



## **PRECARIZAÇÃO SOBRE DUAS RODAS: UMA ANÁLISE DO SERVIÇO DE MOTOTÁXI NAS CIDADES DE ITACOATIARA E PARINTINS, AMAZONAS - BRASIL<sup>1</sup>**

### **PRECARIZATION ON TWO WHEELS: AN ANALYSIS OF MOTORCYCLE TAXI SERVICE IN ITACOATIARA AND PARINTINS, AMAZONAS - BRAZIL**

### **PRECARIEDAD EN DOS RUEDAS: UN ANÁLISIS DEL SERVICIO DE MOTOTAXI EN LAS CIUDADES DE ITACOATIARA Y PARINTINS, AMAZONAS – BRASIL**

#### **Moisés Augusto Tavares Pinto**

Economista pela Universidade Federal do Amazonas - UFAM. Mestrando em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia - PPGCASA/UFAM e Membro Colaborador do Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades da Amazônia Brasileira - NEPECAB/UFAM. Avenida Rodrigo Octávio, 3000, Campus Universitário/UFAM/Setor Norte/ICHL. Coroado I – Manaus, Amazonas-Brasil - CEP: 69077-100. E-mail: moisesaugusto.ufam@gmail.com

#### **Tatiana Schor**

Economista, doutora em Ciência Ambiental pela Universidade de São Paulo - USP. Professora do Departamento de Geografia da UFAM e pesquisadora do Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia Brasileira – NEPECAB/UFAM. Avenida Rodrigo Octávio, 3000, Campus Universitário/UFAM/Setor Norte/ICHL. Coroado I – Manaus, Amazonas-Brasil - CEP: 69077-100. E-mail: tschor@ufam.edu.br

**Resumo:** A existência do Polo de Duas Rodas (P2R) no Polo Industrial de Manaus (PIM), foi ou é decisivo para a consolidação da motocicleta como principal meio de transporte nas cidades do Amazonas? Ou será que estas cidades, tal qual grande parte das cidades do interior do Brasil, ao não investir em transporte coletivo, incentivam o transporte individual e motorizado devido à falta de políticas alternativas? A discussão acerca do transporte e trânsito nas cidades Brasileiras deve sair das grandes metrópoles e cidades e adentrar na Amazônia, onde a realidade urbana é pautada pela precariedade de infraestrutura e de políticas públicas e a quase inexistência da discussão acerca do transporte coletivo. Este artigo visa compreender a realidade “motocicletizada”, para pensar em formas de transformar o espaço urbano na Amazônia Brasileira. Visando compreender o contexto desta realidade do transporte urbano nas cidades do interior do Amazonas este artigo apresentará uma análise da política industrial do Polo de Duas Rodas em Manaus e um conjunto de resultados obtidos em entrevistas com mototaxistas em duas cidades consideradas como médias no Amazonas: Itacoatiara e Parintins. Como resultado fará uma análise integrada dessas duas escalas de dinâmica econômica que se territorializam nas cidades do Amazonas.

**Palavras-chave:** Polo de Duas Rodas Manaus, mototáxi; precarização; Itacoatiara; Parintins; Amazonas.

---

<sup>1</sup> Texto resultante de pesquisa vinculada ao Pronex - FAPEAM - CNPq "Cidades Amazônicas: dinâmicas espaciais, rede urbana local e regional".

**Abstract:** The existence of Two Wheels Industry in Manaus has been or is decisive for the consolidation of the motorcycle as a primary means of transportation in the cities of the Amazon? Or will these cities, like most cities in the interior of Brazil, by failing to invest in public transportation, encourage individual motorized transport due to lack of alternative policies? The discussion about transportation and traffic in Brazilian cities should leave the big cities and towns and look into the Amazon, where the urban reality is guided by poor infrastructure and public policy and the almost total lack of discussion of public transport. This article aims to understand the "motorcycle" reality, in order to think of ways to transform the urban space in the Brazilian Amazon. Seeking to understand the context of this reality of urban transport in the interior cities of the Amazon this article will present an analysis of the Two Wheels Industry of Manaus as an industrial policy and a set of results obtained in interviews with motorcycle taxi drivers in two medium-sized cities: Itacoatiara and Parintins. As a result make an integrated analysis of these two scales of economic dynamics that territorializam cities in the Amazon.

**Keywords:** Two Wheels Industry Manaus; mototaxi; precarization; Itacoatiara; Parintins; Amazonas.

**Resumen:** La existencia de Polo Dos Ruedas (P2R) en el Polo Industrial de Manaus (PIM) ha sido o es decisiva para la consolidación de la motocicleta como medio principal de transporte en las ciudades de la Amazonía? ¿O estas ciudades, como la mayoría de las ciudades del interior de Brasil, por no invertir en el transporte público y fomentar el transporte motorizado individual debido a la falta de políticas alternativas? La discusión sobre el transporte y el tráfico en las ciudades brasileñas debería dejar las grandes ciudades y pueblos y en el Amazonas, donde la realidad urbana es guiado por la mala infraestructura y la política pública y la casi total falta de discusión de transporte público. Este artículo tiene como objetivo comprender la realidad "motocicletizada", a pensar en maneras de transformar el espacio urbano en la Amazonia brasileña. Tratando de entender el contexto de esta realidad del transporte urbano en las ciudades del interior de la Amazonía este artículo presenta un análisis del Polo sobre dos ruedas en Manaus como política industrial y un conjunto de resultados obtenidos en las entrevistas con los conductores de taxi de motocicleta en dos ciudades de tamaño medio en Amazonas: Itacoatiara y Parintins. Como resultado de ello hacer un análisis integrado de estas dos escalas de la dinámica económica que territorializam ciudades en el Amazonas.

**Palabras-clave:** Polo Dos Ruedas Manaus, mototaxi; precaridad; Itacoatiara, Parintins, Amazonas.

## **O TRANSPORTE NA REGIÃO NORTE: O CASO DO AMAZONAS.**

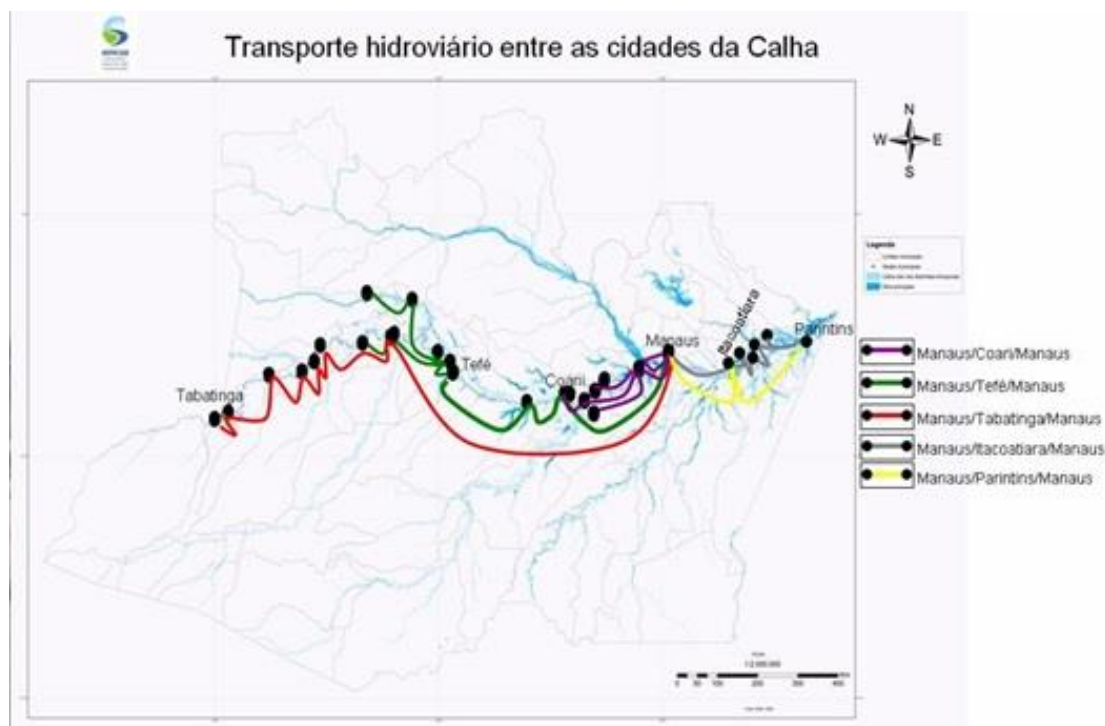
Reconhecem-se nos estudos sobre os diversos sistemas de transporte no Brasil as especificidades e características do sistema de transporte na região Norte (ALMEIDA e RIBEIRO, 1989). Predomina nos estudos clássicos uma escala de análise regional que deixa de lado o exame específico de determinadas redes de transporte de cargas e passageiros, e principalmente a questão do transporte intra-urbano nas pequenas cidades do interior do Brasil (ALMEIDA e RIBEIRO, 1989; SANT'ANNA, 1998). Os mapas de transporte por modo organizados pela Confederação Nacional de Transporte no Atlas de Transporte Brasileiro de 2006 descrevem o sistema de transporte brasileiro, no qual a especificidade da região Norte fica evidente, com poucas estradas de rodagem quando comparada com as demais regiões do país.

Esta especificidade implica na necessidade de elaborar novas abordagens teórico-metodológicas para compreender a dinâmica dos transportes na região. O estudo de Nogueira (1999) reflete bem a importância do transporte fluvial para a constituição das

redes de transporte do Amazonas. Estudos recentes elaborados pelo Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia Brasileira – NEPECAB (CAMPOS, 2007; SCHOR *et al.* 2007; SCHOR e COSTA, 2007; MORAES e SCHOR, 2007; SILVA e SCHOR, 2007; OLIVEIRA *et al.* 2007; SCHOR, 2008; LEITE, 2009; PINHEIRO e LEITE, 2009) apontam a necessidade de analisar de forma multiescalar a estrutura de transporte de pessoas e cargas na região Amazônica, em especial nas cidades localizadas ao longo da calha dos rios Solimões e Amazonas, no estado do Amazonas.

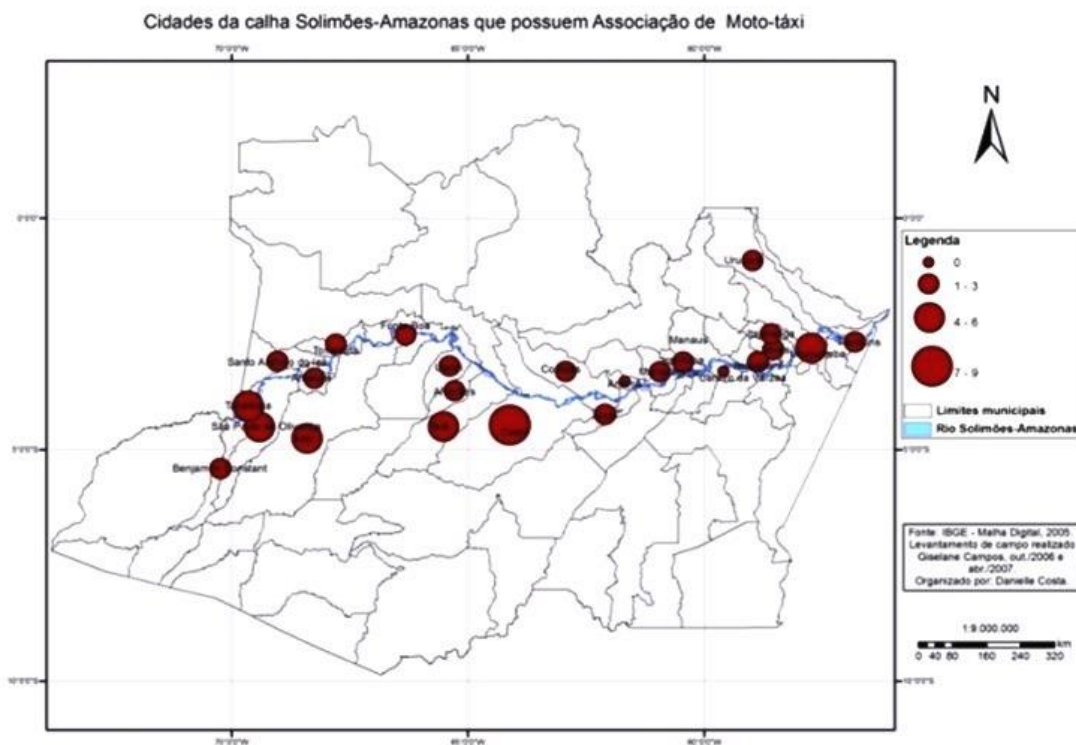
Oliveira e Schor (2008), ao analisarem a rede urbana ao longo da calha do rio Solimões-Amazonas, identificaram a variável transporte intraurbano e intermunicipal como uma das formas mais importantes de fluxos de pessoas e mercadorias (SCHOR *et al.* 2007; OLIVEIRA e SCHOR 2010). Durante as pesquisas de campo realizadas no âmbito dos projetos desenvolvidos pelo NEPECAB, foi identificada uma clara articulação e dependência do transporte interurbano fluvial com a sazonalidade do Rio Solimões (MORAES, 2007). Com a subida e descida do rio Solimões altera-se de forma drástica as distâncias, sendo que na cheia existem diversos “furos” e “paranáis” que encurtam as distâncias enquanto que na seca, com o aparecimento das várzeas, o caminho torna-se mais demorado. A síntese dos resultados obtidos no decorrer destas pesquisas, apontando a complexidade da rede urbana, está representada nos mapas abaixo (Figuras 1 e 2):

Figura 1 – Transporte hidroviário entre as cidades da Calha



Fonte: Acervo NEPECAB

Figura 2 – Cidades da Calha Solimões-Amazonas que possuem Associações de Mototáxi



Fonte: Acervo NEPECAB

Os mapas apontam para dois tipos de resultado. Primeiramente, uma organização do transporte de cargas e passageiros intermunicipal em três sub-redes quase independentes (Tabatinga-Alto Solimões; Tefé-Médio Solimões; Baixo Solimões). A organização dos fluxos de transportes intermunicipais, tanto de cargas quanto de passageiros, é informal, no sentido de que a informação sobre horários e embarcações é praticamente inexistente na capitania dos portos em Manaus, e ainda porque as relações de trabalho que configuram estes sistemas também são informais. Obter informações sobre viagens intermunicipais em Manaus, principalmente entre as pequenas cidades, é extremamente difícil.

O segundo mapa mostra a importância do serviço de mototáxi como transporte urbano nas cidades da calha dos rios Solimões-Amazonas. A presença de outras alternativas, tais como bicicletas e ciclovias, é baixíssima nas diversas cidades analisadas. Não existe, até o presente momento, nenhum incentivo ao transporte urbano não-motorizado nestas cidades. O estudo da rede urbana em um local com características físico-biológicas e culturais tão específicas como a Amazônia Brasileira, em especial a rede urbana do rio Solimões, na qual o transporte intermunicipal é fluvial e o intraurbano se realiza principalmente por mototáxis, depende de um entendimento

da situação do transporte de cargas e passageiros inter e intra-municipal. Sabemos que Manaus possui 51,11% da população e detém mais de 90% da frota do estado, exceto para motocicletas (67,46%) e motonetas (29,89%), o que indica a importância destes modais de transporte no interior do estado (Tabela 1).

Tabela 1: Frota e modalidade de transporte no Amazonas, 2010

FROTA			
População Amazonas 2010	3.483.985		
População Manaus 2010	1.802.014		
Tipo	Amazonas	Manaus	Frota concentrada em Manaus (%)
Automóvel	262257	252274	96,19%
Caminhão	16440	14631	89,00%
Caminhão trator	2159	2019	93,52%
Caminhonete	53907	49981	92,72%
Micro-ônibus	2540	2334	91,89%
Motocicleta	123708	83459	67,46%
Motoneta	28647	8563	29,89%
Ônibus	6300	5807	92,17%
Trator de rodas	50	48	96,00%

Fonte: IBGE (frota 2010; população 2010).

Quando detalhada a frota de mototáxis para algumas cidades no interior do Amazonas, em especial as localizadas ao longo da calha do rio Solimões, encontrava-se em 2006 o padrão demonstrado na Tabela 2.

Os dados apresentados pelo IBGE relativos à frota mostra o incrível incremento de motocicletas e motonetas em todas as cidades, em especial naquelas consideradas por Schor e Costa (2011) como médias. Se considerarmos motocicletas e motonetas como um veículo motorizado de duas rodas e analisarmos conjuntamente o incremento percentual da frota de "motocicletas" no período supra-citado, teríamos o resultado da Tabela 3.

Tabela 2: Mototáxi em Algumas cidades da Calha do rio Solimões, 2006

MUNICÍPIO	TOTAL DE ASSOCIAÇÕES	TOTAL DA FROTA	MÉDIA DE VIAGENS / DIA
Alvarães	2	210	100
Amaturá	2	80	55
Benjamin Constant	2	104	50
Coari	8	480	80
Fonte Boa	2	306	80
Manacapuru	1	189	50
São Paulo de Olivença	4	128	100
Tabatinga	5	387	80
Tefé	4	500	85
Tonantins	2	118	50

Fonte: Giselane Campos, 2007.

Tabela 3: Frota nas cidades médias do Amazonas, 2005-2010

Cidade	Parintins		Var. %	Itacoatiara		Var. %	Manacapuru		Var. %	Coari		Var. %	Tefé		Var. %	Tabatinga		Var. %
	Ano	2005		2010	2005		2010	2005		2010	2005		2010	2005		2010	2005	
Automóvel	494	780	63,33%	1079	1840	58,64%	856	1430	59,86%	168	326	51,53%	329	531	61,96%	393	563	69,80%
Motocicleta	5372	8545	159,07%	5286	10432	197,35%	1792	4673	260,77%	676	5224	772,78%	2480	4845	195,36%	1431	3537	247,17%

Fonte: IBGE, 2010.

O incremento na frota de motocicletas reflete várias mudanças no padrão de transporte e consumo na região. A facilidade de acesso ao crédito e o aumento da produção de motocicletas no Polo Industrial de Manaus são dois fatores que precisam ser considerados para se compreender esta dinâmica de transporte intraurbano nas cidades do Amazonas.

A existência do Polo de Duas Rodas (P2R) do Polo Industrial de Manaus (PIM) foi ou é decisivo para a consolidação deste meio de transporte nas cidades do Amazonas? Ou será que estas cidades, tal qual grande parte das cidades do interior do Brasil, ao não investir em transporte coletivo, incentivam o transporte individual e motorizado devido à falta de políticas alternativas? A discussão acerca do transporte e trânsito nas cidades Brasileiras deve sair das grandes metrópoles e cidades e adentrar na Amazônia, onde a realidade urbana é pautada pela precariedade de infraestrutura e de políticas públicas e a quase inexistência da discussão acerca do transporte coletivo. Este artigo visa compreender a realidade “motocicletizada”, para pensar em formas de transformar o espaço urbano na Amazônia Brasileira.

Visando compreender o contexto desta realidade do transporte urbano nas

ciudades do interior do Amazonas este artigo apresentará uma análise da política industrial do Polo de Duas Rodas em Manaus e um conjunto de resultados obtidos em entrevistas com mototaxistas em duas cidades consideradas como médias no Amazonas: Itacoatiara e Parintins (Figura 3). Como resultado fará uma análise integrada dessas duas escalas de dinâmica econômica que se territorializam nas cidades do Amazonas.

Figura 3 - Localização da Área de Estudo.



Autor: Ronam Gato, 2011.

## O SERVIÇO DE MOTOTÁXI, ORIGENS E CARACTERÍSTICAS.

O rápido crescimento das cidades médias fora dos eixos metropolitanos consolidados (SPOSITO, 2006), inseridas na lógica expansionista do capitalismo, tem transformado os costumes, diversificado o processo produtivo e também as relações de trabalho, e modificado ainda o sistema urbano brasileiro. Esta transformação no sistema urbano brasileiro remodela a estrutura dos empregos com o crescimento do trabalho informal, perda de direitos trabalhistas e aumento da flexibilização das

condições de trabalho. Este conjunto de “precariedades” é um reflexo dessa nova dinâmica. O serviço de mototáxi surge neste contexto, em 1990, na cidade nordestina de Crateús, onde o transporte público convencional era inexistente; a ideia da implementação surgiu provavelmente de notícias transmitidas pela televisão sobre o uso de motocicletas alugadas por turistas em Londres (JUNIOR e FILHO, 2010). No Brasil a motocicleta é um fenômeno relativamente recente, popularizando-se na década de 1970 com a importação destes veículos. Com a política de “substituição de importações” as empresas produtoras de motocicletas passaram a receber incentivos para construir suas fábricas no Brasil. A primeira empresa de motocicletas a desfrutar dos incentivos fiscais em Manaus foi a Moto Honda da Amazônia S/A em nove de julho de 1975 (MORAIS, 2004).

Após o processo de liberalização econômica iniciado na década de 1990, em um contexto de reestruturação produtiva do capital, o Brasil passou a conviver com poderosas forças de desregulamentação e privatização que afetaram profundamente a distribuição de recursos, bem como o transporte público (VASCONCELLOS, 2008). Diante dessa nova realidade, o trabalhador buscou outra atividade a fim de garantir sua sobrevivência. O desemprego, aliado às deficiências encontradas no serviço de transporte público, principalmente nas cidades médias que encontraram na informalidade manufatureira e de serviços uma dinâmica econômica própria, formou assim um ambiente propício para um serviço alternativo de transporte: o mototáxi (VASCONCELOS, 2009).

Políticas federais estimularam a produção da motocicleta, que passou a ser intensamente utilizada. A produção multiplicou-se por 12 em apenas 15 anos (VASCONCELLOS, 2008), o que culminou na consolidação do Polo de Duas Rodas (P2R) de Manaus. Neste caso, convencionou-se chamar P2R o segmento produtor de motocicletas, motonetas, ciclomotores, quadriciclos e bicicletas em Manaus, (FREITAS, 2009). O P2R foi e continua sendo um segmento de suma importância na configuração do modelo da Zona Franca de Manaus, e posterior Polo Industrial de Manaus, reformulado no contexto do processo de globalização econômica e da descentralização da produção de bens de consumo (MELO, 2010). Ele é constituído por 10 empresas de origem estrangeira (Tabela 04). A indústria de duas rodas em Manaus se configura, portanto, como uma divisão territorial do trabalho específica do capitalismo.



FABRICANTES	ANO DE INSTALAÇÃO	ORIGEM DO PRODUTO
Moto Honda da Amazônia Ltda	1975	Japão
Yamaha	1985	Japão
Suzuki	1992	Japão
Kasinski/Zongshen	1999	China
Harley Davidson do Brasil Ltda	1999	USA
Bramont	2007	Índia/China
Moto Traxx	2008	China
Dafrá Motors	2008	Índia/China
Kawasaki	2009	Japão

Tabela 04: Principais fabricantes de motocicletas em Manaus.

Fonte: Suframa, 2013.

Indústrias do P2R têm seu mercado na América do Sul. No Amazonas, Manaus é, sem dúvida, o maior consumidor em termos absolutos de motocicletas, porém, nas cidades do interior do estado, em especial nas cidades médias, o uso da motocicleta tanto como transporte particular quanto como mototáxis é de extrema importância, muitas vezes sendo a única forma de transporte intraurbano. Nesse contexto, a Moto Honda da Amazônia dominou o mercado e foi a primeira a possuir concessionárias no interior – distribuídas em toda calha dos rios Solimões-Amazonas, e, até hoje, é considerada um sinônimo de motocicletas de qualidade nessas cidades. As cidades do interior do Amazonas com concessionárias recebem motocicletas transportadas de Manaus por meio de barcos contratados pela empresa, muitas vezes barcos regionais de transporte misto carregando cargas e passageiros.

Outras grandes montadoras entraram no mercado, como a Yamaha e Suzuki, mas sem ameaçar a liderança da Honda. Com o intuito de facilitar o acesso às motocicletas, a Honda criou o Consórcio Nacional Honda em 1981 e, em 2000, o Banco Honda.

O Banco Honda tornou-se a principal agência de crédito para aquisição de seus veículos, facilitando o processo de expansão do mercado (MORAES, 2011). Com a inserção das motocicletas chinesas no mercado nacional desde 2004, consolidada em 2008, o acesso tornou-se mais amplo, devido ao baixo preço e facilidades de crédito. A transformação das concessionárias em financeiras, além da disseminação de outras instituições financeiras voltadas ao crédito no interior do Amazonas, criando linhas de crédito específicas para veículos, impulsionou o mercado de motocicletas, principalmente as das marcas chinesas mais baratas, que se tornaram populares entre

os mototaxistas. Este fenômeno "nacional", influenciado por características socioespaciais, teve seus reflexos no uso da motocicleta de forma diferenciada ao longo do território brasileiro, com destaque para os *motoboys* no Sudeste e os *mototaxistas* no Norte e Nordeste (SILVA, 2009). Assim, nas Regiões Norte e Nordeste são encontradas as mais elevadas proporções de municípios com este último serviço, 72,1% e 78,8% respectivamente; também nas duas regiões se destaca a proporção de municípios em que ele é prestado informalmente, ou seja, sem regulamentação oficial (74,4% e 85,8%). A rapidez e as facilidades do transporte tornaram o mototáxi um meio de transporte de rápida difusão, especialmente nas cidades amazônicas com escassez de recursos para investimento públicos em mobilidade urbana (FILHO, 2007).

Para que este mercado se consolidasse foi necessário desvincular da motocicleta as ideias negativas de rebeldia e irresponsabilidade a ela associadas para atingir uma parcela mais influente da sociedade, formadora de opinião (MORAES, 2011 p. 56). Nas grandes cidades a motocicleta foi vendida como um símbolo de "liberdade" e "status" para o pobre, de motorização como "progresso", com a indústria sempre a afastando de sua imagem negativa e a popularizando com "cara de boa moça" (VASCONCELLOS, 2008). No caso das cidades do interior do Amazonas a motocicleta tornou-se um sonho de consumo: além de facilitar a mobilidade (não existem linhas de ônibus nelas), é sobre a motocicleta que as pessoas conversam no trânsito como se estivessem em uma caminhada, vão para o trabalho, fazem compras; ela é um item necessário para o flerte... a cidade gira em torno da motocicleta. Neste caso, da mesma maneira que o automóvel no sudeste (SCHOR, 1999), a motocicleta na Amazônia ultrapassa a sua funcionalidade como meio de transporte e está cravada no dia-a-dia de suas cidades (Figura 4).

Dentre os fatores que levaram ao novo hábito podem ser destacados a falta de alternativas de mobilidade urbana, facilidade de acesso ao crédito e agressivas estratégias de marketing das montadoras. A escolha pela motocicleta, sustentada pela oferta de crédito, é condicionada portanto pela falta de alternativas. A insuficiência de meios eficientes de transporte na maioria das cidades na Amazônia, e no Amazonas em especial, colocou a motocicleta em uma posição singular e, em alguns casos, como o único meio de transporte capaz de garantir circulação satisfatória, em comparação com outros meios de transporte (FILHO, 2007). Nas cidades do interior do Amazonas, a motocicleta é utilizada pela maioria da população, como meio de

trabalho, lazer e transporte. É no interior que a necessidade dos serviços de mototáxi e pequenas entregas a torna uma mercadoria singular.

Figura 4. A motocicleta como Liberdade.

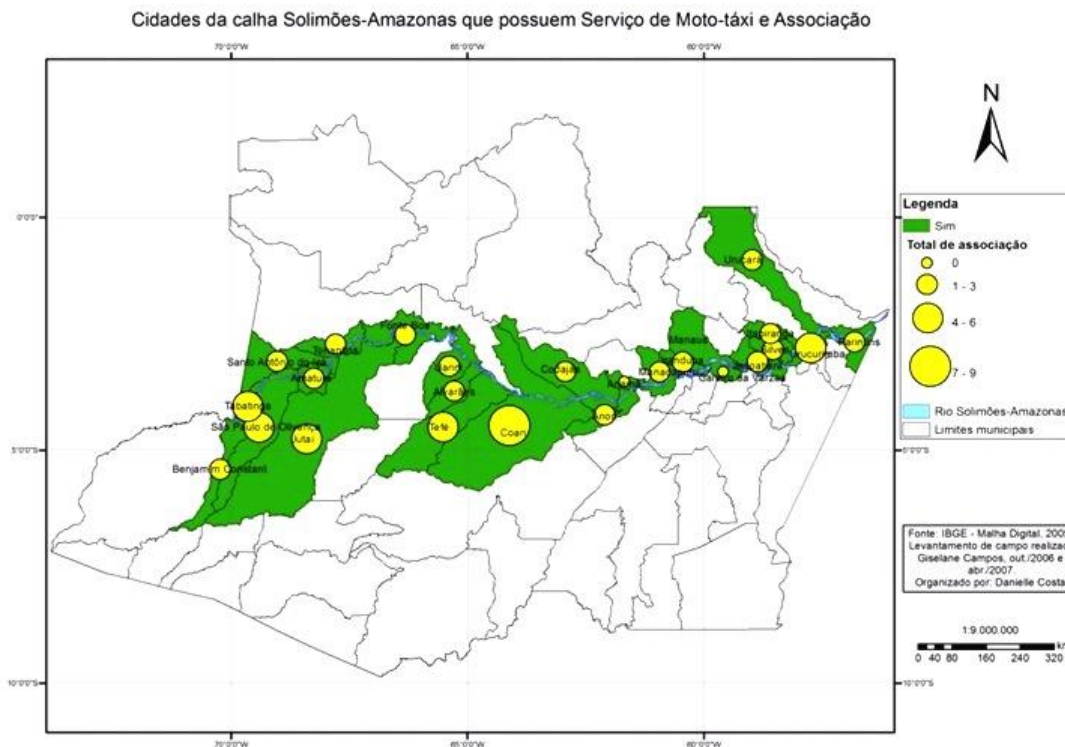


Fonte: Folheto de uma concessionária de Manaus 2010, acervo NEPECAB.

O crescimento do serviço de mototáxi no Brasil evidencia, portanto, a existência de uma demanda reprimida de mobilidade urbana que, apesar dos riscos associados à motocicleta, tem crescido rapidamente em todo o país (JUNIOR e FILHO, 2010). No Amazonas não foi diferente, os mototaxistas surgiram ainda na década de 1980 e rapidamente, na década seguinte, conquistaram as ruas simultaneamente à expansão do uso das motocicletas no país (FILHO, 2007). O fenômeno coincide, portanto, com o da precarização das condições de trabalho, que se tornou mais visível a partir da década de 1990 nas cidades brasileiras (GONÇALVES e JUNIOR, 2002). Nas cidades do Amazonas o serviço de mototáxi é organizado por meio de Associações e/ou Sindicatos, os quais incluem de 60 a 80 mototaxistas. Esta organização não significa que os municípios tenham leis ou diretrizes específicas, mantendo o serviço na informalidade mesmo que haja uma organização formal de classe. Campos (2007), ao levantar os dados de organizações de mototaxistas nas cidades ao longo da calha do rio Solimões e Amazonas, mostrou

a existência de um conjunto considerável de associações/sindicatos nestas cidades (Figura 5).

Figura 5: Distribuição espacial dos serviços de mototáxi e associações na calha dos rios Solimões e Amazonas, 2006.



Fonte: Acervo NEPECAB.

Não há dúvidas quanto à extrema importância de compreender o impacto deste meio de transporte no sistema urbano, na precarização do trabalho e no endividamento da população do interior do estado do Amazonas. Com o intuito de compreender estes processos escolheu-se concentrar a pesquisa na categoria do mototaxista, traçando o seu perfil socioeconômico em duas cidades médias do Amazonas, Itacoatiara e Parintins. A estratégia metodológica adotada foi o estudo de caso, que possibilita uma verificação empírica de evidências qualitativas e quantitativas em uma perspectiva interdisciplinar (YIN, 2005). Para tanto, além do material bibliográfico e de dados secundários, foram realizados levantamentos empíricos<sup>2</sup> em ambas as cidades visando coletar informações em estabelecimentos que comercializam motocicletas, instituições financeiras, prefeitura, DETRAN-AM, hospitais, bem como junto aos mototaxistas, e identificar as alterações no espaço

<sup>2</sup> Entre outubro de 2010 e março de 2011 em Itacoatiara, e em abril de 2011 em Parintins.

urbano decorrentes do uso das motocicletas. Inspirado na metodologia do IPEA<sup>3</sup>, foi desenvolvido um formulário a ser aplicado aos mototaxistas nas cidades amazônicas. Aplicado inicialmente em Itacoatiara e aperfeiçoado em Parintins, o formulário teve o intuito de obter dados que traçassem um perfil socioeconômico daqueles profissionais. Eles foram entrevistados no local onde costumam esperar por sua clientela (pontos); a amostra incluiu 10% dos permissionários<sup>4</sup> existentes na cidade, cento e quatro (104) em Itacoatiara e trinta e nove (39) em Parintins.

Os resultados obtidos mostram especificidades intraurbanas mesmo entre as cidades médias no Amazonas, ressaltando a complexidade implicada na análise do sistema de transporte em uma região vasta e diversificada.

### **PARINTINS E ITACOATIARA: UM OLHAR A PARTIR DA MOTOCICLETA**

Parintins possui 102.033 habitantes, é assim a segunda cidade mais populosa do Amazonas; Itacoatiara, a terceira cidade mais populosa do Amazonas, tem 86.839 habitantes (IBGE, 2010). A agropecuária (14,96%) e os serviços (74,50%) têm participação expressiva no PIB de Parintins. Os principais repasses municipais de Itacoatiara e Parintins são respectivamente o Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação - FUNDEB (41,93% e 46,12%), ICMS (35,39% e 26,83%) e o Fundo dos Municípios - FPM (20,79% e 25,84% do total de transferências). Estes dados demonstram a fragilidade da economia urbana em ambas as cidades, baseada principalmente em serviços sustentados pela demanda do funcionalismo público local e repasses do governo federal.

Em 2010 a frota de veículos era composta por 73,66% de motocicletas e motonetas em Itacoatiara e 87,81% em Parintins (SEPLAN-AM, 2010). Nestas cidades, a motocicleta é utilizada pela maioria da população, como meio de trabalho, lazer e transporte, o que a torna uma mercadoria singular. Neste contexto, Parintins e Itacoatiara se destacam entre as cidades do interior do Amazonas não somente por terem a maior frota de motocicletas, mas também pelo acentuado crescimento da frota em termos percentuais.

---

<sup>3</sup> "Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras / 2006" - IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

<sup>4</sup> O transporte permissionário existe a partir da regularização dos veículos de transporte informal, onde a sua legalização ocorre por pressão politicamente organizada (SANTOS, 2011, p 54).

Apesar de serem cidades próximas e localizadas na calha do mesmo rio, Itacoatiara e Parintins têm funções distintas na rede urbana. No Estado do Amazonas o ciclo da juta (*Corchorus Olitorius*), menos opulento em termos de ganhos econômicos na escala nacional, porém de grande impacto socioeconômico na região, deixou marcas no tecido urbano de diversas cidades do Amazonas, como em Parintins. Outras atividades econômicas como a extração de madeira, que não são consideradas tradicionalmente como ciclos também impactam o tecido urbano de diversas cidades, tal como Itacoatiara.

As cidades de Itacoatiara e Parintins surgem como consequência do processo de intensificação da ocupação Luso-Brasileira na Amazônia a partir do século XVIII com a implantação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755). Já no século XIX, a Vila de Serpa e a Vila Bela de Imperatriz são elevadas à categoria de cidades tornando-se Itacoatiara e Parintins, respectivamente. As duas cidades modernizam-se graças aos investimentos propiciados pelo desenvolvimento da economia do látex, destacando-se pelo crescimento populacional e por suas economias. Em Itacoatiara, segundo Oliveira (2007) um dos fatores dessa modernização na cidade é a implantação de sua alfândega em 1872, criada para reforçar a política de autonomia empregada pelo Amazonas a fim de sair da dependência do Pará, tornando esta cidade em um dos centros exportadores de borracha do Estado, sendo que o látex vinha dos mais distantes seringais, especialmente do rio Madeira e região (SCHOR e MARINHO, 2013).

Com a retirada de sementes e mudas de seringueiras na década de 1880 e distribuídas em toda Ásia, quente e úmida, a borracha brasileira ganha concorrência no mercado mundial, sendo, no período de 1911-1920, ultrapassada pela produção asiática. A estagnação comercial e econômica resulta na diminuição do afluxo migratório para a Amazônia, assim como a existência de certo refluxo para as áreas de origem. Uma das consequências desse processo é a diminuição absoluta da população das pequenas cidades. No entanto, nesse período, alguns dos pequenos núcleos urbanos apresentaram crescimento importante, porquanto fatores presentes em sua área de influência demonstraram certo dinamismo (SCHOR e MARINHO, 2013).

Um dos exemplos que se destaca são as cidades do médio Amazonas “revalorizadas a partir de 1935, aproximadamente, pela introdução e difusão, pelos japoneses, da cultura da juta praticada nas várzeas do Amazonas no trecho entre Manaus e Santarém” (Corrêa, 1987, p. 55). O ciclo econômico da juta (*Corchorus*

*Olitorius*) tem seu início no município de Parintins, ampliando o cultivo posteriormente para outros municípios do Amazonas e do Pará. A cidade de Itacoatiara também participará de maneira significativa nesse ciclo que se estende de 1932 à primeira metade da década de 1980. Para a rede urbana desse período, o ciclo da juta consolidou a representatividade econômica das duas cidades em relação às demais e dinamizou o intercâmbio comercial com a capital do Estado (SCHOR e MARINHO, 2013).

O município de Itacoatiara no início da década de 1970 retoma o caminho do desenvolvimento, devido já nesse período a economia da juta dar sinais de declínio. A parceria entre o Estado, com os incentivos fiscais disponibilizados da Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA) e capital privado, promove a instalação das unidades industriais madeireiras, elevando-se a cidade, posteriormente pelo Estado, como novo polo madeireiro na Amazônia. Nessa década, Itacoatiara tem o maior crescimento demográfico de sua história, ocorrendo no início da década de 1980 a inversão populacional, possuindo a cidade mais habitantes que o campo. Contudo, no final da década de 1980 e início de 1990, as atividades industriais madeireiras começavam um período de crise. Como reflexo da crise, grandes empresas foram vendidas ou fecharam como a Carolina Indústria e Comércio de Madeiras Tropicais S/A e a Gethal Amazonas S/A. Em 1997 o município esboça possível sinal de mudança com a criação do Pólo Moveleiro, mas sem grande resposta, o ano de 2000 marca o fim dessa economia (SCHOR e MARINHO, 2013).

Em 1995 na parceria entre o governo do Estado e o grupo mato-grossense André Maggi criou-se o Terminal Portuário Privativo Misto de Itacoatiara (TPPMI). O objetivo do Terminal era a redução dos custos de transporte da soja do Mato Grosso, até então feito pelos portos de Paranaguá-PR ou Santos-SP. A soja sai da região da Chapada dos Parecis até o Terminal Graneleiro de Porto Velho-RO, daí é embarcada em balsas que fazem o percurso até Itacoatiara pela hidrovía Madeira/Amazonas. A posição estratégica do Terminal em Itacoatiara possibilita maior facilidade de escoamento da produção da soja para os Estados Unidos e reduz o percurso para a África e Europa (SCHOR e MARINHO, 2013).

Para o município de Itacoatiara o terminal trouxe desenvolvimento em diversos setores, a saber: 1) incentivos no agronegócio pelo Grupo André Maggi, por meio da empresa Agropecuária Jesuíta Ltda, mediante o arrendamento de terras em suas três fazendas no município para o cultivo rotativo de arroz e soja; o beneficiamento é feito pela própria empresa e comercializado em Itacoatiara e Manaus; 2) os empregos

diretos e indiretos produzidos pelas empresas que compõem o *holding* do Grupo André Maggi; 3) o alto volume de exportação das empresas que utilizam o terminal como Amaggi Exportação Importação Ltda, Bunge Alimentos S/A e Agrícola e Pecuária Morro Azul Ltda (OLIVEIRA, 2007).

Em Parintins o ano de 1975 marca a chegada do município no topo no ranking do efetivo de rebanho bovino no Estado do Amazonas, após esse ano até 2010 o município oscila entre a primeira e a terceira posição (IBGE, Censo Agropecuário 1974-2010). A agropecuária cresceu de modo bastante significativo em Parintins, sendo essa uma das principais atividades econômicas.

A década de 1980 marca o declínio da economia da juta em Parintins com a falência em 1984 da principal fábrica desse setor na cidade, a Companhia Fabriljuta de Parintins. Nas indústrias do Amazonas os custos de produção cresciam, enquanto que a capacidade de absorção do mercado consumidor se reduzia. Em decorrência desse fato há a inversão populacional no município, a cidade, pela primeira vez, concentra mais habitantes que o campo. Desde então esta realidade se mantém: o esvaziamento da área rural do município e o crescimento populacional da cidade. Contudo, nessa mesma década surge uma nova atividade econômica a revigorar o município pós-declínio da economia da juta. O Festival Folclórico do Boi-Bumbá de Parintins ganha fôlego, tornando-se a principal atividade econômica da cidade, fazendo-a conhecida nacional e internacionalmente (SCHOR e MARINHO, 2013; RODRIGUES, 2011).

Apesar destas mudanças, ambos os municípios continuam se destacando na produção rural, sendo Itacoatiara o maior produtor de abacaxi do estado do Amazonas e a Juta e malva continuam lavouras importantes no município de Parintins. Os dados de 2012 mostram a importância do setor primário em ambos os municípios destacando-se o de Itacoatiara (Tabela 05).

Tabela 05: Lavouras Temporárias, quantidade colhida, Itacoatiara e Parintins, 2012

	Abacaxi (mil frutos)	Arroz (ton)	Feijão (ton)	Juta (ton)	Malva (ton)	Mandioca (ton)	Milho (ton)
Itacoatiara	54.700	210	418	185	270	36.000	3.900
Parintins	100	60	71	300	396	62.000	237

Fonte: IBGE, 2013

Ambos municípios tem um setor primário tradicionalmente importante porém tem-se uma mudança radical na Amazônia a partir da década de 1990: a crescente



importância do setor terciário, o de serviços. Sem dúvida, em muitas cidades a principal economia é a do “colarinho branco” ou como se costuma dizer no Amazonas, “do contra-cheque” dos funcionários públicos (de todas as esferas), dos militares e desde o crescimento da aposentadorias na década de 2000, dos aposentados. Neste contexto, ao se analisar o espaço intra e interurbano dessas duas cidades, Itacoatiara e Parintins, pode-se perceber uma dinâmica urbana vinculada ao comércio, à educação e ao precário sistema financeiro (SCHOR e MARINHO, 2013). É neste contexto que o trabalho do moto-taxista ganha importância tanto em termos de dinâmica econômica e geração de emprego, mesmo se precários

As mudanças na legislação e a substituição da madeira por estruturas reaproveitáveis de alumínio na indústria foram alguns dos fatores que colaboraram com a redução da demanda por produtos madeireiros – Itacoatiara possuía a única madeireira certificada do estado. Segundo Oliveira (2007), a crise na indústria moveleira deixou numa situação social precária muitos trabalhadores sem ocupação, que tiveram então de tirar seu sustento na informalidade. Constatou-se que a decadência da indústria moveleira na cidade coincide com o aumento do uso das motocicletas e o aumento do número de mototaxistas.

Parintins é uma cidade média com dinâmica econômica externa relacionada ao Festival Folclórico dos Bois-Bumbás (OLIVEIRA e SCHOR, 2010; RODRIGUES, 2011) e com uma forte influência na sua microrregião. O comércio é importante na economia local, existindo também uma contribuição significativa da agropecuária e do turismo, principalmente devido ao Festival Folclórico conhecido internacionalmente. O setor secundário do município, é constituído de micro-empresas voltadas para o aproveitamento de produtos regionais como movelarias, alimentícias (polpas de frutas), oleiras, confecções, navais e metalúrgicas. A mão-de-obra formal é constituída pelos funcionários públicos e do comércio; o nível de emprego é baixo e há um número elevado de pessoas no mercado informal (MACHADO et. al, 2005).

Em ambas as cidades o desemprego foi levantado pelos entrevistados como o principal motivo para o surgimento dos mototaxistas (principalmente em Itacoatiara). A taxa de desemprego para o ano 2000 foi de 16,41% e 15,65% para Itacoatiara e Parintins respectivamente. O desemprego em massa não tem ocorrido apenas nas cidades Amazônicas, é um fenômeno nacional desde os anos 1990, tendo o Brasil atingido em 2002 a quarta posição no ranking do desemprego mundial (POCHMAN, 2006). Entre ficarem desempregados ou viajarem até Manaus em busca do “eldorado” no PIM, muitos optaram pelo trabalho como mototaxistas. A relação motocicletas para

cada 100 habitantes nas cidades contempladas neste estudo aumentou de 2 para 8 em Itacoatiara, e de 4 para 12 em Parintins em apenas nove anos.

A análise dos resultados obtidos por meio dos formulários aplicados em ambas cidades constatou que o serviço de mototaxista é uma atividade com patente participação masculina, com os números girando em torno de 92% (Itacoatiara) e 95% (Parintins) do total. Entretanto os maiores faturamentos são encontrados entre as mulheres. Constatou-se nas entrevistas com os usuários que as mulheres "transmitem mais segurança" do serviço e, portanto, tem a preferência da clientela. Em Parintins encontramos os mototaxistas que trabalham há mais tempo (54,28% entre 5 e 10 anos e 37,72% mais de 10 anos), ao contrário de Itacoatiara (com 29% até 5 anos), o que indica que Parintins tem um grupo de moto-taxistas que está a mais tempo na profissão.

Quando perguntados sobre a profissão anterior à de mototaxista, em Parintins 28% e em Itacoatiara 24% dos entrevistados responderam que haviam trabalhado no comércio; na indústria em Manaus 8% e 5%; em serviços 13% e 24% respectivamente. Os mototaxistas que trabalhavam anteriormente nas indústrias de madeira em Itacoatiara foram 22% e os desempregados, 11%; em Parintins os que não possuíam emprego anterior foram 13% dos entrevistados.

No que tange ao faturamento, foi levantado o faturamento bruto, sem descontar nenhum gasto e considerando apenas os ganhos na profissão em tela. As respostas eram dadas por faturamento diário ou semanal (o que o entrevistado pudesse afirmar com maior precisão) e o valor posteriormente convertido para mensal, considerando-se, para fins de padronização, o mês de trabalho igual a 30 dias. Constatou-se que Itacoatiara possui o menor faturamento bruto – 47,97% dos mototaxistas entrevistados têm faturamento bruto abaixo de R\$575,00 reais – em contraste com Parintins, onde 43,90% dos entrevistados tinham faturamento bruto acima de R\$950,00.

Se considerarmos o salário mínimo oficial estipulado pelo governo federal, que no período das entrevistas era de R\$545,00, o número de mototaxista que receberam remuneração igual ou superior ao salário mínimo vigente na época foi de 52,03% em Itacoatiara e 87,8% Parintins. Quando considerado o salário mínimo necessário calculado pelo DIEESE, que em abril de 2011 foi de R\$ 2.255,84, verificamos que nenhum dos entrevistados recebe sequer um salário mínimo necessário como faturamento bruto.

Podemos apontar como principal motivo dessa assimetria no faturamento o excesso de oferta do serviço na cidade de Itacoatiara, que conta com pouco mais de

mil mototaxistas, uma razão de oitenta e seis habitantes por mototaxista. Situação bem diferente da cidade de Parintins, com trezentos e noventa mototaxistas e uma razão de duzentos e sessenta e um habitantes por mototaxista. Neste caso, a regulamentação da profissão, o uso padronizado de coletes com identificação e a constante fiscalização do serviço (realizada inclusive pelos próprios mototaxistas) foi um fator importante para o aumento do faturamento, porém foi ainda imposto um limite de permissionários na cidade (reduzindo a oferta do serviço) que não pode ser ultrapassado.

O acesso aos veículos dá-se principalmente pelo financiamento por intermédio dos bancos, agências financeiras, e pela própria concessionária. Em Itacoatiara o financiamento é utilizado por 79% dos entrevistados (gráfico 3). Outro fato importante é o aluguel de motos para ser utilizadas no serviço. Os mototaxistas que se consideram endividados em Itacoatiara e Parintins constituem 74% e 26% dos entrevistados; quando perguntados sobre o exercício de outra profissão/atividade remunerada além da de mototáxi, 59% em Parintins e 63% em Itacoatiara, responderam que não possuem outra atividade. Portanto, ser mototaxista é a atividade principal para a maioria. Os que exercem outra atividade fazem aos “bicos” na construção civil, são funcionários públicos ou prestadores de serviço que recorrem ao trabalho como mototaxistas para complementar a renda. Outro dado que chama a atenção é o percentual de acidentes envolvendo motocicletas nas cidades pesquisadas. Considerando os acidentes absolutos entre mototaxistas e os outros modais, temos uma grande participação das motocicletas em acidentes em Parintins e Itacoatiara (68,1% e 54,5%), que nos levou a fazer uma ponderação pela frota de cada veículo citado na pesquisa.

Os mototaxistas expõem-se aos mais diversos riscos, que decorrem das condições precárias inerentes ao meio ambiente ou do próprio processo operacional de suas atividades, desgaste físico e emocional em decorrência longas jornadas de trabalho sem conforto ergonômico; há ainda exposição à violência (SILVA et al., 2011). Quando questionados sobre os principais problemas com relação à saúde, a grande maioria dos entrevistados respondeu o tempo de exposição solar, dores nas costas e nos punhos, além do medo de acidentes devido ao grande número de animais soltos na rua.

No que tange ao nível de escolaridade, a maior parte dos mototaxistas tem, em Itacoatiara e Parintins respectivamente, ensino fundamental incompleto (32,69% e 38,46%) ou médio completo (17,31% e 5,13%). O ensino superior é mais presente em

Parintins (12,8%), mas não há correlação com a renda, o que mostra apenas que a dificuldade de entrar no mercado de trabalho está presente até mesmo entre aqueles com educação superior.

Este conjunto de resultados aponta como as características de cada cidade, em especial da sua história econômica e de seu planejamento urbano, condicionam a maneira como o sistema de transporte de mototáxi funciona, implicando em graus diferenciados de informalidade e precariedade.

Em Itacoatiara a fragilidade de sua dinâmica econômica e as poucas diretrizes sobre o processo de trabalho, o perfil socioeconômico traçado dos mototaxistas é de extrema precariedade, com baixos índices de escolaridade, sobrecarga de trabalho, altas taxas de acidentes e por fim baixo faturamento. Já em Parintins, com uma dinâmica regional mais concentrada e limitação ao número de mototaxistas, o perfil já é diferente, com maiores taxas de escolaridade e faturamento, porém a jornada de trabalho é extensa e os acidentes constantes.

Consideramos que a principal diferença entre ambas as cidades está relacionada à limitação da entrada de mototaxistas no mercado de trabalho. Parintins tem diretrizes específicas, instituídas em Lei Orgânica Municipal e pela Lei Municipal Nº 396/2007-PGMP, que inclusive estão presentes no Plano Diretor Urbano, enquanto em Itacoatiara o acesso é livre, sendo impreciso o número de mototaxistas na cidade.

## **CONSIDERAÇÕES**

A análise mostra como cada cidade difere e que o número absoluto de veículos, neste caso de motocicletas-mototáxis, não implica em desenvolvimento. Assim sendo, não podemos considerar o maior consumo de motocicletas como um indicador do desenvolvimento local, numeros muitas vezes utilizados para este fim. A venda de motocicletas está associada aos interesses das montadoras multinacionais, a um mimetismo cultural, à falta de alternativas econômicas e de transporte público e, principalmente à facilidade de crédito, e não necessariamente ao maior nível de emprego ou melhor qualidade de vida. Pelo contrário, a frágil situação em que se encontram os mototaxistas em Itacoatiara é um reflexo de uma não-interiorização do desenvolvimento promovido pelo PIM, que concentra riqueza e emprego em Manaus, e da ausência de políticas eficazes para o desenvolvimento e mobilidade nessas cidades.

O estudo aponta a importância da implantação de leis municipais que regulamentem a profissão visando tirar da informalidade e da precarização, em especial com relação ao endividamento, uma parte significativa da População Economicamente Ativa, em especial de jovens adultos, das cidades enfocadas.

Pode-se concluir que as políticas de incentivo fiscal e tributário para as montadoras de motocicletas se instalarem no Polo de Duas Rodas e demais indústrias do Polo Industrial de Manaus mantem a configuração da rede urbana ultra-concentrada na capital. O impacto do Polo de Duas Rodas nas cidades do interior do Amazonas possivelmente não é diferente do que acontece nas demais cidades pequenas e médias no Norte e Nordeste do Brasil onde a profissão precarizada de moto-taxista é a principal alternativa econômica para os jovens. A política industrial quando analisada na escala intraurbana mostra as desigualdades inerentes ao sistema e a precária distribuição de riqueza que assola o país.

## REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Roberto S.; RIBEIRO, Miguel, A. C. *Os sistemas de transporte da Região Norte: evolução e reorganização das redes*. Revista Brasileira de Geografia, v. 51, no. 2, pp.33-98, abr/jun 1989.
- ANDRADE GONÇALVES, . THOMAZ JUNIOR, A. *Informalidade e precarização do trabalho: uma contribuição a geografia do trabalho*. Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, vol. VI, nº 119 (31), 2002. [ISSN: 1138-9788] <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn119-31.htm>
- CAMPOS, Giselane dos Santos. *Transporte intra-urbano na calha do rio Solimões*. Relatório Interno de Pesquisa – Projeto Calha; fevereiro 2007.
- CAMPOS, Giselane dos Santos. Mobilidade intra-urbana das cidades da calha Solimões-Amazonas. In: *Anais do X Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 2007*, Florianópolis.
- FILHO, Massoud Tufi Salim. *Demandas e Políticas Públicas de Transporte*. Belém, UFPA/NAEA, 2007. [dissertação]
- FURTADO, Celso Monteiro. *O Mito do Desenvolvimento Econômico*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1974.
- JÚNIOR, João Alencar Oliveira; FILHO, Mário A. N. Azevedo. *The Brazilian Motorcycle Taxi Phenomenon*. Disponível em: [www.ascelibrary.org](http://www.ascelibrary.org) Acessado em: 06 de jun. de 2011.
- LEITE, Aline Damaceno. *Dinâmica de transporte de mercadorias no eixo Iranduba-Manaus(AM): o caso Fazendinha*. I Seminário do Programa de Pós-graduação e XIII Semana de Geografia, UFAM, 2009.
- MORAES, André de Oliveira; SCHOR, Tatiana. *A geografia do abastecimento alimentar na Amazônia dos grandes rios: estudo a partir de Coari e Manacapuru/AM*. X Simpósio Nacional de Geografia Urbana, Florianópolis, novembro 2007.

MORAES, Elias de Oliveira. *Corporação em Rede: Um estudo sobre a Moto Honda da Amazônia*. Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2011 [dissertação].

MACHADO, Aione Ferreira ; SILVA, Charlene M<sup>a</sup>. Muniz da; BULCÃO, Liliane; MACHADO; SOUZA, Raimundo Sefair de; FERREIRA, Reandro Azedo. *Parintins para o mundo ver!?* Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina – 20 a 26 de março de 2005 – Universidade de São Paulo.

MELO, Eudes Lopes. *A Formação de redes de produção na indústria de veículos sobre duas rodas no norte brasileiro*. Universidade Federal do Amazonas. Manaus, 2010 [dissertação].

MORAES, André de Oliveira; SCHOR, Tatiana. *Redes, rios e a cesta básica regionalizada no Amazonas, Brasil*. Revista ACTA Geográfica, ANO IV, N°7, jan./jul. de 2010. pp.79-89.

NOGUEIRA, Luiz Eugênio Negreiros. *Amazonas: Um Estado Ribeirinho*. 1<sup>a</sup>. ed. Manaus: Editora da Universidade do Amazonas, 1999. 165p.

OLIVEIRA, Claudemilson Nonato Santos de. *Urbanização no Médio Amazonas: A importância de Itacoatiara (AM) como cidade intermediária* Manaus, 2007. [dissertação].

OLIVEIRA, José Aldemir de; COSTA, Danielle Pereira da; SCHOR, Tatiana. International Sociological Association ISAR Research Committee 21 on Sociology of Urban and Regional Development - RC21 – International Conference Urban Justice and Sustainability, Vancouver Conference August 22-25/2007.

OLIVEIRA, José Aldemir de; SCHOR, Tatiana. *Das cidades da natureza à natureza das cidades*. TRINDADE JUNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; TAVARES, Maria Goretti da Costa (orgs.) *Cidades Ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências*. Belém: EDUFPA, 2008. pp.15-26.

OLIVEIRA, José Aldemir de; SCHOR, Tatiana. *Urbanização na Amazônia: o local e o global* In: VAL, Adalberto Luis; SANTOS, Geraldo Mendes dos. *Grupo de estudos estratégicos amazônicos*. TOMO III. Manaus: Editora INPA, 2010 [ caderno de debates].

POCHMANN, Márcio. *Desempregados do Brasil* In: ANTUNES, Ricardo. *Riqueza e Miséria do trabalho no Brasil*. São Paulo: Boitempo editorial, 2006.

PINHEIRO, Heitor P.; LEITE, Aline D. *Produção Familiar no Iraduba: escoamento do Rural ao Urbano na Amazônia Ocidental*. IV Simpósio Internacional de Geografia Agrária, 2009.

RODRIGUES, Waldemir Costa Junior. *Cidade, cultura e rede urbana: a influência do trabalho criativo dos artistas-artesões de Parintins-AM na configuração multiescalar da rede urbana Brasileira*. Manaus, 2011. [dissertação].

SANT'ANNA, José A. *A rede básica de transportes da Amazônia*. IPEA, Texto para discussão no.562, junho 1998.

SANTOS, Jaqueline do Espírito Santo Soares. *A geopolítica do transporte de passageiros em manaus: o papel da informalidade na constituição do transporte coletivo (1990 – 2010)*. (dissertação), Manaus, 2011.

SCHOR, T.; MARINHO, T. *Ciclos econômicos e periodização da rede urbana no Amazonas-Brasil: cidades Parintins e Itacoatiara de 1655 a 2010*. São Paulo: Revista do Instituto de Estudos Brasileiros, n. 56, p. 229-258, jun. 2013

SCHOR, Tatiana. *O impacto da consolidação do pólo industrial de Manaus nas cidades do Amazonas: o caso de Itacoatiara e Parintins*. Departamento de Geografia, Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia Brasileira. Projeto de pesquisa: MCT/CNPq/CT-Amazônia 575517/2008-5.

SCHOR, Tatiana. *Da rabeta ao 4x4: a expansão da modernidade (e de seu colapso) na fronteira norte do Brasil*. *Ciência e Ambiente / Universidade Federal de Santa Maria UFSM – v.1, n. 1 (jul.1990) Semestral n. 37 (jul/dez 2008)*.

SCHOR, Tatiana; COSTA, Danielle Pereira da; OLIVEIRA, José Aldemir de. *Urban network and territorial management: a new perspective for the Amazon Basin*. IV Congresso Internacional de Ordenamento Territorial, San Luis Potosí, México, nov. 2007.

SCHOR, Tatiana; COSTA, Danielle Pereira da. *Rede urbana na Amazônia dos grandes rios: uma tipologia para as cidades na calha do Solimões-Amazonas-AM*. X Simpósio Nacional de Geografia Urbana, Florianópolis, novembro 2007.

SCHOR, Tatiana; MORAES, André de Oliveira. *O papel dos núcleos urbanos na manutenção da vida*. CRUZ, Gustavo Viera Peixoto; ANDRADE, Saulo. Rio Negro, Manaus e as Mudanças no Clima. São Paulo: ISA, 2008.

\_\_\_\_\_. *O automóvel e a cidade de São Paulo: a territorialização do processo de modernização (e de seu colapso)* USP. São Paulo, 1999 [dissertação de mestrado].

SILVA, Ricardo Barbosa da. *Circulação e trabalho precário dos motoboys na cidade de São Paulo*. GEOUSP espaço e tempo, São Paulo, edição especial, pp 41 – 58, 2009.

SILVA, Richarlison da Costa e. *Transporte interurbano na calha Solimões-Amazonas. Relatório Interno de Pesquisa – Projeto Calha; fevereiro 2007*.

SILVA, Alexandre Donato da; SCHOR, Tatiana. *Quando o lixo sobe aos ares: o destino final dos resíduos sólidos urbanos nas cidades da calha do rio Solimões e o perigo aviário*. II Seminário sobre Regeneração Ambiental de Cidades – Águas Urbanas II, Universidade Estadual de Londrina, 05-07 dezembro 2007.

SILVA, Mariéli Brum da; OLIVEIRA, Michele Braga de; FONTANA, Rosane Teresinha. *Atividade do mototaxista: riscos e fragilidades autorreferidos*. *Revista brasileira Enfermagem*, Brasília, v. 64, n. 6, Dec. 2011. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0034-71672011000600010&lng=en&rm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-71672011000600010&lng=en&rm=iso)>. Acessado em: 06 fev. de 2013. <http://dx.doi.org/10.1590/S0034-71672011000600010>.

SPOSITO, M. E. B. *O desafio metodológico da abordagem interescalar no estudo de cidades médias no mundo contemporâneo*. Cidades, vol. 3; número 5, 2006.

SOUZA, Geraldo Alves. *Espacialidade urbana, circulação e acidentes de trânsito: o caso de Manaus - AM (2000 a 2006)*. Rio de Janeiro: COPPE/UFRJ, 2009. [Tese de doutorado].

YIN, Robert K. *Estudo de caso: planejamento e métodos*. Porto Alegre: Bookman, 2005.

VASCONCELOS, Carlos Raimundo Assis. *Transporte Alternativo: perfil do mototaxi no município de Eunápolis*. Monografia (especialização em Gestão, Educação e Segurança de Trânsito, Instituto A vez do mestre), Eunápolis, 2009. 56 f.

VASCONCELLOS, Eduardo A. *O custo social da motocicleta no Brasil*. Disponível em: <http://www.apatru.org.br/arquivos/%7B119C97E2-4817-4324-B4C8->

978DC4F1A446%7D\_revista-da-antp-119-20-artigo-eduardo-vasconcellos.pdf Acesso em: 20 abr. de 2010

*Recebido em: 25/05/2013*

*Aprovado para publicação em: 05/11/2013*