis vêm para suprir essa demanda por transporte das classes mais baixas, que não têm acesso a outros meios mais eficientes. Meios informais, como os mototáxis, conseguem ter acesso a lugares que não são atendidos por ônibus, seja pela falta de pavimentação, pela violência, ou porque não são lucrativos para empresas de transporte formal. “Mas não se pode deixar essa necessidade ser atendida simplesmente pelo princípio liberal, de forma espontânea. Afinal, se está transportando gente”, lembra Waisman, ressaltando a importância do planejamento.

## d e s e m p r e g o

Se a demanda pelo transporte existe, a demanda por alternativas de emprego também. Grande parte dos mototaxistas têm poucas chances de reinserção no mercado profissional, seja pela idade avançada, seja pelos antecedentes criminais, seja pela baixa escolaridade. Por isso, optam por trabalhar por conta própria.

Miguel Resende é uma exceção. Ele estudou dois anos de Direito, mas teve que abandonar o curso pelos altos preços das mensalidades. “O problema é que não

posso parar de trabalhar por muito tempo para procurar, se não morro de fome”, lamenta.

“Os diversos programas de privatizações e demissões voluntárias estimularam uma parcela considerável da população a montar o próprio negócio com o dinheiro que receberam no acerto de contas”, explica relatório da NTU. Em Lins, boa parte dos mototaxistas é empregado da mesma companhia telefônica, que foi privatizada. A eles se somam os trabalhadores demitidos pelo

frigorífico que é o principal empregador da cidade.

O mototáxi não exige especialização, apenas a carteira de habilitação e, por vezes, um curso específico. E o capital empregado é baixo.

Por isso, foi visto como opção por muitos desempregados. O mototaxista Daniel Alves ressalta que gosta da liberdade que tem por trabalhar por conta própria. Mas lembra que não há garantia de remuneração se algo acontece com ele ou com a moto.

## i n f o r m a l i d a d e

“Nos últimos 20 anos, a informalidade se tornou quase onipresente na nossa economia”, explica Jaime Waisman. A economia formal cresce pouco, não absorve mão-de-obra e passou a conviver com a concorrência de produtos e serviços mais baratos oferecidos por profissionais não regulamentados. Sem pagar tributos nem submeter-se às autoridades regulatórias, a economia informal vem ganhando espaço no Brasil. Dados do IBGE mostram que o setor informal responde hoje por mais de 40% das ocupações em cidades pequenas e médias.

Segundo a NTU, os mototáxis respondem por 32% do transporte informal em todo o Brasil, ficando atrás apenas das vans e peruas que funcionam como lotação. E como nos outros casos de informalidade, o mototáxi surge sem planejamento nem controle. Por isso, gera

protestos dos setores formalizados. Para Marcos Bicalho, diretor da NTU, que representa os interesses dos setores formais de transporte, é preciso distinguir a regulamentação, que envolve organização, controle e respeito a regras definidas pelo poder público, da mera legalização. “O mototáxi é totalmente irregular, além de inseguro. Por isso estamos patrocinando ações judiciais contra o serviço em Estados que o aprovam, como Santa Catarina e Minas Gerais”, ilustra.

Ao contrário das vans, os mototáxis atuam sem linhas definidas, levando os usuários onde eles querem. Por isso, da maneira como estão estruturados, não se pode dizer que funcionam como “alimentadores” do sistema de ônibus.

Informal ou formalizado, o mototáxi não atende às demandas de mobilidade de

portadores de necessidades especiais, crianças e gestantes. Tampouco dá desconto a estudantes e idosos. Segundo Bicalho, serviços como esse aproveitam-se das partes lucrativas do sistema e inviabilizam economicamente os ônibus.

Para Marcelo Ferreira, secretário de Urbanismo e Meio Ambiente de Franca, o mototáxi “não tem atrapalhado em nada” os outros serviços de transportes da cidade. “Nosso sistema foi muito bem aceito pela população, e a cada dia vem crescendo o número de passageiros dos ônibus.” Ele pondera que os taxistas reclamam da situação, mas acha que “há espaço para todo mundo”, já que o número de mototaxistas é limitado por lei. Com a concorrência, o preço cobrado pelos táxis diminuiu, o que seria outra vantagem para a população. E mototáxis especiais para deficientes são uma idéia para o futuro.

## d r o g a s e e x c l u s ã o

As motos deslocam-se com facilidade mesmo em áreas de urbanização precária, tem velocidade e capacidade de esconderem-se. Seus donos necessitam desesperadamente de remuneração, não têm muitas perspectivas futuras e, pelo próprio caráter de sua atividade, estão dispostos a correr riscos.

A combinação gera um resultado perigoso: é comum a utilização do mototáxi para o tráfico de drogas (vide box). Para Rafaella Violato, no imaginário popular a

profissão está relacionada à criminalidade, à irresponsabilidade e à violência. Miguel Resende reclama que os profissionais sérios acabam pagando o preço da discriminação: “Por causa de alguns, todos são tachados como marginais. Tem pessoas que não pegam moto por preconceito ou por vergonha. E quando você procura outro emprego, se você disser que é mototaxista, nem te recebem”.

O estudo de Alexandre Gomide lembra que mais da metade dos pobres urbanos

estão em famílias chefiadas por indivíduos ocupados no mercado informal. Por não possuírem registro de trabalho, os empregados desse mercado não têm direito aos descontos oferecidos aos trabalhadores formais pela rede de transporte. Por isso, não é exagero dizer que quem atende trabalhadores informais, em geral, é um transporte também informal. “É um transporte feito por excluídos, e dirigido para excluídos”, conclui Violato.

# A opinião dos envolvidos

## O profissional:

*"Nesse trabalho dá para ganhar um pouco melhor. Não tem segurança, mas tem mais liberdade. Eu estudei pouco. Na firma, ganhava menos, e era mais exigido".*

Daniel Alves  
mototaxista de Franca

## O passageiro:

*"Eu uso o mototáxi porque o serviço é mais rápido. Mas quando eu não estou com muita pressa, prefiro o ônibus, que é mais confortável e menos perigoso".*

Eliana Cristina  
moradora de Franca

## O concorrente:

*"Os perueiros e o mototáxi tomaram conta. Antigamente, eu fazia 6 ou 7 corridas por dia. Agora tem dia que não faço nenhuma".*

Leopoldo Krenosz  
taxista de Franca

## O administrador:

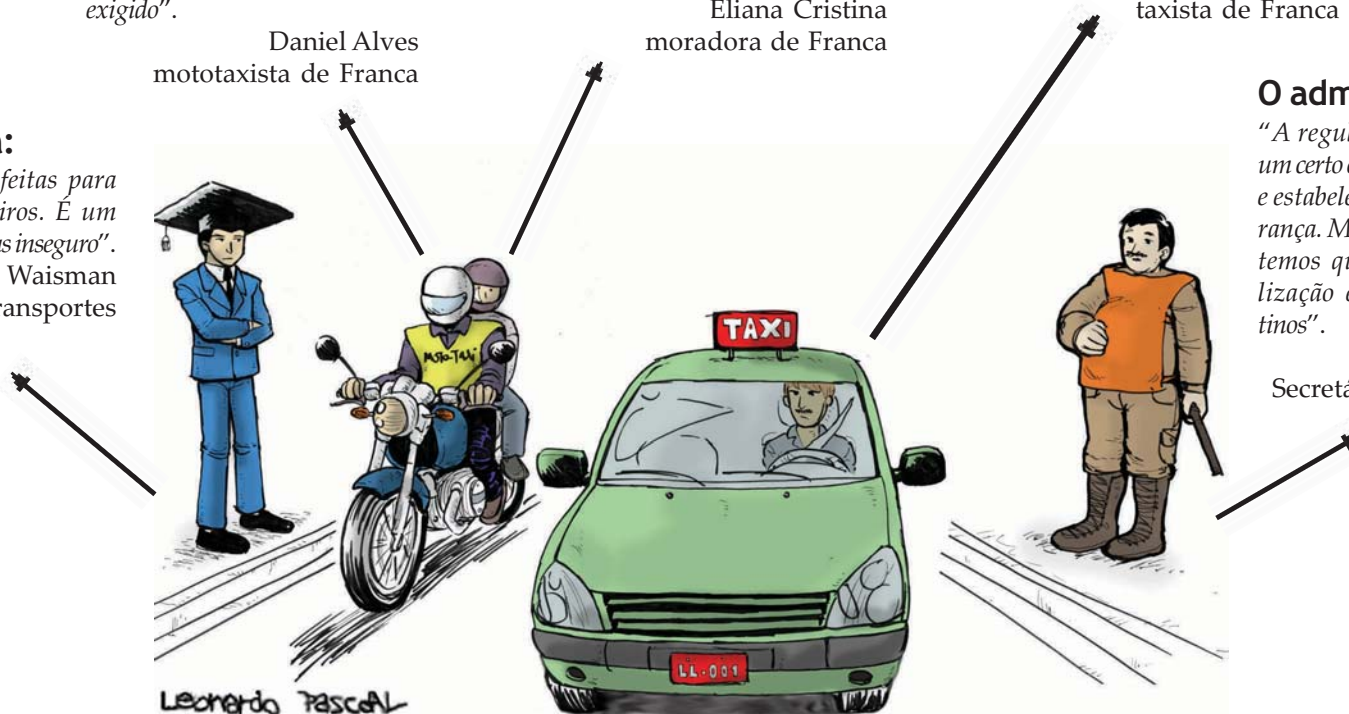
*"A regulamentação permitiu um certo controle sobre as tarifas e estabeleceu normas de segurança. Mas para que funcione, temos que melhorar a fiscalização e coibir os clandestinos".*

Marcelo Ferreira  
Secretário de Urbanismo  
de Franca

## O especialista:

*"Motos não foram feitas para transportar passageiros. É um meio rápido, barato, mas inseguro".*

Jaime Waisman  
engenheiro de transportes



## Idéias para o futuro



A maioria dos mototaxistas é vinculada a agências, que centralizam as chamadas. Para isso, eles têm de pagar uma diária. Estimular a organização dos profissionais, dessa forma ou em entidades representativas, pode facilitar o controle por parte do poder público.



É fato que os meios de transporte de massa não acessam muitas áreas das periferias das grandes cidades, por segurança, falta de interesse econômico ou mesmo por impossibilidade de transitar em ruas precárias, estreitas e íngremes. Por isso, talvez seja possível pensar uma adaptação do mototáxi, com mais segurança, que alimente trens, metrô e ônibus. Ela faria a ligação entre os terminais e as áreas de difícil acesso.



O mototáxi também está presente em algumas cidades grandes do país, como Rio e Fortaleza. Para o urbanista Nabil Bonduki, vereador da cidade de São Paulo, seria interessante para grandes cidades um meio de transporte público que, como os mototáxis, tivesse custo reduzido e ocupasse pouco espaço nas vias. Mas ele não acredita que o sistema implantado no interior sirva para São Paulo. Pesquisas apontam que dois motoqueiros morrem por dia na cidade.



As empresas de transporte coletivo defendem que setores informais podem ser integrados ao sistema de transporte, funcionando como alimentadores. Mas elas não consideram o mototáxi.