



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA**  
**FACULDADE DE ECONOMIA**  
**CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS**

**ANDRÉ SANTOS CRUZ**

**MOTOTAXISMO EM SALVADOR: OS FUNDAMENTOS INSTITUCIONAIS E  
ORGANIZACIONAIS DO NOVO SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO**

**SALVADOR**

**2014**

**ANDRÉ SANTOS CRUZ**

**MOTOTAXISMO EM SALVADOR: OS FUNDAMENTOS INSTITUCIONAIS E ORGANIZACIONAIS DO NOVO SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado no curso de Ciências Econômicas da Universidade Federal da Bahia, requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Ciências Econômicas.

Área de concentração: Economia Urbana, Planejamento de Transporte e Regulação do Transporte.  
Orientador: Professor Ihering Guedes Alcoforado

**SALVADOR**

**2014**

Ficha catalográfica elaborada por Vânia Cristina Magalhães CRB 5- 960

Cruz, André Santos

C957 Mototáxi: uma alternativa de mobilidade urbana na cidade  
Salvador./ André Santos Cruz. – Salvador, 2014.  
48 f. Il.; fig.; foto; graf.; tab.

Trabalho de conclusão de curso (Graduação) – Faculdade de  
Economia, Universidade Federal da Bahia, 2014.

Orientador: Prof. Ihering Guedes Alcoforado.

1. Transporte urbano. 2. Motocicletas. I. Alcoforado, Ihering Guedes.  
II. Título. III. Universidade Federal da Bahia.

CDD – 388.4

**ANDRÉ SANTOS CRUZ**

**MOTOTAXISMO EM SALVADOR: OS FUNDAMENTOS INSTITUCIONAIS E ORGANIZACIONAIS DO NOVO SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado no curso de Ciência Econômicas da Universidade Federal da Bahia, requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Ciências Econômicas.

Aprovada em 29 de Julho de 2014.

Banca Examinadora

---

**Orientador: Prof. Ihering Guedes Alcoforado**  
Universidade Federal da Bahia - UFBA

---

**Prof. Dra. Gilca Garcia de Oliveira**  
Universidade Federal da Bahia - UFBA

---

**Prof. Dr. Walter Takemoto**  
Instituto Abaporu de Educação e Cultura

## RESUMO

Este trabalho se orienta no entorno das seguintes percepções. Inicialmente a verificação da multiplicidade de subsistemas de transportes como resultado da evolução natural dos meios de circulação existente no trânsito. Neste contexto o (sub)sistema do mototaxismo, também se organiza da derivação intuitiva e da regulamentação informal. Por fim, dada a comprovação de que o transporte público, por não ser um bem econômico público puro, não exista evidência da obrigação de regulação monopolizada pelo estado, podendo parte da normatização ficar no âmbito da organização privada; coexistindo, dada a complexidade do sistema, com a adoção de pluralismo legal e regulatório.

Palavras-chave: Bens Clube. Mototaxismo. Mobilidade Urbana. Regulamentação.

Transporte Informal

## **ABSTRACT**

This work deals with the following perceptions. Initially, the verification of the plurality of subsystems transports as a result of the natural evolution of existing means of movement in transit. In this context, the (sub)system mototaxi is organized by intuitive derivation and informal rules. Finally, given the evidence that the public transportation, which in fact is not a pure public economic good, there is no obligation for monopolized regulation by the state, a part of the regulation can be transferred to public organizations; coexisting, given the complexity of the system, with the adoption of legal and regulatory pluralism.

Keywords: Club Goods. Mototaxismo. Urban Mobility. Regulations. Informal transport

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Dimensões de ônibus coletivo que circulam em Salvador.....	14
Figura 2 - Micro-ônibus transporte complementar prefeitura municipal de Salvador.	15
Fotografia 1- Trem do Subúrbio de Salvador.....	16
Figura 3 - Automóvel Ford modelo New fiesta.....	17
Figura 4 - Motocicleta adaptada para motofrete.....	18
Gráfico 1- Gênero predominante entre mototaxistas.....	28
Gráfico 2 - Estado civil dos mototaxistas entrevistados.....	28
Gráfico 3 - Idade dos mototaxistas.....	28
Gráfico 4 - Renda média mensal dos mototaxistas.....	29
Gráfico 5 - Atividade Principal do entrevistado.....	29
Gráfico 6 - Acidentes durante o transporte de passageiros.....	30

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Frota de veículos de transporte de Passageiro coletivo.....	12
Tabela 2 – Frota de veículos de transporte individual.....	13
Tabela 3 – Indicador do transporte coletivo, 2014.....	14
Tabela 4 – Classificação do uso do espaço de acordo categoria e nº de passageiros.....	19
Tabela 5 – Tamanho mínimo da amostra .....	26

## LISTA DE SIGLAS

ABRACICLO	Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares
ASPROMTS	Associação dos Profissionais Mototaxistas de Salvador
CBO	Classificação Brasileira de Ocupações
CMS	Câmara Municipal de Salvador
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CNPJ	Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica
CNT	Código Nacional de Trânsito
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DEM	Partido dos Democratas
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPVA	Imposto sobre Propriedade de veículo Automotor
MEI	Micro Empreendedor Individual
MPS	Ministério da Previdência Social
STMT	Salvador a criar o Serviço de Transporte de Mototáxi
TRANSALVADOR	Superintendência de Trânsito e Transporte de Salvador
SINDMOTO-BA	Sindicato de motoboys do estado da Bahia
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio a Pequenas Empresas

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>09</b>
<b>2</b>	<b>A INSTITUCIONALIZAÇÃO E ORGANIZAÇÃO DO(S) (SUB) SISTEMAS DE TRANSPORTES.....</b>	<b>11</b>
2.1	TRANSPORTE FORMALIZADO .....	11
<b>2.1.1</b>	<b>Transporte Público Coletivo .....</b>	<b>14</b>
2.1.1.1	Transporte público coletivo complementar .....	15
2.1.1.2	Trem do subúrbio de Salvador .....	16
<b>2.1.2</b>	<b>Transporte Individual .....</b>	<b>17</b>
2.2	TRANSPORTE INFORMAL .....	19
<b>2.2.1</b>	<b>Transporte Coletivo Informal .....</b>	<b>19</b>
<b>2.2.2</b>	<b>Transporte Individual Informal .....</b>	<b>20</b>
<b>3</b>	<b>MOTOTAXISMO: UM NOVO SUBSISTEMA DE TRANSPORTE.....</b>	<b>21</b>
3.1	MOTOTAXISTAS.....	21
<b>3.1.1</b>	<b>Regulamentação do exercício da atividade profissional de Mototaxistas.....</b>	<b>22</b>
3.2	ASSOCIAÇÃO, SINDICATO E COOPERATIVAS DE MOTOTAXISMO.....	25
<b>3.2.1</b>	<b>Perfil Socioeconômico .....</b>	<b>26</b>
3.2.1.1	Mototaxistas .....	27
3.2.1.2	Usuário do subsistema .....	31
<b>4</b>	<b>TRANSPORTE PÚBLICO: BENS CLUBE OU PRIVADOS.....</b>	<b>33</b>
4.1	A NATUREZA ECONÔMICA DO TRANSPORTE PÚBLICO.....	33
4.2	A REGULAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO .....	33
<b>4.2.1</b>	<b>Regulação De Segurança e Outros Padrões .....</b>	<b>34</b>
<b>4.2.2</b>	<b>Regulação De Mercado .....</b>	<b>34</b>
4.3	AGÊNCIA ESTATAL <i>VERSUS</i> AGENTE PRIVADO.....	35
4.4	REGULAÇÃO PRIVADA POR TERCEIROS INDEPENDENTE.....	36
4.5	PLURALISMO LEGAL E REGULATÓRIO.....	36
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>38</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>40</b>
	<b>APÊNDICES.....</b>	<b>42</b>
	<b>ANEXOS.....</b>	<b>45</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O crescimento da população e a grande concentração em áreas urbanas gerando maior necessidade de deslocamento cada vez mais diferenciada no tempo e difusa no espaço, vem se constituindo um desafio para urbanistas e engenheiros de tráficos, no que diz respeito ao planejamento integrado do transporte e do uso do solo. A expansão populacional dentro e ao entorno das metrópoles brasileiras, a exemplo de Salvador, aumentam consideravelmente as ocupações ilegais, cujo provimento do serviço de transportes é editado pelo “sistema de transporte público coletivo”

Neste contexto de transformações, no que tange à sociedade brasileira, pode-se observar a existência de grandes problemas na implantação e organização do sistema de transporte público, em especial nas áreas de ocupação irregular, o que tem incentivado o surgimento de soluções espontânea por meio de um novo subsistema de transporte complementar sem regulação estatal.

Diante deste fato, o que se verifica, é a gestão do sistema de transporte, responsável por organizar, fiscalizar e dar manutenção do serviço, sendo prejudicada pela ausência de políticas adequadas e eficiente das autarquias responsáveis por legislar, oprimindo segmentos específicos não certificados, a exemplo do mototaxismo. De forma que, de um lado, constata-se um excesso de intervenção estatal, e do outro lado, a ausência total.

O objeto deste trabalho é um segmento não regulamentado, o mototáxi, o qual se constitui em diversas comunidades na cidade de Salvador, região de observação desta pesquisa, como um meio eficiente de transporte e em casos mais extremos como o único, meio de transporte de aluguel disponível em regiões negligenciadas pelas forças do estado, que por carência de segurança pública entre outros problemas, se ilharam ao entorno da cidade. O objetivo é mostrar a conveniência da coexistência de um pluralismo legal como uma forma de criar as condições com maior eficiência na dinâmica do sistema, a partir da exploração das possibilidades de contribuição de cada um desses subsistemas, a exemplo do objeto deste trabalho, o mototaxismo como um (sub)sistema de transportes.

Com este propósito, a presente pesquisa se estrutura em três capítulos posteriores a esta introdução onde o Primeiro, define os meios de transporte subdivididos em coletivo e individual, formais e não-formais, comparando a atuação e os benefícios dispostos aos

passageiros destes transportes, de realidades diferentes no campo da normatização. Por um lado, atuantes de acordo as leis e diretrizes que regulam o trânsito em contraste dos mototaxistas, que mesmo com a profissão legalizada pela autarquia federal, ainda não tem seus direitos reconhecidos por este município. No entanto, com tacitamente reconhecimento, seus direitos consuetudinários, a exemplo dos associado a exploração de determinados subsistemas locais de exploração do Serviço de Transporte Público Não Coletivo por Mototáxi “STPNCM”.

O Segundo capítulo objetiva identificar o perfil dos Mototaxistas e dos usufrutuários do serviço, tomando como fonte de dados, a pesquisa de campo, que demonstrará, as características dessa população. Sendo também apresentada as organizações representativas da classe e suas reivindicações, expondo também os diferentes contextos de regulamentação existente no Brasil.

No capítulo final, busca-se conhecer a real natureza do transporte público e do direito para justificar que a menor interferência do estado nas franjas do sistema de transporte, onde se aloja os subsistemas nomeado acima de “STPNC”, não significa o colapso do sistema, até pelo contrário, já que exista evidência de que é a ausência da regulação estatal que assegura a emergência de alternativas locais. Na conclusão, justificamos que diante de tal realidade, o estado em vez de reprimir os empreendedores nas margens do sistema, deve deixá-los desenvolver, para quando plenamente desenvolvidos e autorregulado ser integrado formalmente ao sistema de transportes.

## **2 A INSTITUCIONALIZAÇÃO E ORGANIZAÇÃO DO(S) (SUB) SISTEMAS DE TRANSPORTES**

Neste capítulo, inicialmente apresenta-se a estrutura do sistema de transporte, bem como de seus (sub)sistemas. Buscando apresentar as diferentes configurações do transporte público da cidade de Salvador, descrevendo as características dos agentes envolvidos, sendo eles público ou privados, coletivo e individual, formalizados e informais.

### **2.1 TRANSPORTES FORMALIZADOS**

De acordo a regulamentação do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), cabe ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) na condição de órgão máximo normativo e coordenador das políticas nacional de trânsito, competente do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), responsável pela regulamentação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) através da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro): estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código, as diretrizes da Política Nacional de Trânsito, a coordenação dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, normatizar os procedimentos sobre a aprendizagem, habilitação, expedição de documentos de condutores, e registro e licenciamento de veículos.

Dessa forma caracteriza-se como agentes formalizados, aqueles que atuam de acordo as diretrizes e normas de conduta preestabelecidos pelas hierarquias responsáveis pelo ordenamento do trânsito e transporte.

De antemão é valido informar que embora seja da União o poder de legislar sobre tais assuntos, a questão específica do transporte urbano, foi definida pela Constituição Federal como assunto de caráter local, cabendo assim, ao município o papel de regulador local das diretrizes de trânsito e transporte.

Na cidade de Salvador existe uma unificação de agências, antes subdivididas com a finalidade de melhora o funcionamento do trânsito e o planejamento. A Superintendência de Trânsito e Transporte de Salvador (TRANSALVADOR) órgão da prefeitura municipal que abriga numa mesma estrutura as áreas de trânsito e transporte, votando atenção especial ao transporte coletivo.

Deslocamentos ocorrem de duas maneiras. Individual ou coletiva, esta primeira expressa o caráter mais personalizado do transporte, do qual se tem maior autonomia do condutor quanto a seus horários, trajetos e escolhas dos interesses individuais ao longo do percurso, muito diferente do transporte coletivo que pode ser de interesse público ou privado. São caracterizados por sua condição não personalizada, com itinerário e horários rígidos, na intenção de minimizar os conflitos dos interesses individuais, atuam de acordo regras de conduta e padrões de funcionamento, para manutenção da ordem e fluidez do sistema, não permitindo paradas indiscriminada em qualquer lugar para entrada/saída de passageiros, desse modo só é possível o início ou fim do trajeto em locais, já previamente estabelecidos pelos agentes reguladores do trânsito, obrigando dessa forma que os usufruístes desse serviço tenham que completar seu deslocamento por curtas ou longas distâncias, até o seu destino final, sendo esta locomoção realizada tanto a pé, ou com auxílio de outro transporte complementar que pode ser coletivo ou individual.

Mesmo não sendo o objetivo maior desse capítulo, de antemão deixa-se aqui como nota, que, moradores de bairros periféricos dessa cidade fazem o constante uso do transportes complementar pela falta de eficiência do transporte coletivo, em especial para corrigir deficiências de seus itinerário, devido a séries de fatores, dos quais destaca-se; a topografia, falta de planejamento e por vezes, ausência de outras forças públicas como; segurança pública, pavimentação e ordenamento do uso do solo, em meio a outras circunstâncias, que excluem parcela da população, do acesso ao transporte público desde as proximidades de sua residência.

Tabela 1: Frota de veículos de transporte de Passageiro coletivo

<b>Categoria</b>	<b>Percentual da Frota por categoria</b>		
	<b>Ano de 2012</b>	<b>Ano de 2013</b>	<b>Até abril 2014</b>
<b>Ônibus</b>	<b>7675 66,56 %</b>	<b>8194 66,97 %</b>	<b>8340 67,97%</b>
<b>Micro-ônibus</b>	<b>3854 33,42%</b>	<b>4039 33,01%</b>	<b>4111 33,01%</b>
<b>Bonde (Trem)</b>	<b>0002 0,017%</b>	<b>0002 0,016%</b>	<b>002 0,016%</b>
<b>TOTAL:</b>	<b>11531</b>	<b>12235</b>	<b>12453</b>

Fonte: ELABORAÇÃO DO AUTOR, 2014 COM BASE EM DENATRAN, 2014

O tamanho da frota de veículos utilizado no transporte coletivo, de modo geral, incluindo os transportes de interesse público e privado, exposto na **Tabela 1**, demonstra que em termos percentuais não houve alteração significativa na composição desta. Dos principais meios de transporte coletivo, mantem-se 67% do transporte a cargo dos ônibus e 33% por micro-ônibus.

Essa estatística, reflete a frota total de veículos enquadrados nessa categoria, não representando o total da frota de veículos que atuam exclusivamente no transporte público. Busca-se, aqui, apenas de forma introdutória situar o panorama da frota da cidade em questão. Demonstrando o qual heterodoxa essas políticas pode estar sendo, sem a intervenção de novos meios que justifique a menor participação dos ônibus como meio majoritário de transporte.

A evolução dos últimos 3 anos, diz respeito que, a frota de ônibus, absorveu pouco desenvolvimento no tamanho (6,76%). Micro-ônibus crescimento de (4,8%).

Tabela 2: Frota de veículos de transporte individual

	Percentual da frota em relação ao total					
	Ano de 2012		Ano de 2013		Até abril 2014	
<b>Automóvel</b>	<b>512.032</b>	<b>83,25 %</b>	<b>533.990</b>	<b>82,68%</b>	<b>540.858</b>	<b>82,55%</b>
<b>Motocicleta</b>	<b>97.110</b>	<b>15,79 %</b>	<b>105.207</b>	<b>16,29%</b>	<b>107.437</b>	<b>16,40%</b>
<b>Motoneta</b>	<b>5656</b>	<b>0,92 %</b>	<b>6420</b>	<b>0,99%</b>	<b>6620</b>	<b>1,01%</b>
<b>Triciclo</b>	<b>251</b>	<b>0,04 %</b>	<b>273</b>	<b>0,04%</b>	<b>272</b>	<b>0,04%</b>
<b>TOTAL:</b>	<b>615.049</b>		<b>645.890</b>		<b>655.187</b>	

Fonte: ELABORAÇÃO DO AUTOR, 2014 COM BASE EM DENATRAN, 2014

A frota de automóveis incluída na **Tabela 2** apresenta baixo crescimento de proporção percentual, indicando desaceleração, talvez fruto do baixo desempenho econômico nacional ou pela descrença do consumidor quanto à possíveis soluções ao sistema de trânsito desta metrópole, se tornando mais lento, por implicação do grande número de veículos.

Ao contrário do que parece estar o setor de automóveis, se situa o de motocicletas, apresentando sucessivos resultados de expansão, possivelmente explicados pelos seus baixos custos e a facilidade de deslocamento no lento trânsito da cidade, do mais, a oportunidade de tornar esse meio de transporte em uma ferramenta de trabalho oferecendo independência financeira, atrai um crescente mercado consumidor/empreendedor.

Motocicletas incluindo as da categorias de motonetas, obtiveram crescimento de (8,62%). Demonstrado crescimento de quase duas vezes na comparação com o setor de automóveis no mesmo período.

## 2.1.1 Transporte Público Coletivo

Ônibus é predominante (29%). O percentual reflete os 2.421 veículos que operam exclusivamente no transporte coletivo público da frota total de 8.340 ônibus cadastrados no município.

Tabela 3: Indicador do transporte coletivo, 2014

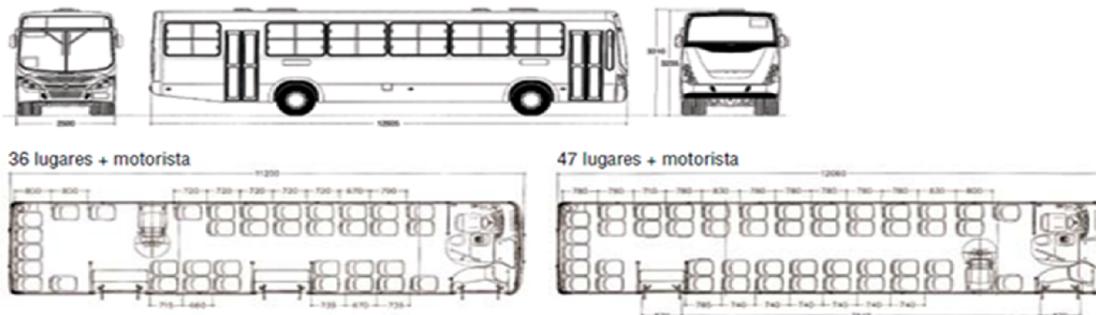
Indicador 2014									
Janeiro	Frota	Linhas	KM	Viagens	PT	PE	IPK	IMF	PMM
Janeiro	2.446	495	15.459.789,78	381.540,00	33.611.094	26.085.281	1,69	4,62	6.320,44
Fevereiro	2.446	449	13.846.314,14	343.200,50	32.422.761	24.889.107	1,80	4,61	5.660,80
Março	2.428	471	14.782.157,95	367.294,50	33.805.088	26.038.339	1,76	4,63	6.088,20
Abril	2.421	492	13.455.634,21	331.537,0	31.268.778	24.045.780	1,79	4,61	5.557,88

Fonte: TRANSALVADOR, 2014

**Legenda:** **IPK:** de Passageiros por Quilometro      **PT:** Passageiros Total      **PE:** Passageiros Equivalentes  
**PMM:** Percurso Médio Mensal      **IMF:** Idade Média da Frota

Estes veículos em geral são utilizados por suas dimensões favoráveis no atendimento do número maior de passageiro, com capacidade de 36 pessoas sentadas e outras 34 em pé, contabilizando um total de 70 passageiros, a depender do modelo de veículo pode ultrapassar o número de 90. É válido informar que essa capacidade referenciada como máxima, não reflete a realidade vista nos veículos circulantes na capital baiana, onde cotidianamente passageiros viajam exprimidos no interior do veículo com capacidade excedida, colocando em risco a integridade e a segurança do passageiro.

Figura 1: Dimensões de ônibus coletivo que circulam em Salvador



Fonte: PARAIBABUS, 2014

Dimensões Básicas: Comprimento: 12.605 mm, largura externa: 2.500 mm, altura interna: 2.100 mm, altura total sem ar-condicionado: 3.235 mm.

Salvador tem a 5ª tarifa mais cara do Brasil ao custo de R\$ 2,80 estando mais barato apenas de acordo o ranking nacional por 1º Rio de Janeiro R\$3,00 2º Porto Alegre (RS) R\$ 2,95 ,3º Florianópolis (SC) R\$ 2,90 e Cuiabá (MT) R\$2,85.

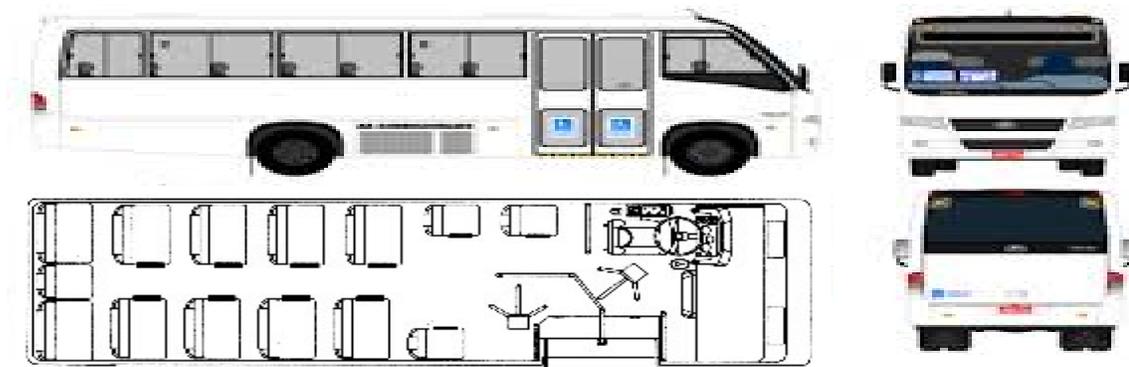
Referente a receita desse serviço, ainda segundo a **Tabela 3**: estima-se, apenas no mês de abril de 2014, que 18 empresas explorando a concessão de transporte público, auferiram receita bruta equivalente a **R\$ 67.382.184,00** reais resultados do transporte de **24.045.780** passageiros pagantes.

#### 2.1.1.1 Transporte Público Coletivo Complementar

Regulamentado através do decreto municipal nº. 18.226 de 14 de março de 2008, sob o regime de permissão outorgada em caráter pessoal e intransferível, limitada a um veículo por permissionários (pessoa física ou jurídica). Podendo ser realizando por Vans e Micro-ônibus com capacidade entre 12 e 23 passageiros de programação visual padronizada. Limitados em 07 (sete) áreas operacionais (Paripe, Periperi, Brasilgás, Cajazeiras, Ceesa, S. Cristóvão e Itapuã). Estando atualmente dos 300 licitantes vencedores, 291 permissionários em operação.

Micro-ônibus são outro tipo interessante de veículo utilizado estrategicamente se considerado suas dimensões mais adequadas a alguns trajetos, por inferior demanda ou pela dificuldade de mobilidade dos veículos maiores.

Figura 2: Micro-ônibus transporte complementar prefeitura municipal de Salvador



Fonte: ONISULDESENHOS, 2014

Dimensões Básicas: Comprimento: 8.000 mm, largura externa: 2.100 mm, altura interna: 2.00 mm, altura total sem ar-condicionado: 3.235 mm .

O custo do transporte alternativo nessa modalidade segundo a transalvador é de R\$ 2,80 gerando boas receitas aos 291 licitantes que exploram esse serviço.

#### 2.1.1.2 O Trem do Subúrbio de Salvador

Administrado pela empresa estatal Companhia de Transportes do Estado da Bahia (CTB) em convênio com a prefeitura municipal.

Composto por uma linha única, ligando a Cidade Baixa ao Subúrbio Ferroviário de Salvador por um trajeto de 13,5 km entre os terminais em Calçada e Paripe percorrendo por dez estações, com circulação de cerca de cinco mil pessoas por dia, ao custo de R\$ 0,50, a tarifa inteira, e R\$ 0,25, a meia.

Fotografia 1: Trem do Subúrbio de Salvador



Fonte: MARISCOVENTANIA, 2014

Poucas locomotivas, conseguem fazer deslocamentos de número expressivos de passageiros, de modo eficiente, pelo uso de suas vias exclusivas, com baixo custo, equivalente a aproximadamente 1/6 da tarifa do transporte coletivo mais utilizado, ônibus, demonstrando que este possa ser um modo de transporte que deveria ser mais empreendido por suas características, a exemplo de não competindo com os carros no trânsito por possuir linhas exclusivas para circulação. Sendo um meio a ser tomado como observação, pelos órgãos de trânsito, no interesse de ampliar vias exclusivas para os ônibus.

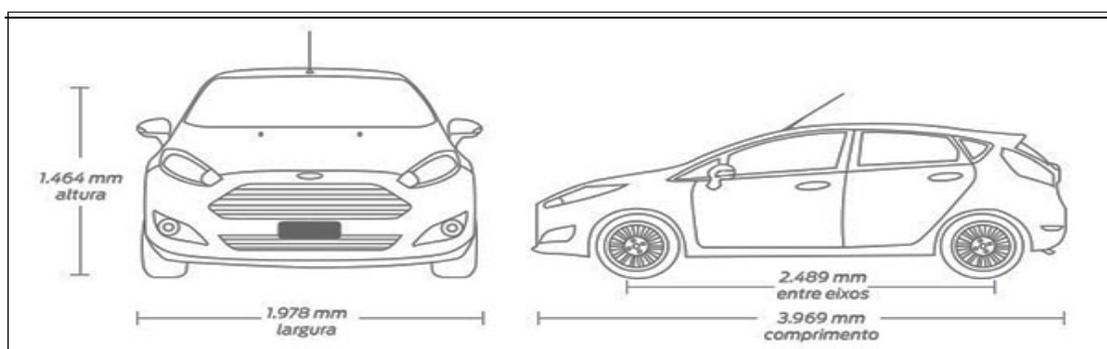
## 2.1.2 Transporte Individual

Não é por poucos motivos, que o transporte individual, caracterizado pelo perfil individualista e personalizado, seja o maior responsável de deslocamento no globo da terra. Em especial por uso de automóveis, de dimensões pouco coletiva.

O carro desde os primórdios não tem apenas função mecânica de deslocamento, mas também, função de caráter social, o status que o veículo concerne ao seu condutor, vai mais adiante que o prazer do encurtamento das distâncias, o veículo oferece prazer, aceitação social, realizações, talvez seja por esse sentimento, que se explique o egoísmo que direcione o ser humano, para a realização do sonho de aquisição de um automóvel. O fetichismo da mercadoria.

O problema de excesso de automóveis em circulação parece ser fruto do poder aquisitivo das famílias brasileiras e da falta de transporte público de qualidade atrelados indiretamente a outros fatores como segurança pública, fetichismo, etc. Veículos de passeio possuem em média 8 m<sup>2</sup> para apenas um ocupante, mesmo com capacidade para aproximadamente cinco pessoas, não é comum ver um veículo com todos lugares ocupados, mesmo que se acenda os incentivos, para caronas e compartilhamento, questões anosas de segurança limitam esta conduta. Desse modo, evidenciasse a ineficiência do uso do espaço neste tipo de transporte.

Figura 3: Automóvel Ford modelo New fiesta



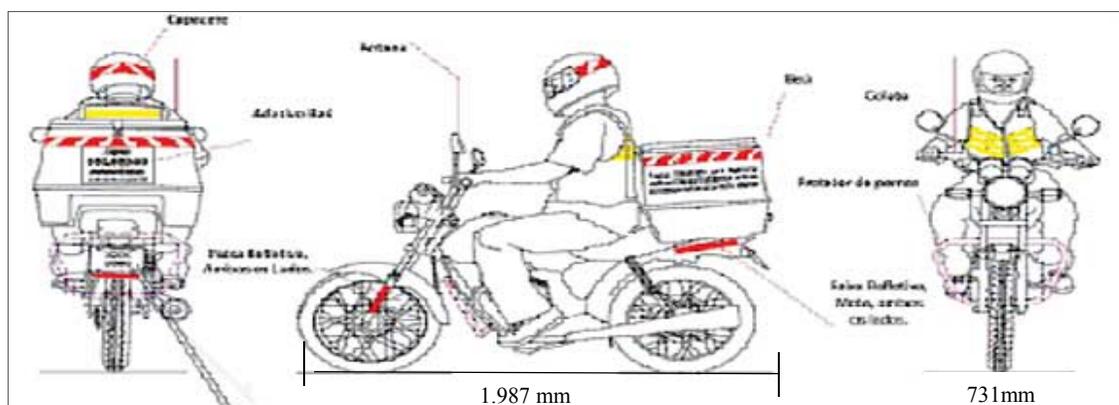
Fonte: FORDSUPERAUTO, 2014

As motocicletas, ocupam a segunda posição no ranking de deslocamentos individuais com frota neste município de aproximadamente 114.057 mil unidades, segundo o DENATRAN, (2014). Crescimento percentual proporcional de (8,6%) entre os anos de 2012 e 2013, estando pouco menos de 2 vezes do percentual no número de automóveis no mesmo período.

Esse resultado pode ser consequência do maior poder aquisitivo da população, ou ainda, indicativo de uma fuga da dependência do transporte público. Deficiente de qualidade, que possibilita aos detentores desse bem, a moto, liberdade de locomoção, e oferta de um novo serviço, constituindo um (sub)sistema de transporte, com a prestação de serviços de perfil personalizado de transporte, auferindo recursos monetários, mediante a cobrança pelo serviço. Possibilitando fonte de renda ao operador do serviço e um meio de deslocamento alternativo aos demandantes.

Esse tipo de veículo apresenta características singulares, que os colocam a frente, em termos de benefícios, praticidade e eficiência da locomoção, suas dimensões compactas, de acordo a **Figura 4**. Conectados aos seus baixos custos de manutenção e aquisição, possibilitam um retorno financeiro em médio prazo, aos que se dispõem em fazer desse veículo sua ferramenta de trabalho, oferecendo-o como transportador de passageiro, ou ainda, habitualmente transporte de carga e encomendas.

Figura 4: motocicleta adaptada para motofrete



Fonte: HONDA, 2014

No comparativo dentre os 3 (três) principais meios de transporte, **Tabela 4**. Observa-se que, em ordem crescente quanto a otimização do uso do espaço, o ônibus seguido das motocicletas são os meios mais eficientes no que se refere ao uso do espaço no interesse de obter a melhor utilização dessa grandeza física, dando por consequente maior fluidez ao trânsito com menor volume de veículo em circulação.

Tabela 4: classificação do uso do espaço de acordo categoria e nº de passageiros

Categoria	Nº de passageiros	Metros <sup>2</sup> necessário	Espaço / Passageiro
Ônibus	70	32	0,45
Motocicleta	2	1,5	0,75
Automóvel	5	9	1,8

Fonte: ELABORAÇÃO DO AUTOR, 2014

## 2.2 TRANSPORTES INFORMAIS

É comum relacionar a informalidade, com a criminalidade configurada nas atividades ilícitas. No entanto, quer-se, aqui, evidenciar o caráter social e contributivo às forças reguladoras que agentes que atuam na informalidade podem ofertar como retorno para a sociedade.

O princípio da informalidade expõe que, dentro da lei, pode haver dispensa de algum requisito formal se a ausência desta lei não prejudicar terceiros ou comprometer o interesse público. Face a isto, não sendo aqui, do interesse de uma discussão em termos jurídicos. Pode –se fazer 3(três) indagações: Primeiro, a dispensa de algum requisito formal, como desempeçilho para exercer uma atividade como resgate do detrimento da oferecida pelo estado, cumpro um papel social adicional as atribuições do estado. Segundo, a oferta de transporte de aluguel remunerado, sem prejudicar o interesse público, atende ao princípio da informalidade. E terceiro, o direito a um serviço de utilidade pública em razão da inobservância de alguma formalidade instituída para garanti-lo não configura crime, ou foco de marginalização por parte da lei.

### 2.2.1 Transporte Público Coletivo Informal

Supondo conhecida a demanda ociosa por transporte nessas cidade, seria ingênuo supor que a oferta por esses serviços de modo informal e não regulada pelo estado seja algo incomum.

O município, na condição de responsável pelo trânsito e transporte e na aparente incapacidade em gerir de melhor forma, deram paternidade aos informais. Esses informais em sua maioria, não buscando a generalização por falta de conhecimento do perfil social e intelectual da totalidade desses envolvidos. Não são, indivíduos competitivos comparados ao empresariado, dotados de poder analítico e aptos a identificar oportunidades potências, e gerir negócios direcionando ao sucesso. Os informais não são indivíduos que participam de entrevistas em

revistas de negócios. Não sendo em nenhum momento interesse desse pesquisador, ou objetivo desse trabalho desmerecer ou desqualificar a capacidade desses empreendedores. Seja esta intelectual, empresarial ou quaisquer que sejam as competências pra gerenciar uma empresa ou atividade autônoma empresarial.

O que se quer, é, deixar evidente, que a oportunidade para o informal, emergiu como um instinto natural de adaptação. A atividade do informal, surge da ineficiência do estado e município em gerir suas funções de organizar, legislar, e fiscalizar.

Cabe ao município, oferecer o transporte nos moldes indicados em nossa carta Magda, com qualidade e eficiência, para ser possível coibir a existência dos clandestinos.

### **2.2.2 Transporte Público Individual Informal**

Diferente do transporte público coletivo informal, se situa o transporte público individual informal, ao que parece, este é acometido por fiscalização, pelo menos é o que indica, antes de se conhecer o real motivo da situação de diferente fiscalização.

Mototaxistas, por usarem um veículo, a moto, que por suas configurações de mobilidade, são frequentemente usados por marginais, para prática de delitos, e em contrapartida são constantemente abordados pela força de segurança do estado, a polícia, as abordagens também não deixam livre de inspeção os passageiros, por essa razão, de princípio pode-se confundir a fiscalização da atividade de transporte com as políticas preventivas de segurança pública.

A falta de dados precisos não permite quantificar a numerosidade dessa classe, no entanto, segundo, Henrique Balthazar, na condição de presidente do sindicato de motoboys do estado da Bahia (SINDMOTO-BA), afirmou a existência dos cadastros de cerca de 3000 associados atuando na cidade como mototáxi, e estima que exista, ainda segundo suas palavras, cerca de 15.000 mil Mototaxistas. Este contingente opera com distintos formatos organizacionais (do mototaxista autônomo ao que opera cooperativado um subsistema de transporte local), fornecendo um grande número de serviço. Este serviço pode ser concorrente, complementar e exclusivo, a exemplo do que acontece com o objeto deste trabalho, o subsistemas de transporte público individual que se articula além do terminal de linha “fazenda coutos”.

### **3 MOTOTAXISMO: UM NOVO (SUB)SISTEMA DE TRANSPORTE**

Neste capítulo, será apresentado e discutido os resultados da pesquisa de campo que servira de observação empírica da existência de um (novo)sistema de transporte em Salvador, relacionando-os com as problemáticas do trânsito e transporte apresentados no capítulo anterior. Dessa forma, quer-se a apresentação mais detalhada desse novo subsistema. Na sequência, discutir, suas particularidades, forma de organização e atuação, apresentando o perfil de seus operadores e usuários, indicando os benefícios que essa nova categoria possa oferecer à sociedade e aos indivíduos envolvidos direta ou indiretamente.

#### **3.1 MOTOTAXISMO**

Questionamentos sobre a gênese dessa nova classe de trabalhadores ou empreendedores, devido ao caráter autônomo que a atividade se configura. Há quem defenda, que o surgimento dessa modalidade de transporte, seja apenas, mais uma fase da evolução e adaptação natural que todas as coisas sofrem por consequência das transformações externas em sua volta, assim, o nascimento dessa nova classe é resultado das transformações e necessidades da sociedade, que na carona do crescimento demográfico, faz-se necessários novos meios de transportes nascidos da vontade de complementar o que já existe, como um elemento adicional quantitativo remunerando operadores para que se tenha manutenção da continuidade do serviço. Também não totalmente discordante, todavia distinta, é a interpretação de que a categoria, é resultante do caráter empreendedor de determinados indivíduos que criaram uma oportunidade de trabalho autônomo na busca de seus interesses com objetivo principal de criação de novas fontes de rendas. Dessa forma, a utilização desse serviço não é resultado da necessidade básica do indivíduo em se deslocar, mas sim, de suas necessidades personalizadas.

A pesquisa de informações básicas municipais IBGE (2013), O serviço de transporte por mototáxi, esteve presente em (55,3%) dos municípios no ano de 2012. Ainda segundo o IBGE, (2012). Na Região Norte, (83,7%) dos municípios contavam com o serviço, e a maior proporção chegou a (87,7%) na Região Nordeste.

Em 2012, (83,5%) dos municípios brasileiros possuíam serviço de transporte por táxi, enquanto que no ano de 2009 o percentual era de (80,8%) demonstrando uma queda na oferta por esse

serviço, que pode refletir o crescimento de um outro tipo de meio de transporte por veículo de aluguel.

### **3.1.1 Regulamentação do exercício da atividade profissional de Mototaxistas**

Lorenzetti (2003) ressalta que o antigo Código Nacional de Trânsito (CNT), de 1966, permitia o transporte individual de passageiros, apenas aos automóveis, impossibilitando o exercício de atividade remunerada de transporte de passageiros em motocicletas. O novo código de trânsito, de 1997, cuja promulgação revogou o CNT de 1966, não restringe o transporte remunerado feito por motocicletas.

Não constando no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei nº 9.053/97, até o ano de 2009, o serviço de transporte individual remunerado de passageiros em motocicletas – mototáxi, foi elencado ao código de trânsito com a promulgação da Lei nº 12.009/2009, que o inseriu no referido Código.

#### **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, altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – motofrete –, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

(BRASIL, 2009).

A argumentação para a lei girou em torno da popularidade do uso de motocicletas, haja vista seu baixo custo de aquisição, se comparado a um carro popular, e o reduzido valor operacional e de manutenção.

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, altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor 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 providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1o Esta Lei regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, “mototaxista”, 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 providências.

Art. 2o Para o exercício das atividades previstas no art. 1o, é necessário:

I – ter completado 21 (vinte e um) anos;

II – possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria;

III – ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran;

IV – estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do Contran.

Parágrafo único. Do profissional de serviço comunitário de rua serão exigidos ainda os seguintes documentos:

I – carteira de identidade;

II – título de eleitor;

III – cédula de identificação do contribuinte – CIC;

IV – atestado de residência;

V – certidões negativas das varas criminais;

VI – identificação da motocicleta utilizada em serviço.

Art. 3o São atividades específicas dos profissionais de que trata o art. 1o:

I – transporte de mercadorias de volume compatível com a capacidade do veículo;

II – transporte de passageiros.

Parágrafo único. (VETADO)

Art. 4o A Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescida do [...] (BRASIL, 2009).

A atividade de mototaxista conforme consulta através do endereço eletrônico do ministério do trabalho e emprego, realizado no dia 22 de maio de 2014, 14:50 horário de Brasília, consta já está inclusa na Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) do Ministério do Trabalho e Emprego (MPS) conforme segue:

**Descrição:**

**5191:** Motociclistas e ciclistas de entregas rápidas

**5191-05** - Ciclista mensageiro

Bikeboy, Condutor de bicicleta no transporte de mercadorias

**5191-10** - Motociclista no transporte de pessoas, documentos e pequenos volumes

Motoboy, Mototaxista

**Descrição sumária:**

Coletam e entregam documentos, valores, mercadorias e encomendas. Transportam pessoas. Realizam serviços de pagamento e cobrança, roteirizam entregas e coletas. Localizam e conferem destinatários e endereços, emitem e coletam recibos do material transportado. Preenchem protocolos, conduzem e consertam veículos.

(BRASIL, 2014).

A regulamentação da atividade de mototáxi na esfera federal através da atualização do (CBT). Constitui uma importante conquista no que compete à integração dessa nova categoria ao sistema de transporte vigente no país. Todavia, vale indicar que devido ao caráter complexo da legislação brasileira ainda não se constata a integração homogênea desse modelo de transporte

em todo território nacional devido a autonomia para legislar do município no que se refere ao trânsito e transporte.

É conhecido, que diversos municípios já acataram o caráter regulador da atividade sinalizado pela espera federal, outorgando a regulamentação da atividade no interior de seus municípios. Mesmo com leis federais e normas de trânsito de Contran e Denatran, algumas cidades ainda demoram na regulamentação de atividades de mototáxi, motofrete e motoboy.

Na Bahia, 32 municípios já possuem a profissão de mototaxistas regulamentada, 16 através de projetos de lei. Outras capitais brasileiras como Belém e Manaus já aprovaram recentemente o exercício da profissão. Até o mês de julho do ano de 2014, Salvador, não possui nenhum tipo de solicitação de estudo técnico de viabilidade para concessão da exploração da atividade do mototaxista, muito menos, licitações para concessão de alvarás.

Não apáticos as circunstâncias, parecem estar alguns parlamentares da câmara de vereadores deste município, estes a situar; Os vereadores Claudio Tinoco (DEM), Everaldo Augusto (PCdoB) e Luiz Carlos Suíça (PT) apresentaram, no mês de abril deste ano, um substitutivo ao projeto de Lei nº 67/2013 – de autoria do petista –, que autoriza a Prefeitura de Salvador a criar o Serviço de Transporte de Mototáxi (STMT) na capital baiana.

O projeto em tramite na câmara de vereadores propõe que os alvarás de licença do serviço seja concedido aos motoristas que atendam a totalidade dos pré-requisitos da lei 12.009. A licença, deverá ser renovada anualmente, contendo a identificação do permissionário, do veículo e do serviço, oferecendo maior segurança ao passageiro. Não podendo o mototaxista, ter qualquer pendencia com a justiça na esfera criminal, ficando obrigado de apresentar certidões negativas de débitos com a justiça, além dos documentos de Habilitação e do veículo estando totalmente quitados débitos com órgãos que competem a fiscalização, sem qualquer pendência que possa ser caracterizar como impeditiva da atividade, a exemplo de CNH vencida, ou qualquer debito vencido do veículo.

As motocicletas deverão ter, no máximo, 5 anos de fabricação, com a potência de motor entre 125 e 250 cilindradas a ser licenciados na categoria de aluguel, contendo a impressão do brasão do Município, o número de controle em ambos os lados do tanque de combustível, alça metálica

lateral para apoio do passageiro, cano de descarga revestido lateralmente com isolante térmico e dispositivos luminoso de identificação frontal e de controle de velocidade. Devera ainda os veículos estarem equipado com capacetes para o condutor e ao passageiro, tendo o passageiro direito de usarem toucas descartáveis oferecida pelo mototaxista, este que por sua vez, deverá usar luvas, colete e crachá identificadores do condutor.

### 3.2 ASSOCIAÇÃO, SINDICATO E COOPERATIVAS DE MOTOTAXISMO

De nodo mais atuante na luta da categoria destaca-se neste município, a participação de duas entidades, que compilam um objetivo comum, de militar na busca da regulamentação da atividade dos mototaxistas.

O SINDMOTO, sob a presidência do senhor Henrique Balthazar, situado à rua Carlos gomes, 983, sala 01-Centro – Salvador – Bahia. Se julga representante da classe de motoboys e mototaxistas do estado da Bahia. É conhecida a constante busca e diálogos dos representantes do SINDMOTO, com agentes públicos na busca de resolução da falta de regulação da atividade da classe da qual defende.

A Associação dos Profissionais Mototaxistas de Salvador (ASPROMTS), foi criada a partir da união de membros da categoria com o objetivo principal de buscar a regulamentação do serviço de mototáxi, unindo a categoria na busca de direitos, criada por um grupo de mototaxistas soteropolitanos em Salvador no dia 22 de Fevereiro de 2012. Situada à Rua Elias Nazaré nº 22 sala 104 ED vera cruz, calçada- Salvador –Bahia. Segundo seus representantes a associação contabiliza aproximadamente de 15.000 associados.

Ambas representações, tem buscado e conseguido notoriedade na luta do interesse comum, com divulgação na mídia e o evidente apoio dos associados, dispostos a participarem em atos públicos e manifestações com finalidade de dar conhecimento público a causa.

Também coexistindo com o sindicato e a associação já descritos anteriormente, paralelamente a estes, todavia de forma menos pretensiosa, se nota a união de mototaxistas, por meio de associações locais, de modo informal, sem o amparo da lei, dentro dos bairros de suas respectivas atuações, se organizando muitas vezes de modo eficiente, com suas leis e diretrizes

de condutas próprias e particulares as realidades de seus locais específicos, com políticas de cobrança, regras, horário de trabalho e em casos mais sofisticados, com sistemas de solicitação do serviço, por meio de telefones disponibilizado nos pontos de passageiro. Se organizam com nomenclatura de cooperativa, mesmo sem ter qualquer apoio legal, ou contrato formal de tal acordo de cooperação.

Os que atuam de acordo o sistema cooperativo descrito no parágrafo anterior, configuram o caráter mais atuante com a sociedade, por prestarem o efetivo serviço à sociedade. Quando representantes dos sindicatos devido ao caráter burocrático das atribuições não atuam no dia-a-dia das comunidades, este por sinal, é um problema apresentado por representantes da ASPROMTS, por que segundo eles, diretores do SINDMOTO, não atuam efetivamente como mototaxista, por essa razão ficariam impedidos de representar a classe.

Os cooperados, com suas regras próprias, nomeia seus pontos e protegem seu espaço, de forma organizada, com uniformização, com camisas estampada o nome de sua cooperativa, impedindo uso do espaço por qualquer indivíduo com moto, evidenciando organização e defesa de uma atividade que se demonstra ser rentável.

### 3.2.1 Perfil Socioeconômico

Para conhecer o perfil socioeconômico do mototaxista e dos passageiros que usufruem do serviço na região metropolitana de Salvador, foi feita uma pesquisa de campo com uma amostra de 373 mototaxistas. Quantidade justificada pelos cálculos estatísticos encontrados a partir de valores utilizados por modelo estatístico padrão. Devido à impossibilidade de conhecer o número exato dessa população, atribui-se como verdadeira a estimativa da população apresentada. Demonstra-se na **Tabela 5** que mesmo a população sendo de 100.000 mototaxistas, a variação quantitativa necessária seria inferior a 15 indivíduos, dessa forma não prejudicando o tamanho da amostra, por essa razão não apresenta viés quanto à quantidade de entrevistados.

Tabela 5: tamanho mínimo da amostra

População	Margem de erro	Intervalo de confiança
	5%	95%
10.000	370	370
100.000	383	383
1.000.000+	384	384

Fonte: ELABORAÇÃO DO AUTOR, 2014

O mesmo método de cálculo do tamanho da amostra foi utilizado para estimar a população mínima de passageiros, atribuindo a necessidade de 384 indivíduos. Devido a atual condição de informalidade, esta pesquisa foi realizada apenas com mototaxistas informais, em razão do grande número de entrevistas, o questionário foi aplicado em 3 momentos. Sendo, primeiro realizado entre os dias 9 e 10 de abril de 2014, nos bairros de São Caetano, Pirajá, Largo do Tanque, Sam Martins e Fazenda Grande do Retiro. A segunda aplicação, nos dias 29 e 30 de abril de 2014 nos bairros de; Plataforma, Alto de Coutos, Paripe, Feirinha de Periperi e Calçada. Por fim, nos dias 12 e 13 de maio de 2014, aplicado nos bairros de Luiz Anselmo, Brotas, Bonocô, Cosme de Farias e Pernambucois.

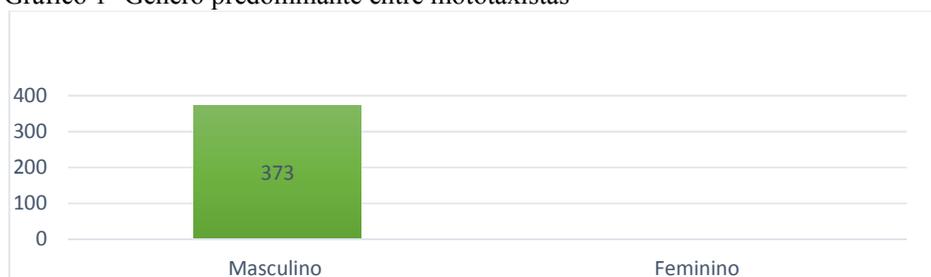
Os resultados da investigação de campo serão apresentados a seguir, em tabelas e gráficos, com suas respectivas análises, devido à quantidade de preposições do questionário, foi aqui, apenas apresentado cinco pontos centrais da pesquisa, na vontade de facilitar a interpretação dos dados de modo mais amplo.

### 3.2.1.1 Mototaxistas

#### i. Perfil do condutor

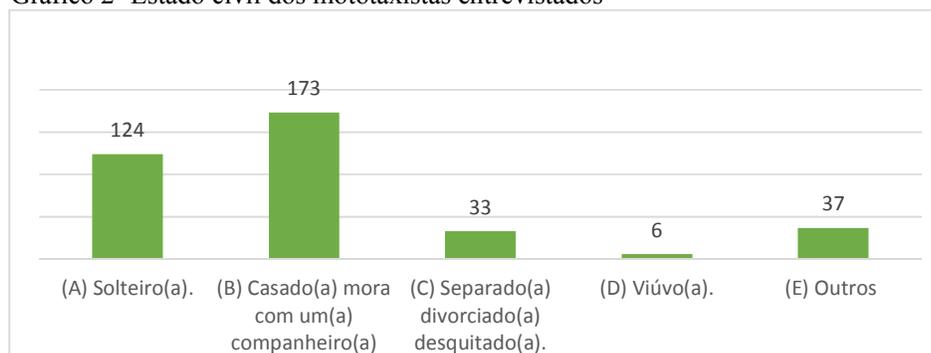
A pesquisa demonstrou entre os indivíduos entrevistados a predominância quanto ao gênero, do sexo masculino, representando 100% dos casos sendo deste sexo. Abre-se um parêntese nesta análise, devido relatos de mototaxistas que informaram já ter visto a atuação de mulheres, no entanto nenhuma foi encontrada para responder o questionário exibido no Gráfico 1. Diferente dessa predominância referida anteriormente, se observou a variedade de estado civil e idade, descritos respectivamente nos Gráficos 2 e 3. Desses dados se ressaltou o maior percentual de indivíduos na faixa etária entre 26 e 41 anos (65%), demonstrando maior amadurecimento no perfil dos envolvidos, que em sua maior parte são casados ou moram com companheira (o) (46%), seguido dos solteiros representando (33%) da amostra. O fato da maior quantidade de indivíduos estarem na faixa de idade superior a 25 anos, indica que esses podem usufruir de seguro a menores custos pois estão fora do maior perfil de risco por critério de idade. Serem casados, endossa positivamente o perfil de risco. No entanto, ressaltou na pesquisa que 98% dos entrevistados não possuem seguro devido ao alto custo praticados pelo mercado, em decorrência do grande número de sinistros (furtos e roubos).

Gráfico 1- Gênero predominante entre mototaxistas



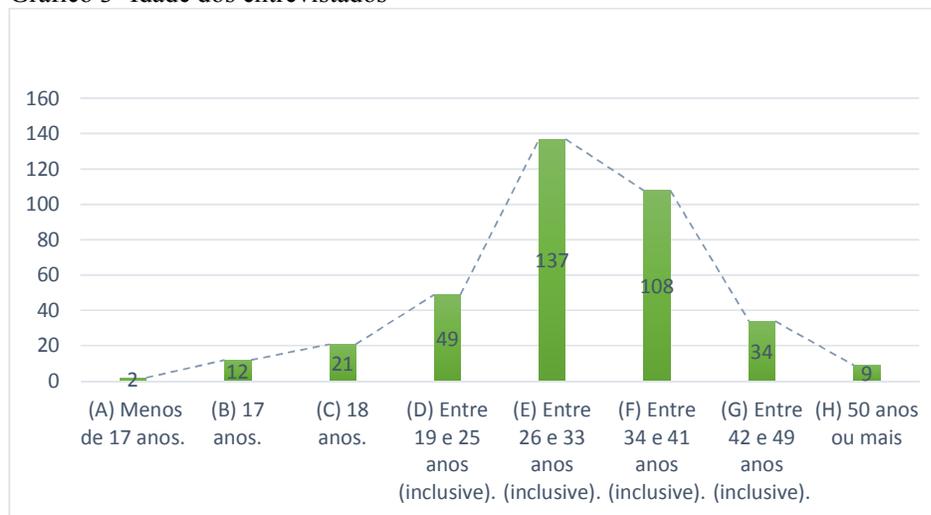
Fonte: ELABORAÇÃO DO AUTOR, 2014

Gráfico 2- Estado civil dos mototaxistas entrevistados



Fonte: ELABORAÇÃO DO AUTOR, 2014

Gráfico 3- Idade dos entrevistados

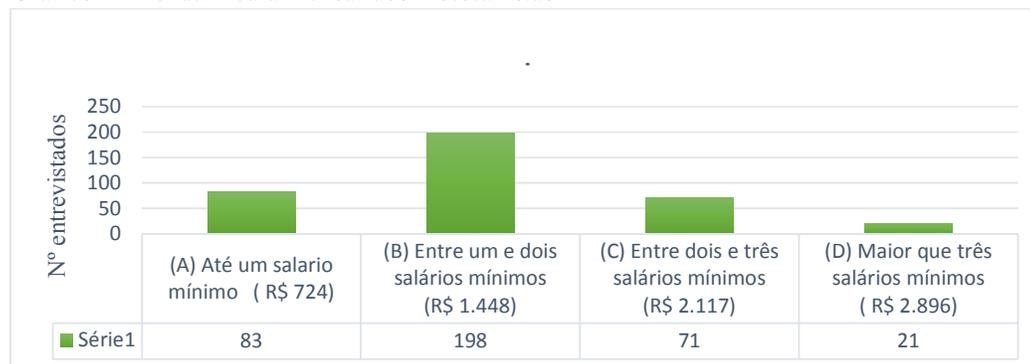


Fonte: ELABORAÇÃO DO AUTOR, 2014

## ii. Renda do condutor

No ponto de vista econômico, dois aspectos devem ser destacados com base no Gráfico 4 e Gráfico 5. Primeiro quanto ao nível de renda observado, apresentando apenas (22%) percentual de renda média inferior a um salário-mínimo. Do restante dos entrevistados composto por (78%) da amostra apontaram renda média mensal superior ao salário-mínimo de 724,00.

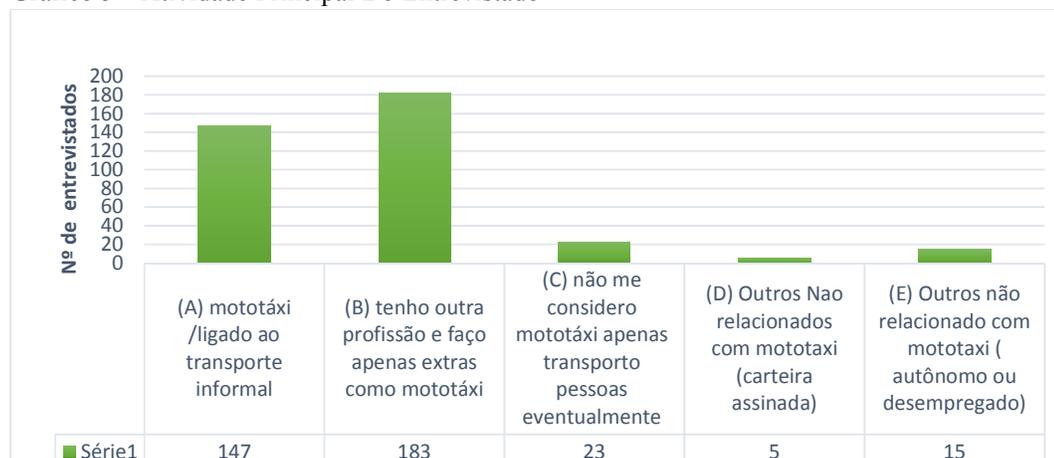
Gráfico 4 – Renda média mensal dos mototaxistas



Fonte: ELABORAÇÃO DO AUTOR, 2014

Segundo fato relevante, foi observado no que se refere a atividade principal do entrevistado Gráfico 5 dos quais (39 %) declararam a atividade de mototáxi, mesmo que de modo informal como sua atividade principal, contra (49%) atuando conjuntamente em atividades relacionadas, como motoboy e entregador.

Gráfico 5 – Atividade Principal Do Entrevistado



Fonte: ELABORAÇÃO DO AUTOR, 2014

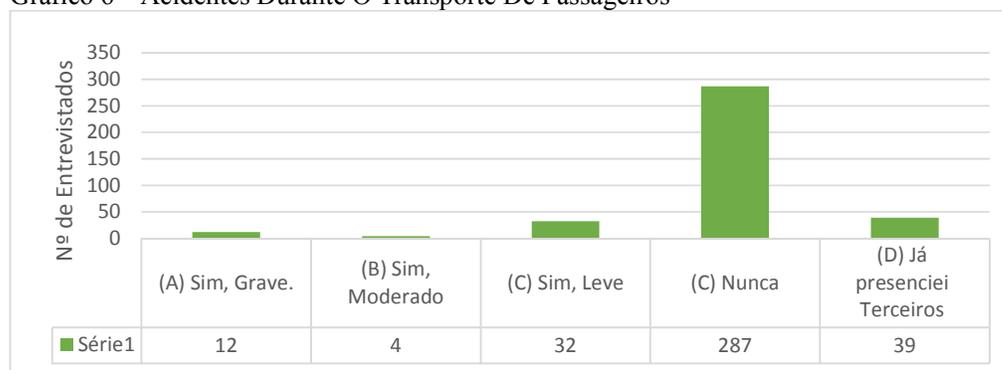
### iii. Segurança do serviço

De acordo Boletim-Estatístico-Ano-03-Volume-04. (Seguradora Líder DPVAT 2013) disposta no ANEXO A. Se atribui maior incidência de acidentes com morte ou lesões grave a faixa etária entre 26 e 34 anos devido à grande representatividade percentual de motociclistas nesta faixa de idade.

Nota-se um fato curioso. Entre janeiro e Dezembro de 2013, nos casos de indenizações por acidente com motocicleta, representado por (65%), destes (74%) a vítima foi apenas o condutor, indicando que o motociclista quando acompanhado registra (26%) ocorrência de acidentes, indicando um perfil mais prudente de condução. Em acidentes com ônibus coletivos, as principais vítimas são os passageiros (52%).

Dos entrevistados conforme o Gráfico 6, (76%) relataram que durante o transporte de passageiro, nunca ter sofrido nenhum tipo de acidente. Ratifico que ouvi orientação no preenchimento do questionário, salientando que esse índice de acidente reflete apenas o exercício da atividade. Sendo muito diferente da ampla estática de acidentes apresentada pelos órgãos competentes.

Gráfico 6 – Acidentes Durante O Transporte De Passageiros



Fonte: ELABORAÇÃO DO AUTOR, 2014

#### iv. Aspectos Financeiros da atividade

A motocicleta tem destaque nas classes baixas em consequência dos acessíveis custo de manutenção e aquisição, quando comparados com o automóvel. A faixa de preço médio é de R\$7.000,00 reais, (86%) dos entrevistados, tem ou já tiveram algum tipo de financiamento, com a responsabilidade de pagamentos mensais do adquirente com acréscimo de juros segundo as práticas capitalistas. Somados com outros custos mensais dos quais destaca-se, gastos com manutenção e combustível, além de despesas anuais com licenciamento, IPVA etc. Fazendo o somatório dessas despesas assumir importante parcela da renda auferida com a atividade.

Devido ao forte crescimento da demanda por esse tipo de veículo se observa inflação em seus valores, o forte aumento na produção, chegando a quadruplicar em uma década atingindo em 2011 a produção de 2.044.422 motocicletas produzidas no Brasil, dados da Associação

Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (ABRACICLO 2011).

No ano de 2013 (cf. ANEXO C) foram emplacadas no Brasil 1.515.571 motocicletas. Admitindo que o emplacamento, representa a concretização da compra. Sendo a fase de permissão de circulação em vias públicas ABRACICLO, (2014).

v. Perspectivas e solicitações

Mototaxistas buscam à priori o reconhecimento de atividade através da regulamentação por via do município, adiante a classe na consciência de sua relevante contribuição para o transporte público, solicita benefícios que são realidades em outros meios. Na pauta das solicitações pode-se citar: redução do Imposto sobre Produto Industrializado (IPI), aquisição do veículo de trabalho de acordo o modelo oferecido aos taxistas, como a compra facilitada, e demais subsídios.

3.2.1.2 Usuário do subsistema

As informações a seguir, refletem a interpretação do questionário (APÊNDICE A) aplicado conforme exposto anteriormente, com intervalo de confiança de 95% erro de 5% em um total de 383 indivíduos, escolhidos aleatoriamente nos pontos de mototáxi e de ônibus nas proximidades dos pontos de mototáxi como já foram descritos anteriormente.

i. Perfil do usuário

A pesquisa de campo apresentou equilíbrio de sexo dos passageiros, composto por maioria (57%) do sexo feminino e (43%) o sexo masculino, segundo relato de entrevistadas, não apenas o fato do mototáxi ser um transporte ágil e com trajetos personalizados, segundo elas, outra determinante é a alternativa de proteção, contra assédio sexual e moral sofrido por elas no transporte coletivo superlotado. Destas, a maioria (89%) são economicamente ativas, indicando que o assédio relatado, pode ocorrer a caminho do trabalho e ao retorno para sua casa, por vezes tendo que reencontra seu agressor. Para os homens, (59%) da utilização do serviço se deve a agilidade e velocidade nos deslocamentos.

## ii. Nível de Renda

(24%) dos entrevistados informaram ter renda de até um salário-mínimo, (53%) renda entre dois e três salários-mínimos e (14%) renda superior a três salários-mínimos, (9%) se recusou a informar. Indicando que o perfil econômico dos usuários de mototáxi e do transporte coletivo, são em sua maior parte de acordo os percentuais da pesquisa, composto por pessoas das classes C e D.

## iii. Opiniões de quem já usou o serviço de mototáxi

Dos entrevistados que já usaram o serviço de mototáxi, (0%) relatou ter sofrido acidente de natureza leve ou grave durante o trajeto, No entanto, da população total da pesquisa (47%) relataram acha o transporte seguro, tendo nesse quantitativo passageiros do transporte coletivo que nunca se ariscaram a usar o transporte por mototáxi, devido a medo de acidente, o que não quer dizer ser reflexo da falta de confiança no motociclista, mas por medo associado a motocicleta, que por suas particularidades, gera insegurança para utilização.

## iv. Opinião dos usuários do transporte público

(68%) acham o transporte coletivo seguro, (27%) acham inseguro e (5%) parcialmente seguro. (87%) representa a soma de entrevistados que acham o transporte coletivo (ruim, ineficiente, sujo, caro ou lento), (11%) acreditam que o serviço é de qualidade regular. (2%) considera o transporte coletivo excelente. Do total, (74%) declara usar o transporte acima de 5 dias por semana. O que se pode a princípio, indicar é que, este meio de transporte faz parte da realidade do trabalhador e do estudante da cidade de Salvador, justificando o alto percentual de indivíduos que utiliza esse transporte por mais de 5 dias na semana. Ainda segundo a interpretação, pode ser devido as características do veículo, o ônibus, e ao índice de acidentes inferior ao da motocicleta, a resistência de alguns passageiros em usar meios alternativos como a moto.

## 4 TRANSPORTE PÚBLICO: BENS CLUBE OU PRIVADOS

Neste capítulo busca-se conhecer a real natureza do transporte público e valer dessa interpretação para justificar a menor interferência do estado a fim de otimizar o bom funcionamento do serviço, expondo casos de países desenvolvidos como; estados unidos, Alemanha e outros países europeus que diminuíram seus gastos com a redução de órgãos público reguladores que tornava o desenvolvimento burocrático e custoso para o estado, podendo posteriormente direcionar estes recursos para outros setores.

### 4.1 A NATUREZA ECONÔMICA DO TRANSPORTE PÚBLICO

Admito que o transporte público não é, como via de grega se imagina, um tipo de bem público. Já que ele é excludente e rival, pois os diferentes tipos de transportes de passageiros devido a sua limitação da capacidade acaba por excluir ou limitar a quantidade de passageiros. O que se evidencia pelo fato de existir cobrança de tarifa pelo serviço, eliminando o aspecto *free-rider*, (*carona*). Conhecida essas características se torna mais pertinente o enquadramento por definição como um bem de clube, que melhor atende o perfil do serviço em questão (*GET, 2005, p. 3*).

Bens de clube, por sua vez diferente dos Públicos, podem ser excludente, ou seja, limitar o número de consumidores assim como ocorre no transporte coletivo, devido a impossibilidade de atendimento do número ilimitados de passageiros em um mesmo veículo ou no conjunto do sistema o tornando excludente e rival pois devido a limitação alguns consumidores podem prejudicar o uso do serviço, ao caso de veículos superlotados, diminuindo o conforto, a livre circulação de embarque e desembarque, do mais, a cobrança pelo serviço nos permite concluir que este não pode por definição ser um bem público puro.

### 4.2 A REGULAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO

Em função da sua natureza econômica (mostrada acima) e da sua relevância, o que justifica ser um serviço público de responsabilidade do estado, ainda que na maioria operado pela iniciativa privada, deve-se dar atenção especial ao caráter financeiro do sistema, operado pela iniciativa privada através de concessão de exploração do uso da atividade e, por sua vez, regulado pelo estado, mais especificamente pelo município por meio de autarquias e secretarias, que organizam o trânsito e regulam o transporte.

A regulação do sistema pode-se ter diferentes orientações, mais ou menos intervencionistas. A seguir arguimos que dado a natureza econômica do serviço, o estado deve intervir apenas para proteger o consumidor garantindo padrões de segurança, externalidades negativas (ex.: Proteção do meio ambiente, devido a emissão de poluentes gerada por veículos automotores) defendendo a qualidade de vida da sociedade e corrigindo possíveis falhas de mercado (ex. Serviços em rotas não lucrativas, tarifa única, etc.) devido ao interesse público que compete ao serviço. Diferente da atual configuração monopolista do poder regulador concentrado nas mãos do estado.

#### **4.2.1 Regulação de Segurança e Outros Padrões**

Como papel do estado em defender o indivíduo, cabe evidenciar sua importância como regulador de padrões de segurança e conduta no que se refere a manter democrático o uso do serviço e respeitar a integridade e direitos do consumidor. Regulando todos tipos de transportes, desde os mais tradicionais, ônibus, aos emergentes da evolução urbana como os por veículos ciclomotores, a exemplo da motocicleta, que estatisticamente traz grande evidencia por números de acidentes. Impondo adequadamente meios de segurança pertinentes a cada tipo de veículo dentre equipamento, investimentos com educação no trânsito, qualificação do condutor como um respeitador de normas estando em perfeito gozo de saúde e capacitado para exercer a atividade em questão.

Nessa direção, exploramos os insights do artigo do *German Economic Team (GET)* projeta dois principais tipos de órgãos reguladores. Primeiro agentes da administração local público, regulando o interesse público contra possíveis arbitragens da vontade capitalista, devendo atuar com agentes privados. Segundo, entidade reguladoras independentes; defendendo a concorrência tornando mais justo a competição e dando eficiência a concorrência, a fim de que se obtenha melhor resultado no interesse coletivo.

#### **4.2.2 Regulação de Mercado: Estatal vs. Privada**

O agente regulador público, deve intervir na correção de falhas de mercado, onde o interesse capitalista pode sobrepor a bem-estar social, cabe a regulação pública garantir que o serviço seja oferecido de forma harmônica em toda área de atuação, sem discriminar itinerários que possam ser considerado como menos rentáveis não excluindo assim parcela de consumidores,

respeitando as tarifas de forma igualitária para todo sistema. Coexistindo com a regulação privada, que por ter mais conhecimento sobre setor, pode oferecer soluções à situações problemáticas que o estado levaria mais tempo e gastos para solucionar. O que implica a existência de alguma forma, da convivência das agências de coordenação estatal e privada.

#### 4.3. AGÊNCIA ESTATAL *VERSUS* AGENTE PRIVADO

A agência estatal e a nossa velha conhecida, já a privada é praticamente desconhecida, YILMAZ (1998), aborda em seu estudo intitulado a *Private Regulation- A real alternative for Regulatory Reform*, apresenta a solução para economia, norte americana contra os gastos com agencias de regulamentação, sendo está atualmente em grande parte sendo exercida por entidades privadas, de forma bem sucedida, demonstrando ser um engano achar que apenas o governo pode regular. Desse modo propõe-se uma reforma do sistema regulador.

Apontando que a redução dos custos com agencias de regulamentação, podem além de favorecer as contas públicas com a redução de gastos que por conseguinte podem ser direcionados a outros setores como saúde e educação, tornando mais eficientes os agentes envolvidos com a redução da burocracia e mais competitivos, o que cabe a regulação do transito, observa-se que em países desenvolvidos como os estados unidos, Alemanha entre outros, estes fazem a fiscalização de transito por meio de sua força policial. Diferente desta capital e da realidade brasileira que ocupa diversas secretarias e autarquias com quantidade desnecessária de funcionários onerando os custos estatais.

Nesta capital a fiscalização de transito como já apresentado é realizada pela TRANSALVADOR, sendo a autarquia frequentemente vítima de greves por parte de seus servidores, efetivo que comumente realiza paralisações de suas atividades na busca por melhorias na qualidade de seu trabalho e em especial aumento salarial, gerando dessa forma crescente nos gastos administrativos, que por se compor por funcionalismo público gera despesas fixas com funcionários não competitivos e em geral ineficientes.

Não quer-se, aqui, propor a extinção do regulador estatal, sendo reconhecida a necessidade da presença do estado como anteriormente já apresentado, o que se propõe é uma reforma da atual configuração, monopolista do poder regulador, aumentando a eficiência do trânsito e a otimização de gastos governamentais que posteriormente podem ser direcionados para outros setores. O estado deve intervir na regulação em um nível superior aos propostos reguladores

privados, este último agiria como atuante direto com o mercado, como reguladores de sistema autônomo, organizado por forças privadas, e submetidos a fiscalização estatal, em síntese desta ideia, se teria a regulação, primeiramente no nível privado com empresas de interesse público regulando o sistema e seus (sub)sistemas de transporte sendo estes submetidos a fiscalização do estado corrigindo possíveis falhas de mercado e o choque de interesses privados *versus* público.

#### 4.4 REGULAÇÃO PRIVADA POR TERCEIROS INDEPENDENTE

YILMAZ (1998), nos estados unidos os terceirizados independentes desempenham uma variedade de fiscalização e regulação, por sua reconhecida experiência e maior conhecimento técnico em determinado campo, por exemplo o, Underwriters Laboratories (UL) é um agente privado, que estabelece padrões para eletrodomésticos há mais de 100 anos entre outras empresas privada, como a Microsoft que aprovam software que são compatíveis com seus sistemas operacionais. Assim nenhum fabricante de eletrodomésticos ou software de informática podem ter seus produtos vistos com bons olhos do consumidor sem certificação destes citado.

Os reguladores independentes nos estados unidos, são exemplos para o mundo de que a participação de agentes privados, em setores de certificação, fiscalização e regulação, proporcionam benefícios financeiros e sócias ao conjunto da sociedade, sendo realizado pelo setor privado, reduz os custos governamentais, passam a mesma ou até mais segurança aos consumidores quanto a qualidade do bem comercializado.

De acordo YILMAZ (1998), a existências destes terceiros independentes nos EUA prova que o governo não é a única fonte de normas e regras que aumenta segurança e a qualidade de vida da sociedade. Portanto deve se de início reconhecer a necessidade de uma 'reforma regulatória'.

#### 4.5 PLURALISMO LEGAL E REGULATÓRIO

O pluralismo legal é uma resposta ao monismo legal e, sempre esteve presente nos debates doutrinários do direito, em especial quando este é considerado tendo como pano de fundo a realidade social na qual se insere. Neste sentido é relevante a contribuição doutrinária jurídica que emana da tradição do pluralismo, em especial o que emana da sociologia jurídica de **Eugen**

**Ehrlich** e seu conceito do direito vivido ('living law') como a fonte legitimadora do pluralismo jurídico. Neste sentido é que assume toda sua relevância, os insights de Eugen Ehrlich, de um lado, quando indaga “de onde surgem as regras jurídicas, quem lhes dá vida e eficiência?” (p.16), o que é feito, tendo em mente ressaltar “[...] Que no passado grande parte não era criado pelo estado e que mesmo hoje uma boa parte em outra origem” o que o leva a lamentar que “[...] Hoje em dia no continente europeu tanto na pesquisa como na bibliografia e no ensino não se conhece outro direito a ser a lei.” [Ehrlich, 1986, p. 16]. Do outro lado, quando chama atenção que o direito emana, em parte do estado e em parte das organizações sociais. O que é plenamente constatado no nosso estudo, já que do lado sistema de transporte público coletivo formalizado, constata-se a existência do que, segundo ele, hoje (início do século passado) se entende por direito, ou *sekam* “as regras fixas que emanam de um poder acima do indivíduo e que lhe são impostas de fora”; enquanto que do lado do sistema de transporte público individual “informal” o direito vigente é de “ordem interna”, já que é a conjunto dos mototaxistas criam “a sua própria ordem, sem qualquer comprometimento com a ordem existente em outras associações. [Ehrlich, 1986, p. 29]

O referido pluralismo já é uma realidade no âmbito internacional como no âmbito local. A diferença é que no primeiro caso ele é amplamente registrado na literatura e no segundo não, embora se manifeste, tanto no âmbito do direito público, a exemplo do direito regulatório via, por exemplo a autorregulação do (sub)Sistema de transporte no além fim de linha da fazendo coutos, que entendemos ser uma manifestação do pluralismo aludido, o qual também se manifesta no âmbito do direito privado, quando estabelece direitos de propriedade exploração dos serviços de transporte público individual por meio do subsistema fundado no mototaxismo (SINGH,2010, 2011).

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por tempos, os motociclistas foram figuras comuns no dia-a-dia do trânsito, coexistindo discretamente com a sociedade ou notado apenas quando a endógena presa da classe é parada como resultado de algum acidente. No entanto, emerge na sociedade a nova classe de motociclistas profissionais, atuando sobretudo no transporte de passageiros e encomendas, a partir do que revela a potencialidade que esse meio de locomoção oferece para mobilidade urbana, economia, etc.

Dos capítulos anteriores, a primeira conclusão deste trabalho se construiu a partir da análise empírica resultante das atividades de campo, indicando as realidades, do trânsito e do mototaxismo, como aliados na busca por fluidez do caótico tráfico urbano, como alternativa de transporte, fonte de renda e sustento direto de milhares de famílias, somados ao caráter financeiro formado no entorno desta atividade, tanto pelos recursos auferidos da remuneração dos serviços com a moto, quanto das atividades empresarias e industrias inerentes.

O destaque fica para a constatação da evolução na forma de atuação dos mototaxistas, o que se evidencia por meio da existência de organização que fornece o serviço por meio de uma estrutura autorregulada, ausente das formalidades burocráticas e normativas institucionais e estatais, pondo em cheque as investidas do estado como única força reguladora e evidenciando um pluralismo regulatório.

Desse modo, o pluralismo regulatório apresentado, embasou tal análise, extraído da literatura acadêmica à reafirmação empírica da formação da organização social e das leis, como produto dos arranjos espontâneos, tanto como estatais. Neste sentido, este trabalho expõe um forte referencial, agregando relevante contribuição da doutrinária que norteia a hipótese que estima, a coexistência de organizações alternativas integrando um sistema maior estatal, sem que, a existência de algum venha a prejudicar a outra, se relacionando entre si como um ótimo de Pareto, onde todos ganham desde que nenhum sofra perda.

Face ao exposto, concluiu-se, aqui, 2 (duas) alternativas à problemática do serviço de mototáxi atualmente operado na informalidade:

Aceita-se a atuação livre, independente das regulações que normatizam o transporte, dado a argumentação de que a atividade possa ser resultado do ajuste natural entre consumidor e ofertante, devido ao caráter não coletivo, que concerne ao serviço realizado com objetivo de atender a necessidade de dois envolvidos (ofertante-consumido) havendo neste serviço apenas uma relação de consumo e oferta. Sendo de interesse puramente particular não passivo de regulamentação de consumo.

Recusar a possibilidade de normatização do mototaxismo e sua autorregulação e auto-organização espontâneos, incorporando-o aos sistemas formais de regulação existentes de transporte, os submetendo aos padrões de segurança, conduta e o que mais seja necessário no direcionamento da perfeita harmonia entre o interesse da atividade para com a sociedade. Deste modo, mesmo se reconhecendo a relevância da autorregulação, se faz necessário a normatização e conduta regulatória, por sua vez, construída pelo consenso da autorregulação do sistema de regulação por forças privadas sob a supervisão do estado.

## REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES PÚBLICOS – ANTP. **Sistema de Informação da mobilidade urbana**: relatório comparativo 2003-2010. São Paulo: ANTP, 2011.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS FABRICANTES DE MOTOCICLETAS, CICLOMOTORES, MOTONETAS, BICICLETAS E SIMILARES – ABRACICLO. **Anuário da indústria brasileira de motocicletas**. São Paulo: ABRACICLO, 2011.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS FABRICANTES DE MOTOCICLETAS, CICLOMOTORES, MOTONETAS, BICICLETAS E SIMILARES – ABRACICLO 2014. **Anuário ABRACICLO 2014**. São Paulo: ABRACICLO, 2014.

BRASIL. **Lei nº 9.053, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil/LEIS/L9503.htm>>. Acesso em: 28 abr. 2014.

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, altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil/LEIS/L12009.htm>>. Acesso em: 28 abr. 2014.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego- MTE. **Classificação Brasileira de Ocupações**, 2014. Disponível em: <<http://www.mtecbo.gov.br/cbsite/pages/pesquisas/BuscaPorTituloResultado.jsf/>>. Acesso em: 28 jun. 2014.

COELHO, Modesto Siebra. **Nova onda no transporte urbano**: mototáxi. João Pessoa: UVA, 1997

DENATRAN. **Frota de veículos de transporte de passageiro coletivo**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm/>> Acesso em: 20 jun. 2014.

DENATRAN. **Frota de veículos de transporte individual**. Disponível em: <[http://www.denatran.gov.br/frota.htm /](http://www.denatran.gov.br/frota.htm/)>. Acesso em: 20 jun. 2014.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO – DENATRAN. **Estatísticas da frota de Veículos Salvador**. São Paulo: DENATRAN, 2013.

\_\_\_\_\_. **Registro de acidentes e estatística de trânsito**. São Pulo: Renaest, 2012.

EHRlich, Eugene. **Os fundamentos da sociologia do direito**. Brasília: Universidade de Brasília. 1986.

FORDSUPERAUTO. **Automóvel Ford modelo new fiesta**. Disponível em: <<http://fordsuperauto.com.br/novos/new-fiesta-hatch/>> . Acesso em: 28 jun. 2014.

GERMAN ECONOMIC TEAM - GET. **Regulating public automobile transport: the major issues.** Belarus, 2005.

HERTOGH, Marc (Ed.) **Living law: reconsidering Eugen Ehrlich.** Oxford: Hart Publishing, 2009.

HONDA. **Motocicleta adaptada para motofrete.** Disponível em: <<http://www.honda.com.br/motos/Páginas/c125-fan.aspx/>> . Acesso em: 28 jun. 2014.

IBGE. **Pesquisa de informações básicas municipais: perfil dos municípios brasileiros.** São Paulo, 2012.

\_\_\_\_\_. **Pesquisa de informações básicas municipais: perfil dos municípios brasileiros.** São Paulo, 2013.

\_\_\_\_\_. **Pesquisa de informações básicas municipais: perfil dos municípios brasileiros.** São Paulo, 2014.

LORENZETTI, Maria Sílvia Barros. **A regulação do serviço de mototáxi.** Câmara dos Deputados, Consultoria Legislativa. Brasília, 2003. Disponível em:

<<http://www2.camara.gov.br/publicacoes/esnottec/tema14/>> . Acesso em: 28 jun. 2014.

MARISCOVENTANIA. Trem do Subúrbio de Salvador. Disponível em:

<<http://mariscoventania.blogspot.com.br/2013/05/sistema-ferroviario-funciona.html/>> Acesso em: 28 Jun. 2014.

ONISULDESENHOS. Micro-ônibus transporte complementar prefeitura municipal de Salvador. Disponível em: <<http://onisuldesenhos.webnode.com.br/album/desenhos-da-volare/volare-w9-2008-agrale-ma-9-2-png/>> . Acesso em: 28 jun. 2014.

PARAIBABUS. **Dimensões de ônibus coletivo que circulam em Salvador.** Disponível em: <<http://www.paraibabus.com/2012/08/estudo-das-carrocerias-e-chassis.html/>> . Acesso em: 28 jun. 2014.

SINGH, Sahib, **Eugen Ehrlich's 'living law' and its legacy for legal pluralism.** Disponível em: <<http://ssrn.com/abstract=1660606> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.1660606#/>> . Acesso em: 21 jul. 2014.

SINGH, Sahib. The potential of international law: fragmentation and ethics. **Leiden Journal of International Law**, n. 24, 2011.

TRANSALVADOR. **Indicador do transporte coletivo.** 2014. Disponível em: <<http://www.transalvador.salvador.ba.gov.br/?pagina=onibus/onibus#/>>. Acesso em: 28 jun. 2014.

YILMAZ, Yesim. **Private regulation, a real alternative for regulatory reform,** 1998.

## **APÊNDICES**

## APÊNDICE A – Questionário Aplicado

### QUESTIONÁRIO SOCIOECONÔMICO

PREZADO PARTICIPANTE,

ESTE QUESTIONÁRIO TEM COMO OBJETIVO CONHECER O PERFIL SOCIOECONÔMICO E PROFISSIONAL DAQUELES A QUEM DESTINA O OBJETO DESTA PESQUISA. CUJA FINALIDADE É DEMOSTRAR A IMPORTANTE CONTRIBUIÇÃO DO SERVIÇO DE MOTOTÁXI PARA A MOBILIDADE URBANA

COM AS SUAS INFORMAÇÕES, BUSCA-SE TRAÇAR O PERFIL DO USUÁRIO E DO PRESTADOR DO SERVIÇO DE MOTOTÁXI, COM A FINALIDADE DE PROPOR MELHORIAS NAS CONDIÇÕES DO SERVIÇO E AUXÍLIO TEÓRICO PARA CRIAÇÃO DE LINHAS DE CRÉDITOS ESPECÍFICAS PARA A CATEGORIA.

#### PROCEDIMENTOS PARA O PREENCHIMENTO DO QUESTIONÁRIO

**TODAS AS QUESTÕES VISAM APENAS À COLETA DE INFORMAÇÕES OU DE OPINIÕES.  
FAVOR, NÃO DEIXE NENHUMA QUESTÃO SEM RESPOSTA.  
TODOS OS DADOS OBTIDOS DESTE QUESTIONÁRIO SERÃO CONFIDENCIAIS**

#### INFORMAÇÕES

As perguntas deste Questionário têm três objetivos principais: conhecer os dados socioeconômicos e profissionais seus e de sua família, conhecer a sua avaliação sobre o TRANSPORTE COLETIVO URBANO E O SERVIÇO DE MOTOTÁXI.

Leia com atenção todas as informações do Questionário antes de responder às questões

Mototaxista 0.1       Usuário de mototáxi 0.2       Usuário de transporte coletivo 0.3

#### VOCÊ E SUA FAMÍLIA

**1. Qual o seu sexo?**

- (A) Feminino.  
(B) Masculino.

**2. Qual a sua idade?**

- (A) Menos de 17 anos.  
(B) 17 anos.  
(C) 18 anos.  
(D) Entre 19 e 25 anos (inclusive).  
(E) Entre 26 e 33 anos (inclusive).  
(F) Entre 34 e 41 anos (inclusive).  
(G) Entre 42 e 49 anos (inclusive).  
(H) 50 anos ou mais

**3. Como você se considera:**

- (A) Branco(a).  
(B) Pardo(a).  
(C) Preto(a).  
(D) Amarelo(a).  
(E) Indígena.

**4. Qual seu estado civil?**

- (A) Solteiro(a).  
(B) Casado(a)/mora com um(a) companheiro(a).  
(C) Separado(a)/divorciado(a)/desquitado(a).  
(D) Viúvo(a).

**5. Quantas pessoas moram em sua Casa?**

- (A) Duas pessoas.  
(B) Três.  
(C) Quatro.  
(D) Cinco.  
(E) Mais de seis.

(F) Moro sozinho(a)

**6. Qual sua renda familiar?**

- (A) Até um salário mínimo  
(B) Entre um e dois salários mínimos  
(C) Entre dois e três salários mínimos  
(D) Maior que três salários mínimos

**7. Quanto da sua renda você compromete com transporte?**

- (A) Até 10%  
(B) Até 20%  
(C) Entre 20% e 30%  
(D) Acima de 30%  
(E) Não tem custo com transporte

**8. Qual seu principal meio de transporte?**

- (A) Moto própria  
(B) mototáxi  
(C) Carro particular/ próprio  
(D) Ônibus coletivo  
(E) Carona  
(F) outros \_\_\_\_\_?

**9. Você já teve ou tem algum automóvel?**

- (A) Moto  
(B) carro  
(C) bicicleta.  
(D) Quatro ou mais.

**10. Você costuma pegar carona com amigos para se locomover?**

- (A) Sim,  
(B) sempre  
(C) Às vezes  
(D) Nunca

**11. Você pretende comprar algum automóvel nos próximos 12 meses? Se sim, Qual?**

- (A) Moto  
(B) carro  
(C) Os dois  
(D) Outros \_\_\_\_\_?

#### TRANSPORTE COLETIVO

**12. Como você considera o transporte coletivo da sua cidade?**

- (A) Ruim  
(B) Ineficiente  
(C) Sujo  
(D) Caro  
(E) Bom regular  
(F) Excelente  
(G) Precisa melhorar  
(H) Lento

**13. com que frequência você faz uso do transporte coletivo?**

- (A) Não usa ou até uma vez por semana  
(B) duas a três vezes por semana  
(C) Mais de três vezes na semana  
(D) todos os dias?

**14. Você acha o transporte coletivo seguro?**

- (A) Sim  
(B) Não  
(C) Parcialmente

**15. Você já sofreu algum acidente durante a viagem com passageiro do mototáxi?**

- (A) Sim, Grave.  
(B) Sim, Moderado  
(C) Sim, Leve  
(C) Nunca  
(D) Já presenciei Terceiros

**16. Você acredita que o transporte coletivo pode melhorar?**

- (A) Sim  
(B) Não

**Não sua opinião a quem deve a culpa do caos no transporte coletivo?**

---

---

---

---

---

**Você acredita que o transporte pode melhorar sua qualidade? Como?**

---

---

---

---

---

---

---

---

### TRANSPORTE INFORMAL

**17. O que você acha do mototáxi?**

- (A) Ruim  
(B) Ineficiente  
(C) Sujo  
(D) Caro  
(E) Bom regular  
(F) Excelente  
(G) Precisa melhorar  
(H) Rápido  
(I) Lento

**18. com que frequência você faz uso do transporte informal?**

- (A) Não usa ou até uma vez por semana  
(B) duas a três vezes por semana  
(C) Mais de três vezes na semana  
(D) todos os dias?

**19. Você acha o transporte informal seguro?**

- (A) sim  
(B) Não  
(C) Parcialmente

**20. Você já sofreu algum acidente durante algum trajeto?**

- (A) Sim, Grave.  
(B) Sim, Moderado  
(C) Nunca  
(D) Já presenciei Terceiros

**21. Você acredita que o transporte informal pode melhorar o trânsito na sua cidade?**

- (A) Sim  
(B) Não

**22. Você acredita que o transporte informal pode melhorar na sua qualidade de vida no trânsito da sua cidade?**

- (A) Sim  
(B) Não

### ACESSO AO CRÉDITO / MOTOTÁXI

**23. Você já buscou por alguma linha de crédito específica para seu trabalho? (Auxílio manutenção/ combustível / financiamento)**

- (A) Sim e obtive  
(B) Não, não tenho necessidade.  
(C) Sim, mas não existe ou desconheço  
(D) Nunca pensei sobre o assunto

**24. Você dispõe de capital para colocar seu veículo no seguro?**

- (A) Sim, e tenho seguro  
(B) Sim, e meu seguro cobre acidente a mim e terceiros  
(C) Não, pois não tenho interesse  
(D) Não, não posso pagar.  
(E) Nunca pensei sobre o assunto

**25. você acredita que se tivesse capital para investir no seu veículos e em treinamentos para você, isso refletiria em alguma melhora da qualidade de vida sua e de seus passageiros?**

- (A) Sim com certeza  
(B) Não tenho interesse  
(C) Essa não é minha atividade principal  
(D) Eu poderia gerar renda e melhorar a qualidade de vida de minha família

**26. Qual sua atividade Principal?**

- (A) mototáxi /ligado ao transporte informal  
(B) tenho outra profissão e faço apenas extras como mototáxi  
(C) não me considero mototáxi apenas transporto pessoas eventualmente  
(D) Outros (carteira assinada)  
(E) Outros (autônomo ou desempregado)

**27. Se mototáxi for sua atividade principal, qual o seu nível de renda?**

- (A) Até um salário mínimo  
(B) Entre um e dois salários mínimos  
(C) Entre dois e três salários mínimos  
(D) Maior que três salários mínimos

**28. Caso ser mototáxi não seja sua atividade principal você acredita que possa se tornar daqui a algum tempo? Quais suas perspectivas?**

- (A) Sim, perfeitamente  
(B) Não, pois não teria segurança previdenciária.  
(C) Sim caso a profissão fosse regulamentada  
(D) Não tenho perspectivas como mototáxi

**29. Você é o provedor do seu lar?**

- (A) Sim  
(B) Não

**30. O que você sugere para melhorar seu ramo de atividade?**

---

---

---

---

---

---

---

---

**31. Quais linhas de crédito dispostas abaixo você julga que mais necessária?**

- Financiamento  
 Crédito para combustível  
 Crédito para manutenção  
 Crédito para seguro  
 Crédito para qualificação  
 Crédito para equipamento segurança

**32. Quais você sugere?**

---

---

---

---

---

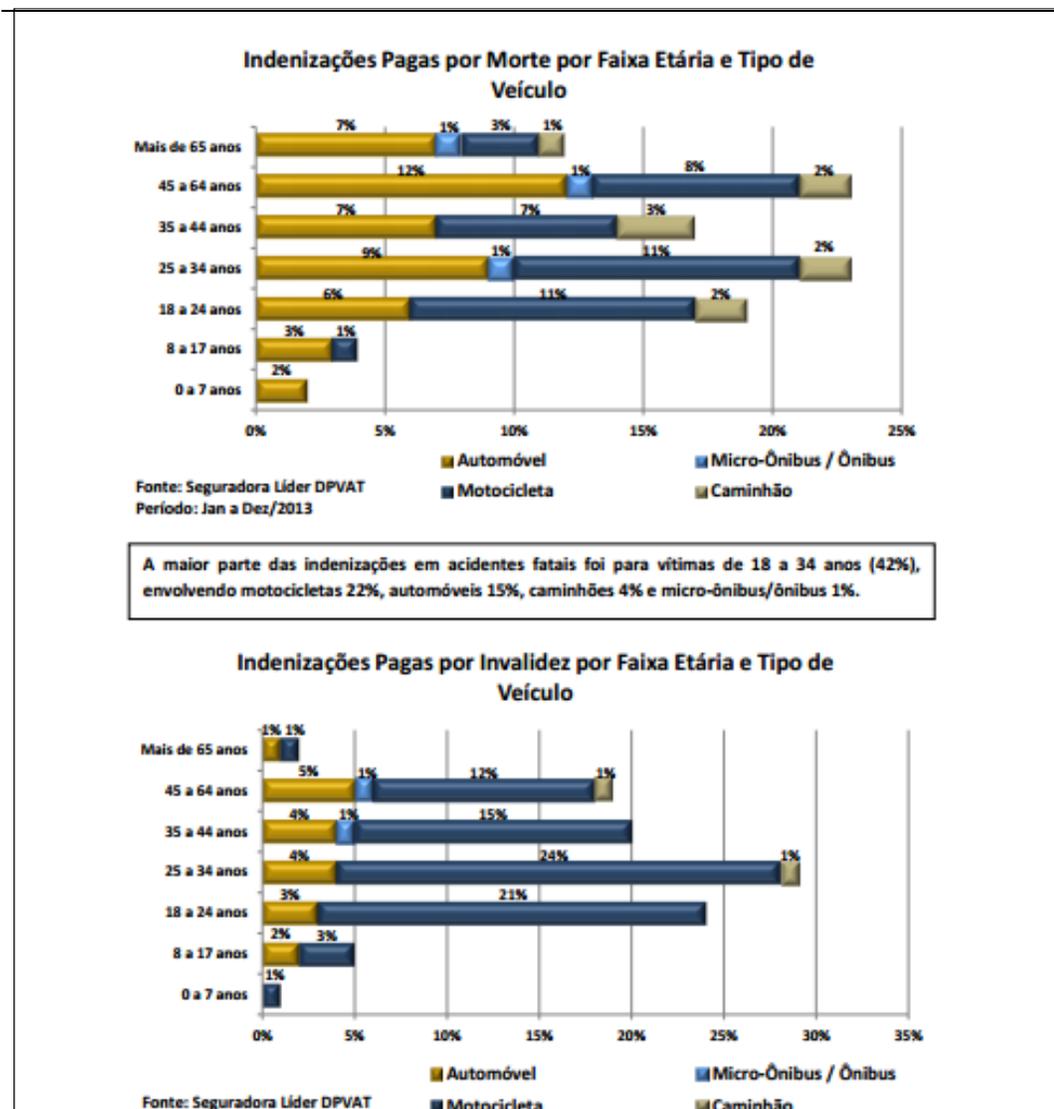
---

---

---

## **ANEXOS**

## ANEXO A – indenizações pagas por faixa etária de idade



Fonte, DENATRAN, 2014

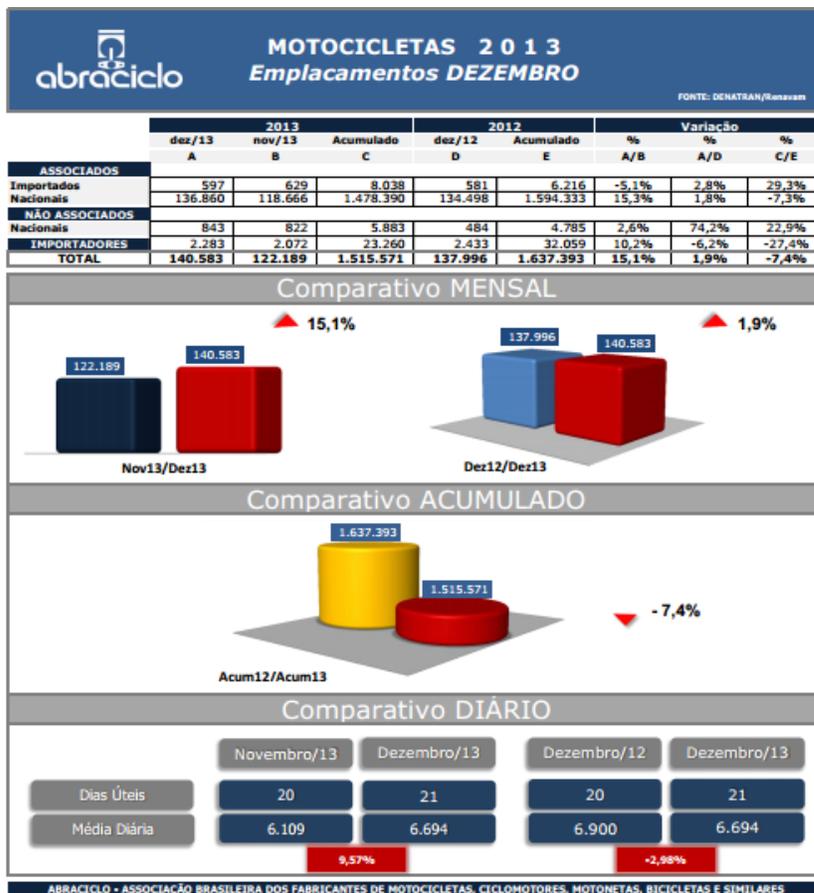
## ANEXO B - Frota nacional

**BOLETIM ESTATISTICO  
ANO 03, Volume 04****Frota DENATRAN**

Frota DENATRAN - Novembro 2013							
Região	UF	Automóvel	Ônibus / Micro-ônibus	Motocicleta	Caminhão	TOTAL	%
Sudeste	SP	16.508.409	251.760	4.709.762	2.514.950	23.984.881	30,28%
	MG	5.134.704	106.042	2.342.153	1.060.324	8.643.223	10,91%
	RJ	4.055.113	79.612	884.934	457.175	5.476.834	6,92%
	ES	835.737	20.325	456.440	217.375	1.529.877	1,93%
<b>Sudeste Total</b>		<b>26.533.963</b>	<b>457.739</b>	<b>8.393.289</b>	<b>4.249.824</b>	<b>39.634.815</b>	<b>50,04%</b>
Sul	PR	3.917.837	55.548	1.264.532	860.827	6.098.744	7,70%
	RS	3.780.608	55.093	1.123.560	680.480	5.639.741	7,12%
	SC	2.528.862	27.929	991.817	498.778	4.047.386	5,11%
<b>Sul Total</b>		<b>10.227.307</b>	<b>138.570</b>	<b>3.379.909</b>	<b>2.040.085</b>	<b>15.785.871</b>	<b>19,93%</b>
Nordeste	CE	920.956	23.267	1.147.642	230.019	2.321.884	2,93%
	PE	1.153.064	33.009	907.235	244.963	2.338.271	2,95%
	BA	1.485.912	57.585	1.135.777	394.917	3.074.191	3,88%
	MA	350.528	10.901	706.564	124.959	1.192.952	1,51%
	PI	263.808	7.839	481.738	85.737	839.122	1,06%
	RN	447.370	9.969	385.138	103.612	946.089	1,19%
	PB	424.628	10.438	415.143	93.279	943.488	1,19%
	SE	271.728	8.782	221.381	54.419	556.310	0,70%
AL	288.855	11.444	225.719	65.271	591.289	0,75%	
<b>Nordeste Total</b>		<b>5.606.849</b>	<b>173.234</b>	<b>5.626.337</b>	<b>1.397.176</b>	<b>12.803.596</b>	<b>16,17%</b>
Centro-Oeste	GO	1.572.795	27.060	973.567	416.152	2.989.574	3,77%
	MT	566.733	12.418	657.355	248.905	1.485.411	1,88%
	MS	605.607	11.234	401.095	182.403	1.200.339	1,52%
	DF	1.154.338	15.261	169.709	141.332	1.480.640	1,87%
<b>Centro-Oeste Total</b>		<b>3.899.473</b>	<b>65.973</b>	<b>2.201.726</b>	<b>988.792</b>	<b>7.155.964</b>	<b>9,04%</b>
Norte	RO	220.334	5.864	410.600	98.684	735.482	0,93%
	PA	482.531	20.219	718.117	164.949	1.385.816	1,75%
	RR	56.958	1.368	80.749	23.259	162.334	0,20%
	AM	348.254	11.744	225.018	95.911	680.927	0,86%
	TO	165.116	5.952	257.931	73.613	502.612	0,63%
	AC	70.404	1.206	102.888	26.906	201.404	0,25%
	AP	67.554	1.312	60.214	20.804	149.884	0,19%
<b>Norte Total</b>		<b>1.411.151</b>	<b>47.665</b>	<b>1.855.517</b>	<b>504.126</b>	<b>3.818.459</b>	<b>4,82%</b>
<b>Total</b>		<b>47.678.743</b>	<b>883.181</b>	<b>21.456.778</b>	<b>9.180.003</b>	<b>79.198.705</b>	<b>100%</b>

Fonte, DENATRAN, 2014

ANEXO C – Emplacamentos de motocicletas 2013



Fonte: ABRACICLO,2014