Universidade Federal de Pernambuco

Centro de Ciências Sociais Aplicadas

Departamento de Ciências Administrativas

Programa de Pós-Graduação em Administração - PROPAD

Juliana Silva de Macêdo

O que à praça vai e vem, duas casas mantém: Moldando o mototaxi e construindo uma mobilidade urbana porta a porta

Recife, 2017

O que à praça vai e vem, duas casas mantém: Moldando o mototaxi e construindo uma mobilidade urbana porta a porta

Área do conhecimento: Administração Pública;
Sub-área de conhecimento: Política e Planejamento Governamentais;
Área correlata: Política Urbana.

Orientador: Sérgio Carvalho Benício de Mello, PhD.

Tese apresentada como requisito para a qualificação do doutorado em Administração, área de concentração em Gestão Organizacional, do Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal de Pernambuco, PROPAD/UFPE.

Recife, 2017

Catalogação na Fonte
Bibliotecária Ângela de Fátima Correia Simões, CRB4-773

M141q Macêdo, Juliana Silva de
O que à praça vai e vem, duas casas mantém: moldando o mototaxi e construindo uma mobilidade urbana porta a porta / Juliana Silva de Macêdo. - 2017.
145 folhas: il. 30 cm.

Orientador: Prof. Sérgio Carvalho Benício de Mello, PhD.
Tese (Doutorado em Administração) – Universidade Federal de Pernambuco, CCSA, 2016.
Inclui referências e apêndices.

1. Mobilidade urbana. 2. Mototaxi. 3. Construção social da tecnologia. I. Mello, Sérgio Carvalho Benício de (Orientador). II. Título.

658 CDD (22. ed.) UFPE (CSA 2018 –006)

Universidade Federal de Pernambuco
Centro de Ciências Sociais Aplicadas
Departamento de Ciências Administrativas
Programa de Pós-Graduação em Administração – PROPAD

O que à praça vai e vem, duas casas mantém: Moldando o mototaxi e construindo uma mobilidade urbana porta a porta

Juliana Silva de Macêdo

Tese submetida ao corpo docente do Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal de Pernambuco e aprovada em 08 de junho de 2017.

Banca Examinadora:

Prof. Sérgio Carvalho Benício de Mello, Dr., UFPE (Orientador)

Prof. Maria Christianni Coutinho Marçal, Dr.ª, UFPE (Examinador Externo)

Prof. Fernando Gomes de Paiva Júnior, Dr., UFPE (Examinador Externo)

Prof.ª Fábio Santana Magnani, Dr. UFPE (Examinadora Externa)

Prof.ª Ângela Cristina Rocha de Souza, Dr.ª, UFRPE (Examinadora Externa)

Dedico esta tese

À minha família, razão de meu viver.

Agradecimentos

Ao meu orientador Prof. Sérgio Benício, pela sua amizade, compreensão e pelos seus ensinamentos que me fizeram olhar os fenômenos sempre por outro prisma.

A amiga e "co-orientadora" Christianni Marçal, sua amizade e companheirismo tornaram meu fardo mais leve.

Ao Prof. Fernando Paiva, pelos ensinamentos, incentivos e pelo carinho a mim dispensado.

Às amigas Ângela Souza e Iraê Corrêa, pelo companheirismo e pelas importantes contribuições ao longo desta jornada.

Aos Prof. André Leão, pelos seus ensinamentos teóricos e metodológicos e pela receptividade.

Ao Prof. Fábio Magnani, pela sua disponibilidade e por sua paixão pelas "duas rodas" que me fez repensar muitos aspectos relacionados às motocicletas.

Aos amigos do grupo de pesquisa, Francisco Ricardo, Cédrick Cunha e Adriana Cordeiro, Hérrisson Dutra, Paula Gonçalves, Anderson Trindade, Antônio Fagner e Carlos César, pelo companheirismo e disponibilidade, nossa luta continua.

À Turma 9 do Doutorado / PROPAD, pela companhia agradável e pelo conhecimento que construímos juntos.

Ao Sr. Francisco, representando todos os mototaxistas, pela disponibilidade e atenção dispensada nas entrevistas e visitas aos pontos.

A José Eudes, pelo amor, compreensão e companheirismo.

Aos meus pais, Laércio e Dapaz, por tudo que vocês fizeram e deixaram de fazer para me tornar quem eu sou. Amo vocês.

Aos meus irmãos, Laércio Filho, Ricardo, Hércio e Lucilo. O amor que nos une me dá forças.

Aos meus sobrinhos, por me oferecerem o carinho e os sorrisos que preciso para seguir.

As tias Laecy e Maria, pelo apoio, confiança e incentivos de sempre.

A toda minha família, por compreender minha ausência e por me proporcionar os momentos mais importantes da vida.

À FACEPE, pelo apoio financeiro na realização deste projeto de pesquisa.

À Deus, por ter renovado minha fé a cada dia, porque eu não seria nada se não acreditasse que existe um Deus que se importa comigo.

“Há apenas duas maneiras de viver sua vida. Uma é acreditar que nada é um milagre. A outra é acreditar que tudo é um milagre”.

(Albert Einstein)

Resumo

O desenvolvimento tecnológico modifica a mobilidade das pessoas, das coisas e consequentemente moldam fenômenos sociais no mundo contemporâneo. Nesse sentido, refletir sobre a construção de sistemas da mobilidade urbana pressupõe identificar sujeitos políticos, suas posições ideológicas, interesses políticos e a forma como são criadas soluções para problemas existentes. Dentre os diversos óbices à mobilidade nos centros urbanos, a hegemonia dos automóveis aparece sempre relacionada a questões como congestionamentos, esgotamento da infraestrutura, insegurança viária, poluição, entre outras. No Brasil, desde a década de 1990 a frota de veículos tem crescido exponencialmente e isso tem contribuído para o agravamento de problemas ligados à mobilidade urbana. O crescimento da utilização da motocicleta representa um novo dinamismo na mobilidade, todavia também está relacionado a insegurança viária nos centros urbanos. A ascensão deste modal de transporte proporcionou uma diversificação em suas possibilidades de uso, sua utilização como meio de transporte público individual, sua utilização com taxi, são exemplos presente na maioria das pequenas e médias cidades brasileiras. Nesse contexto, onde a motocicleta foi introduzida como transporte público, buscamos refletir sobre a construção social de um sistema de mototaxi em um centro sub-regional especifico; na cidade de Garanhuns-PE. Para tal, realizamos uma articulação teórica entre a Construção Social da Tecnologia (CST) e os estudos de Mobilidade Urbana buscando compreender como o discurso do sistema de mototaxi se constitui neste centro urbano. Analisamos o *corpus* da pesquisa utilizando as categorias de análise da CST associada à Análise de Discurso inspirada em Foucault, buscando identificar as formações discursivas presentes no discurso do sistema de mototaxi em análise, estas apresentam o sistema de mototaxi analisado como reflexo dos problemas socioeconômicos locais e denunciam as fragilidades da gestão pública no ordenamento deste sistema de mobilidade urbana. Concluímos, refletindo sobre as condições de impossibilidade do sistema de mototaxi local como promotor de mobilidade urbana.

Palavras-chave: Mobilidade urbana. Mototaxi. Construção social da tecnologia. Discurso.

Abstract

Technological development modifies the mobility of people, things and consequently shapes social phenomena in contemporary world. In this sense, reflecting on the construction of urban mobility systems presupposes identifying political subjects, their ideological positions, political interests, and the way solutions are created for existing problems. Among the many obstacles to mobility in urban centers, automobile hegemony is always related to issues such as congestion, infrastructure depletion, road insecurity, and pollution, among others. In Brazil, since the 1990s, the vehicle fleet has grown exponentially and this has contributed to the aggravation of problems related to urban mobility. The growth of motorcycle use represents a new dynamism to urban mobility at the same time that it is related to road insecurity. The rise of this mode of transportation has provided a diversification in its possibilities of use. It is now being used as taxi in many small and medium Brazilian cities. In this context, where the motorcycle was introduced as public transportation, we sought to reflect on the social construction of a motorcycle taxi system in a mid-range sub-regional city - Garanhuns-PE. In order to do this, a theoretical articulation between the Social Construction of Technology (SCOT) and Urban Mobility Studies (UMS) was performed, trying to understand how the discourse of the motorcycle taxi system was built. In order to analyze the research corpus a SCOT analysis was undertaken by associating its categories to a Foucaultian Discourse Analysis - ADF. This was done seeking to identify discursive formations present in the discourse of the motorcycle taxi system under analysis, these present the mototaxi system analyzed as a reflection of local socioeconomic problems and denounce the fragility of public management in the urban mobility system. Conclusions were drawn where conditions of impossibility of a motorcycle taxi system as a promoter of urban mobility were discussed.

Keywords: Urban mobility. Motorcycle taxi. Social construction of technology. Discourse.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 (1) – Sistema de Circulação de Garanhuns.....24
Figura 2 (1) – Grupos presentes no Sistema de Mototaxi de Garanhuns.....28
Figura 3 (5) – Relacionamento entre o Sistema e os Grupos Sociais Relevantes (Surgimento).....68
Figura 4 (5) – Relacionamento entre o Sistema e os Grupos Sociais Relevantes (Regulamentação).....75
Figura 5 (5) - Relacionamento entre o Artefato e os Grupos Sociais Relevantes (Profissionalização).....82
Figura 6 (6) - Mapa de relações das Formações Discursivas.....97

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 (4) – Construção do *corpus* da pesquisa.....57
Quadro 2 (4) – Construção do *corpus* da pesquisa.....58
Quadro 3 (6) - Incidência dos Enunciados.....89
Quadro 4 (6) - Funções Enunciativas.....94

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AESGA - Autarquia de Ensino Superior de Garanhuns

AMSTT - Autarquia Municipal de Segurança, Trânsito e Transportes

CNH - Carteira Nacional de Habilitação

CRPAM - Comitê Estadual de Prevenção de Acidentes de Motocicletas

CST - Construção Social da Tecnologia

DETRAN - Departamento Estadual de Trânsito

GERES – Gerência Regional de Saúde

HRDM - Hospital Regional Dom Moura

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IFPE – Instituto Federal de Pernambuco

INSS - Instituto Nacional de Seguridade Social

IPVA - Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores

UFRPE - Universidade Federal Rural de Pernambuco

UPE - Universidade de Pernambuco

SENAI - Serviço Nacional da Indústria

SUS – Sistema Único de Saúde

Sumário

1. INTRODUÇÃO..... 14
1.1 O mototaxi na mobilidade urbana..... 22
1.2 O mototaxi em um contexto localizado..... 25
1.2.1 O sistema de circulação de Garanhuns..... 27
1.2.2 O sistema de mototaxi de Garanhuns..... 29
2 DA PROBLEMÁTICA AO PROBLEMA DE PESQUISA..... 36
2.1 Pergunta Geral de Pesquisa..... 39
2.2 Perguntas Secundárias de Pesquisa..... 39
2.3 Justificativa..... 39
3. CONSTRUÇÃO SOCIAL DA TECNOLOGIA..... 42
3.1 Categorias de análise da construção social da tecnologia..... 44
3.1.1 Grupos sociais relevantes..... 44
3.1.2 Estrutura tecnológica..... 47
3.1.3 Flexibilidade interpretativa..... 48
3.1.4 Estabilização..... 50
3.1.5 Fechamento..... 51
3.2 Críticas à teoria da construção social da tecnologia..... 52
3.3 Sistemas Tecnológicos de Mobilidade Urbana..... 54
4. CAMINHOS METODOLÓGICOS..... 57
4.1 A noção de corpus..... 59
4.1.1 A construção do *corpus*..... 60
4.2 Análise do corpus..... 63
4.2.1 Análise Narrativa..... 63
4.2.2 Análise do discurso..... 65
4.3 Validade e confiabilidade dos dados..... 68
5. CS DO SISTEMA DE MOTOTAXI DE GARANHUNS..... 70
5.1 O Surgimento do mototaxi em Garanhuns..... 71
5.1.1 Grupos Sociais Relevantes e suas Flexibilidades Interpretativas no Surgimento..... 72
5.1.2 Narrativas do surgimento do mototaxi em Garanhuns..... 74
5.2 A regulamentação municipal do serviço de mototaxi..... 79
5.2.1 Grupos Sociais Relevantes e suas Flexibilidades Interpretativas na Regulamentação..... 79
5.2.2 Narrativas da regulamentação municipal do serviço de mototaxi..... 81
5.3 O reflexo da profissionalização do mototaxista no sistema de mototaxi de Garanhuns..... 86
5.3.1 Grupos Sociais Relevantes e suas Flexibilidades Interpretativas na Profissionalização..... 86
5.3.2 Narrativas da profissionalização do mototaxista no sistema de mototaxi de Garanhuns..... 88
6. OS DISCURSOS PRESENTES NA ESTRUTURA TECNOLÓGICA DO SISTEMA DE MOTOTAXI..... 92
6.1 Identificação e descrição dos elementos das formações discursivas..... 93
6.2 Formações discursivas..... 100
6.2.1 O sistema de mototaxi promove uma economia política da mobilidade..... 102
6.2.2 A superioridade do mototaxi cadastrado se fundamenta em argumentos da legalização..... 104
6.2.3 A gestão pública fomenta a clandestinidade no sistema de mototaxi..... 106

6.2.4 O sistema de mototaxi possui suas próprias regras de funcionamento..... 112
6.2.5 O sistema de mototaxi ameaça a segurança das pessoas..... 115
7. CONDIÇÕES E CONTRADUÇÕES DO SISTEMA DE MOTOTAXI COMO PROMOTOR DE MOBILIDADE 120
REFERÊNCIAS 126
APÊNDICE A- Entrevistas em profundidade (Ex-prefeito de 1997-2004)..... 134
APÊNDICE B- Entrevistas em profundidade (Ex-prefeito de 2005-2012) 135
APÊNDICE C- Entrevistas em profundidade (Prefeito de 2013-Atual)..... 136
APÊNDICE D- Entrevistas em profundidade (Presidente da AMSTT) 137
APÊNDICE E- Entrevistas em profundidade (Vereador de 1997-2000)..... 138
APÊNDICE F- Entrevistas em profundidade (Mototaxista cadastrado)..... 139
APÊNDICE G- Entrevistas em profundidade (Mototaxista clandestino)..... 140

1. INTRODUÇÃO

As discussões sobre mobilidade estão cada vez mais presentes na sociedade. Conforme Urry (2007), atualmente, o conceito de mobilidade passou a designar os movimentos de pessoas, ideias, gêneros, objetos, capitais e informações através de fluxos que percorrem o mundo. E esses movimentos possuem uma importância central para o funcionamento da vida das pessoas.

O fenômeno do desenvolvimento dos centros urbanos tem evidenciado os óbices relacionados à mobilidade. Dados informam que, nas últimas décadas, a maioria da população mundial migrou para as cidades e áreas urbanizadas (ONU, 2014). No Brasil, a taxa de urbanização aumentou de 31,24% em 1940 para 84,4% em 2010 (IBGE, 2007, 2010). Conforme Corrêa (2013, p. 25), essa urbanização "foi impulsionada por um modo de crescimento concentrador, especulativo, desordenado, com prejuízo dos serviços públicos em geral". A chegada das pessoas à cidade não foi igualmente acompanhada pelo desenvolvimento e aprimoramento dos sistemas de segurança, educação, saúde, habitação, mobilidade, entre outros, refletindo na existência de demandas sistêmicas na sociedade contemporânea.

Conforme Oliveira (2010), as grandes cidades brasileiras enfrentam problemas diferenciados que se referem à mobilidade e aos modelos utilizados para sua efetividade. Rotineiramente, cidades como São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, dentre outras, apresentam obstáculos de mobilidade. Os congestionamentos urbanos têm sido uma realidade cada vez mais comum na vida dos brasileiros e as pessoas convivem diariamente com horas de paralisação do tráfego, o que acarreta em impactos no sistema produtivo e no ambiente através da intensificação da poluição.

Todavia, apesar da evidência dada aos problemas de mobilidade urbana no contexto das grandes metrópoles, cidades de médio porte também apresentam problemas diferenciados em seus sistemas de circulação; como por exemplo, o ordenamento dos diferentes modais de transporte presentes no contexto e de seus interesses políticos, o desrespeito às regras de trânsito estabelecidas, a insuficiência de fiscalização, o nível de amadorismo de parte dos condutores (por vezes desabilitados) e a ausência de transporte público de qualidade que atenda às demandas existentes, são alguns dos fatores presentes nestes centros. Ademais, ao que se percebe, as cidades menores têm reproduzido os padrões de escolha por modal de transporte individual motorizado adotados nas grandes

cidades, gerando sobrecarga nas vias e complexificando ainda mais a gestão da mobilidade nesses contextos.

As cidades médias têm se constituído como centralidades funcionais, gerando fluxos de pessoas, bens e serviços e desenvolvendo funções de intermediação no quadro regional, nacional e por vezes, global (OLIVEIRA, CALIXTO E SOARES, 2017). A ausência de discussões que reflitam sobre as especificidades locais destas realidades pode contribuir para um agravamento das questões ligadas a seus sistemas de mobilidade. Entendemos que as políticas de mobilidade devem ser desenhadas sob uma perspectiva holística, atentando para a complexidade dos problemas e apresentando novas interpretações para pensar as anomalias presentes nos sistemas de circulação urbano.

Neste cenário, a questão de mobilidade surge como um novo desafio. Há mais de um século, o padrão de mobilidade construído no país trata os problemas de mobilidade no âmbito quantitativo e técnico, onde as soluções apresentadas são sempre em termos de ampliação de frotas, construção de estruturas, desenvolvimento de sistemas de controle de tráfego. Além disso, o padrão baseado predominantemente no modal de transporte motorizado individual (*e.g.* automóveis, motocicletas), tem conduzido a sociedade para uma complexificação dos seus sistemas de mobilidade e demandado soluções mais efetivas. Dentre os diversos problemas de mobilidade nos centros urbanos, a hegemonia do carro aparece sempre em evidência nas discussões.

A invenção do carro ofereceu um grande potencial de agilidade e eficiência à sociedade moderna, possibilitando e potencializando deslocamentos de pessoas e objetos que antes não eram possíveis. Contudo, apesar dos benefícios associados à inserção do carro no sistema de mobilidade, posições discursivas antagônicas se apresentam no discurso da mobilidade urbana e provocam debates quanto ao seu papel na sociedade.

A hegemonia formada em torno do transporte individual motorizado tem tornado as pessoas cada vez mais dependentes da liberdade gerada por ele e resistentes a outras alternativas presentes no sistema de mobilidade. Assim, alguns autores consideram que o custo do carro vai além do financeiro, ele gera múltiplos custos sociais para as pessoas, os estilos de vida e o ambiente (DENNIS E URRY, 2009; BANISTER, 2008). Sociólogos contemporâneos, discutem problemas relacionados com a crise de mobilidade. Para eles, a insustentabilidade do modelo de transporte privado aparece relacionada com questões diversas, a exemplo de escassez de recursos, mudanças climáticas, poluição, esgotamento de infraestrutura, aumento crescente dos congestionamentos e insegurança viária (DENNIS E URRY, 2009; CAMPOS, s/d).

No que se refere à poluição, Dupás (2006) menciona que nos últimos cinquenta anos, as novas tecnologias e o desenvolvimento industrial decorrente têm alterado profundamente os equilíbrios dos ecossistemas. Segundo o autor, são inúmeras as evidências das relações entre padrões tecnológicos, lógicas de produção humana e danos ao ambiente. Nesse cenário, Lefebvre (2013) afirma que o setor de transporte está contribuindo com uma parcela cada vez maior de emissões de carbono em áreas urbanas. Contudo, nas discussões sobre mudanças climáticas, as questões relacionadas aos transportes ainda não possuem a evidência necessária (LEFEBVRE, 2013; WICKHAM, 2006). Refletir sobre a mobilidade urbana pressupõe contemplar aspectos relacionados à utilização de sistemas de transportes mais sustentáveis.

Acreditamos que a ideia de progresso associada ao discurso da tecnologia tenha contribuído para o posicionamento do automóvel como modal de transporte hegemônico. Além disso, Cass et al. (2005) defende que os fabricantes de automóveis são eficientes na promoção do simbolismo e sedução dos automóveis, tornando-os um dos principais objetos de desejo do consumidor. No Brasil, desde a década de 1990 a frota de veículos tem crescido exponencialmente, contribuindo para o agravamento de problemas ligados a mobilidade urbana.

A atual conjuntura do modelo de mobilidade urbana no país precisa de mudanças no comportamento relacionado à escolha dos modais de transporte. Gutierrez (2013) apresenta dados do Banco Mundial que indicam que o número de veículos privados no Brasil tem aumentado nos últimos anos. Em 2013, existiam 209 veículos particulares por mil pessoas, *versus* 164 há uma década. Somado a isso, no mesmo período, a demanda pelo transporte coletivo caiu 33%, de 60 milhões de passageiros por dia para 40 milhões. Os dados evidenciam uma priorização dos modais de transporte individual, privado e motorizado, em detrimento da escolha por modais de transporte público, coletivo e não motorizado.

O planejamento de mobilidade visa priorizar a utilização do transporte público, em detrimento do privado. Todavia, no contexto brasileiro, a mobilidade urbana tem sido fortemente influenciada pelo modelo de desenvolvimento econômico adotado que privilegia políticas de incentivo ao transporte privado em detrimento de investimentos eficientes nos transportes públicos (LIMA NETO, BRASILEIRO, 2001). Como pode ser evidenciado pelas políticas do governo, adotadas a partir da década de 1990, que propiciaram a abertura do mercado, incentivos à indústria automotiva, a ampliação de crédito para financiamentos e a redução de IPI, e têm contribuído sobremaneira para que

-as pessoas, nas suas opções individuais de escolha modal, abandonem os meios de transporte coletivo e não motorizados e migrem para automóveis ou motocicletas.

Além disso, as políticas públicas de mobilidade urbana também não têm sido direcionadas para favorecer o transporte ativo (*e.g.* andar a pé, de bicicleta), que conforme Pucher e Dijkstra (2003) é mais saudável que usar o carro. Todavia, com essa discussão, o planejamento de mobilidade não pretende proibir a utilização do carro, ferindo as noções de liberdade de escolha, mas projetar cidades numa escala adequada para que as pessoas não precisem ter um carro para locomover-se (BANISTER, 2008).

No Brasil, o crescimento das indústrias automobilística e de motocicletas é demonstrado pelo aumento quantitativo e qualitativo da frota. Dados apontam que no período entre 1998 e 2014, a frota de carros cresceu 175%. A frota de motocicletas também apresentou crescimento no período, cresceu 644%, passando de 2,5 milhões para 18,6 milhões circulando nas ruas do país (O GLOBO, 2014).

O modelo de desenvolvimento econômico adotado pelo país tem privilegiado políticas de incentivo à produção e consumo de motocicletas através de linhas de fomento que oferecem incentivos tanto para a indústria quanto para o consumidor final. Esses incentivos econômicos ao transporte privado, ao mesmo tempo que geram lucros para a cadeia produtiva relacionada, geram problemas de mobilidade urbana, pois corroboram com a hegemonia exercida pelo transporte individual motorizado favorecendo a intensificação dos problemas de mobilidade nas cidades.

Neste sentido, Peñalosa[1] (*apud* GUTIERREZ, 2013) discute a complexidade paradoxal do problema dos transportes nos países em desenvolvimento. Para o autor:

> "Se o país fica rico, sua educação melhora, a cultura melhora, quase tudo vai melhorar, exceto o transporte, que vai piorar, porque teremos cada vez mais carros, mais engarrafamentos, mais poluição e uma cidade mais impossível de se viver. Não é possível resolver o problema dos transportes pelo aumento da infraestrutura viária".

Estudos de mobilidade urbana (BANISTER, 2008; FACCHINI, 2003; GUTIERREZ, 2013; PUCHER, DIJKSTRA, 2003) têm demonstrado que o transporte

[1] Henrique Penãlosa, atual prefeito de Bogotá (2016-2019) e responsável pela implantação de um sistema de corredores de ônibus conhecido como Transmilenio em sua gestão anterior (1998-2001), justifica sua opção pelas infraestruturas em favor dos transportes públicos.

motorizado individual não deve ser considerado como solução universal para os deslocamentos. O automóvel e a motocicleta são modalidades de transporte ineficientes pelo consumo elevado de combustível e de espaço por passageiro transportado, se comparado aos transportes coletivos, além disso, o transporte individual também é responsável por boa parte da poluição atmosférica e das vítimas de acidentes de trânsito.

Conforme Facchini (2003), planejar a mobilidade em uma cidade não é planejá-la para um bom fluxo de veículos, mas tendo as pessoas como foco, buscando melhorar a qualidade de vida para todos e de forma integrada. Neste sentido, Penãlosa (*apud* GUTIERREZ, 2013) acredita que a democracia de uma cidade pode ser medida através da forma como o espaço público é distribuído entre pedestres, ciclistas, ônibus e carros. Conforme o autor, quanto mais tender para os primeiros, mais democrático será. Pois, prioriza os menos favorecidos tecnicamente e o transporte coletivo; além disso essa democratização do espaço público visa incentivar formas mais sustentáveis de deslocamento.

Para compreender o futuro dos transportes, Newman (2003) defende ser necessário compreender as cidades e os valores que lhe dão forma. Acredita que os valores sociais estão presentes nas tecnologias de transporte utilizadas, na constituição da economia do conhecimento, na elaboração de governança urbana, no mercado consumidor e o no estilo de vida das pessoas na cidade, seja com relação à moradia, ao uso da terra, a localização ou aos modos de transporte utilizados. Estudiosos da tecnologia na história mostram que os artefatos tecnológicos modificam a forma de viver e trabalhar das pessoas, mas também expressam, em sua constituição, os valores fundamentais da sociedade (LOW, 2013).

No Brasil, as soluções relacionadas a criação de infraestrutura de mobilidade nas cidades não têm sido exitosas a longo prazo, pois o crescimento da população e das frotas de veículos nos centros urbanos provoca o esgotamento dessas soluções muito rápido. Dados do IBGE (2010) e do Denatran (2014) apontam que enquanto a população cresceu 7,0% no período entre 2008 – 2014, a frota de cresceu 58,7%. Na Região Nordeste, o crescimento da população foi de 5%, enquanto sua frota cresceu 94,3% no período analisado. Esse crescimento da frota é fortemente influenciado pelo acréscimo da frota de motocicletas, que aumentou 127,7% na Região, passando de 2.727.582 em 2008 para 6.211.226 em 2014, apresentando o maior crescimento percentual da frota de motocicletas dentre as Regiões do país. É possível observar que a disseminação da motocicleta foi mais intensa nas camadas da população economicamente menos

favorecidas, o investimento relativamente baixo para a compra e manutenção desse meio de transporte contribui para ganhar adeptos, principalmente nos estados do Nordeste, onde a renda *per capita* é menor e as vendas de motocicletas é intensa.

Nesse sentido, o crescimento expressivo na utilização de motocicleta, em especial no Nordeste, representa um novo dinamismo tanto na economia, por meio dos ganhos relacionados à circulação das pessoas pela ampliação do acesso a motocicleta, quanto na mobilidade, onde possibilita um aumento nos deslocamentos, seja na zona rural ou nas áreas urbanas, representando um ganho na mobilidade das pessoas e das coisas.

Todavia, apesar das características economicamente rentáveis da motocicleta e o ganho de mobilidade, também existem discussões relacionadas aos aspectos danosos e os custos relacionados a sua ampla utilização pela população brasileira nas últimas décadas. A utilização da motocicleta está relacionada à insegurança viária, com altos índices de riscos à saúde e à vida das pessoas. Os custos mais expressivos são os de saúde pública e previdência, relacionados ao montante gasto pelo governo tanto com as instituições ligadas à saúde, responsáveis pelo socorro e tratamento dos acidentados, quanto com as indenizações por invalidez ou morte que são pagas as vítimas dos acidentes. A Seguradora Líder-DPVAT[2] pagou em 2014, 763.365 indenizações por acidentes de trânsito no território nacional. Deste total, constatou-se que 76% (580.063) dos acidentes envolveram motocicletas, e em 74% (426.787) dos casos, os motociclistas foram as principais vítimas (SEGURADORA LÍDER, 2014). Uma pesquisa realizada pelo IPEA (2010) apresenta diversos custos relacionados aos acidentes de trânsito, como: perdas de produção, danos aos veículos, médico-hospitalar, previdenciários, processos judiciais, congestionamentos, resgate de vítimas, remoção de veículos, danos ao mobiliário urbano, dano à sinalização de trânsito, atendimento policial e de agentes de trânsito e impactos no círculo familiar da vítima. Somado a esses, existem os custos relacionados a imobilidade; os congestionamentos são responsáveis pelo aumento de consumo de combustível e pela perda de tempo das pessoas no trânsito.

Todavia, para além dos custos mensuráveis relacionados aos acidentes com motocicletas, é possível perceber uma certa passividade na contabilidade dos acidentados. Rotineiramente, seres humanos se transformam em dados quantitativos de óbitos no

[2] O Seguro DPVAT é um seguro de cunho social criado em 1974 pela Lei 6.194/74 para cobrir todos os cidadãos brasileiros vítimas de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (ou por sua Carga a Pessoas Transportadas ou Não) (SEGURADORA LÍDER, 2014).

trânsito sem que exista a devida reflexão sobre a valorização da vida das pessoas e ações mais efetivas para reversão do quadro instalado.

Nesse contexto, observamos que a disseminação da motocicleta aconteceu de forma muito acelerada e não foi igualmente acompanhada por uma mudança cultural para sua utilização. As pessoas utilizam as motocicletas com os mesmos vícios advindos da utilização de transportes não motorizados (*e.g.* a tração animal), não reconhecendo a necessidade de habilitação para tal e se expondo constantemente aos riscos advindos deste artefato tecnológico e de sua relação com os outros modais existentes no sistema de mobilidade. Na Região Nordeste, o expressivo crescimento da frota de motocicletas também é acompanhado pelos altos índices de acidentes envolvendo este modal, o estado do Piauí lidera esse *ranking* (SEGURADORA LÍDER, 2014). As causas dos acidentes aparecem sempre relacionadas ao desrespeito das regras de trânsito, a não utilização de capacete, ao consumo de bebida alcoólica, a falta de habilitação do condutor, dentre outras.

Diversos aspectos relacionados à utilização de motocicletas merecem uma reflexão mais aprofundada. Este modal de transporte também tem sido considerado como muito poluente; a utilização quase exclusivamente de combustível fóssil (*e.g.* gasolina), o alto consumo de combustível por pessoa transportada, os sistemas ainda precários de catalisadores, somados à produção de lixo proveniente das motocicletas inutilizadas em acidentes de trânsito têm contribuído para sua caracterização como modal de transporte de forte impacto ambiental.

Nesse contexto, a indústria de motocicletas tem auferido lucros cada vez mais expressivos provenientes das vendas crescentes e tem demostrado certa isenção no que no que tange aos aspectos danosos deste modal de transporte. O discurso desta indústria tem buscado sempre relacionar os riscos da motocicleta a sua má utilização, não atentando para as fragilidades técnicas deste artefato tecnológico e sua relação assimétrica com os outros modais de transporte de maior porte presentes no trânsito. O principal aspecto da insegurança deste modal está relacionado a exposição e vulnerabilidade do condutor e do passageiro transportado, somado a isto, a motocicleta possui tamanho e peso muito inferiores ao dos outros modais de trânsito e torna-se facilmente "invisível" nos "pontos cegos" de veículos de grande porte. Todos estes aspectos contribuem para potencialização dos riscos representados pela motocicleta (VASCONCELLOS, 2013).

Envolta por tantos aspectos danosos, Vasconcellos (2013) acredita que a motivação para a rápida e irrestrita aceitação da motocicleta pelas autoridades públicas

brasileiras está associada à ideia da industrialização como um bem em si e da motorização da sociedade como sinônimo de desenvolvimento, considerando que o princípio da precaução frente a este novo artefato tecnológico foi ignorado. E defende a necessidade de se discutir sobre as questões relacionadas à precaução. Para ele, a destruição causada pela inserção das motocicletas no sistema de transporte brasileiro não pode ser justificada por nenhum ganho econômico. Enfatiza que os acidentes causados por este modal geram custos sociais (*e.g.* traumas físicos, psicológicos, problemas para a saúde pública) e econômicos (*e.g.* gastos hospitalares, pagamentos de seguros, afastamento do acidentado de suas atividades laborais, perdas materiais e de tempo para a família) para a sociedade. Com a massificação da motocicleta, a humanidade passou a conviver com uma quantidade crescente de acidentes de trânsito que estão causando a morte de mais de um milhão de pessoas por ano (WHO *apud* LOW, 2003).

Todavia, apesar das discussões sobre o papel da motocicleta, sua disseminação no cenário brasileiro proporcionou uma diversificação nas possibilidades de uso, promovendo uma maior aceleração e praticidade na vida das pessoas nos centros urbanos. Sua utilização como meio de transporte público individual, o mototaxi, representa uma dessas novas possibilidades. Não se sabe ao certo onde surgiu a ideia do mototaxi, mas tem-se registos de sua utilização em cidades do Nordeste já em meados da década de 1990. Conforme Vasconcellos (2013), os sistemas de mototaxi estão presente em 74% das cidades brasileiras com população entre 20 e 100 mil habitantes. Nas cidades de médio porte, o modal se apresenta como um tipo complementar de transporte no ambiente urbano, já nas pequenas cidades, o mototaxi é muitas vezes o principal meio de locomoção das pessoas.

No contexto das médias e pequenas cidades brasileiras, a utilização da motocicleta como mototaxi aparece como solução para o deslocamento acelerado de pessoas e coisas nos ambientes urbanos. A adesão a esse modal de transporte na maioria destas cidades tem demonstrado que ele possui um grande potencial na resolução de problemas específicos de mobilidade urbana destes centros. Todavia, o mototaxi também se justifica por uma permissividade social destes contextos que favorecem seu desenvolvimento como solução para problemas sociais (*e.g.* pobreza, desemprego, baixa qualificação profissional, má distribuição de renda), sem atentar para aspectos mais amplos relacionados à sua utilização.

Nesse contexto, onde a utilização do mototaxi é uma realidade, cabe refletir sobre as condições de possibilidade de um sistema de mototaxi como promotor de mobilidade

nos centros urbanos, mesmo diante de tantos problemas sociais, econômicos, ambientais e culturais. Na próxima seção apresentaremos aspectos relacionados a inserção do mototaxi na mobilidade urbana brasileira.

1.1 O mototaxi na mobilidade urbana

As cidades são consideradas importantes nós na concentração de pessoas e atividades e na geração e disseminação de fluxos materiais e imateriais (BANISTER, 2008). Cotidianamente, as pessoas necessitam se deslocar nos ambientes urbanos para trabalhar, estudar, tratar da saúde, realizar atividades de lazer, entre outras coisas. Esses deslocamentos podem ser realizados pelo transporte ativo ou por meios motorizados, sejam eles coletivos ou individuais.

Nesse sentido, a estrutura de mobilidade urbana deve propiciar que esses deslocamentos aconteçam de maneira efetiva. Todavia, no contexto das cidades pequenas e médias brasileiras, a estrutura ofertada ainda se apresenta com muitas deficiências, não atendendo satisfatoriamente às necessidades de locomoção das pessoas. Essa insuficiência de estrutura de mobilidade urbana e a ausência de políticas públicas capazes de gerar transformações na dinâmica de mobilidade em cidades de menor porte têm propiciado o surgimento de novas configurações de transporte urbano, a exemplo do mototaxi, que embora atenda às necessidades de locomoção imediata das pessoas, não faz parte de um planejamento mais amplo de mobilidade urbana.

Na realidade das pequenas e médias cidades brasileiras, a utilização do mototaxi está profundamente engendrada na mobilidade urbana, modificando o estilo de vida das pessoas e a dinâmica de mobilidade local. O mototaxi possibilita a existência de novos deslocamentos e contribui para a diminuição das distâncias e agilidade dos trajetos percorridos. Também tem contribuído para uma maior capilaridade do sistema de circulação; nas médias cidades ele oferece a possibilidade de acesso a áreas da cidade que não são contempladas com o sistema de transporte público coletivo, nas pequenas, é por vezes, o principal modal de transporte de passageiros disponível. Ao que parece, os serviços de mototaxi também existem para suprir as carências existentes nos sistemas de transporte público das cidades, sejam elas relacionadas ao quantitativo necessário para atender as necessidades dos usuários ou relacionadas à má capilaridade da malha urbana.

No que diz respeito ao mercado de trabalho, o mototaxi tem sido responsável pela inserção de parte da população que se encontra às margens do mercado de trabalho

formal. O baixo nível de exigências para exercer a profissão, tem atraído pessoas pouco qualificados para atuar como mototaxistas, proporcionando-lhes melhores condições socioeconômicas.

A sustentabilidade econômica do serviço de mototaxi, de maneira particular, é forjada pela injeção de capital no comércio local, gerando dividendos para diversos segmentos da sociedade, para cadeia produtiva relacionada (*e.g.* indústria, concessionárias, lojas de peças e acessórios, oficinas, postos de combustíveis) e para o governo por meio das arrecadações de impostos (OLIVEIRA, 2005). A introdução da motocicleta e em particular, do mototaxi, nas pequenas e médias cidades está relacionada com a geração de empregos e renda em toda cadeia produtiva, promovendo uma nova economia política da mobilidade motorizada que move uma ampla cadeia produtiva. Todavia, essa economia nem sempre está circunscrita na formalidade. A informalidade do serviço de mototaxi está presente em toda cadeia produtiva, tanto na prestação do serviço, onde geralmente o mototaxista atua como autônomo e não possui vínculos trabalhistas, nem compromissos legais e tributários, quanto na venda de produtos e prestação de serviços no setor.

Todavia, é possível perceber que apesar da utilização do mototaxi propiciar o surgimento de uma nova dinâmica dos fluxos, sua utilização para o transporte de passageiros também está relacionada a potenciais riscos para a sociedade. Tudo isso, tem provocado discussões sobre o papel do mototaxi para a mobilidade urbana. Dentre as discussões sobre os aspectos danosos, os acidentes aparecem sempre em evidência. A vulnerabilidade da motocicleta, somada ao comportamento imprudente de seu condutor e dos condutores dos demais modais de transporte do sistema de circulação, tem se mostrado como um fenômeno social muito nocivo, matando ou mutilando milhares de pessoas por ano (BANISTER, 2008; MORAES, 2008; SILVA, 2004; VASCONCELLOS, 2013). Somado a isto existem diversos fatores que também contribuem para a existência dos acidentes, a exemplo da má pavimentação das ruas e estradas, a falta de sinalização adequada e fiscalização insuficiente dos órgãos competentes. Esta, em especial, tem favorecido comportamentos de contravenção, ou seja, de descumprimento das regras estabelecidas para um melhor funcionamento do trânsito.

O temor relacionado aos acidentes é ainda maior quando se trata do mototaxi, pois para utilizar esse tipo de serviço, não é demandado do usuário nenhum tipo de exigência ou experiência prévia. Além disso, os preceitos de acessibilidade não se aplicam neste

modal de transporte, a utilização da motocicleta para determinados segmentos da população, a exemplo de crianças, idosos, enfermos e pessoas com necessidades especiais, pode potencializar os riscos na utilização deste modal de transporte.

Nesse cenário, de posições divergentes quanto ao papel da motocicleta na sociedade, o governo brasileiro, através da Lei 12.009/2009, regularizou a profissão do motoboy e do mototaxista, no âmbito nacional. Críticos a esta lei, consideram que o regulamento relacionado à atividade dos motoboys é incipiente, deixando aspectos importantes fora da discussão. Todavia, as preocupações são ainda mais enfáticas com relação aos mototaxistas, pois estes, ao invés de transportarem mercadorias, transportam pessoas (ABRAMET, 2009).

Destarte, é possível concluir que a criação dos sistemas de mototaxi na mobilidade urbana das cidades é um tema controverso e permeado por diversos interesses de grupos sociais. Ao que se percebe, sua inserção tem considerado predominantemente aspectos econômicos relacionados a injeção de capital e a produção de “emprego” e renda para a população, não atendendo de maneira satisfatória as demais garantias sociais. Tudo isso tem demonstrado a necessidade de refletir sobre os aspectos relacionados à construção social desse modal de transporte.

Mundialmente, muitos estudos têm sido realizados sobre a mobilidade urbana (DENNIS, URRY, 2009; LEFEBVRE, 2013; URRY, 2007). No contexto brasileiro, eles abordam o tema especialmente nas grandes metrópoles (CORRÊA, 2012; MELLO, SILVA, 2014; MELLO, SILVA, CORDEIRO, 2015; SILVA, MELLO, 2014), entretanto existe uma carência no entendimento do fenômeno em cidades de menores dimensões e diferentes níveis de desenvolvimento. Considerando que as médias cidades brasileiras possuem especificidades próprias em seus contextos e que também são atingidas, em proporções diferenciadas, pelos problemas relacionados à mobilidade urbana, acreditamos que a ausência de reflexões sobre seu planejamento urbano pode conduzi-las a uma maior complexidade em seus sistemas de mobilidade.

Oliveira, Calixto e Soares (2017) consideram as cidades médias como elementos fundamentais nas políticas de desenvolvimento regional. Para os autores, novos desafios vêm sendo enfrentado por estas cidades, a exemplo de questões relacionadas à dinâmica demográfica, a competitividade dos setores produtivos no quadro global, a atração de investimentos para a indústria e os serviços, a capacidade de geração de empregos, bem como a crescente necessidade de mobilidade, face ao paradigma da sustentabilidade. Conforme os autores:

> Os papéis desempenhados pelas cidades em contextos não metropolitanos tornam-se significativos na contemporaneidade e, nesse sentido, evidenciam a premência de estudos que, ampliando o escopo analítico e as dimensões de abordagem busquem revelar as particularidades desses centros urbanos (OLIVEIRA, CALIXTO e SOARES, p.12, 2017).

Considerando a necessidade compreender a mobilidade urbana no contexto de cidades médias, buscamos nesta pesquisa refletir sobre a construção social de um sistema de transporte específico, o mototaxi, na cidade de Garanhuns - PE. Ademais, é no contexto das pequenas e médias cidades, que geralmente possuem sistemas de transporte público e de mobilidade urbana insatisfatórios, que os sistemas de mototaxi possuem um papel mais significativo. A seguir apresentaremos algumas características desta cidade que influenciaram para sua escolha como lócus de nossa pesquisa.

1.2 O mototaxi em um contexto localizado

Na medida em que as cidades crescem, cresce a necessidade por mobilidade, e faz-se necessário a definição de ações que possam manter a qualidade de vida dos habitantes. Conforme estimativas do IBGE (2015), a população de Garanhuns em 2015 era aproximadamente 136.949 habitantes, com uma taxa de urbanização de 89,14%. A atividade predominante é o comércio diversificado, seguida de prestação de serviços, da indústria de transformação e da agropecuária (GOES, 2013).

As cidades médias possuem uma importância regional, servindo de referência espacial para as pequenas cidades e o meio rural, além de estabelecer relações com centros urbanos maiores e hierarquicamente mais importantes (OLIVEIRA, SOARES, 2014). Por concentrar a demanda de atividades produtivas, comerciais e de serviços, Garanhuns tende a concentrar fluxos de pessoas, serviços, ideias, bens, capital, etc., fortalecendo sua articulação regional. De acordo com o IBGE (2007), esta cidade média é considerada um centro sub-regional e possui uma área de influência para 22 (vinte e dois) municípios de menor porte, são eles: Águas Belas, Angelim, Bom Conselho, Brejão, Caetés, Calçado, Canhotinho, Capoeiras, Correntes, Iati, Jucati, Jupi, Jurema, Lagoa do Ouro, Lajedo, Palmerina, Paranatama, Quipapá, Saloá, São Bento do Una, São João e Terezinha.

Os vínculos de diferentes naturezas e intensidades entre Garanhuns e sua região de abrangência são reforçados por intermédio da concentração do mercado varejista, de

serviços bancários, médico-hospitalares e de educação superior, assegurando sua importância como centro regional.

Na área de serviços, destaca-se no âmbito educacional e no médico hospitalar, além da qualidade de sua rede hoteleira e gastronômica. No setor educacional, a cidade possui tradição na formação de pessoas. Atualmente, existem mais de dez instituições de ensino técnico e superior, dentre elas, unidades da UPE - Universidade de Pernambuco, da UFRPE - Universidade Federal Rural de Pernambuco, do IFPE – Instituto Federal de Pernambuco e a AESGA - Autarquia de Ensino Superior de Garanhuns. Além dos colégios tradicionais, a exemplo de Colégio XV de Novembro, Colégio Santa Sofia e Colégio Diocesano de Garanhuns; e demais unidades de ensino municipais, estaduais e da iniciativa privada. Na área de saúde, a cidade também possui vários empreendimentos, tanto da iniciativa privada; com dois hospitais de médio porte e consultórios médicos em diversas especialidades; quanto na rede pública, onde conta com um hospital público regional, uma unidade UPAE e diversos postos de saúde. Parte desses empreendimentos são resultantes dos projetos de interiorização que buscam oferecer condições favoráveis para a permanência das pessoas no interior; a exemplo de abertura de universidades, escolas técnicas, construção de hospitais, aeroportos, dentre outros empreendimentos. Assim busca-se contribuir para a permanência e desenvolvimento das pessoas nos ambientes menos populosos (*e.g.* cidades de menor porte e zona rural), amenizando os problemas relacionados ao aumento da população nas grandes metrópoles.

Considerada a Suíça pernambucana, Garanhuns é um polo turístico no interior do estado, seu clima ameno somado à beleza dos parques, praças, jardins e demais pontos turísticos atraem turistas para a cidade o ano inteiro, sendo em maior quantidade em períodos festivos, como por exemplo; no Festival de Inverno de Garanhuns, que ocorre anualmente desde o ano de 1991, no mês de julho; no Festival Viva Dominguinhos e nas festividades Natalinas.

Todo esse conjunto de atributos de Garanhuns tem contribuído para a atração de pessoas e transportes, intensificando o fluxo nas vias urbanas. Estima-se uma população flutuante diária na cidade, provinda dos municípios circunvizinhos, de aproximadamente 7.000 pessoas, atraídas principalmente pelo comércio e serviços diversificados disponíveis na cidade (GOES, 2013). Essa intensificação do fluxo nas vias reflete no surgimento de obstáculos em sua mobilidade urbana, principalmente no centro da cidade. Questões como a quantidade crescente de automóveis circulando, a falta de acessibilidade das calçadas, os estacionamentos indevidos, a escassez de estacionamentos, o

[des]ordenamento dos diferentes modais de transporte, entre outros aspectos, tem suscitado preocupações relacionadas a gestão de mobilidade nesse contexto. Numa reprodução das tendências presente nas grandes metrópoles, a cidade de Garanhuns possui uma frota proporcionalmente grande de modais de transporte individual motorizado. Conforme dados do IBGE (2015), o município possui uma frota de 44.034 veículos, sendo desta, 12.972 motocicletas.

Além disso, no contexto das cidades médias é possível observar que a mobilidade urbana possui uma lógica própria de funcionamento, derivada do processo sócio histórico local. No contexto de Garanhuns, aspectos relacionados à educação deficiente para o trânsito, ao descumprimento das regras de trânsito estabelecidas, a banalização dos riscos envolvidos na utilização de transportes motorizados, a utilização do serviço de transporte como forma de gerar emprego e renda, à informalidade presente na prestação de serviços de transporte, os interesses de grupos sociais que auferem lucros advindos do sistema e a ausência de instituições que ordenem, regulamentem e fiscalizem de maneira efetiva a mobilidade urbana têm se apresentado como desafios à gestão pública local.

Na busca pelo [re]direcionamento no planejamento urbano, visando atender as necessidades de deslocamentos das pessoas, o governo municipal, através de sua Autarquia Municipal de Segurança, Trânsito e Transportes – AMSTT tem buscado implementar medidas de ordenamento dos diferentes modais de transporte presente na cidade. Dentre essas medidas, as relacionadas ao ordenamento do modal de transporte mototaxi aparece sempre em evidência, pois envolve tensões e interesses de diversos grupos presente no contexto do sistema de circulação de Garanhuns, conforme apresentaremos a seguir.

1.2.1 O sistema de circulação de Garanhuns

A cidade possui um único modal de transporte de passageiros coletivo, o ônibus, e a concessão municipal é da empresa São Cristóvão, que possui 15 linhas de ônibus trafegando por diferentes bairros da cidade e transporta mensalmente uma faixa de 600 mil pessoas. A empresa é certificada nas esferas estadual e federal e atende as exigências de acessibilidade em toda sua frota (SÃO CRISTOVÃO, 2016).

O transporte coletivo das pessoas das cidades circunvizinhas é realizado predominantemente por veículos de transportes alternativos, aproximadamente 600

veículos (GOES, 2013), mas também existem ônibus intermunicipais que realizam o translado.

Além dos modais de transporte de passageiros coletivo, a cidade também dispõe de modal de transporte de passageiros individual, são 150 táxis (GOES, 2013) e os mototaxis. Atualmente a cidade possui 33 pontos de mototaxi com registro na prefeitura e 434 mototaxistas regulamentados. Contudo, estima-se que o número de profissionais que prestam este serviço na cidade seja aproximadamente 1500 mototaxistas. Nesse contexto, é possível perceber as tensões existentes quanto ao ordenamento dos mototaxistas pelo governo local, pois apenas um terço dos profissionais possui seus cadastros regularizados junto a AMSTT, responsável pelo ordenamento do trânsito na área urbana, enquanto o restante dos profissionais atua de forma irregular (AMSTT, 2016).

No segmento dos modais de transporte não motorizados, estão presente a tração animal (*e.g.* cavalos, burros), as carroças movidas por tração animal, o modal a pé e a bicicleta. Todavia, um aspecto importante a ser ressaltado é que a topografia da cidade, que é constituída entre sete colinas, não apresenta muita atratividade para utilização de modais que exijam maior esforço físico. Na figura a seguir, apresentamos os modais de transporte presentes no sistema de circulação de Garanhuns.

Figura 1 – **Sistema de circulação de Garanhuns.**

FONTE: Elaborada pela autora.

Dentre os diversos modais presentes nesse sistema de circulação, escolhemos o mototaxi como objeto de estudo. A inserção do sistema de mototaxi no sistema de

transporte de Garanhuns, possui hoje uma importância significativa dentre os modais de transporte presente na cidade, conforme apresentaremos na próxima seção.

1.2.2 O sistema de mototaxi de Garanhuns

Na realidade das pequenas e médias cidades, assim como ocorre em Garanhuns, a inserção dos sistemas de mototaxi tem promovido um redesenho da mobilidade urbana, criando novas vias e possibilidades para a sociedade, proporcionando acessibilidade à parcela da população que não tinha suas necessidades atendidas pelos sistemas de transporte vigentes.

O sistema de mototaxi surge de maneira informal já na década de 1990 e passa a ser reconhecido pelo governo local no ano 2000, quando foi criada a primeira lei municipal do mototaxi. Inicialmente a prática era realizada por poucos mototaxistas em alguns pontos do centro da cidade, entretanto a adesão ao novo modal de transporte da cidade conduziu a uma disseminação massiva do serviço tanto no quantitativo de profissionais quanto na diversidade de pontos de mototaxi distribuídos pela cidade.

Atualmente o serviço é oferecido tanto em pontos fixos, onde os mototaxistas ficam parados aguardando a chegada dos passageiros, quanto em movimento, quando ficam circulando pela cidade em busca de passageiros. Nos pontos fixos, os mototaxistas utilizam a lógica da “fila indiana”[3] para estabelecer a ordem do atendimento aos clientes. Contudo, esta ordem estabelecida não impede que o mototaxista atenda a algum cliente seu no ponto ou saia para atender a um chamado por telefone, porém, quando retornar ao ponto, voltará para o final da fila. Em pontos com uma quantidade maior de mototaxistas, eles utilizam um quadro de giz para auxiliar na organização da ordem, enquanto nos de menor quantidade não se faz necessário. O atendimento a clientes por telefone pode ser tanto para o transporte de passageiros e encomendas, quanto para a realização de outros serviços de motoboy, também acumulados pelos mototaxistas.

A amplitude que o sistema de mototaxi conquistou no sistema de mobilidade urbana de Garanhuns, sugere que os sistemas de transportes existentes não atendem de maneira satisfatória e inclusiva as necessidades de locomoção das pessoas. O sistema de mototaxi atende a população de forma a suprir deficiências do transporte de passageiros coletivo, e também substituindo outros modais de transporte, oferecendo agilidade e customização das rotas a um preço acessível aos usuários.

[3] A fila indiana é aquela onde as pessoas oi coisas são dispostas uma atrás das outras.

Esse modal de transporte possibilitou a inclusão de parte da população, principalmente dos economicamente menos favorecidos e desassistidos do sistema de transporte, no sistema de mobilidade da cidade. De acordo com Cass, Shove e Urry (2003; 2005), a exclusão das pessoas dos modais de transporte pode estar relacionada ao desemprego, privação e pobreza, falta de educação, mobilidade deficiente, falta de inclusão na comunidade, isolamento geográfico, falta de acesso as instalações e deficiência de informações.

Todavia, apesar dos benefícios do sistema de mototaxi, existem algumas questões a serem analisadas no que se refere a utilização de motocicletas no centro sub-regional de Garanhuns. Dados recentes demonstram a existência de um problema de saúde pública, enfrentado na região, proveniente da utilização deste modal de transporte. No estado de Pernambuco, a Gerência Regional de Saúde de Garanhuns – V GERES possui a segunda pior colocação no *ranking* dos acidentes envolvendo motocicletas, ficando atrás somente da Regional de Ouricuri, isso tem estimulado debates e a realização de ações preventivas na área (V GERES, 2016).

No Hospital Regional Dom Moura - HRDM, unidade de saúde referenciada na região do Agreste Meridional para atendimento de casos que não encontrem resolutividade nos hospitais municipais, dos atendimentos realizados decorrentes de acidentes com veículos motorizados nos anos de 2014 e 2015, foram registrados respectivamente, 144 e 165 óbitos (HRDM, 2016). O setor de epidemiologia do hospital apresentou recentemente estatísticas que mostram o perfil predominante dos envolvidos em acidentes com veículos motorizados; mais de 70% dos acidentes na região envolve jovens pilotando motos, e variáveis como a falta de uso de equipamentos de segurança, como capacete; ingestão de bebidas alcoólicas e falta de habilitação, sempre aparecem relacionados aos acidentes. Além disso, cerca de 80% é do sexo masculino, entre 20 a 39 anos (57%), adolescentes de 10 a 19 anos (22%), pilotando motos (72%), sem habilitação (42%), aos domingos (24%). Nos demais dias a média é de 12%. Garanhuns está entre os municípios que mais têm acidentes, mas o quantitativo de acidentes é alto em todos os municípios do centro sub-regional, com especial preocupação para as periferias dos municípios e zonas rurais (HRDM, 2016).

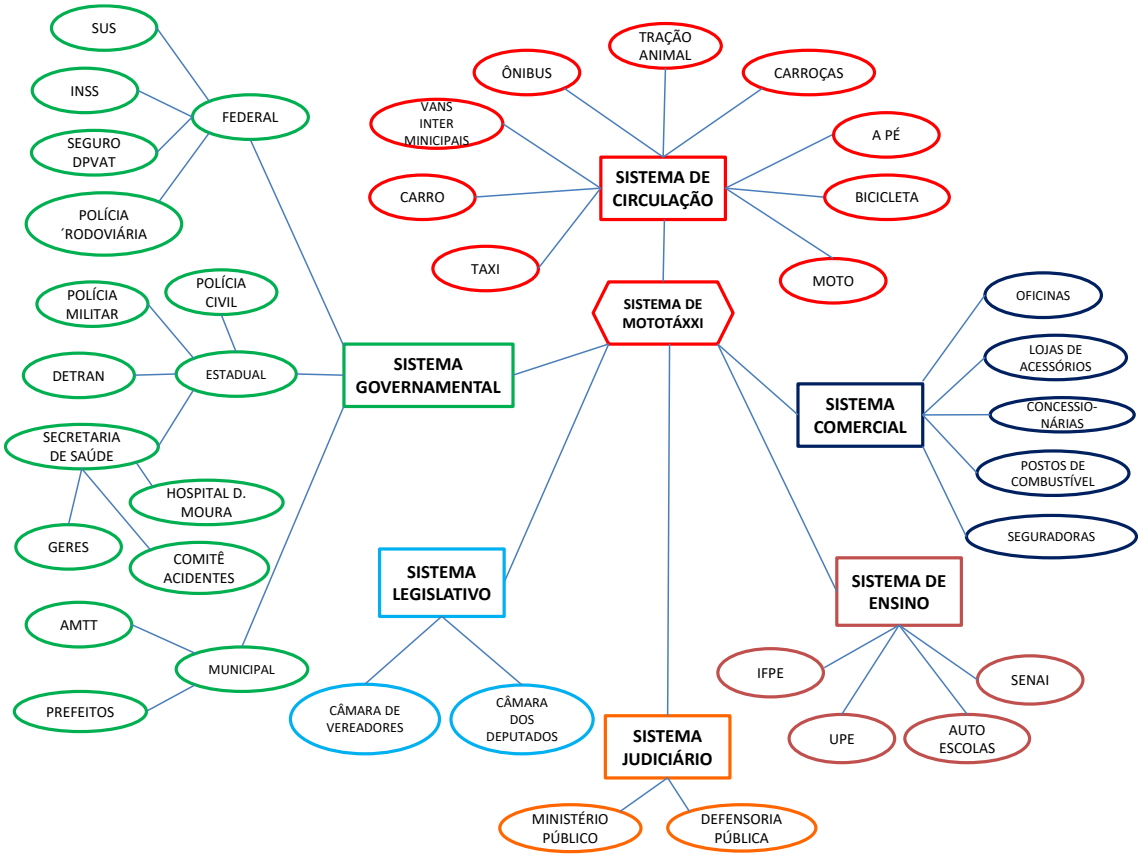
Para o diretor do hospital, Luiz Melo, o problema dos acidentes de veículos motorizados pode ser considerado como uma epidemia. O mesmo acredita que a participação da sociedade junto às instituições pode contribuir para a promoção de um trânsito mais saudável. Além disso, aponta a importância das atividades educativas e a

integração das instituições de educação, fiscalização e ações coercitivas, para retração dos números de acidentes na região (HRDM, 2016). Os debates sobre mobilidade urbana têm enfatizado a necessidade de sensibilização, educação e utilização dos meios de comunicação e publicidade como mecanismos para o alcance da mobilidade mais sustentável (OECD, 2002). Todos esses aspectos relacionados as implicações da utilização da motocicleta no contexto analisado, apontam para a necessidade de discutirmos sobre as condições de possibilidade que promovem e disseminam o serviço de mototaxi.

Numa breve apresentação contextual do sistema de mototaxi, é possível perceber a presença de diferentes grupos (*e.g.* instituições, empresas, grupos de indivíduos, entre outros) com interesses políticos distintos que buscam significar esse novo sistema tecnológico, considerado por alguns como sinônimo de desenvolvimento econômico, geração de emprego e renda e por outros como um fenômeno de alto custo social.

O sistema de mototaxi analisado está inserido no contexto do sistema de circulação de Garanhuns, conforme apresentado na seção anterior, e se relaciona com grupos deste e de outros sistemas tecnológicos; como o sistema governamental, o sistema judiciário, o sistema legislativo, o sistema comercial e o sistema de ensino, conforme apresentado na figura 2 apresentada a seguir.

Figura 2 –**Sistema de Mototaxi de Garanhuns e suas relações**



FONTE: Elaborada pela autora.

No sistema de circulação, os modais presentes sentem as transformações ocorridas com a introdução do mototaxi, de maneira especial, os modais concorrentes que realizam o transporte de passageiros; ônibus e taxis. O mototaxi também tem substituído outros modais de transporte, a exemplo da tração animal, a carroça, o andar “a pé”, oferecendo um transporte mais rápido e com menor esforço para transportar pessoas e objetos. As promessas de agilidade, somada à customização e preço baixo talvez tenham sido inicialmente os maiores atrativos desse serviço que se instalou na mobilidade local. Os outros modais de transporte presentes no sistema de circulação, como o carro, a motocicleta e a bicicleta se relacionam com o sistema de mototaxi compartilhando do mesmo espaço físico e por vezes utilizando do serviço. As vans funcionam como transporte alternativo, realizando o transporte das pessoas das cidades circunvizinhas e tem um potencial de relacionar-se com o sistema de mototaxi de maneira complementar, pois possuem pontos fixos de embarque e desembarque de passageiros e estes podem utilizar o mototaxi para se dirigirem a seu destino final, em coerência com o modelo de multimodalidade.

O sistema de mototaxi se relaciona com o sistema governamental nas três esferas do governo: federal, estadual e municipal. No âmbito federal estão presente o Sistema Único de Saúde – SUS, que é provedor de todo o sistema de saúde pública do Brasil; o Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS, que assegura o pagamento de auxílios e a Polícia Rodoviária Federal, que está diretamente ligada com o ordenamento do trânsito nas rodovias brasileiras e é responsável pelo registro das ocorrências de acidentes nestas rodovias. No âmbito estadual estão presentes as polícias civil e militar; o Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN, responsável pela regulamentação da frota de veículos do estado e a Secretaria de saúde do estado de Pernambuco, a este grupo social estão ligados a V Gerência Regional de Saúde – GERES Garanhuns, o Comitê Estadual de Prevenção de Acidentes de Motocicletas – CRPAM e o Hospital Regional Dom Moura – HRDM, responsável quase pela totalidade do atendimento dos acidentes de trânsito ocorridos no centro sub-regional de Garanhuns. No governo municipal, estão presente os prefeitos, que tiveram participação na construção deste sistema tecnológico e a Autarquia Municipal de Serviços de Transporte e Trânsito – AMSTT, responsável pelas regulações do trânsito local e pelo ordenamento do sistema de mototaxi como uma concessão pública municipal.

Outro sistema presente no contexto é o sistema legislativo, representado pela câmara dos vereadores do município, bem como pelas instâncias estadual e federal. O posicionamento exercido pelo legislativo deve ser sempre coerente com a vontade e as necessidades das camadas da sociedade que ele representa. No contexto do sistema de mototaxi, o legislativo exerce um papel importante na elaboração das leis e decretos que modificam a realidade dos sistemas de mobilidade urbana. Não obstante existe interferência das resoluções estaduais e federais, contudo, é no âmbito municipal as resoluções relacionadas ao sistema de mototaxi são mais contundentes.

O sistema judiciário se faz presente por meio do Ministério Público e da Defensoria Pública, que podem se manifestar ou ser acionados em defesa da sociedade e dos direitos dos cidadãos, por vezes negligenciadas neste sistema de mototaxi.

No sistema de ensino estão presente instituições de ensino e formação; o Instituto Federal de Pernambuco –IFPE, representado pelo curso de Gestão Ambiental, que tem discutido a sustentabilidade da cidade em diversos aspectos; a Universidade de Pernambuco – UPE, que no curso de medicina possui um grupo de residentes envolvidos com campanhas voltadas para prevenção de acidentes no trânsito; também compõem o sistema algumas autoescolas, que atuam na formação de condutores; Serviço Nacional da

Indústria – SENAI, que oferece cursos de formação para os mototaxistas além de desenvolver projetos de construção de motores menos poluentes. Somado a estes grupos sociais, ainda existem outras instituições de formação que têm oferecido cursos de formação em mecânica para motocicleta e cursos de direção defensiva.

O sistema comercial é formado pela cadeia produtiva, neste, são aferidos os maiores ganhos financeiros pelas empresas situadas no contexto. É composta por oficinas e lojas de peças e acessórios, que vendem produtos e prestam serviços para a manutenção das motocicletas, concessionárias de várias marcas de motocicletas instaladas na cidade, que favorecem a disseminação da utilização desse modal por meio de vendas facilitadas através de consórcios e financiamentos, postos de combustível, que vendem o principal insumo para a utilização da motocicleta, a gasolina, e as seguradoras, que atuam na venda de seguros para motocicletas e por vezes seguros específicos para mototaxistas.

Todos esses aspectos demonstram como o sistema de mototaxi está arraigado no contexto analisado. Dessa forma, refletir sobre a construção social desse sistema de mobilidade urbana pressupõe identificar sujeitos políticos presentes no contexto, suas posições ideológicas, interesses políticos e a forma como são criadas soluções para problemas existentes.

Nesse sentido, Corrêa (2013) julga necessário considerar que no campo da mobilidade urbana estão inscritos interesses diversos dos sujeitos presente na formação deste discurso. As posições divergentes sobre o papel da mobilidade urbana na sociedade provocam tensões e disputas pela sua significação. Conforme a autora:

> Diante dos evidentes limites do modelo hegemônico de mobilidade, observamos a emergência de discursos concorrentes, que se constituem a partir dos interesses não apenas das organizações públicas e privadas que integram diretamente os sistemas de transportes, mas também das organizações civis e movimentos sociais, uma vez que as questões relacionadas à mobilidade dizem respeito a todos os cidadãos. Nesse processo, os diferentes agentes estabelecem alianças que se definem a partir da convergência e dos antagonismos de suas demandas neste campo discursivo (CORRÊA, 2013, p. 28).

Na Teoria da Construção Social da Tecnologia - CST, estes grupos são denominados de grupos sociais relevantes, compostos por aqueles atores ligados ao processo de construção dos artefatos e sistemas tecnológicos: instituições, empresas,

grupos de indivíduos, entre outros, sendo agrupados, para efeito de análise, de acordo com a percepção que apresentam do artefato (PINCH; BIJKER, 1987).

Na construção de um artefato ou sistema tecnológico, diversos grupos sociais exercem influência para a determinação de um formato. Eglash et al. (2004) acredita que a direção da produção tecnológica ocorre num espaço de fronteiras negociadas. Este espaço social é entendido como um espaço discursivo, onde as diferentes posições presentes no discurso contribuem para sua formação. Fatores culturais, sociais, econômicos e políticos, dentre outros aspectos, influenciam a percepção destes grupos, direcionando o desenvolvimento da tecnologia. Desta forma, os grupos sociais podem apresentar expectativas distintas sobre o mesmo artefato e atribuir a ele sentidos completamente diferentes (FERTRIN, 2008).

Acreditando que a construção social da tecnologia modifica a mobilidade das pessoas, das coisas e consequentemente molda fenômenos sociais no mundo contemporâneo, buscamos neste estudo compreender a construção social do sistema de mototaxi de Garanhuns. Para tal, utilizamos os pressupostos da teoria da construção social de artefatos e sistemas tecnológicos que possibilitam o entendimento da construção da tecnologia como algo intrínseco à dinâmica social e os estudos de Mobilidade Urbana.

2. DA PROBLEMÁTICA AO PROBLEMA DE PESQUISA

O desenvolvimento tecnológico na sociedade tecnocientífica contempla, prioritariamente, os preceitos da tecnocracia, onde as escolhas se respaldam na aparente neutralidade da técnica e não se considera os interesses políticos dos agentes sociais que direcionam as escolhas (FEENBERG, 2010). Nesse contexto, as soluções tecnológicas são sempre apresentadas para resolução dos problemas, contudo, Rüdiger (2007) alerta que não se deve pensar a tecnologia como um meio neutro para se chegar a fins previamente planejados.

Na área de mobilidade urbana, a supremacia das resoluções técnicas tem intensificado a utilização de soluções tecnológicas como alternativa para o enfrentamento dos problemas existentes. Contudo, Callon (1987) adverte que apesar da aparente neutralidade da técnica utilizada na construção dos sistemas tecnológicos é imprescindível entender que existem diversos interesses inseridos na constituição dos padrões adotados. Para ele, as decisões adotadas no processo são sempre políticas e a técnica vem a reboque. As soluções tecnológicas no campo de mobilidade urbana são constituídas por interesses de grupos sociais envolvidos no processo de construção de artefatos e sistemas tecnológicos.

A visão alternativa de Feenberg (2010) também busca enfraquecer a noção de eficiência como critério de desenvolvimento tecnológico, demonstrando que as transformações causadas pelas tecnologias são intrinsecamente sociais. E enquanto objeto social, a tecnologia deveria estar sujeita a interpretações como qualquer outro artefato cultural (FEENBERG, 2010).

Considerando os pressupostos da CST, a construção de artefatos e sistemas tecnológicos deve ser entendida como construções sociais. Dessa forma, responsabilizar a técnica pelos seus impactos sociais, positivos ou negativos, é desconhecer o quanto ela é constituída por atores sociais no contexto da própria sociedade (BENAKOUCHE, 2005). A CST, trata da influência da política, da cultura e da economia no desenvolvimento técnico científico, possibilitando a apreensão da construção da tecnologia como algo intrínseco à dinâmica social.

As estruturas tecnológicas são as fontes que fornecem os significados para as tecnologias. A estrutura tecnológica presente em cada contexto é influenciada por diversos aspectos (*e.g.* culturais, econômicos, ideológicos, políticos, religiosos, entre outros) que inevitavelmente constituem a construção social de significados atribuídos a

cada artefato ou sistema tecnológico. Neste sentido, Low (2013) defende que o entendimento da construção social de sistemas tecnológicos de transporte urbano deve contemplar que em sua constituição estão presentes valores fundamentais da sociedade.

Todavia, um aspecto considerado crítico neste processo é que enquanto alguns atores têm uma alta inclusão na estrutura tecnológica a que pertencem, outros ocupam uma posição marginal, não possuindo um vínculo forte com a estrutura na qual estão inseridos. O desenvolvimento tecnológico tem sido considerado por alguns autores como um processo pouco participativo. Winner (1986) acredita que os artefatos tecnológicos podem ser utilizados como forma de aumentar o poder, a autoridade e o privilégio de alguns grupos sociais sobre outros.

No contexto do sistema de mobilidade urbana, Corrêa (2013) defende a existência de mecanismos que estimulem a aproximação do público nos processos de negociação que podem ser adotados pelos grupos, principalmente, pelo poder público, a partir da inserção da sociedade em geral na discussão do desenvolvimento de sistemas tecnológicos de mobilidade urbana.

Corrêa (2013) argumenta ainda que nos discursos do campo de mobilidade, existe uma pluralidade de interesses políticos dos agentes econômicos em disputa por diferentes tecnologias e suas respectivas cadeias produtivas. Nesse sentido, Banister (2008) alerta que os argumentos de racionalidade econômica não devem ser utilizados no planejamento relacionado aos transportes. Certamente, este formato é resultante dos interesses de agentes que se beneficiam com este modelo de desenvolvimento.

Low (2003) defende que a sociedade não é o resultado da economia, mas as economias são construídas socialmente, em última instância, produtos da sociedade. Dessa forma, a economia também é uma construção social e os padrões adotados são postos a partir das negociações entre os grupos de interesses. No contexto de mobilidade urbana é necessário refletir sobre a quem atende os formatos vigentes no modelo de desenvolvimento econômico adotado.

Contudo, enfatizamos que nosso arcabouço teórico não tem a pretensão de encontrar “a solução” para os problemas complexos da mobilidade urbana, mas somente discutir condições de possibilidade para existência de modais de transporte que atendam às necessidades das pessoas sem comprometer outras dimensões da vida em sociedade. Conforme Silva (2004), a questão da mobilidade é multidimensional, não pode ser avaliada apenas por uma única variável ou por um único ângulo. Da mesma forma, não acredita que exista solução única, nem pronta; mas o que existem são princípios,

conhecimentos, experiências que devem ser aproveitadas, que envolvem aprendizado para serem eficazes em um contexto qualquer (SILVA, 2004). Não acreditamos na existência de uma solução singular para os problemas que estão postos, mas vislumbramos um leque de soluções alternativas que podem contribuir para um sistema de mototaxi como promotor de mobilidade urbana.

Neste sentido, adotamos neste estudo um olhar que rejeita as definições que encerrem verdades absolutas sobre o mundo (DERRIDA, 1998), e entende que a verdade depende do contexto histórico dos indivíduos. Conforme Howard e Stavrakakis (2000), na perspectiva pós-estruturalista, as pessoas são introduzidas e habitam um mundo de práticas e elementos com significados socialmente atribuídos e não podem pensar sobre objetos ou práticas fora deste contexto de significados históricos e contingentes onde estão inseridas, assim é que podemos considerar a ideia do pós-estruturalismo de que nada existe fora do discurso[4]. Deste modo, adotamos a epistemologia da linguagem e a ontologia do discurso para a compreensão das práticas dos grupos sociais envolvidos em um sistema de mototaxi específico. Assim, é por meio da linguagem que acessamos os discursos provenientes desses agentes.

Na construção de sistemas tecnológicos, os interesses específicos de cada grupo social geram diferentes significados e problemas a serem minimizados, assim, a escolha por determinada alternativa na construção de uma tecnologia será sempre uma escolha política e excludente de outras alternativas. As perspectivas teóricas utilizadas neste estudo, a Teoria da Construção Social da Tecnologia e os estudos de Mobilidade Urbana, compartilham do posicionamento pós-estruturalista que considera a realidade como uma construção social e subjetiva. Conforme Winner (1993), o construtivismo nos convida a imaginar um futuro diferente; ao permitir uma outra compreensão do passado e do processo que nos trouxe dele ao presente. Esse estudo oferece uma abordagem não convencional para pensar os problemas de mobilidade urbana sob uma perspectiva construtivista, abrindo caminhos para novas significações.

No contexto analisado é possível perceber que estão presentes diversos grupos sociais que possuem posições discursivas divergentes e lutam pelo estabelecimento dos significados do sistema de mototaxi de Garanhuns. Todavia, a luta não se dá somente na dimensão público versus privado, mas através dos jogos de interesses existentes que

[4] A definição de discurso adotada nesse trabalho, segue as orientações de Foucault. Conforme apresentada na seção de Caminhos metodológicos.

constituem um campo de disputas políticas. Corrêa (2013) acredita que na contemporaneidade, a mobilidade passa a ser entendida como fenômeno enraizado aos processos sociais, e seus significados são elementos reveladores da sociedade como um todo.

Desta forma, pensar a construção social do sistema de mototaxi em análise consiste em identificar os grupos sociais relevantes, as relações de poder existentes e compreender os interesses e tensões que permeiam o sistema e contribuem para um determinado formato tecnológico. A compreensão deste discurso nos possibilita o entendimento da realidade social construída por meio da linguagem e nos permite visualizar cenários.

Nesse sentido, mediante as discussões que permeiam a formatação de um recente modal de transporte inserido na mobilidade urbana das cidades brasileiras, nos propomos a compreender como tem sido a construção social do sistema de mototaxi no contexto da mobilidade urbana de Garanhuns.

2.1 Pergunta Geral de Pesquisa

Como se dá a construção social do sistema de mototaxi na cidade de Garanhuns?

2.2 Perguntas Secundárias de Pesquisa

- Quais os grupos sociais que se mobilizaram em torno da construção do sistema de mototaxi de Garanhuns?
- Como o contexto social é mobilizado pelos grupos sociais e como permite compreender a construção social do sistema de mototaxi de Garanhuns?
- Em que fase de seu desenvolvimento encontra-se o sistema de mototaxi de Garanhuns?
- Quais as condições e contradições do sistema de mototaxi como promotor de mobilidade urbana?

2.3 Justificativa

Os problemas da mobilidade urbana presentes na contemporaneidade têm um caráter complexo e multidisciplinar, demandando novas interpretações para pensar as anomalias estabelecidas nos sistemas. Este estudo oferece uma abordagem não convencional para pensar esses problemas sob uma perspectiva mais crítica, através da

articulação teórica da teoria da construção social da tecnologia com os estudos de mobilidade urbana, abrindo caminhos para novas interpretações.

Nesse contexto, os problemas relacionados aos sistemas de transporte têm emergido como relevantes na sociedade contemporânea e suscitado discussões, em especial a utilização do transporte individual motorizado. Todavia, mediante às críticas relacionadas a este tipo de transporte, emerge na realidade brasileira o modal de transporte individual de passageiros, o mototaxi. Apesar das críticas e contestações relacionadas à utilização da motocicleta para o transporte de passageiros, atualmente o serviço está presente na maioria das pequenas e médias cidades e faz parte da dinâmica socioeconômica e de mobilidade urbana.

No estado de Pernambuco, a região de Garanhuns apresenta dados preocupantes relacionados a utilização da motocicleta como modal de transporte. Além disso, o fenômeno do mototaxi na cidade tomou uma dimensão que escapa ao controle do planejamento e da gestão de mobilidade municipal. Estima-se que cerca de 1500 mototaxistas prestam serviço de transporte de passageiros, destes, somente 434 possuem cadastros na prefeitura. Nesse cenário, repleto de conflitos e de tensões relacionados ao ordenamento do sistema de mototaxi, consideramos necessário refletir sobre as condições e contradições deste sistema tecnológico para promoção de mobilidade urbana.

Os estudos realizados sobre mobilidade urbana são predominantemente concentrados na análise das realidades de grandes metrópoles. A possibilidade de construir conhecimento voltado para uma cidade média, geralmente marginalizada na construção de conhecimento, é uma das contribuições do nosso estudo. Desta forma, acreditamos que analisar um modal de transporte com alta inserção no contexto de mobilidade urbana nas pequenas e médias cidades brasileiras pode ser uma experiência valiosa para o conhecimento, e, por conseguinte, para o planejamento da administração pública, contribuindo no direcionamento de políticas públicas voltadas para uma mobilidade urbana mais efetiva.

A inovação presente neste estudo é empírica e metodológica. A inovação empírica se constitui na busca de entendimento de um fenômeno por hora negligenciado nos estudos de mobilidade urbana. Enquanto a inovação metodológica está relacionada a postura epistemológica adotada para a compreensão desde fenômeno, visto predominantemente em termos quantitativos. A utilização da teoria da construção social da tecnologia associada ao método de análise de discurso possibilitou uma análise mais social e política da mobilidade urbana de Garanhuns. Ademais com a utilização da análise

de discurso neste trabalho, preenchemos uma lacuna existente na CST com relação aos métodos utilizados para análise dos dados na investigação de construção de artefatos e sistemas tecnológicos. Essa abordagem político social nos permitiu compreender aspectos além da técnica que podem contribuir para construção de políticas de planejamento urbano mais eficientes e transformadoras da realidade. A seguir, apresentamos a referida teoria.

3. CONSTRUÇÃO SOCIAL DA TECNOLOGIA

Os estudos sobre a tecnologia por muito tempo concentraram-se nas teorias da autonomia e do determinismo tecnológico. Neste paradigma, a relação entre tecnologia e sociedade é sempre unidirecional, e as mudanças sociais são provocadas pelo desenvolvimento tecnológico. Conforme Feenberg (1999), o determinismo tecnológico possui uma lógica imanente e o desenvolvimento técnico é apenas para provê uma solução eficiente para um dado problema. Os fatores sociais são considerados marginais, interferindo apenas na velocidade do desenvolvimento ou na prioridade conferida aos diferentes tipos de problemas.

A abordagem da Construção Social da Tecnologia (CST) surge como um contraponto ao paradigma determinista e é crítica ao essencialismo da técnica, ou seja, a ideia de que a técnica teria uma essência independente do contexto social em que está inserida. Esta abordagem é fortemente influenciada pela Sociologia do Conhecimento Científico (SCC) desenvolvida por Peter L. Berger e Thomas Luckmann na década de 1960, que trata da análise da construção social da realidade, e se ocupa especialmente com o que os homens conhecem por realidade. Para os autores, é o conhecimento do senso comum que constitui o tecido de significados que fazem existir uma forma social (BERGER; LUCKMANN, 2010). Segundo Latour e Woolgar (1997), a influência do Programa Forte da SCC faz inutilizar não só a objetividade, mas também a universalidade, a independência e a neutralidade da ciência e enfatiza uma abordagem mais relativística para o conhecimento científico e para a tecnologia. A chamada "virada sociológica" promoveu na CST, a saída do foco do mundo social tido como natural para o mundo social das convenções e instituições interferindo na forma como o conhecimento científico é compreendido e investigado[5].

A CST faz parte da escola construtivista da sociologia do conhecimento e nasceu da combinação de três áreas: (1) estudos de sociedade, ciência e tecnologia; (2) estudos da história da tecnologia; e (3) da sociologia do conhecimento científico (BIJKER; BAL;

[5]A sociologia do conhecimento científico (SCC) surgiu na década de 1970, no Reino Unido, baseando-se na sociologia do conhecimento, na filosofia da ciência e na sociologia da ciência. O Programa Forte da SCC, construído na ideia originalmente apresentada pelos trabalhos de Thomas Khun, Willard Quine e Ludwig Wittgenstein, proporcionou uma "virada sociológica" nos estudos científicos e influenciou de forma significativa a CST (CRESPI; FORNARI, 2000). O princípio norteador é que os conhecimentos científico e tecnológico são construídos socialmente. É importante se questionar sobre as condições nas quais esses conhecimentos são constituídos e que condições são necessárias para se determinar as crenças relacionadas aos próprios conhecimentos em questão.

HENDRIKS, 2009)[6]. Os autores da CST objetivam abrir a "caixa preta" das tecnologias e mostrar como as mesmas são construídas, des-naturalizando-as. Eles buscam novas interpretações para as tecnologias.

O trabalho que pode ser considerado o marco inicial no estabelecimento das bases dessa Escola de pensamento é "The Social Construction of Technological Systems. New Directions in the Sociology and History of Technology", organizado por Wiebe E. Bijker, Thomas P. Hughes e Trevor Pinch, publicado em 1987, com artigos apresentados em um seminário realizado na Universidade de Twente, Holanda, em julho de 1984. Esses estudos são chamados de sociotécnicos (BENAKOUCHE, 2005).

Nesse estudo, os autores apresentam o processo de desenvolvimento tecnológico e ilustram seus argumentos com a história da bicicleta, ilustrando a multiplicidade de formas que este artefato tecnológico poderia ter assumido. A forma escolhida, pelos grupos de interesse envolvidos, não foi necessariamente a melhor, mas uma dentre inúmeras possibilidades para a definição do *layout* da bicicleta (BIJKER, 1995).

Segundo Bijker e Law (1992), os princípios norteadores dos estudos que agrupam os diferentes pensamentos dos estudos sociotécnicos são: (1) o caráter contingente, contextual, emergente, conflituoso e heterogêneo das tecnologias; (2) descrição da estratégia política e do arranjo organizacional presente nas disputas, desacordos e resistências que geraram a estabilização e o fechamento das tecnologias; (3) relativismo metodológico.

A CST apresenta-se como tendo uma perspectiva filosófica do realismo crítico, uma posição que pressupõe a dúvida em relação ao que se conhece e admite a possibilidade de a realidade não ser como aparenta, em virtude da percepção do sujeito interferir no conhecimento. Assim, rejeita-se a noção realista de que a linguagem é um meio neutro de refletir ou descrever a realidade. Dessa forma, a realidade é problematizada, não é tida como dada e objetiva, ela é construída pelos sujeitos que a constituem e interpretam, através da linguagem (MACEDO; MARÇAL; MELLO, 2014).

Os estudos sobre a construção social dos artefatos e sistemas tecnológicos tem sido cada vez mais frequente nas ciências sociais, tratam da influência da política, da

[6] O movimento dos estudos de sociedade, ciência e tecnologia (SCT) foi iniciado na Holanda, Escandinávia, Reino Unido e Estados Unidos, na década de 1970, e estudava questões como: as responsabilidades sociais dos cientistas, os riscos da energia nuclear, a proliferação de armas nucleares e poluição ambiental (BIJKER, 2009). Estudos basilares da história da tecnologia podem ser analisados em Hughes (1983, 1987), conforme mencionado, em Cowan (1983), bem como em MacKenzie e Wajcman (1999).

cultura e da economia no desenvolvimento técnico científico, possibilitando a apreensão da construção da tecnologia como algo intrínseco à dinâmica social. Segundo Massey, Quintas e Wield (1992), a técnica tem sempre um conteúdo social, da mesma forma que a sociedade contemporânea tem sempre um conteúdo essencialmente tecnológico.

A abordagem da CST traça caminhos inovadores para repensar e postular inter-relações da tecnologia, sociedade e poder. Neste estudo, partimos da premissa de que o desenvolvimento da tecnologia é um processo complexo e não-linear, em que a direção da produção tecnológica ocorre num espaço de fronteiras negociadas, por meio da reinterpretação, adaptação, ou reinvenção de tecnologias.

Dagnino (2008) considera que a tese central do construtivismo é que o caminho que vai de uma ideia brilhante até uma aplicação bem sucedida é longa e sinuosa, entremeada com alternativas inerentemente viáveis, que foram abandonadas por razões que têm mais a ver com valores e interesses sociais do que com a superioridade técnica intrínseca da escolha final.

Na próxima seção apresentaremos as categorias de análise sugeridas pelos autores da CST e utilizadas em nosso estudo.

3.1 Categorias de análise da construção social da tecnologia

Na teoria da construção social da tecnologia de Bijker, Hughes e Pinch algumas categorias de análise específicas são criadas para reconstruir os processos que geram artefatos tecnológicos, são elas: grupos sociais relevantes, estrutura tecnológica, flexibilidade interpretativa, estabilização e fechamento (BIJKER, HUGHES, PINCH; 1987).

3.1.1 Grupos sociais relevantes

Os autores da CST compreendem o desenvolvimento da tecnologia como um processo social, que é ativado a partir dos grupos sociais relevantes (MARÇAL; MELLO, 2014), nesse sentido, o conhecimento dos grupos sociais relevantes é imprescindível para o entendimento da tecnologia. Bijker (1995) acredita que a reivindicação fundamental no modelo de construção social da tecnologia é o reconhecimento do "grupo social relevante" como uma importante categoria analítica desta abordagem teórica.

No modelo descritivo da CST, os grupos sociais relevantes são considerados o ponto de partida. Os artefatos técnicos não existem sem as interações sociais dentro dos grupos sociais (DAGNINO, 2008). O grupo social relevante é um ator e um constante

avaliador das tecnologias. Ele identifica, define e delimita o que é relevante em um artefato tecnológico.

Bijker (2009) denomina os grupos sociais relevantes como àqueles atores que atribuem um significado às tecnologias, sendo agrupados para efeito de análise de acordo com a percepção que apresentam do artefato. Os grupos sociais mais básicos são os usuários e os produtores do artefato tecnológico, mas frequentemente muitos subgrupos podem ser delineados (*e.g.*, usuários com diferentes *status* socioeconômico, produtores concorrentes, entre outros). Também existem grupos sociais relevantes que não são nem usuários, nem produtores da tecnologia (*e.g.*, jornalistas, políticos, grupos civis, *experts*, entre outros). Os grupos podem ser distinguidos baseados nas suas interpretações convergentes ou divergentes em relação à tecnologia em questão.

Fatores culturais, sociais, econômicos e políticos, influenciam a percepção destes grupos direcionando o desenvolvimento da tecnologia. Desta forma, os grupos sociais relevantes podem apresentar expectativas distintas sobre o mesmo artefato e atribuir a ele sentidos completamente diferentes (FERTRIN, 2008).

Todavia, a identificação dos grupos sociais relevantes para a construção de um determinado artefato tecnológico requer uma pesquisa empírica que possibilite seguir os sujeitos para descrever os processos que geraram as tecnologias (MARÇAL; MELLO, 2014). Conforme Bijker (1995), uma solução metodológica para a identificação destes grupos tem sido a utilização de dois métodos de pesquisa, o método da "bola de neve"[7] e o monitoramento de atores. A utilização da técnica "bola de neve" possibilita uma listagem inicial dos grupos sociais relevantes. Na sequência, o pesquisador deve "seguir os atores" para aprender mais detalhadamente sobre o grupo social relevante. Ainda de acordo com Bijker (1995):

> Assim como podemos identificar um ator relevante, observando quando ele é indicado por outro ator, podemos identificar quais grupos sociais são relevantes ao tratar de determinado artefato tecnológico, observando os grupos sociais mencionados em relação a este artefato em documentos históricos. Quando, depois de algum tempo, não for

[7]Traduzido do termo em inglês *snowball*, o método é tipicamente utilizado em pesquisas sociológicas contemporâneas. Este método se desenvolve a partir das informações geradas na própria pesquisa, em que os grupos investigados vão indicando outros grupos sociais relevantes para a construção da tecnologia.

> mais possível encontrar referência a novos grupos, entende-se que todos os grupos sociais relevantes já foram identificados (BIJKER, 1995, p. 46).

No modelo desenvolvido por Bijker (1995), a identificação, delineamento e descrição dos grupos sociais relevantes também se aplica para a caracterização de artefatos tecnológicos. Para entender o desenvolvimento da tecnologia como processo social, é importante compreender como os artefatos são vistos pelos grupos sociais relevantes. Desta forma, os significados atribuídos ao artefato tecnológico pelos diferentes grupos sociais relevantes constituem determinado artefato (BIJKER, 1995). Os artefatos tecnológicos podem ser descritos por meio do enfoque dado pelos grupos sociais relevantes aos problemas, e consequentemente as soluções geradas para tais problemas. O estudo clássico sobre a construção da bicicleta, por exemplo, mostra que num determinado momento da sua construção, seus produtores decidiram por selecionar problemas relacionados com um grupo social que até então não estava sendo contemplado, o grupo das mulheres, e gerar soluções para tais problemas, contribuindo assim, para um redirecionamento do formato do artefato tecnológico. Podemos observar que, a partir da identificação dos problemas identificados pelos grupos, alterações são realizadas. Segundo Bijker (1995) uma diversidade de problemas é vista pelos grupos sociais relevantes, contudo, apenas alguns desses problemas são considerados relevantes pelos grupos e demandam a geração de soluções. Para cada problema específico, são geradas várias soluções, algumas destas são selecionadas, contribuindo assim, para a construção dos artefatos.

Todavia, é necessário atentar para as assimetrias de poder que existem entre os grupos sociais que interferem diretamente no processo de significação das tecnologias e consequentemente, na determinação de seus *designs*. Os críticos Klein e Kleinman (2002) enfatizam os conflitos inter e intragrupais presentes no processo de desenvolvimento dos artefatos tecnológico e acreditam que não é simplesmente porque indivíduos compartilham significados que eles se organizarão em um grupo para participar do processo de *design* da tecnologia (KLEIN; KLEINMAN, 2002). Conforme Williams e Edge (1996), alguns grupos são privados de participar do processo. Entretanto não existe uma preocupação sobre a posição dos grupos que possa tornar a assimetria de poder mais evidente. Tudo isso, contraria os pressupostos de igualdade entre os grupos sociais relevantes defendidos pelos pioneiros da CST, que acreditavam que todos os grupos participavam do *design*.

Compreender o desenvolvimento tecnológico como um projeto político é admitir que diferentes vertentes do discurso reunirão esforços para significar uma determinada tecnologia (MARÇAL; MELLO, 2014). Para os autores:

> A tecnologia que se institucionaliza é a que foi consensuada entre os grupos relevantes, o que não significa que o tratamento das demandas de cada grupo, ou partes dos grupos, seja direcionado em partes iguais na forma pela qual o consenso foi obtido. Em ambos, tanto na ciência quanto na tecnologia, certos grupos sociais desempenharão um papel fundamental na formação do consenso (MARÇAL; MELLO, 2014, p. 158).

Sabemos que as sociedades são estruturadas em torno de assimetrias de poder e que suas bases se dão a partir das interações dos grupos (FEENBERG, 1999). Nessas interações, os grupos buscam impor suas vontades na concorrência e estabelecer os significados de seus discursos. Assim, a construção de discursos se revela como uma demonstração de poder e consequente estrutura das relações entre diferentes agentes sociais (DYRBERG, 1997).

As diversas alternativas de interpretações dos grupos sociais geram uma múltipla variação de caminhos para se construir tecnologias. Além disso, as diferentes interpretações geralmente dão abertura para geração de conflitos que são difíceis de resolver tecnologicamente. Todavia, conforme Hacking (1982) e Marçal e Mello (2014), os significados das tecnologias serão sempre contextuais, não existindo significados *a priori*. Os grupos sociais criam significados para a tecnologia e soluções para seus problemas de acordo com a estrutura tecnológica estabelecida no contexto.

3.1.2 Estrutura tecnológica

A definição de estrutura tecnológica é utilizada para explicar as interações que ocorrem dentro e entre grupos sociais que moldam os artefatos tecnológicos, assim, é possível entender que a estrutura tecnológica molda e é moldada por essas interações. A construção de uma estrutura tecnológica ocorre quando uma interação em torno de uma tecnologia começa (MARÇAL; MELLO, 2014).

A estrutura tecnológica é um conceito teórico utilizado pelo analista para compreender o quadro cognitivo compartilhado por um determinado grupo social relevante que constitui a interpretação comum dos membros em relação a uma tecnologia (BIJKER, 1995). Nesse processo, não é a característica do indivíduo, do sistema ou das

instituições que é determinante, mas a estrutura tecnológica que está localizada entre os membros dos grupos sociais, que é construída a partir das interações em torno dessa tecnologia.

Para Marçal e Mello (2014), a incorporação do conceito de estrutura tecnológica pelos teóricos da CST amplia sua perspectiva teórica e reconcilia as visões opostas do construtivismo social e do determinismo tecnológico, trazendo para o sujeito da análise a totalidade sociotécnica advinda das articulações políticas.

Segundo Bijker (1995), a estrutura tecnológica influencia os padrões de comportamentos, valores, práticas e conceitos. Para ele, o ambiente social possui influência na definição e resolução de problemas durante o desenvolvimento de um artefato tecnológico. Entretanto, Bijker (1995) acrescenta que as interações nos grupos sociais relevantes não são regidas somente por fatores cognitivos e sociais. A associação mental realizada pelos indivíduos entre os novos artefatos tecnológicos e os artefatos anteriormente construídos, desempenha um papel crucial na interpretação dos artefatos pelos grupos sociais. Todos estes aspectos contribuem para que a estrutura tecnológica seja de uma forma e não de outra.

Todavia, um aspecto considerado crítico neste processo é que enquanto alguns grupos sociais têm uma alta inclusão na estrutura tecnológica a que pertencem, outros ocupam uma posição marginal, não possuindo um vínculo forte com a estrutura na qual estão inseridos.

Contudo, devemos ter em mente, que a estrutura tecnológica é sempre provisória. Pois, a cada novo artefato, a cada novo grupo social relevante, novos elementos são incorporados na interpretação dos artefatos por meio da interação dos grupos sociais relevantes. Desta forma, as tecnologias são [des]construídas a partir da [re]interpretação que os grupos sociais relevantes, fornecem às tecnologias. Essa forma distinta de atribuir significados a tecnologia é tratada na categoria da flexibilidade interpretativa, apresentada a seguir.

3.1.3 Flexibilidade interpretativa

A flexibilidade interpretativa mostra como cada artefato tecnológico tem significados e interpretações distintas para diferentes grupos sociais relevantes. Assim, considerando diferenças entre diversos grupos sociais, é possível identificar reflexos nos significados atribuídos aos artefatos tecnológicos pelos mesmos.

Desta forma, a demonstração da flexibilidade interpretativa define a agenda para uma análise sociológica no desenvolvimento técnico. Conforme Bijker (1995), uma das maneiras de identificar esta flexibilidade é por meio da desconstrução sociológica, assim, parte-se do pressuposto que há um ponto de partida inicial para uma explicação sociológica no desenvolvimento de artefatos técnicos.

Cabe ao pesquisador, analisar a multiplicidade de informações expostas separadamente e compreender como elas se articulam para constituir o posicionamento interpretativo dos grupos sociais relevantes. Sobre esse processo, Marçal e Mello analisam que:

> A flexibilidade interpretativa e o relativismo proposto nos fazem sair das velhas distinções entre social, técnico e cultural e de respostas essencialistas. Se há a possibilidade de várias interpretações, as questões que ficam pendentes são: a partir de onde, e, como os significados sobre as tecnologias são construídos? (MARÇAL; MELLO, 2014, p. 160).

Desta forma, a flexibilidade interpretativa mostra como cada artefato tecnológico tem significados e interpretações diferentes para variados grupos sociais, entretanto, isso não significa que eles não compartilhem significados do artefato tecnológico[8]. Na construção de um artefato tecnológico, os interesses específicos de cada grupo geram diferentes significados e problemas a serem minimizados, assim, a escolha por determinada alternativa na construção de uma tecnologia será sempre uma escolha política e excludente de outras alternativas.

Conforme aponta Dagnino (2008), a flexibilidade interpretativa entre os diversos grupos sociais relevantes é o que torna atraente a identificação e "acompanhamento" dos grupos envolvidos no desenvolvimento de um artefato tecnológico, para assim, vislumbrar um entendimento da construção social da tecnologia. Além disso, o entendimento da estrutura tecnológica do contexto é uma categoria que informa muito do posicionamento com relação à tecnologia.

A forma final do artefato tecnológico será sempre resultante de um ciclo de negociações entre os grupos de interesse envolvidos. As categorias analíticas de estabilização e o fechamento envolvem esse campo de lutas pela significação da

[8] No caso da construção social da bicicleta, por exemplo, Bijker, Hughes e Pinch (1987) demonstram como o pneu de ar da bicicleta foi significado por alguns grupos de maneira distinta; enquanto para alguns foi sinônimo de meio de transporte mais conveniente, ciclistas desportivos preocuparam-se com a redução da velocidade causada pelo mesmo artefato tecnológico.

tecnologia. A produção social de artefatos é o resultado de dois processos combinados, o de estabilização e de fechamento, que apesar de separados para fins analíticos, representam dois aspectos do mesmo processo. Contudo, enquanto no processo de estabilização busca-se compreender como ocorre a construção dos artefatos tecnológicos dentro dos grupos sociais relevantes, no fechamento a análise é principalmente para compreender como se dá a construção, parcial e contingente, entre estes grupos.

3.1.4 Estabilização

Depois de identificar os grupos sociais relevantes e as interpretações que os mesmos atribuem às tecnologias, chega-se à fase da estabilização, caracterizada pela diminuição da flexibilidade interpretativa por meio da convergência de alguns significados em detrimento de outros (MARÇAL; MELLO, 2014).

A estabilização é o processo de negociação. Nesta categoria, o artefato pode sofrer alterações não somente em sua forma externa, mas também no seu significado para os grupos, as diferentes interpretações podem gerar conflitos difíceis de resolver tecnologicamente. No caso da bicicleta, por exemplo, um problema presente era a necessidade de desenvolver uma bicicleta que as mulheres, com suas vestimentas[9], conseguissem guiar sem expor partes de seu corpo (BIJKER; HUGHES; PINCH, 1987).

Durante o período de negociação, o artefato passa por um processo de seleção, onde algumas ideias iniciais "sobrevivem" enquanto outras desaparecem. As opiniões inicialmente apresentadas vão sendo reavaliadas pelos grupos e tendem a um processo de estabilização. Após este estágio de convergência de opiniões, o processo de construção do artefato começa a caminhar para um fechamento da situação de conflito (FERTRIN, 2008).

O conceito de estabilização baseia-se em uma avaliação crítica das abordagens que consideram a criação tecnológica como um processo ingênuo, e é fortemente influenciado pelos estudos da linguística e da sociologia da ciência. No processo de estabilização busca-se analisar como ocorre o desenvolvimento de artefatos dentro dos grupos sociais relevantes, identificando os diferentes graus de estabilização dos artefatos tecnológicos. A princípio, o grau de estabilização será diferente em diferentes grupos sociais, estas diferenças tendem a diminuir no processo de fechamento (BIJKER, 1995).

[9]Na época da construção da bicicleta, descrita por Bijker, Hughes e Pinch (1987), as vestimentas femininas eram predominantemente compostas por saias e vestidos. Isto dificultava a utilização das bicicletas pelas mulheres.

Conforme Bijker (1995), enquanto o conceito de estabilização é mais influenciado pelos princípios da semiótica, o conceito de fechamento tem uma origem no interacionismo social, como veremos a seguir.

3.1.5 Fechamento

O fechamento ocorre quando os problemas dos grupos são solucionados e os grupos alcançam um consenso sobre um determinado design[10] da tecnologia. Conforme Bijker, Hughes e Pinch (1987) existem dois mecanismos de fechamento:

a) *Fechamento retórico:* envolve a estabilização do artefato e o "desaparecimento" do problema, porém não significa que a controvérsia tecnológica tenha sido resolvida pelo senso comum. Quando os grupos sociais veem o problema como sendo resolvido, a necessidade por outras alternativas diminui; e a

b) *Redefinição do problema:* ocorre quando aparece um novo elemento na história, redefinindo os problemas e resolvendo a questão. No foco dos conflitos, uma alternativa tecnológica pode ser estabilizada se inventando um novo problema, que é resolvido pela mesma.

O processo de construção sociotécnica, através do qual artefatos tecnológicos vão tendo suas características definidas através de uma negociação entre grupos sociais relevantes, depois de passar por uma situação de "estabilização" chegaria a um estágio de "fechamento" (Bijker, 1995). Neste estágio diminui drasticamente a flexibilidade interpretativa e alguns significados originais desaparecem. Segundo Bijker (1995), quando o consenso entre os diferentes grupos sociais relevantes sobre o significado de um artefato tecnológico emerge, diminui o "pluralismo de artefatos". Da multiplicidade de visões iniciais emerge um consenso entre os grupos sociais relevantes que faz diminuir a possibilidade de uma inovação radical.

Todavia, nesta abordagem teórica, o fechamento não é permanente. Novos grupos sociais podem formar e reintroduzir flexibilidade interpretativa, causando uma nova rodada de conflitos e debates sobre uma tecnologia. Desta forma, a contingência e a precariedade são inerentes ao processo de construção social de artefatos e sistemas tecnológicos.

---

[10] No caso da bicicleta, tratado em Bijker (1995), os problemas técnicos e estéticos do pneu de ar diminuíram, na medida em que a tecnologia avançou ao estágio onde as bicicletas com pneus a ar começaram a ganhar as corridas. Nesse contexto, os pneus ainda eram considerados complicados e feios, mas eles forneceram uma solução para o problema da velocidade, e esta anulou a preocupação anterior com a estética.

Entretanto, apesar da abordagem construtivista trazer para discussão essa mútua influência entre sociedade e tecnologia, Dagnino (2008) chama atenção para as questões relacionadas às assimetrias entre os grupos sociais relevantes. Ele acredita que um grupo mais poderoso pode forçar outros envolvidos a aceitarem o fechamento de um artefato tecnológico conveniente a ele. Assim, fechamento e consenso em torno de um projeto final só podem ser explicados considerando-se às relações de poder entre estes grupos.

Além destas assimetrias, questões relacionadas à neutralidade técnica, a autoridade científica, a participação social entre outras, têm sido trazidas para debate entre os autores críticos a CST, conforme observaremos na próxima seção do texto.

3.2 Críticas à teoria da construção social da tecnologia

O desenvolvimento tecnológico tem sido considerado por alguns autores como um processo pouco participativo. Neste sentido, uma postura mais crítica tem se formado, reivindicando a formulação de propostas mais democráticas e a abertura da "caixa preta" da tecnologia. Esta metáfora criada por Latour, se refere ao processo pelo qual se busca compreender como, em meio às interações sociais que ocorrem no contexto da produção da ciência, as verdades técnicas são estabelecidas (CORRÊA, 2013).

Winner (1986), um dos pesquisadores mais conhecidos dentre os críticos do construtivismo da tecnologia, argumenta que máquinas, estruturas e sistemas devem ser julgados, não apenas por suas contribuições à eficiência e à produtividade e por seus efeitos ambientais positivos ou negativos, mas também pela forma em que podem incorporar formas específicas de poder e autoridade. Acredita que os sistemas técnicos influenciam sobremaneira nas determinações da política, influenciando profundamente a forma como se dá o exercício do poder e a experiência da cidadania. Desta forma, os críticos enfatizam que a análise construtivista de sistemas tecnológicos precisa compreender as razões por detrás dos artefatos técnicos e sistemas tecnológicos para enxergar as circunstâncias sociais de seu desenvolvimento, aprovação e uso na sociedade.

Assim como Dagnino (2008), Winner (1986) alerta para a questão da assimetria presente na construção da tecnologia. Segundo os autores, os artefatos tecnológicos podem ser utilizados como forma de aumentar o poder, a autoridade e o privilégio de alguns grupos sociais sobre outros. Pensar a construção social da tecnologia demanda questionar quem são os grupos sociais que estabelecem a agenda e quais são seus interesses. Pois, no jogo de interesses entre os grupos para definição da forma final do

artefato, nem sempre os grupos mais atingidos são os que mais participam do processo decisório. Neste sentido, alguns mecanismos para estimular a aproximação do público nos processos de negociação podem ser adotados pelos grupos, principalmente, pelo poder público. Em trabalhos posteriores, Bijker (2004) discute a visão construtivista do desenvolvimento da tecnologia em relação à sociedade e explora possíveis implicações da democratização da cultura tecnológica.

Invocando o conceito de sociedade tecnológica, David e Ruth Elliott (1980) propõem que é preciso analisar não apenas como a tecnologia afeta a sociedade, mas como a sociedade influencia na tecnologia em uma relação recíproca, envolvendo todos os outros componentes sociais, como a economia, o sistema produtivo e a cultura. Conforme Dagnino (2008), as tecnologias podem ser centralizadoras ou descentralizadoras, igualitárias ou não, repressivas ou libertadoras, dando origem a uma situação em que a flexibilidade permitida é menor do que na maioria dos casos mencionados. Neste sentido, o entendimento da tecnologia deve ser sempre contextual, cada sociedade produz seus significados da técnica.

Winner (1986) considera que no interior de um mesmo complexo de tecnologia podem existir alguns aspectos flexíveis em suas possibilidades para a sociedade ao lado de outros completamente "intratáveis". E que, coerentemente com sua preocupação com a “avaliação tecnológica”[11], para entender quais tecnologias e em que contextos devem ser adotadas, é necessário estudar os sistemas técnicos específicos, sua história, além das possíveis implicações técnicas e sócio-políticas de sua adoção, implementação e difusão.

Além destes aspectos, o arcabouço teórico da apropriação tecnológica fornece questões inspiradoras à crítica, por parte dos grupos socialmente marginalizados contra a dominação hegemônica do discurso tecnocientífico e sua aplicação pelos que possuem maior poder social. Esta corrente busca ainda, identificar de que forma os grupos não-relevantes participam da produção de ciência e tecnologia e objetiva desafiar o uso da tecnologia original por não profissionais (EGLASH *et. al*., 2004).

No contexto da construção social da tecnologia, questões geralmente ignoradas por construtivistas sociais são abordadas por filósofos contemporâneos, teóricos políticos e ativistas sociais. Enfatizam que embora haja muito a se aprender com a nova sociologia da tecnologia, há muito nessa forma de pensar que precisa ser criticado, reformulado e

11 Termo em inglês - “technological assessment” (WINNER, 1986).

focado em um pensamento mais claro sobre quais deveriam ser seus objetivos (WINNER, 1993).

3.3 Sistemas Tecnológicos de Mobilidade Urbana

Influenciados pela teoria dos sistemas, diversos autores procuraram compreender como a visão sistêmica pode contribuir para o entendimento da tecnologia. Assim, tivemos o desenvolvimento do conceito de sistema técnico (CORRÊA, 2013). Hughes (1987), foi um dos autores pioneiros, desenvolveu o conceito de sistemas tecnológicos analisando o desenvolvimento de redes de eletricidade. Identificou que esses sistemas eram compostos por diferentes componentes, tais como: recursos naturais, artefatos fabricados, organizações fabricantes, distribuidoras e financiadoras dos produtos. Além disso, os sistemas incorporam a produção de conhecimento científico e programas de ensino e pesquisa. O conceito engloba ainda as leis, normas, resoluções que regulam o setor. Os componentes dos sistemas tecnológicos são socialmente construídos e como interagem, suas características derivam a partir dos sistemas.

A característica principal dos sistemas tecnológicos é solucionar problemas ou alcançar objetivos. Esses problemas geralmente estão relacionados com a reordenação do mundo material para torná-lo mais produtivo de bens e serviços (HUGHES, 1983). Nesse sentido, podemos entender que a construção de sistemas tecnológicos representa sempre os interesses de alguns grupos sociais em detrimento de outros. A abordagem dos sistemas tecnológicos se fundamenta na ideia de que ao mesmo tempo em que os sistemas são influenciados pelos processos sociais, eles mudam a configuração da sociedade em que são produzidos, [re]construindo o contexto social.

Tal definição de sistemas tecnológicos pode ser aplicada aos transportes, cujos sistemas envolvem não apenas a opção por um tipo de veículo, mas dizem respeito a diversos sistemas produtivos envolvidos no sistema de mobilidade urbana, conforme identificamos no sistema de mobilidade em análise. Corrêa (2013) apresenta o transporte urbano como um elemento chave na estrutura da cidade. Ele constitui a formação geográfica e social em que a maioria das pessoas se relaciona e consome no ambiente natural.

Os sistemas tecnológicos são artefatos socialmente construídos, compostos por diversos outros artefatos que se relacionam e se influenciam mutuamente e que são

interdependentes (CORRÊA, 2013). Com base nesta abordagem, a autora amplia a definição de sistemas de transportes:

> Podemos ampliar nosso entendimento acerca dos sistemas de transporte, considerando que são formados por diversos agentes: os governos que administram, regulam e fiscalizam o setor; os empresários e trabalhadores de produtos relacionados aos transportes, que fabricam, comercializam e prestam serviços; os usuários em suas rotinas diárias, com suas demandas no que se refere ao deslocamento, entre outros. Além disso, os sistemas de transportes interessam à sociedade como um todo e diversas são as organizações sociais que buscam defender as demandas de grupos que integram tais sistemas, uma vez que operam a circulação de pessoas e de mercadorias, interferindo em sua vida diária (CORRÊA, 2013, p. 22).

Desta forma, cada sistema de transporte é constituído por componentes específicos, grupos sociais que lutam pela significação dos discursos no contexto da mobilidade urbana. As posições divergentes sobre o papel da mobilidade na sociedade provocam tensões e disputas pela sua significação.

Desta forma, refletir sobre os pressupostos da mobilidade urbana pressupõe um olhar mais político sobre o fenômeno, que analise os diferentes interesses presentes na construção dos sistemas de transporte. Winner (1986) alerta para a questão da assimetria presente na construção da tecnologia. Pensar a construção social da tecnologia demanda questionar quem são os grupos sociais que estabelecem a agenda e conduzem o processo de fechamento dos sistemas tecnológicos. Pois, no processo social de construção de sistemas tecnológicos, nem sempre os grupos mais atingidos participam do processo decisório. Conforme Corrêa (2013), isso ocorre porque sistemas tecnológicos, como construção social, são artefatos constituídos inerentemente por relações de poder, nos quais a política reside não como exceção, mas como a lógica que torna possível o fechamento do artefato a partir da multiplicidade de demandas. Neste sentido, alguns mecanismos para estimular a aproximação do público nos processos de negociação podem ser adotados pelos grupos, principalmente, pelo poder público, a partir da inserção da sociedade em geral na discussão do desenvolvimento de sistemas tecnológicos de mobilidade urbana.

A partir de um posicionamento crítico, Eglash *et al*. (2004) apresentam questões inspiradoras, por parte dos grupos socialmente marginalizados contra a dominação hegemônica do discurso tecnocientífico e sua aplicação pelos que possuem maior poder

social. Esta corrente busca ainda, identificar de que forma os grupos não-relevantes participam da produção de ciência e tecnologia.

Na construção de novas tecnologias as tensões estão sempre presentes. Segundo Hughes (1983), as relações raramente se estabelecem de forma natural, mas pelo contrário, são quase sempre permeadas por conflitos e negociações. Na área da mobilidade urbana, a produção de sistemas tecnológicos é constantemente reconfigurada pelas negociações dos grupos sociais envolvidos e o aparecimento das contingências que moldam o planejamento durante o processo.

A construção do sistema tecnológico analisado neste estudo, o sistema de mototaxi de Garanhuns, possibilita um redesenho da estrutura urbana de mobilidade, abrindo novas vias e possibilidades para a sociedade e modificando sua relação espaço-temporal. Por outro lado, a utilização da motocicleta como modal de transporte público tem sido considerado um tema controverso e que envolve muitas dimensões da vida social, em especial as questões relacionadas aos altos índices de acidentes de trânsito, que causam problemas de saúde e a morte de muitas pessoas. Todavia, apesar da motocicleta ser um artefato tecnológico polêmico que divide opiniões sobre seu papel na sociedade, os sistemas de mototaxi estão presentes na maioria das cidades brasileiras reconstruindo a mobilidade urbana e a sociedade.

Assim, numa breve descrição do cenário, podemos perceber que a mobilidade urbana, consubstanciada por meio de jornadas e trajetos cotidianos, envolve um conjunto de problemas entrelaçados em um grande sistema de modais de mobilidade. Refletir sobre a construção social de sistemas tecnológicos de mobilidade urbana é uma oportunidade de analisar os limites suportados pelo ambiente e pelas dimensões sociais e econômicas. Na próxima seção apresentamos os caminhos metodológicos de nossa pesquisa.

4. CAMINHOS METODOLÓGICOS

A escolha por uma abordagem metodológica envolve suposições acerca da natureza do conhecimento e dos métodos por meio dos quais este conhecimento pode ser obtido, bem como suposições sobre a natureza do fenômeno a ser investigado (MORGAN; SMIRCICH, 1980). A partir dos anos 1980, observamos um crescimento das pesquisas com abordagens qualitativas. A ligação com as diversas escolas de pensamento permite que essas possam ser utilizadas por diferentes orientações filosóficas, entre as quais a fenomenologia, o interacionismo simbólico, o construtivismo, a teoria crítica (MERRIAN, 1998). Tudo isso, faz com que a pesquisa qualitativa seja considerada como uma grande área que oferece diversos caminhos e interpretações possíveis para os campos de estudo, associando-se a diversas abordagens científicas e envolvendo diversos procedimentos de pesquisa (DENZIN; LINCOLN, 2000).

Na pesquisa qualitativa, o pesquisador e sua subjetividade fazem parte do processo de produção do conhecimento, entendido sempre como uma das versões possíveis e não como a verdade (MERRIAN, 1998). Esta abordagem nos permite entender os fenômenos a partir da perspectiva dos participantes. Os aspectos subjetivos que dão sentido às ações são particulares ao sujeito, decorrem de sua história, interações e dos contextos, para acessá-los necessitamos de um conjunto de procedimentos que tenha a flexibilidade suficiente para que as diferentes vozes sejam ouvidas. O conhecimento que as pessoas têm da realidade, o senso comum, é importante à medida que é justamente este conhecimento que constitui o tecido se significados sem o qual nenhuma sociedade poderá existir (SPINK, 2000).

Outras escolhas realizadas para a consecução da pesquisa concernem aos princípios onto-epistemológico que orientam o trabalho. Neste estudo, adotamos a epistemologia da linguagem e a ontologia do discurso para a compreensão das práticas dos grupos envolvidos na construção do sistema tecnológico em questão. Assim, foi por meio da linguagem que acessamos os discursos provenientes dos grupos sociais. De acordo com Howard e Stavrakakis (2000), as pessoas são introduzidas e habitam um mundo de práticas e elementos com significados socialmente atribuídos e não podem pensar sobre objetos ou práticas fora deste contexto de significados históricos e contingentes onde estão inseridas.

O discursivo pode ser definido como um horizonte teórico dentro do qual os objetos são constituídos, onde todos os objetos são objetos de discurso, e o seu significado

depende de um sistema socialmente construído de regras e diferenças significantes. Entretanto, a linguagem, como um sistema simbólico, não permite que o campo de significação seja completamente esgotado, os significados serão sempre temporariamente estabelecidos (HOWARD; STAVRAKAKIS, 2000; GLYNOS, 2001). É este espaço em aberto que possibilita a significação das práticas de diferentes maneiras para que possa então haver disputa pela imposição de significados.

A produção do discurso está relacionada àquilo que Foucault denomina de "formação discursiva", regulando o que pode ser dito, pensado, imaginado e concebido com base em uma posição específica (FOUCAULT, 1972). Para o autor, o discurso é um conjunto de enunciados que se apoiam na mesma formação discursiva e pressupõe a existência de uma relativa coerência interna, mesmo que heterogênea ou contraditória (Foucault, 2014). A compreensão do discurso de mobilidade no contexto do sistema de mototaxi de Garanhuns nos possibilitou o entendimento da realidade social construída, por meio da linguagem, pelos grupos sociais relevantes.

Nesse estudo, articulamos as categorias analíticas da teoria da construção social da tecnologia (CST), que possibilitam a apreensão da construção da tecnologia como algo intrínseco à dinâmica social, ao conceito de formações discursivas desenvolvido por Foucault (1972). Entendemos este espaço social como um espaço discursivo, onde as diferentes posições presentes no discurso contribuem para o direcionamento do desenvolvimento tecnológico. Neste sentido, a compreensão dos discursos dos grupos sociais relevantes presentes no contexto nos permitiu compreender como tem sido a construção social deste sistema tecnológico de mobilidade urbana.

Na construção de novas tecnologias as tensões estão sempre presentes. Segundo Hughes (1983), principal representante da tecnologia como sistema, as relações raramente se estabelecem de forma natural, mas são quase sempre permeadas por conflitos e negociações. No campo da mobilidade urbana, o desenvolvimento tecnológico é constantemente reconfigurado pelas negociações dos grupos sociais relevantes, o aparecimento das contingências molda constantemente o processo.

Na formação do discurso do sistema de mototaxi de Garanhuns estão inscritas diversas disputas e tensões. Nosso estudo buscou relacionar o sistema tecnológico em questão no ambiente mais amplo, no contexto de mobilidade urbana, compreendendo como tem sido sua construção social.

Para a investigação que se apresenta foram coletados dados para a construção de um *corpus* lingüístico. Desta forma, buscamos privilegiar aspectos particulares do fenômeno que possibilitaram uma maior compreensão deste sistema de mobilidade.

4.1 A noção de *corpus*

Na construção do *corpus*, conforme Denzin e Lincoln (1994), a linguagem é entendida como base da construção do sentido e da realidade. Esse tipo de compreensão na pesquisa social é preponderante para o desenvolvimento do conhecimento.

É possível definir *corpus* como conjunto de documentos, dados e informações sobre determinado tema; coleção completa de escritos ou coisas parecidas; vários trabalhos da mesma natureza, coletados e organizados (BAUER; AARTS, 2002; CHENG; WARREN; XUN-FENG, 2003). Barthes (1967) considera que o *corpus* é uma coleção finita de materiais, determinada de antemão pelo analista, com (inevitável) arbitrariedade, e com a qual ele irá trabalhar decisões quanto à sua extensão e aos materiais que irão compô-lo.

Ao contrário do que acontece com o *corpus* no campo da linguística, onde uma maior extensão em amplitude e profundidade garante uma maior representatividade da totalidade (SINCLAIR, 1991; BÉRTOLI-DUTRA 2002; SARDINHA, 2000), na construção do *corpus* na pesquisa qualitativa o tamanho do *corpus* é uma questão menos relevante, enquanto que a análise compreensiva das representações merece maior atenção (BAUER; AARTS, 2002). Conforme demonstram Ghadessy, Henry e Roseberry, um *corpus* não necessita ser o maior possível para ser representativo, pois, dependendo do propósito da pesquisa, o mesmo pode ser pequeno e ainda assim ser representativo (*apud* Sardinha, 2000).

Uma contribuição importante de Sardinha é quanto a relativização do conceito de representatividade; ele defende que é necessário considerar se um *corpus* é representativo do que, para que e para quem. Nesta perspectiva, o contexto no qual o *corpus* é construído será determinante para considerar seu sentido e suas dimensões representativas. Bauer e Aarts (2002) ainda ressaltam que como no *corpus* lingüístico, devemos renunciar a qualquer esperança de conseguir um *corpus* totalmente representativo, para propósitos gerais.

O desenvolvimento de *corpus* especializado atende a necessidades específicas de cada pesquisa em particular, auxiliando numa compreensão mais complexa dos sujeitos

políticos, motivo maior da existência de uma ciência social aplicada. A seguir, relatamos como foi construído nosso *corpus* de pesquisa.

4.1.1 A construção do corpus

Os procedimentos para a construção do *corpus* de uma pesquisa qualitativa permitem várias alternativas de composição quanto às técnicas empregadas, definidas em função do tema e das características do objeto de estudo. Assim, cada estudo poderá ter um desenho único no que se refere aos procedimentos metodológicos (DENZIN; LINCOLN, 2000). A pesquisa qualitativa se apresenta, assim, como um caminho necessário no que se refere à coerência visão de conhecimento e a abordagem do fenômeno que orientam nossa pesquisa.

Este estudo aponta para a formação de um discurso, o do sistema de mototaxi, no contexto da mobilidade urbana de Garanhuns. A construção de um *corpus* de amostras de discurso e a decisão pelos dados suplementares focalizam os diversos sujeitos políticos envolvidos com a prática social sob investigação. A questão norteadora do *corpus* foi a seguinte: Que argumentos constituem o discurso do sistema de mototaxi no contexto de mobilidade urbana de Garanhuns?

A construção do *corpus* foi orientada pelas categorias de análise da construção social da tecnologia, que estabelece como passo inicial a identificação dos grupos sociais relevantes para a construção dos artefatos e sistemas tecnológicos. A utilização da técnica "bola de neve" possibilitou uma listagem inicial dos grupos sociais presentes no contexto. Na sequência, "seguimos os atores", mapeando as relações mencionadas entre os grupos entrevistados e identificamos os grupos sociais relevantes. Nas conversas com os mototaxistas eles foram citando outros profissionais e grupos sociais, a exemplo de prefeitura, AMSTT, câmara de vereadores, taxistas, empresas de ônibus. A partir disso, fomos montando o escopo do nosso arquivo de pesquisa. O monitoramento do sistema de mototaxi de Garanhuns aconteceu entre janeiro e outubro de 2016.

Embora este estudo não seja de cunho etnográfico, na pesquisa exploratória utilizamos técnicas etnográficas para um conhecimento mais aprofundado do fenômeno em análise, como a imersão no campo e observação participante, onde foi possível observar a dinâmica de funcionamento dos pontos de mototaxi, bem como o relacionamento dos grupos sociais relevantes. Durante todo o período, a pesquisadora participou ativamente da realidade local, buscando identificar os grupos sociais relevantes e compreender as lógicas presentes na construção do Sistema de Mototaxi de Garanhuns.

No quadro 1, a seguir, apresentaremos os grupos sociais relevantes que foram acessados neste estudo, bem como os tipos de informações fornecidas por eles para a construção do nosso *corpus* de pesquisa.

Quadro 1 – Construção do *corpus* da pesquisa

<table>
<tr><td rowspan="4">TRANSPORTE DE PASSAGEIROS MOTORIZADO</td><td colspan="2" rowspan="2">MOTOTAXI</td><td>MOTOTAXISTAS CADASTRADOS</td><td>Observações, Entrevistas etnográficas e narrativas (25 entrevistas), Protesto (5 vídeos), Reunião da associação</td></tr>
<tr><td>MOTOTAXISTAS CLANDESTINOS[12]</td><td>Observações, Entrevistas etnográficas e narrativas (13 entrevistas)</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="2">CONCORRENTES</td><td>Concessionária de ônibus</td><td>Documentos Institucionais e Entrevista em profundidade (1 entrevista)</td></tr>
<tr><td>Taxistas</td><td>Observações e Entrevistas narrativas (3 entrevistas)</td></tr>
<tr><td rowspan="4">GOVERNO</td><td rowspan="2">Gestores</td><td>Prefeito</td><td>Entrevista em profundidade (1 entrevista)</td></tr>
<tr><td>Ex-prefeitos</td><td>Entrevista narrativa (2 entrevistas)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Autarquia de trânsito - AMTT</td><td>Entrevista em profundidade e narrativa (2 entrevistas) e Documentos</td></tr>
<tr><td colspan="2">Câmara de vereadores</td><td>Entrevista narrativa (1 entrevista) e Documentos</td></tr>
<tr><td rowspan="3">COMUNIDADE LOCAL</td><td colspan="2">Mídia</td><td>Notícias em Jornais e Blogs</td></tr>
<tr><td colspan="2">Usuários de mototaxi</td><td>Observações participantes, Entrevistas (3 entrevistas)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Não-usuários de mototaxi</td><td>Observações participantes, Entrevistas (2 entrevistas)</td></tr>
</table>

FONTE: Elaborado pela autora.

[12] Denominação utilizada pelos grupos sociais relevantes para caracterizar o mototaxista que não atende à regulamentação municipal.

A construção do *corpus* de pesquisa foi composta de diferentes meios de acesso aos discursos dos grupos sociais relevantes presentes no sistema de mototáxi em análise. Conforme apresentado no quadro 2, a seguir.

Quadro 2 – Construção do *corpus* da pesquisa

Entrevistas em profundidade	Foram realizadas entrevistas em profundidade com o prefeito da gestão atual (2013-atual), com o presidente da AMSTT e com o diretor da empresa de transporte coletivo local. Totalizando 3 (três) entrevistas.
Entrevistas narrativas	Foram realizadas entrevistas narrativas com sujeitos sociais que participaram da implementação do sistema de mototaxi na cidade: 2 (dois) prefeitos de gestões anteriores, com um (1) vereador envolvido na regulamentação inicial do mototaxi, um (1) diretor da AMSTT que participou da regulamentação inicial, o (1) criador da primeira central de mototaxi da cidade, 3 (três) taxistas que atuam desde o início do serviço de mototaxi na cidade e 7 (sete) mototaxistas que participaram dos momentos de implementação do sistema. Totalizando 15 (quinze) entrevistas.
Entrevistas etnográficas	Foram realizadas 30 (trinta) interações com mototaxistas, em 11 (onze) destas interações foram abordados 2 (dois) ou mais mototaxistas na mesma interação. Também foram realizadas 5 (cinco) entrevistas com usuários e não-usuários do serviço de mototaxi.
Documentos	Notícias veiculados nos blogs de notícias da região relacionadas ao sistema de mototaxi de Garanhuns. Ao todo foram identificadas 54 (cinquenta e quatro) notícias no período de 2009 – outubro de 2016; leis de mototaxi municipais de 2000 e 2015; Editais municipais para a seleção de mototaxistas; Lei nacional 12.009/2012 que regulamenta a atividade de mototaxista no país.
Áudio visual	Foram gravados 2 (dois) vídeos dos protestos *in loco*. Também foram coletados, no YouTube, 4 (quatro) vídeos sobre protestos realizados por mototaxistas. Totalizando 6 (seis) vídeos.
Observação direta	Notas de campo produzidas a partir da visita, interação e observação dos grupos sociais relevantes.

FONTE: Elaborado pela autora.

As entrevistas realizadas na pesquisa foram gravadas e posteriormente transcritas na íntegra. Após a realização das observações participantes, todas as informações foram repassadas para um bloco de notas e integralizadas ao *corpus*.

Concomitante a coleta, os dados foram agrupados e categorizados. Neste momento, os princípios interpretativistas foram operacionalizados partindo-se de uma leitura crítica dos textos. Para auxiliar na organização e gestão dos dados presentes no *corpus*, utilizamos o *software* NVIVO, um programa de computador para análise de dados qualitativos. Estudos anteriores (GUIZZO et al. 2003; BLANCO, 2009; FERNANDES, 2013) apresentam este *software* como um gerenciador de base textual utilizado para todos os tipos de arquivos eletrônicos (texto, imagem, áudios, filmes), que pode ser utilizado na codificação, armazenamento e no estabelecimento das conexões entre os códigos. O NVIVO pode ser utilizado para codificar e recuperar os códigos em documentos

(BAZELEY, RICHARDS, 2000). Além disso, o NVIVO tem a capacidade de codificar a construção discursiva, fazendo conexões entre os códigos (FERNANDES, 2013).

Utilizamos o NVIVO para analisar o *corpus*. A partir da leitura minuciosa do material, foram sendo identificados os enunciados, unidades elementares do discurso (FOUCAULT, 2014). Para cada enunciado identificado, foram sendo criados "nós" correspondentes dentro do programa, a cada um destes nós, relacionamos todos os fragmentos dos discursos dos grupos sociais relevantes presentes no *corpus* que corroboravam com aquele enunciado. A disponibilidade dos dados eletrônicos em uma mesma plataforma, permitiu o acesso rápido a uma grande quantidade de dados, contribuindo para a localização dos extratos dos discursos dos grupos sociais relevantes associados aos enunciados. E consequentemente para a análise das formações discursivas, conforme apresentaremos na próxima seção.

4.2 Análise do *corpus*

Para compreender o discurso que se forma em torno do sistema de mototaxi de Garanhuns, utilizamos a Análise Narrativa e a Análise de Discurso, que consideram a realidade uma construção social e subjetiva, e de modo geral, rejeitam as definições que encerram verdades absolutas sobre o mundo. Assim, buscamos compreender os diversos discursos que se encontram em disputa e investigar como as práticas sociais se articulam e disputam a significação dos eventos que constituem o mundo social.

As narrativas dos informantes que vivenciaram a fase de implementação do sistema de mototaxi foram utilizadas no intuito de compreender a estrutura tecnológica e as flexibilidades interpretativas dos grupos sociais no contexto da implementação desde seu surgimento[13]. Nesta investigação, consideramos esta regulamentação como incidente crítico no discurso analisado e utilizamos a análise de discurso para identificar as formações discursivas presentes na construção do sistema de mototaxi de Garanhuns. A seguir apresentaremos uma breve descrição de cada uma das análises realizadas.

4.2.1 Análise Narrativa

A reconstrução dos discursos presentes no sistema de mototaxi de Garanhuns antes da regulamentação federal em 2009 foi realizada por meio de entrevistas narrativas.

[13] Conforme apresenta o capítulo 5 - A Construção Social do Sistema de Mototaxi de Garanhuns.

Conforme Jovchelovitch e Bauer (2002) a crescente utilização do método de pesquisa das narrativas é decorrente do reconhecimento da importância exercida pelo contar histórias na conformação dos fenômenos sociais. Acreditando que todas as experiências humanas podem ser expressas na forma de uma narrativa, os autores salientam:

> As narrativas são infinitas em sua variedade, e nós as encontramos em todo lugar. Parece existir em todas as formas de vida humana a necessidade de contar; contar histórias, é uma forma elementar de comunicação humana e, independentemente do desempenho da linguagem estratificada, é uma capacidade universal. Através da narrativa, as pessoas lembram o que aconteceu, colocam a experiência em uma sequência, encontram possíveis explicações para isso, e jogam com a cadeia de acontecimentos que constroem a vida individual e social (Jovchelovitch e Bauer, 2002, p. 91).

O método narrativo considera a subjetividade humana como um dos seus instrumentos de pesquisa, proporcionando voz aos sujeitos que são pouco ouvidos. Por meio dos relatos individuais é possível identificar o coletivo, pois os indivíduos emergem dessas constituições históricas, culturais e temporais (BOLDARINE, 2010).

Jovchelovitch e Bauer (2002) sugerem que o ato de contar histórias implica duas dimensões: a cronológica, que se refere à narrativa como uma sequência de episódios e a não cronológica, onde o todo é construído a partir dos acontecimentos, ou de um enredo. Para os autores, é através dos enredos individuais que as narrativas adquirem sentido. Desta forma, as narrativas são consideradas como uma tentativa de relacionar os acontecimentos estruturados em uma história, a maneira que eles são contados propiciam o entendimento da produção de sentido do enredo. "É o enredo que dá coerência e sentido à narrativa, bem como fornece o contexto em que cada um dos acontecimentos, atores, descrições, objetivos, moralidade e relações que geralmente constituem a história" (JOVCHELOVITCH e BAUER, 2002, p. 92).

Conforme Jovchelovitch e Bauer (2002, p. 93), a entrevista narrativa tem como objetivo "estimular e encorajar o entrevistado a contar a história sobre algum acontecimento importante de sua vida e do contexto social". Buscando assim, reconstruir acontecimentos sociais por meio da perspectiva do informante.

A entrevista narrativa é considerada um método de pesquisa qualitativa (LAMNEK, 1989; FLICK, 2004), que por meio de entrevista não estruturada, de profundidade, busca superar o tipo de entrevista baseado em pergunta-resposta. Para isso,

utiliza a comunicação cotidiana dos sujeitos, o contar e escutar histórias (Jovchelovitch e Bauer, 2002). Estes autores apontam que a utilização de entrevistas narrativas é particularmente útil para compreender:

> Projetos onde variadas versões estão em jogo. Grupos sociais diferentes constroem histórias diferentes, e as maneiras como elas diferem são cruciais para se apreender a dinâmica plena dos acontecimentos. Diversas perspectivas podem realçar um eixo diferente, bem como uma outra sequência nos acontecimentos cronológicos. Além disso, diferença nas perspectivas pode estabelecer uma configuração diferente na seleção dos acontecimentos que devem ser incluídos no conjunto da narrativa Jovchelovitch e Bauer (2002, p.103-104).

Por meio da análise das histórias de vida dos entrevistados, é possível analisar a história da cultura no contexto sócio histórico (BOLDARINE, 2010). Ademais, Jovchelovitch e Bauer (2002) alertam que a análise das narrativas não deve se limitar a sequência cronológica dos acontecimentos, mas reconhecer também a dimensão não cronológica expressa pelos sentidos do enredo. As narrativas são uma série de eventos constituídos por atores, ações, contextos e espaços temporais

Com o intuito de realizar um resgate dos significados atribuídos ao sistema de mototaxi, desde sua criação em Garanhuns, utilizamos a metodologia da pesquisa narrativa para reconstruir o discurso através das narrativas dos sujeitos que estiveram presentes desde sua criação. A realização das entrevistas narrativas buscou valorizar as vivências pessoais para entender a construção social do sistema de mototaxi. Foi a partir das falas, dos sentimentos e das experiências dos grupos sociais que compreendemos como a estrutura tecnológica foi se adequando às flexibilidades interpretativas dos grupos sociais relevantes em cada momento analisado.

4.2.2 Análise do discurso

O crescimento percebido do interesse pela análise de discurso, nos últimos anos, está relacionado com a “virada linguística” ocorrida nas ciências sociais. A análise de discurso oferece uma base epistemológica diferente de algumas outras metodologias, mais voltada para o construcionismo social. Em termos gerais, esse método de análise se caracteriza por ter uma postura crítica com relação ao conhecimento dado; por compreender o conhecimento como socialmente construído e por investigar a forma como o conhecimento está ligado as ações e práticas sociais (GILL, 2002).

A análise de discurso adotada nesse estudo é inspirada em Foucault, busca compreender as formações discursivas a partir da identificação dos enunciados presentes no discurso. Nesta análise de discurso, as significações não devem extrapolar o texto, mas consiste em dar conta das relações históricas, de práticas concretas, que estão presentes nos discursos (FISCHER, 2001).

Esta análise de discurso utiliza o arquivo como sistema das condições históricas de possibilidade dos enunciados, a delimitação da construção do arquivo é orientada pela identificação dos acontecimentos discursivos. Para o autor, "arquivo é o conjunto de discursos efetivamente pronunciados" (Foucault, 2014, p.45), é aquilo que pode ser anunciado, que pode ser dito. O arquivo é entendido como a lei que organiza a dispersão do discurso em formações discursivas (Foucault, 2014) é um *corpus* de palavras pronunciadas, passível de significação. Conforme Oliveira (2008), a analítica de Foucault constitui um novo modo de interrogar a história sobre suas marcas presentes, onde não se busca mais a permanência, mas suas dispersões, limiares e descontinuidades.

Foucault (2014) apresenta quatro categorias analíticas: enunciados, funções enunciativas, regras de formação e formações discursivas. O enunciado é classificado como átomo do discurso, sua unidade mais básica. Os enunciados são inferidos do arquivo, é algo possível de ser dito como verdade em um determinado domínio do saber (Foucault, 2014). Conforme Leão (2016b), o enunciado é simultaneamente, o dito, o que está no texto e o não visível, pois não está no nível superficial do texto, mas surge da interpretação do texto. O discurso, por sua vez, é um conjunto de enunciados que se apoiam na mesma formação discursiva (Foucault, 2014).

O estatuto material de um enunciado só se define em relação com outros espaços, não há enunciado isolado. Em geral, os enunciados não são exclusivos de uma formação específica, mas podem apontar para formações discursivas diferentes (FOUCAULT, 2014). As funções enunciativas têm o propósito de enunciar algo, possui um caráter ativo. Conforme Leão (2016), a função enunciativa é descrita como oração iniciada por verbo no infinitivo, de forma a destacar sua "ação" sobre os enunciados, bem como a exterioridade da análise. A identificação das funções enunciativas obedece a quatros critérios de formulação; o do referencial, do sujeito, do campo associado e da materialidade (FOUCAULT, 2014).

As funções enunciativas apontam para as formações discursivas. Conforme Leão (2016b), a formação discursiva é um conjunto de regras anônimas, históricas,

determinadas no tempo e no espaço, que definem, em uma dada época e um dado domínio, as condições de exercício das funções enunciativas.

Conforme Fischer (2001), na análise de Foucault, tudo é prática, tudo está imerso em relações de poder e saber, mutuamente implicadas, e as práticas sociais não se dissociam das relações de poder, que as supõem e as atualizam. Nesta pesquisa, articulamos a analítica de Foucault as categorias analíticas da CST. Em ambas, a aproximação dos sujeitos/grupos sociais não se dá *a priori*, mas através de seu posicionamento discursivo com relação ao objeto. Elas são geradas a partir de uma perspectiva não universalizante, ou seja, as análises são dependentes dos contextos de explicação e justificação dos problemas de investigação em análise.

Essa articulação analítica, seguiu a orientação de Marçal e Mello (2014), que acreditam que a incorporação da noção de discurso ao desenvolvimento tecnológico contribui com a problematização e identificação das relações existentes na estrutura discursiva e social no desenvolvimento tecnológico.

A CST não é apenas uma teoria, mas também uma metodologia, ela formaliza os passos e princípios a serem seguidos quando alguém quer analisar as causas de fracasso ou sucesso tecnológico (Bijker, 1995). O primeiro estágio da metodologia da CST é reconstruir interpretações alternativas para a tecnologia, analisar os problemas e conflitos que essas interpretações apresentam e conectá-los aos designs dos artefatos tecnológicos. O segundo estágio da metodologia da CST é mostrar como o fechamento é alcançado por meio da construção sócio histórica do artefato, relatados em fontes de documentos estudados. O terceiro estágio é relacionar o conteúdo do novo artefato tecnológico ao ambiente sociopolítico mais amplo.

A articulação entre a análise do discurso e as categorias da CST nos conduziu para a construção do arquivo de pesquisa e consequente identificação dos enunciados presentes no discurso do sistema de mototaxi de Garanhuns. Os diferentes posicionamentos discursivos identificados no arquivo por meio dos enunciados nos levaram a identificação dos grupos sociais e das flexibilidades interpretativas, ou seja, a forma como cada grupo social significa o sistema tecnológico em questão.

Nesta análise também foi possível identificar a estrutura tecnológica do contexto, localizada entre os atores dos grupos sociais relevantes, e construída a partir adas interações entre estes atores em torno de um artefato/sistema tecnológico. A criação de significados para a tecnologia e solução para seus problemas pelos grupos sociais relevantes são influenciadas pela estrutura tecnológica.

A pluralidade de discursos presentes no contexto, bem como as tensões presentes nas tentativas de significação deste sistema tecnológico demonstram como a estabilização e fechamento deste sistema vêm sendo modificados desde sua implementação. As formações discursivas apontam para o discurso do sistema de mototaxi no contexto de mobilidade de Garanhuns e nos permitem entender as condições de possibilidade que o levaram a ser o que é.

Concluímos o trabalho refletindo sobre as condições e contradições deste sistema de mototaxi, onde buscamos relacionar este sistema tecnológico ao ambiente sociopolítico mais amplo. A seguir, apresentamos aspectos relacionados a validade e confiabilidade de nossa pesquisa.

4.3 Validade e confiabilidade dos dados

Uma das preocupações dos estudos qualitativos é estabelecer critérios de validação adequados a sua abordagem. Creswell (2007) enfatiza que na pesquisa qualitativa a validade é usada para determinar se os resultados são acurados do ponto de vista do pesquisador, do participante ou dos leitores de um relato.

Alguns critérios são utilizados para uma maior acuidade do tema nas pesquisas qualitativas, como, por exemplo, a triangulação; a construção do *corpus* de pesquisa; descrição rica e detalhada; e o interrogatório de pares, entre outros (FLICK, 2004; BAUER; AARTS, 2002; PAIVA JR.; LEÃO; MELLO, 2007; CRESWELL, 2007). A transparência do estudo também é considerada importante, Creswell (2007) acredita que é necessário informar com clareza os procedimentos para demonstrar a precisão e credibilidade dos resultados.

Apesar de não apresentar formas rígidas para sua elaboração, na construção do *corpus*, assim como na pesquisa qualitativa, existem critérios de qualidade para validação dos resultados. Paiva Jr., Leão e Mello (2007) consideram a construção do *corpus* de pesquisa, em si, um critério de validade e confiabilidade, na pesquisa. Ainda é possível utilizar outros critérios de validação para uma maior acuidade do tema: conferência dos membros – reconsulta; descrição rica e densa; interrogatório de pares; auditoria externa; triangulação (CRESWELL, 2007).

Nesta investigação foram utilizados os critérios de triangulação, através da utilização de dados diversos; a construção do *corpus* de pesquisa; a clareza dos procedimentos e descrição rica e detalhada e o interrogatório de pares, viabilizado através

de discussões constantes com o orientador e com parceiros de pesquisa sobre o tema em questão.

Todavia, a análise de um discurso em construção nos impõe obstáculos na obtenção de dados mais conclusivos. Nosso estudo propõe um entendimento das contestações políticas e do processo de fixação parcial de sentido numa análise contextual, precária e contingente.

5. CS DO SISTEMA DE MOTOTAXI DE GARANHUNS

Não se sabe ao certo onde surgiu a ideia do mototaxi no Brasil, mas tem-se registos de sua utilização em cidades do Nordeste já em meados da década de 1990. Na cidade de Garanhuns, o serviço de mototaxi começa a ser oferecido entre os anos 1997 e 1998. Neste período, as cidades mais próximas que tinham o serviço de mototaxi eram Caruaru-PE e Arapiraca-AL. A partir de então, houve nas cidades e localidades circunvizinhas uma disseminação da motocicleta para o transporte público de pessoas.

Buscamos nesta seção, reconstruir a história do mototaxi em Garanhuns, expondo o processo de desenvolvimento tecnológico por meio da compreensão dos discursos dos grupos sociais relevantes e demonstrando os aspectos contingenciais da construção deste sistema tecnológico. Estes grupos são agrupados para efeito de análise de acordo com a percepção que apresentam do artefato/sistema tecnológico. Aspectos culturais, sociais, econômico, políticos, entre outros, influenciam na percepção destes grupos contribuindo para o direcionamento do desenvolvimento tecnológico para um determinado formato. Conforme Fertrin (2008), os grupos sociais relevantes podem apresentar percepções diferentes sobre o mesmo artefato, significando-o de forma distinta.

As significações de uma tecnologia estão sempre intrinsecamente relacionadas ao contexto em que o desenvolvimento tecnológico acontece. Como afirmam Pinch e Bijker (1987, p.46), “o contexto sociocultural e político de um grupo social molda suas normas e valores, as quais por sua vez influenciam o significado dado a um artefato”. Ressaltamos que os aspectos relacionados ao contexto, apresentados nesse trabalho, emergiram dos discursos dos grupos sociais relevantes, aquilo que eles consideram importante para o entendimento deste sistema tecnológico.

As diversas possibilidades de os grupos sociais relevantes significarem o mesmo artefato geram uma multiplicidade de alternativas para a construção das tecnologias e consequentemente para identificação e seleção dos problemas e soluções. Todavia, a criação de significados para a tecnologia e solução para seus problemas pelos grupos sociais relevante são influenciados pela estrutura tecnológica estabelecida no contexto.

O contexto da construção social do sistema de mototaxi de Garanhuns é permeado por interesses antagônicos dos grupos sociais que lutam pelo estabelecimento dos significados. O conhecimento dos discursos presentes nessa estrutura tecnológica pode contribuir na compreensão de sua construção social.

Analisando os acontecimentos na história do mototaxi de Garanhuns, identificamos três incidentes críticos, que representam momentos distintos do desenvolvimento deste sistema tecnológico: o surgimento do mototaxi em Garanhuns, a regulamentação municipal do serviço de mototaxi e a profissionalização do mototaxista pela Lei 12009/2009. Em cada um desses momentos é possível perceber como a construção social do sistema de mototaxi de Garanhuns foi se constituindo e como ocorreu o processo de significação pelos grupos sociais relevantes. Para analisar os discursos presentes no contexto utilizamos as categorias analíticas da teoria da construção social de artefatos e sistemas tecnológicos articuladas as análises narrativa e de discurso.

Nesta seção, buscamos compreender a estrutura tecnológica e as flexibilidades interpretativas dos grupos sociais relevantes por meio da análise das narrativas individuais e de análises documentais destes grupos em todos os momentos da construção do sistema de mototaxi de Garanhuns. No próximo capítulo, utilizamos a análise de discurso, buscando identificar as formações discursivas presentes na construção deste sistema tecnológico. Para tal, identificamos como incidente crítico no discurso o momento da profissionalização do mototaxi, nosso arquivo de pesquisa para a análise do discurso foi construído a partir dessa demarcação.

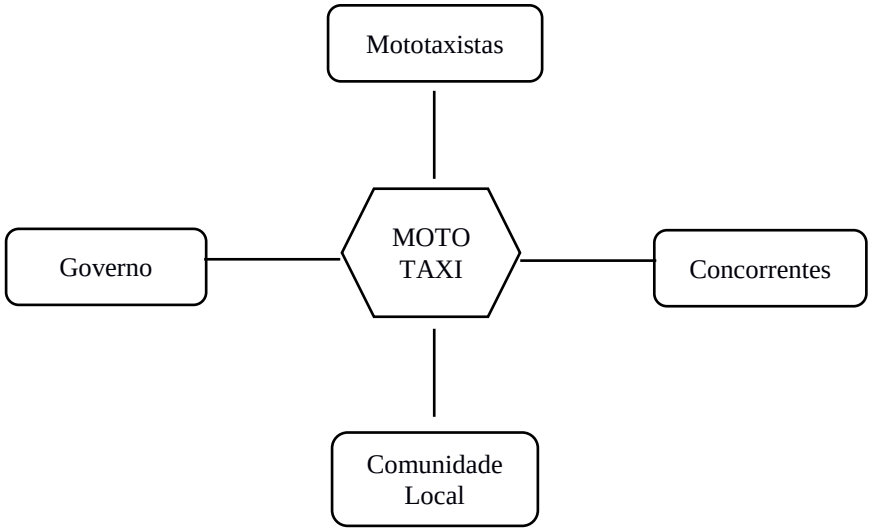
No decorrer das análises do objeto em questão foi possível identificar a influência da estrutura tecnológica, as flexibilidades interpretativas dos grupos sociais relevantes e compreender como tem ocorrido a estabilização e fechamento dos significados na construção deste sistema tecnológico. Na próxima seção, apresentaremos o momento do surgimento do mototaxi em Garanhuns e as narrativas construídas pelos grupos sociais relevantes.

5.1 O Surgimento do mototaxi em Garanhuns

A seguir apresentaremos os grupos sociais presentes no surgimento do mototaxi de Garanhuns e suas flexibilidades interpretativas, ou seja, a forma como cada grupo significou o mototaxi nesse primeiro momento.

5.1.1 Grupos Sociais Relevantes e suas Flexibilidades Interpretativas no Surgimento

Figura 3 - **Relacionamento entre o Sistema e os Grupos Sociais Relevantes**



- Mototaxistas

O grupo dos mototaxistas é composto por atores favoráveis a ideia do mototaxi, que estavam engajados pelo estabelecimento e permanência desse serviço de transporte de passageiros na cidade. O mototaxi surge como alternativa a geração de renda. Os **mototaxistas** eram pessoas desempregada, mas também profissionais que tinham seus empregos e atuavam como mototaxista para complementar sua renda. Nesse sentido, podemos citar os **policiais militares**, que apesar de possuir vínculo empregatício, atuavam como mototaxistas no tempo livre. Além destes policiais, ainda é possível mencionar o apoio dos **policiais civis** ao mototaxi, por meio da adesão ao serviço prestado. O trafego de influências exercidos pelos membros da polícia, amenizando as fiscalizações e impedindo que penalidades fossem postas em prática contra os mototaxistas, contribui para a implantação e fortalecimento do serviço de mototaxi na cidade. Os **donos das centrais de mototaxi** também tinham muito interesse no êxito do serviço. O crescimento quantitativo das centrais e a disputa por espaço e passageiros demonstram que o empreendimento era rentável para estes atores.

No poder legislativo, os mototaxistas contaram desde o início com o apoio do **vereador Mauro Acioly**. O então vereador enxergava na atividade um meio de criação de "emprego" e renda para a população local, afetada pela ausência de empregos formais.

Outro ator mencionado pelos mototaxistas mais antigos é o **radialista Aloísio Alves**, que divulgava o serviço de mototaxi, auxiliando no convencimento do público e consequente aceitação popular do serviço de mototaxi.

A inserção do serviço de mototaxi na cidade impactou consideravelmente todo o comércio da área de motocicletas na cidade (*e.g.* concessionárias, lojas de peças e acessórios, oficinas), satisfazendo os empresários locais e ganhando seu apoio. No momento do surgimento, alguns atores são citados nas entrevistas como incentivadores do sistema de mototaxi, a exemplo de **Mário Motos,** loja peças e acessórios para motocicletas, que disponibilizou uma garagem no centro da cidade para instalação de uma central; **Camarão moto-peças** e a **LM pneus** que era de propriedade do organizador da primeira central de mototaxi da cidade. O apoio do comércio ao serviço do mototaxi visava um aumento no dinamismo das atividades ligadas ao setor de motocicleta na cidade, gerando consequentemente resultados financeiros para o setor. É importante salientar, que neste período, a concessionária mais influente na região, a Honda Alves[14], não apoiava os mototaxistas.

- Concorrentes

Os modais concorrentes, **taxistas** e **empresas de ônibus** apresentaram uma postura completamente contrária a atuação dos mototaxistas na cidade.

Em entrevista com o prefeito da época, o mesmo recorda que estes atores estiveram por diversas vezes em seu gabinete, reivindicando a extinção do serviço de mototaxi. Além dessa pressão junto ao governo, também foi identificado em entrevistas relatos de mototaxistas que sofreram perseguição e ameaça por parte dos taxistas e empresas de ônibus. Nesse contexto, é possível perceber que a inserção do mototaxi gerou conflitos com outros modais presentes no sistema de mobilidade local.

- Comunidade Local

O mototaxi favoreceu a mobilidade urbana, de forma rápida e economicamente acessível. Desde sua concepção, contou com a aceitação e adesão da **população**, predominantemente das pessoas de camadas populares menos favorecidas, que utilizavam o serviço e pressionavam o poder pública pela sua permanência. A **polícia** também influenciou a viabilização e credibilidade do mototaxi no transporte de passageiros, a atuação de policiais militares como mototaxistas e a utilização do mototaxi por policiais

[14] A concessionária Honda Alves é de propriedade da família Alves de Lima, a época também proprietários da concessionária Ford na cidade e de diversos empreendimentos.

é considerada por alguns entrevistados fator significativo na manutenção do mototaxi na cidade.

- Governo

O grupo do governo se apresentou inicialmente contrário a prestação do serviço de mototaxi. O então **prefeito**, também profissional da saúde, Dr. Silvino Duarte, relatou em entrevista que nunca concordou com a prestação do serviço na cidade, considera o mototaxi um transporte pouco higiênico e inseguro. Além disso, inicialmente, **quase totalidade da câmara de vereadores** também era contrária ao transporte de passageiros em mototaxi. Em parceria com a secretaria de transporte municipal, a **polícia militar** também se apresenta nesse grupo de oposição ao mototaxi, atuava fiscalizando e coibindo o transporte individual de passageiros em motocicletas.

5.1.2 Narrativas do surgimento do mototaxi em Garanhuns

O mototaxi surge em meio a uma crise econômica e uma estiagem muito grande na região. As pessoas, em geral desempregadas, passaram a ver na motocicleta um instrumento de trabalho para aquisição de seu sustento e de suas famílias. O prefeito da época recorda que *"o mototaxi quando surgiu era mais um problema dentre tantos outros enfrentados pelo governo naquele momento"* (E12).

Assim como ocorreu no Brasil, não conseguimos identificar um ponto de origem exato para o sistema de mototaxi em Garanhuns. Em meados de 1998 surge a primeira central estruturada de mototaxi, a LM mototaxi. Contudo neste mesmo período, já existiam pessoas que prestavam serviços de transporte de pessoas e encomendas em motocicletas nas feiras e mercados da cidade.

O organizador da primeira central de mototaxi, senhor Miguel, era empresário do ramo de pneus e viu no serviço de mototaxi um empreendimento atrativo. Relata que a primeira vez que ouviu falar em mototaxi foi em uma reportagem veiculada na televisão que entrevistou um mototaxista em Fortaleza no Ceará, e isso despertou nele a curiosidade de saber como seria esse tipo de serviço. O interesse pelo assunto aumentou ainda mais após uma viagem a Caruaru, onde ficou sabendo mais detalhes sobre o serviço e começou a pensar como poderia criar algo semelhante na cidade de Garanhuns. A informação de que uma das maiores dificuldades na prestação do serviço de mototaxi em Caruaru estava relacionada à fiscalização por parte da polícia, o fez ter a ideia de convidar alguns policiais para prestar o serviço de mototaxi juntos. No momento do convite, os policiais

também demostraram interesse em prestar o serviço, mas expuseram que não poderiam aparecer como organizadores por conta dos cargos ocupados na Polícia. A partir de então, a central começou a funcionar. Inicialmente, com três policiais e com o senhor Miguel, que atendiam aos passageiros em uma garagem localizada na Avenida Caruaru, n.196, e por meio de chamadas em um telefone fixo. Os organizadores contam que já no primeiro dia foi uma coisa impressionante, muita gente querendo o serviço: *"Menina nesse primeiro dia eu nunca vi uma coisa daquelas! [...] Era de instante em instante, eu quero ir pra tal canto, eu quero ir pra tal canto"* (E43).

Todavia, concomitante à criação da central, outras pessoas também trabalhavam prestando serviços em suas motocicletas nas feiras livres e nos mercados. Inicialmente, a área principal de atuação era nas feiras livres, que acontecem durante a semana nos diferentes bairros da cidade, e nos mercados, lugares em que existe uma grande aglomeração de pessoas. Com o passar do tempo foram sendo reconhecidos como mototaxistas e o leque de opções de serviços foi aumentando, atividades geralmente atribuídas ao motofrete e ao motoboy, como o transporte de objetos e valores, foram sendo incorporadas pelo serviço de mototaxi. Contudo, por ser um período anterior a disseminação do telefone celular, sua atuação ficava mais restrita à rua e acordos feitos com clientes.

As centrais funcionavam como ponto de apoio para os mototaxistas e ofereciam o serviço de telefonia, para as chamadas dos clientes. Os mototaxistas, por sua vez, pagavam uma taxa para manutenção das centrais, na LM, por exemplo, o valor cobrado era de R$ 1,00 (um real), valor de uma corrida, que era pago no final do expediente. Com o crescimento do número de mototaxistas foi crescendo o interesse pela abertura de centrais como um empreendimento lucrativo.

O crescimento das centrais pode ser evidenciado não somente pelo crescimento da LM Mototaxi, que chegou a ter 90 (noventa) mototaxistas trabalhando, dentre eles, mais de 30 militares, mas pela ampliação do serviço em outras áreas da cidade. Foram abertas centrais nos bairros do Indiano, COHAB 1, COHAB 2, Heliópolis e no centro. A central da Rua do Cajueiro, no centro, foi aberta numa parceria com o empresário Mário Motos, que cedeu o espaço para instalação da central sem cobrar aluguel, mas com interesse de comercializar peças e acessórios para os mototaxistas. Esta central foi inicialmente gerenciada pelo Sargento Caetano, que saiu com mais alguns mototaxistas da central LM mototaxi. Assim, a adesão ao novo modal de transporte da cidade foi

conduzindo a uma disseminação massiva do serviço, tanto no quantitativo de profissionais quanto na diversidade de pontos de mototaxi distribuídos pela cidade.

Contudo, essa disseminação encontrou barreiras no sistema de mobilidade local. A chegada do serviço de mototaxi na cidade representou uma ameaça para os outros modais de transporte público presentes no sistema, empresas de ônibus e taxistas, e suscitou diversos embates na disputa por espaço e clientes. Entrevistas realizadas com taxistas revelam o descontentamento deles com o mototaxi, em uma delas, o taxista descreve o surgimento do mototaxi na cidade:

> *Eles começaram, era até aqui em baixo [...] Aí começou, começou, e a gente foi aquela polêmica, e disseram que tavam fazendo mototaxi, mototaxi, e a gente… Oxe, "oi"... Como é isso? Como é isso? E foi se expandindo, né? [...] E depois subiu. Vieram aqui pra esquina, e a gente pedindo à Prefeitura, que o prefeito tirasse, que tavam muito em cima dos taxi, e não podia acontecer, e ele foi deixando e o pessoal insistindo, num queria acabar… E daí, viram os exemplos de outras cidades, né? [...] Aí, daí ficou assim tudo acabou, e não teve jeito mais não* (E19).

A resistência mais enfática foi demonstrada pelos taxistas, pois estes partiram para o embate direto, perseguindo e ameaçando os mototaxistas. Em conversa com um mototaxista que atuou no início, ele relembra: *"fui cercado por quatro taxis, queriam tomar minha moto, colocaram o carro pra cima da moto"* (E42). Eram diferentes grupos sociais com interesses políticos distintos e que lutavam, cada um, para a preservação de seus interesses.

Os grupos sociais já estabelecidos exigiam do poder público que não permitisse a existência do mototaxi na cidade. Este, desde o início, se mostrou contrário ao serviço de mototaxi, como pode ser evidenciado em entrevista realizada com o prefeito da época: "*eu me lembro porque foi criado, porque a pressão era muito grande, estava o Brasil todo enfrentando um desemprego imenso. Desemprego e o pessoal criou, que na realidade eu sempre fui contra"* (E12). O prefeito em exercício afirmava que o transporte de pessoas por meio do mototaxi não funcionaria na cidade.

Neste contexto, a fiscalização e "perseguição"[15] aos mototaxistas por parte da polícia militar no início foi muito contundente. Diante desse cenário de disputas e

[15] Termo utilizado pelos mototaxistas que demonstra a forma como eles percebiam o trabalho da polícia.

perseguições, o serviço de mototaxi era exercido de forma camuflada, muitas vezes os mototaxistas levavam o capacete do passageiro dentro de uma mochila para não levantar suspeitas, e quando parados em blitz eles diziam que tinham ido deixar um familiar no comércio ou quando estavam com passageiro, combinavam previamente com o passageiro que grau de parentesco diriam ter, caso fossem parados por policiais.

Todavia, mediante a entrada de policiais militares para prestar o serviço de mototaxi, a perseguição e fiscalização foram gradativamente diminuindo e mesmo quando tinha algum flagrante, apreensão da motocicleta, algum militar influente providenciava a retirada do veículo e das multas aplicadas. Nomes como os dos Sargentos Caetano e Carvalho são muito citados nas falas dos profissionais mais antigos que tinham neles defensores de seus direitos. A adesão da polícia civil aos serviços prestados pelos mototaxistas também foi outro aspecto relevante para a aceitação e credibilidade na sociedade e a inibição da fiscalização. Isso pode ser ilustrado na fala de um entrevistado: "*A turma da civil usava muito as motos, aí ajudou [...] porque a turma tinha medo de pegar mototaxi porque quando chegava no caminho a militar mesmo ia em cima"* (E43). Certamente, o trafego de influência e os conflitos de interesses existente entre os policiais, que ora apoiavam, ora coibiam o serviço de mototaxi, certamente fragilizou a coibição do mototaxi e favoreceu sua existência no contexto analisado.

Apesar de todas adversidades, o serviço de mototaxi foi crescendo e ganhando cada vez mais a adesão da população, principalmente a mais carente. O preço acessível da corrida, apenas R$ 1,00 (um real), enquanto a passagem de ônibus custava R$ 1,25 (um real e vinte e cinco centavos), foi um dos fatores que contribuiu para sua ampla aceitação. Além disso, foi muito citada a questão da agilidade e a diversidade dos trajetos que o mototaxi proporcionou. Como menciona um mototaxista: *"A moto tem um papel muito importante, ela foi muito boa para as pessoas. No começo, o taxi era caro, o ônibus você perde muito tempo esperando na parada, depois tem que andar mais para chegar em casa" (E05).*

A mídia também exerceu influência para aceitação do serviço de mototaxi na sociedade, principalmente sob a representação do radialista Aluísio Alves, da Rádio Difusora local, que promovia entrevistas e divulgações do serviço. O radialista também realizava pesquisas de opinião pública com os ouvintes da rádio, e em uma dessas, consultou as pessoas sobre o que elas achavam do serviço de mototaxi, se eram a favor ou contra. O resultado da pesquisa foi 136 votos a favor e 33 votos contrários. Tudo isso contribuiu para ir reforçando, cada vez mais, a ideia da aceitação popular do serviço.

Inicialmente, quase a totalidade do poder legislativo se mostrou contrária ao serviço de mototaxi, somente um vereador, Mauro Accioly, apoiou o movimento desde o início, incentivando e orientando, pois enxergava no serviço de mototaxi uma fonte geradora de emprego para a cidade. Em entrevista, o vereador relata a resistência encontrada:

> *Como estavam os 14 vereadores contra e eu sozinho a favor, tentando convencer eles da necessidade que tinha de se legalizar né? [...] Mas aí como ficou muito bate-boca lá, eu disse que ia funcionar com lei ou sem lei. E realmente no outro dia eu fui pra emissora de rádio, Rádio Jornal, e disse a mesma coisa que vai funcionar o mototaxi em Garanhuns com lei ou sem lei, o comandante ficou brabo, mandou prender as motos do mototaxi, eu fui pra rádio. Aí comecei uma briga com o comandante, que eu não lembro o nome dele na época não, aí eu disse na rádio que o comandante da polícia sabia onde estavam os bandidos, que ele devia ir atrás dos bandidos (E44).*

Com a disseminação do mototaxi pela cidade e a adesão da população ao novo serviço, começa a surgir uma pressão social por sua aceitação e gradativamente os vereadores da época foram se convencendo da importância do mototaxi para a mobilidade das pessoas, mas principalmente os aspectos econômicos a ele relacionados, pois sua introdução no sistema de circulação da cidade além de ser uma forma de ocupação para uma parcela da população que se encontrava desempregada, fomentou a existência de toda uma cadeia que lhe dar suporte; concessionárias, lojas de peças e acessórios, oficinas, entre outras que auferem lucros com o mototaxi e movimentam a economia da cidade.

A adesão da sociedade ao serviço de mototaxi, somada ao crescimento na quantidade de pessoas prestando o serviço na cidade gerou uma pressão social pelo serviço. Como pode ser evidenciada no relato de um mototaxista: "*no início ninguém queria a gente. Mas a gente foi trabalhando e o povo foi gostando e depois o povo foi quem começou a pressionar para o serviço da gente"* (E05). Nesse cenário, foi aumentando a pressão popular pela aceitação do serviço.

Apesar do posicionamento contrário por parte dos grupos sociais governo e concorrentes, o serviço foi se disseminando pela cidade e ganhando cada vez mais adeptos. Para o grupo dos mototaxistas, surgia como solução para problemas socioeconômicos locais (*e.g.* desemprego, crise financeira, estiagem, má qualificação

profissional), e para a comunidade local, representava um novo dinamismo de sua mobilidade na cidade.

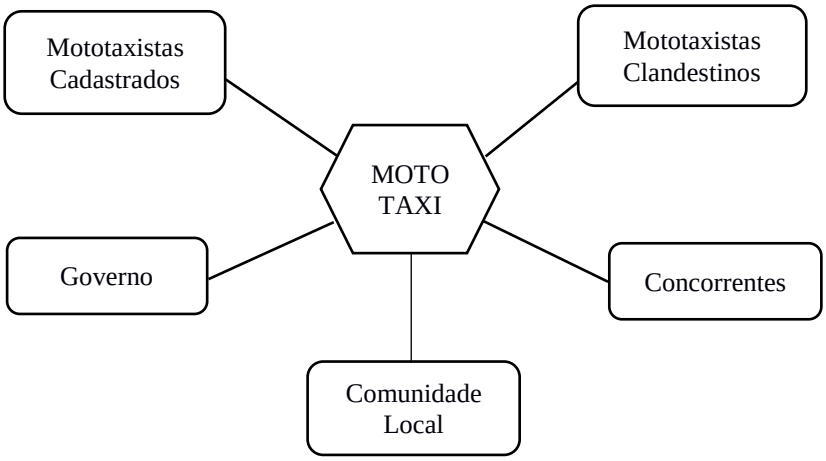
Diante do contexto de crescimento exponencial do mototaxi, o governo municipal se viu pressionado a tomar alguma medida a respeito, e decidiu por regulamentar o serviço de transporte individual de passageiros para ter algum grau de controle e fiscalização desse novo modal de transporte urbano. Todavia, a legalização do serviço provocou inquietação das partes que se sentiram prejudicadas. Conforme apresentaremos na próxima seção.

5.2 A regulamentação municipal do serviço de mototaxi

A seguir apresentaremos os grupos sociais presentes na regulamentação municipal do sistema de mototaxi e suas flexibilidades interpretativas, ou seja, a forma como cada grupo significou o mototaxi nesse segundo momento.

5.2.1 Grupos Sociais Relevantes e suas Flexibilidades Interpretativas na Regulamentação

Figura 4 - **Relacionamento entre o Sistema e os Grupos Sociais Relevantes**



- Mototaxistas Cadastrados

A regulamentação do mototaxi pelo governo local representa a legalização da atividade de transporte de passageiros que estava ocorrendo de maneira irregular. Inicialmente, somente uma minoria dos profissionais conseguiu ser selecionada no processo de concorrência pública realizado e tornar-se **mototaxista cadastrado**. Essa

[16] Com a regulamentação do serviço de mototaxi pelo governo municipal, o grupo social dos mototaxistas se subdivide em Mototaxistas cadastrados e Mototaxistas clandestinos.

baixa adesão ao serviço regulamentado pode ter contribuído para um convívio relativamente ameno entre os mototaxistas durante muito tempo, posteriormente, os editais foram ampliando o número de vagas e aos poucos o quantitativo de mototaxistas cadastrados foi crescendo na cidade.

- Mototaxistas Clandestinos

A regulamentação deixou de fora a maioria dos mototaxistas, todos aqueles que não tiveram interesse ou não conseguiram se cadastrar passaram a ser considerados **mototaxistas clandestinos**. Na pesquisa realizada, o desinteresse pelo cadastramento apareceu ligado tanto a inadequação as exigências (*e.g.* pendências judiciais, não possuir CNH, pontuação excedente na CNH, motocicleta com documentação irregular, menor de 21 anos, não possuir vínculo empregatício, entre outras coisas), quanto ao desinteresse pelo cadastro por considerar que ele não oferece benefícios atrativos para o prestador de serviço de mototaxi. Todavia, apesar de não estarem regulamentados pela prefeitura, os mototaxistas clandestinos se utilizam, na medida do possível, dos artefatos utilizados pelos cadastrados como forma de potencializar sua identidade de mototaxista.

A ausência de uma gestão municipal mais eficiente e de fiscalização propiciou o desenvolvimento da do serviço na clandestinidade com certa tranquilidade neste momento, isso pode ter induzido a uma diminuição da atratividade para à regulamentação. Em entrevistas realizadas com mototaxistas clandestinos, percebemos que muitos deles não têm interesse em participar dos processos seletivos disponibilizados pelo governo. Outro incidente que ratifica essa percepção é a declaração de membros do governo de que as vagas oferecidas para cadastro de mototaxistas nunca são completamente preenchidas.

- Governo

Em entrevistas realizadas com diversos agentes do governo foi possível perceber o posicionamento contrário ao serviço de mototaxi. A regulamentação surge como uma tentativa de controle no ordenamento de um novo modal de transporte que ganhava cada vez mais espaço na mobilidade urbana da cidade, conforme informou o então **prefeito.** O **legislativo**, que inicialmente possuía quase a totalidade de vereadores contrários ao serviço, foi sentindo a pressão popular e aos poucos foi aderindo e apoiado a causa dos mototaxistas, culminando com a lei municipal. Após a regulamentação, o governo delegou a autarquia de trânsito municipal – **AMTT**, o ordenamento do modal de transporte mototaxi, desde então, a mesma atua na elaboração de editais, seleção e

acompanhamento de mototaxistas e fiscalização. Para realização da fiscalização, a autarquia possuía parceria com a **polícia militar**.

- Concorrentes

A regulamentação municipal do serviço de mototaxi gerou descontentamento nos **taxistas** e **empresas de ônibus**, que tinham recebido do prefeito da cidade a garantia de que este serviço não seria regulamentado no município. A insatisfação estava ligada tanto a questões relativas às obrigações fiscais assumidas por estes com o governo local, quanto a uma perda de demanda dos modais existentes e uma disputa por espaço.

- Comunidade Local

Assim como aconteceu desde o surgimento, nesse momento os **passageiros** também desconsideram as determinações da gestão pública relacionada ao serviço de mototaxi. A utilização massiva do serviço de mototaxi acontece de forma indiscriminada, as pessoas não demonstram interesse, nem preocupação em entender a diferença entre cadastrados e clandestinos.

Embora tenha havido inicialmente um posicionamento favorável a existência do sistema de mototaxi por parte dos **comerciantes**, o que foi demonstrado pelo apoio político aos mototaxistas. A partir da regulamentação municipal, não foi possível perceber a aderência dos comerciantes a nenhum dos grupos de mototaxistas. Todavia, o comércio local continua se beneficiando da existência do sistema de mototaxi em todas as dimensões da cadeia produtiva.

5.2.2 Narrativas da regulamentação municipal do serviço de mototaxi

A primeira Lei do mototaxi de Garanhuns foi promulgada no ano de 2000. Diante da falta de parâmetros para elaborar uma lei para um serviço relativamente novo, vereadores da época se inspiraram nas leis de mototaxi da cidade de Arapiraca – AL e Fortaleza – CE para elaborar a lei municipal. Todavia, somente em 2002 a prefeitura começou a realizar o processo seletivo para a prestação do serviço de mototaxi.

A regulamentação do mototaxi pelo governo local pode ser considerada como a vitória dos mototaxistas sobre o governo local, pois apesar de todas as posições contrárias, o serviço conseguiu se estabelecer na cidade e ganhou status de modal de transporte. De certa forma, tanto mototaxistas cadastrados, quanto clandestinos passaram a trabalhar

mais aliviados das pressões e incertezas anteriores à regulamentação, pois o transporte de passageiros por mototaxi deixava de ser irregular no município.

A partir da regulamentação, a entrada para o serviço de transporte individual de passageiro de mototaxi formal, passou a acontecer por meio de concorrência pública, tipo melhor técnica. E as vagas de execução do serviço são concedidas, a título precário, às pessoas físicas capazes de executarem o referido serviço. Todavia, a práxis do mototaxista, cadastrado ou não, era muito semelhante nesse período entre a regulamentação e a lei federal. O compartilhamento do espaço nos pontos de mototaxi, a política de preços e até mesmo a utilização dos artefatos incrementais utilizados pelos mototaxistas cadastrados eram copiados pelos mototaxistas clandestino, a exemplo do capacete amarelo e da utilização dos coletes. Nesse momento da regulamentação, os cadastrados ainda não se sentiam fortalecidos para romper as amarras que os prendiam aos colegas clandestinos e exigir do governo local a fiscalização e coibição da atuação dos não regulamentados.

Anterior a municipalização do trânsito, o ordenamento do serviço de mototaxi ficou a cargo da secretaria de transportes em parceria com a polícia militar que realizava a fiscalização. Posteriormente, em 2002, houve a municipalização do trânsito e a então Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte – AMTT, órgão integrante da estrutura da administração indireta do Poder Executivo Municipal, tornou-se responsável pelo planejamento, organização, fiscalização e gerenciamento da prestação do serviço público de transporte por mototaxi no município de Garanhuns (AMSTT, 2014).

A instituição do serviço de mototaxi regulamentado afetou a importância que as centrais de mototaxi detinham para a execução do serviço. Na medida que o processo passou a ser de concorrência pública, de forma que os mototaxistas concorriam individualmente para a aquisição das vagas, o poder dos organizadores das centrais no tráfico de influência e no estabelecimento de regras foi enfraquecido. Em entrevista realizada com o organizador da LM mototaxi, que se autodenomina criador do mototaxi, ele se mostra ressentido por não ter sido consultado no processo e não ter sido contemplado com nenhuma praça, *"eu criei e não fiquei com nenhuma"* (E43). Se sentindo traído e chateado, preferiu abandonar as atividades relacionadas a mototaxi. Somado ao aspecto da regulamentação, também houve a disseminação da utilização de telefones celulares pelos mototaxistas, que diminuiu a dependência do telefone fixo das centrais e possibilitou o contato direto com os clientes.

Além disso, para participar da concorrência, a pessoa não poderia ter outro vínculo empregatício. Afastando, ao menos da regulamentação, pessoas que prestavam o serviço de forma a complementar a renda, a exemplo dos policiais militares.

Essa regulamentação também contrariou os interesses dos modais concorrentes, empresas de ônibus e taxistas, que tinham recebido do prefeito a garantia de que o mototaxista não existiria no município. Contudo, apesar dos embates iniciais, com a regulamentação e o crescimento dos mototaxistas, os concorrentes se viram obrigados a aceitar a existência do sistema. Com relação a disseminação do serviço de mototaxi, um taxista desabafa: *"No começo a gente brigou, lutou, mas não teve jeito não. [...] Tomaram conta assim de um jeito, que foi muito rápido. E a gente… Aí depois a gente disse: "não sai mais não!", no sistema não sai mais não, pode, a gente pode se conformar que não sai mais não"* (E19).

A lei municipal trouxe de início algumas exigências para prestação do serviço de mototaxi, mas essas exigências foram sendo adaptadas e incrementadas para se adequar ao contexto local. Como por exemplo; a) inicialmente estabeleceram que a cor da motocicleta seria branca, todavia, pela escassez de motocicletas brancas na região, os mototaxistas propuseram que utilizassem a cor vermelha, cor predominante no mercado local, e assim ficou acordado; b) também determinaram que os capacetes deveriam ser amarelos, mas como na época as lojas da cidade não vendiam capacetes nesta cor específica, os mototaxistas passaram a pintá-los com tinta amarela para atender à exigência; c) ficou estabelecido que os mototaxistas aprovados na concorrência pública receberiam um alvará de funcionamento e pagariam a taxa de Imposto sobre Serviço – ISS. A princípio, o valor estabelecido para o ISS foi igual ao cobrado dos taxistas, contudo, o Sargento Carvalho conseguiu negociar com o prefeito da época, Dr. Silvino Duarte, para cobrar apenas a metade do valor que era cobrada dos taxistas; d) outra exigência era que a motocicleta tinha que ser propriedade do prestador de serviço, o que dificultou para mototaxistas que trabalhavam em motocicletas de terceiros; e) a utilização de coletes também tem sido um prática utilizada para padronizar os mototaxistas cadastrados. Estas, são algumas das exigências para o processo de cadastramento, que inicialmente somente uma minoria conseguiu atender e se regulamentar.

Com a regulamentação de parte dos mototaxistas pelo governo municipal surge o mototaxista clandestino, que são todos aqueles que não conseguiram ou não tiveram interesse de participar das seleções e passaram a prestar o serviço de forma clandestina, não regidos pelas regras estabelecidas na lei municipal. Como relata um mototaxista:

> *Quando veio a legalização da AMTT nem todo mundo conseguiu atender as exigências, desde aí tem o clandestino. Tinha muita gente que trabalhava comigo que não conseguiu entrar, tinha que ter a carteira, mais de 20 anos, também tinha a história da pontuação, num podia ter passagem pela polícia. Aí muita gente ficou fora* (E05).

É interessante observar que na narrativa do entrevistado o fato de não possuir carteira (CNH) é um impeditivo para atuação como mototaxi regulamentado. Isso revela um aspecto preocupante que permeia o sistema de mototaxi de Garanhuns, a prestação de serviço de transporte de pessoas por mototaxistas que não possuem habilitação.

Todavia, apesar de não estarem regulamentados pela prefeitura, os mototaxistas clandestinos se utilizam, na medida do possível, os artefatos utilizados pelos cadastrados como forma de potencializar sua identidade de mototaxista. Como pode ser visto no relato de um mototaxista cadastrado:

> *No começo disseram que era pra gente trabalhar com capacete amarelo, porque já tava no Brasil todo... Aqui nem vendia capacete amarelo, a gente pintava... mas os clandestinos começaram pintar também, depois foi o colete, era pra todo mundo usar o colete, mas os clandestino também arrumaram o colete, vamos ver com esse aí* (E05).

Desde o início da regulamentação, tenta-se criar mecanismos que auxiliem na distinção dos mototaxistas regulamentados, nesse período já foram lançados três coletes com esta mesma finalidade, o último em 2016. No segundo modelo, a AMSTT repassou a venda dos coletes para a autoescola Driver, pertencente a concessionária Honda. O acordo inicial era que os coletes seriam vendidos somente aos mototaxistas cadastrados, mediante a realização do curso de formação na referida autoescola. Contudo, a autoescola não cumpriu com o prometido e vendeu coletes para os mototaxistas clandestinos. O depoimento de uma mototaxista, na época clandestina e hoje cadastrada, pode atestar o acontecido: *"Comprei dentro da própria Honda, não foi nem em autoescola. [...] Eu comprei dentro da própria Honda porque ele tava com muito colete lá e precisava [...]eu entrei dentro duma sala assim, dei uma parte em dinheiro, passei o resto no cartão, pronto. Ninguém quer ficar com o colete lá parado, né? Porque é empresa"* (E32). A acontecimento narrado aborda uma questão delicada de apropriação do público pelo privado, nos remetendo a problemas característicos de uma administração pública ineficiente, que beneficia poucos em detrimento da coletividade. Tudo isso tem levado os mototaxistas a um descrédito com relação às ações do governo municipal, tanto os

cadastrados, quanto os clandestinos, que não enxergam na gestão um modelo organizado e efetivo no controle do sistema de mototaxi.

Além desse aspecto, também é possível mencionar a frouxidão do governo local, que apesar de regulamentar o transporte por mototaxi, desde o início não criou mecanismos de gestão eficientes para gerir o sistema de mototaxi e garantir vantagens aos mototaxistas cadastrados. Acreditamos que essa posição contrária e o distanciamento existente entre o governo e os profissionais de mototaxi podem ter contribuído para um baixo engajamento da gestão municipal relacionada a este modal de transporte em especial.

Neste momento percebe-se uma certa apatia na gestão do sistema de mototaxi, como pode ser evidenciado por meio da ausência de mecanismos de controle eficazes, da ausência de fiscalização efetiva, do descaso sentido pelos mototaxistas e da falta de benefícios para os cadastrados. Contraditoriamente, é possível perceber nas narrativas do governo ao longo do processo de regulamentação, que a clandestinidade aparece sempre como um problema.

Nesse cenário, os mototaxistas clandestinos têm sido maioria no sistema. Assim, percebemos que embora exista, atualmente, um discurso inflamado por parte dos mototaxistas cadastrados contra a clandestinidade, é possível imaginar que em algum intervalo de tempo, a relação entre esses dois grupos sociais foi pacífica. Nos relatos dos mototaxistas e observações realizadas em alguns pontos de mototaxi, observamos que mototaxistas cadastrados e clandestinos ainda compartilham clientes e o mesmo espaço.

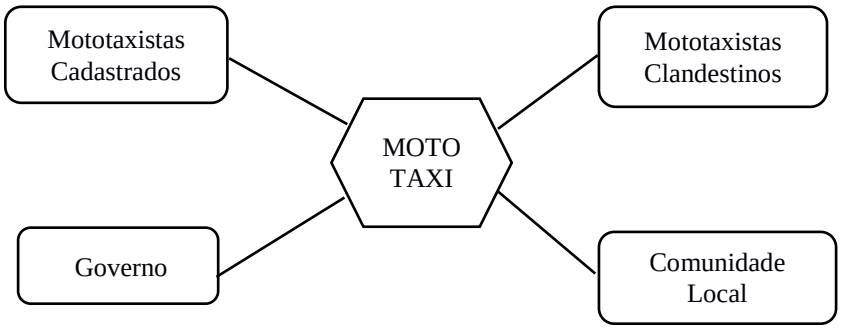
As divergências entre os mototaxistas passam a ser mais contundentes a partir de 2010, quando os mototaxistas cadastrados passam a reivindicar vantagens e a protestar exigindo uma maior fiscalização e proibição do transporte clandestino. O surgimento desses movimentos coincide com o período posterior a legalização em âmbito nacional da profissão do mototaxista. A Lei n. 12.009/2009 foi promulgada pelo então presidente Luiz Inácio Lula da Silva em julho de 2009, e estipulou as condições para o transporte remunerado de passageiros em motocicletas. Ao que parece, esse foi um incidente crítico no discurso do sistema de mototaxi, onde novas significações passam a ser construídas no cenário local, conforme observaremos na próxima seção.

5.3 O reflexo da profissionalização do mototaxista no sistema de mototaxi de Garanhuns

5.3.1 Grupos Sociais Relevantes e suas Flexibilidades Interpretativas na Profissionalização

A seguir apresentaremos os grupos sociais presentes na regulamentação municipal do sistema de mototaxi e suas flexibilidades interpretativas, ou seja, a forma como cada grupo significou o mototaxi nesse segundo momento.

Figura 5 - **Relacionamento entre o Artefato e os Grupos Sociais Relevantes**



- Governo

Este grupo social é formado pelo **prefeito**, pela autarquia de trânsito municipal – **AMSTT** e pelos **modais de transporte concorrentes**. Todos esses agentes, defendem a existência dos mototaxistas cadastrados e a extinção do serviço de mototaxi clandestino.

Entrevistas realizadas tanto com taxistas quanto com representante da empresa de ônibus, constataram que os modais concorrentes, embora muito insatisfeitos inicialmente pela legitimação do mototaxi, com o tempo foram aceitando a existência do mototaxista cadastrado. Contudo, atualmente, aderem ao discurso do governo e defendem a permanência somente do mototaxista cadastrado, rejeitando a existência do clandestino e alegando que esta concorrência é desleal, pois estes não possuem nenhum compromisso com o governo local.

- Mototaxistas Cadastrados

[17] No próximo capítulo utilizaremos estes grupos sociais relevantes para analisar as formações discursivas presentes no sistema de mototaxi de Garanhuns após profissionalização, em 2009.

A partir da profissionalização do mototaxista no âmbito federal, é possível perceber o empoderamento dos **mototaxistas cadastrados,** tanto no enfrentamento do governo para exigir seus direitos, quanto nas tensões que passam a existir na relação com o grupo dos mototaxistas clandestinos. A partir de meados de 2010, identificamos a realização de protestos nas ruas da cidade, a convocação de audiências com agentes do governo, bem como as tentativas de formação de uma representação de classe, que possa fortalece-los na defesa de seus pleitos. Todavia, nesse momento ainda existem muitas diferenças dentro deste grupo social relevante, o que reflete em uma desarticulação dos mototaxistas cadastrados e dificuldades de construir uma representação da classe.

- Mototaxistas Clandestinos

Apesar das reivindicações dos mototaxistas cadastrados, os profissionais clandestinos continuam exercendo o serviço. Todavia, se mostram revoltados com a possibilidade de fiscalização e proibição da prefeitura, alegam que trabalham como mototaxi porque são lhes são dadas outras oportunidades para obter renda. O serviço de mototaxi revela problemas socioeconômicos locais e existem para preencher lacunas de desemprego, a o baixo nível de instrução e qualificação profissional, a capacidade da cidade na geração de empregos.

- Comunidade Local

Este grupo é formado pelos **blogs de opinião** da região, pelos **usuários** e **não usuários**. Nesse momento, começa a se formar entre os usuários do sistema um conceito de superioridade dos cadastrados. Todavia, as pessoas entrevistadas não conseguem especificar as diferenças entre o cadastrado e o clandestino. Em entrevista com não-usuários foi possível perceber que sua postura é fortemente influenciada pela mídia local, que anuncia e propaga as informações relacionadas à regulamentação, a clandestinidade, a acidentes, a marginalização, entre outros assuntos. Nos dados analisados[18], somente a partir do momento da profissionalização é possível perceber uma presença mais incisiva dos meios de comunicação da região, em geral, blogs de opinião. Este grupo social, passa

[18] Nesta pesquisa, os dados documentais provenientes dos meios de comunicação foram coletados predominantemente na mídia digital, em blogs de opinião e jornais. Não tivemos acesso a jornais impressos ou outros documentos relacionados à mídia dos momentos anteriores, exceto, informações sobre um radialista, do momento do surgimento, que foi fornecida em entrevista.

a exercer um papel mais importante na comunicação pelos adventos tecnológicos que tornaram os meios digitais muito mais acessíveis para as pessoas.

5.3.2 Narrativas da profissionalização do mototaxista no sistema de mototaxi de Garanhuns

A Lei 12.009/2009, que foi regulamentada pelas Resoluções 350 e 356 do Conselho Nacional de Trânsito – CONATRAN, determina que as prefeituras devem criar leis para regularizar o serviço de mototaxi e estabelecer as exigências necessárias para os condutores, de forma a zelar pela segurança e bem-estar dos passageiros. Nesse sentido, em setembro de 2015 foi sancionada a Lei n. 4174/2015[19] que regulamenta o serviço de mototaxi no município em Garanhuns e oferece as diretrizes para a elaboração do edital de licitação e as ações de ordenamento do sistema de mototaxi.

Um aspecto curioso identificado na pesquisa de campo está relacionado a legalização do serviço de mototaxi no município. Mesmo com a lei de profissionalização do mototaxista em 2009, estabelecendo que os municípios que possuem o serviço de mototaxi devem elaborar suas leis para regimentar o serviço, o governo local protelou a elaboração da lei do mototaxi até 2015. Além disso, ainda houve uma ação do governo no intuito de silenciar a divulgação da lei para os mototaxistas, mesmo com a lei promulgada, informavam aos mototaxistas cadastrados que a fiscalização só seria possível após a legalização do mototaxi.

Conforme o último edital de seleção dos mototaxistas, o processo de licitação classificará os concorrentes mais qualificados. As permissões outorgadas pelo processo são temporárias, precárias, inalienáveis, impenhoráveis e vedada a sub-permissões, geralmente são válidas por 2 (dois) anos, podendo ser prorrogada a critério da AMSTT. Para efetivação da contratação, o licitante classificado terá que se apresentar ainda para a realização da vistoria dos equipamentos obrigatórios de acordo com a legislação e normatização municipal, estadual e federal (AMSTT, 2016).

[19] O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE GARANHUNS, no uso de suas atribuições legais, faço saber que a câmara dos vereadores aprovou e eu sanciono a seguinte lei: Fica autorizado no âmbito do Município de Garanhuns o exercício das atividades remuneradas dos profissionais em transporte público de passageiros denominado "mototaxi", e em transporte de mercadorias e prestação de serviço denominado "motofrete", em conformidade com a Lei Federal nº 12.009, de 29 de julho de 2009, Resolução 356, de 02 de agosto de 2010, Resolução nº 350 de 14 de junho de 2010, ambas do Contran, Resolução nº 012 de 28 de outubro de 2011 do CETRAN-PE, Portaria nº 3086/2011 do DETRAN-PE.

Os requisitos para participação da concorrência pública estabelecem que as pessoas devem ter mais de 21 anos, possuir carteira de habilitação categoria “A”, por pelo menos dois anos, e querer prestar o serviço mediante outorga de permissão, no município de Garanhuns. Além disso, os licitantes deverão cumprir as legislações federal, estadual e municipal pertinente a do regulamento em vigor. Não é permitido participar da licitação os empregados, concursados ou terceirizados, dos órgãos da administração direta ou indireta, bem como quem detiver qualquer autorização, permissão ou concessão de serviço público em qualquer das esferas federal, estadual ou municipal (ASMTT, 2016).

O permissionário deverá apresentar os seguintes documentos: cópia da carteira de identidade, cópia do Cadastro de Pessoa Física – CPF, atestado médico de sanidade física e mental, cópia da Carteira Nacional de Habilitação – CNH, certidão negativa criminal expedida pela Justiça Estadual e Federal, certificado de curso especializado sobre condução de passageiros em veículo motorizado de duas rodas (curso de 30 horas promovido pelo SENAI), certidão emitida pela Justiça Eleitoral, certidão negativa expedida pela Fazenda Municipal, comprovante de residência recente (no município), declaração de aceite aos termos do edital, declaração de responsabilidade e compromisso de obedecer fielmente toda a legislação federal, estadual e municipal e declaração de inexistência de incompatibilidade profissional do licitante à condição de permissionário. Além destes, o candidato ainda deverá apresentar o comprovante do DETRAN de que possui habilitação na categoria “A” por no mínimo dois anos, comprovante de ser proprietário da motocicleta, cópia do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo - CRLV, comprovante do DETRAN de que não apresenta na Carteira Nacional de Habilitação - CNH contagem superior a 20 pontos no último ano e declaração de tempo de habilitação (AMSTT, 2016).

Além dos atributos pessoais e das documentações exigidas dos mototaxistas e suas motocicletas, ainda existem exigências relacionadas a artefatos incrementais. Com relação ao veículo, o edital estabelece as exigências mínimas; poderão participar somente motocicletas, com até 5 (cinco) anos da data de fabricação, na cor vermelha volume do motor mínimo de 125, e máximo de 350 cilindradas (AMSTT, 2016). A lei federal também passa a exigir a instalação de protetor de pernas (mata-cachorro), Instalação de aparador de linha (antena corta-pipas), inspeções periódicas para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança, tudo de acordo com a regulamentação do Contran.

Além das exigências acima descritas, a partir de 2013, os mototaxistas cadastrados iniciaram o processo de troca das placas, passando a utilizar as placas vermelhas, placa de aluguel, conforme especificado na lei federal. Esses mototaxistas também tiveram que adicionar em suas CNH's a informação de que praticam "Atividade Remunerada" e realizar os exames médicos correspondentes. Estas especificações, em especial, criaram nos mototaxistas a expectativa de que, assim como ocorre com os taxistas, seriam beneficiados com descontos na compra das motocicletas e isenção de Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – IPVA. O atendimento dessas expectativas, causaram insatisfação nos mototaxistas que alegam que a placa de aluguel ao invés de facilitar, dificultou:

> *Tem, um menino ali que tá com três meses e não conseguiu ainda [...] É, trocar só a placa, é a maior burocracia... o que é que tu faz... no taxi, vai com a nota fiscal lá, aí dá baixa no outro e já coloca a dele e a gente não. Tira uma moto zero, sai com a cinza, aí dá baixa nessa vermelha, aí depois vim com a outra que já emplacou que era zero tem que dá baixa na cinza zero que comprou pra emplacar de novo com a vermelha, aí paga taxa, paga placa, aí gastou aí mais de 700 reais* (E10).

No geral, os mototaxistas cadastrados, que são obrigados a cumprir as exigências legais estabelecidas, se mostram desencantados com a gestão. Em conversa com um deles, ele relata: *"Fizeram esse esquema de fazer curso, placa vermelha, só que até agora não adiantou nada. Só conversa bonita. Querem que a gente troque a moto, bote placa, faça curso, compre colete, fiscalização é um bicho! Quem não paga nada, roda mais que a gente e tá livre"* (E17). Uma das principais reivindicações dos mototaxistas regulamentados é a fiscalização. Eles alegam que buscam cumprir todas as normas e padrões exigidos pela prefeitura, mas que em todas elas, o governo promete fiscalizar, acabar com o transporte clandestino, mas nada faz.

Contudo, na pesquisa de campo foi possível observar que apesar de uma maior conscientização do grupo dos cadastrados a respeito de seus direitos, a convivência e a partilha do espaço de trabalho com profissionais clandestinos ainda é uma prática comum na cidade. Alguns dos entrevistados admitem a presença dos clandestinos no ponto e acreditam que é papel da prefeitura proibir.

Nesse sentido, foi possível perceber que apesar do posicionamento a favor dos cadastrados, as ações do governo não têm sido efetivas nesta direção. Profissionais

cadastrados reclamam a todo tempo a falta de fiscalização do serviço clandestino e da permissividade do governo. A promessa eterna de fiscalização que nunca se cumpre, cultiva nos mototaxistas cadastrados a desilusão e a descrença nas ações do poder público. Muitos artefatos já foram criados para incrementar o sistema de mototaxi tendo por traz a promessa de fiscalização e coibição do mototaxi clandestino.

Por outro lado, os mototaxistas clandestinos, que representam a grande maioria no sistema de mototaxi, e também têm promovido uma maior mobilidade das pessoas na cidade e contribuído para o desenvolvimento socioeconômico, pois são geradores de "emprego" e renda e fomentam a cadeia produtiva relacionada ao sistema, reivindicam o direito de trabalhar e garantir o sustento de suas famílias e criticam a postura da prefeitura e dos mototaxistas cadastrados que querem coibir sua atuação.

Na próxima seção, apresentaremos os discursos presentes na construção do sistema de mototaxi de Garanhuns.

6. OS DISCURSOS PRESENTES NA ESTRUTURA TECNOLÓGICA DO SISTEMA DE MOTOTAXI

Adotamos a análise de discurso inspirada em Foucault (2014), para compreender as posições discursivas dos grupos sociais relevantes na significação do sistema de mototaxi de Garanhuns.

Ao conjunto de dados utilizados para a análise de discurso, Foucault (2014) denomina de arquivo. Identificamos como incidente crítico no discurso do sistema de mototaxi de Garanhuns, um momento de ruptura discursiva, a regulamentação nacional de 2009. Esse marco foi utilizado para nortear a construção do arquivo de pesquisa, que compreende material coletado a partir de 2009 até outubro de 2016. O arquivo foi constituído por dados coletados em observações, entrevistas, material áudio visual e dados documentais, conforme apresentado na seção do *corpus*.

O arquivo foi organizado em quatro domínios discursivos[20]: o discurso do governo, o discurso do mototaxi cadastrado, o discurso do mototaxi clandestino[21] e o discurso da comunidade local[22]. Esses domínios discursivos emergiram dos pronunciamentos dos grupos sociais relevantes para a construção do sistema de mototaxi analisado. As formações discursivas identificadas no sistema de mototaxi analisado emergiram desse arquivo construído.

Iniciamos a análise pela identificação dos enunciados. Em seguida identificamos as funções enunciativas, ou seja, aquilo que os enunciados remetem. Vale mencionar que uma determinada função pode se referir a diferentes enunciados, e por sua vez, o mesmo enunciado pode apontar para mais de uma função (LEÃO, 2016). A última etapa consistiu na identificação das formações discursivas.

A seguir apresentaremos a subseção dos enunciados e funções enunciativas, que sustentam as formações discursivas, apresentadas e discutidas posteriormente.

---

[20] Embora entendamos que os domínios discursivos emergem de diferentes campos do saber, como recomenda Foucault (2014), neste trabalho subdividimos os mototaxistas (pertencentes ao mesmo campo do saber) em dois grupos. Essa subdivisão visa atender aos pressupostos da CST que estabelece que para efeito de análise, os grupos sociais relevantes devem ser agrupados de acordo com sua percepção sobre o artefato/sistema tecnológico em questão.

[21] Neste momento não foi possível identificar um discurso próprio da comunidade local, este grupo não aparece articulado na produção do discurso do mototaxi. Nos documentos analisados das entrevistas e blogs estão presentes traços de opinião pública, muitas vezes reproduzindo o discurso do governo ou dos mototaxistas cadastrados. Todavia, enfatizamos a importância que a comunidade local possui enquanto usuária do sistema, que indiscriminadamente utiliza o serviço de transporte individual de passageiros por motocicleta.

[22] Conforme apresentados na seção 5.3.1.

6.1 Identificação e descrição dos elementos constitutivos das formações discursivas

Inicialmente, apresentamos o primeiro grupo de elementos identificados, os enunciados (quadro 3). Os elementos foram definidos como proposições afirmativas, que revelam uma ideia clara de significação em seu contexto. Na análise do arquivo foram identificados 48 enunciados, quinze (15) estão presentes no discurso de todos os grupos sociais, treze (13) enunciados estão presentes nos discursos do governo o nos dos mototaxistas, clandestinos e cadastrados, treze (13) estão presentes em pelo menos dois dos discursos e sete (7) no discurso de apenas um dos grupos sociais. Conforme apresentado a seguir:

Quadro 3 - **Incidência dos Enunciados**

Enunciados identificados em todos os discursos (15) Mototaxi cadastrado e clandestino, Governo e Comunidade Local	
O mototaxi é reflexo de problemas socioeconômicos	*Ressalta a existência do mototaxi como reflexo de problemas sociais e econômicos. Os argumentos utilizados indicam que a prestação do serviço de mototaxi é uma alternativa ao desemprego e uma forma de garantir o sustento das famílias. Evidenciam ainda a incapacidade da cidade no oferecimento de emprego e renda para as pessoas.*
O mototaxi favorece a mobilidade urbana	*Argumenta que o mototaxi criou novas possibilidades de deslocamento, aumentando a capilaridade na mobilidade urbana. Localidades inacessíveis ao ônibus ou taxi, são facilmente acessíveis a mototaxi, possibilitando o transporte porta a porta.*
O mototaxi é um serviço rápido	*Aponta a rapidez no deslocamento e o imediatismo no atendimento como vantagens do modal mototaxi. Isso fica evidenciado nos relatos dos entrevistados que enaltecem o mototaxi por possuir flexibilidade no atendimento ao cliente.*
A intolerância presente nas relações entre os diferentes modais é uma disputa por demanda	*Revela que apesar dos diversos argumentos utilizados, segurança, legalidade, concorrência desleal, entre outros, a intolerância entre os modais é uma disputa por demanda.*
A utilização do mototaxi envolve riscos intrínsecos a motocicleta e riscos externos	*Denuncia os riscos envolvidos na utilização do mototaxi. Em primeiro lugar, os riscos intrínsecos a utilização da motocicleta, tanto os relacionados a questões técnicas, quanto os relacionados a sua utilização de forma imprudente, o que pode provocar acidentes graves e até fatais. E também os riscos externos, relacionados à relação com os outros modais de transporte, à insegurança e à criminalidade, que expõe ao risco tanto o mototaxista quanto o usuário.*

O mototaxi é algo inexorável na realidade da cidade	*Evoca o fato do mototaxi ser algo irreversível na realidade da cidade, tanto para mobilidade urbana, quanto para o desenvolvimento socioeconômico. Isso fica evidente nos argumentos que apesar de admitirem que o sistema precisa ser melhorado, enfatizam que a sociedade necessita dele e que ele não pode deixar de existir.*
Há rejeição ao mototaxi	*Atesta a rejeição por parte da sociedade ao mototaxi.*
A marginalidade permeia o sistema de mototaxi	*Acusa a presença de atos criminosos envolvendo mototaxistas, seja de forma ativa ou passiva, notícias de assassinatos, roubos, latrocínios, estupros, tráfico de drogas, que são vinculadas a pessoas do sistema de mototaxi.*
O mototaxista é um contraventor do trânsito	*Ressalta o perfil contraventor do mototaxista, que tem em sua atuação uma presença marcante de atos ilícitos.*
A fiscalização é insuficiente	*Alega que a fiscalização realizada pelo poder público é insuficiente. Esta percepção pode ser evidenciada em todos os discursos analisados. Além disso, fica evidenciado nos relatos dos mototaxistas, tanto cadastrados quanto clandestinos, a descrença em uma fiscalização mais efetiva.*
Os mototaxistas cadastrados obedecem regras e possuem outras obrigações	Diz respeito às regras e obrigações que os mototaxistas cadastrados são submetidos para manter seus cadastros atualizados na AMSTT. O fornecimento de informações pessoais e da motocicleta, o atendimento das exigências do edital de seleção e o pagamento das taxas anuais para prestação do serviço são alguns dos compromissos destes mototaxistas.
O sistema de mototaxi possui suas próprias regras	*Denunciar que o sistema de mototaxi possui suas próprias regras. Nos pontos visitados, tanto os cadastrados quanto os clandestinos, observa-se que eles possuem uma lógica própria de auto-gestão.*
O passageiro não se importa se o mototaxista é cadastrado ou clandestino	*Evoca o fato de que para o passageiro, o cadastro é irrelevante. Além disso, ainda é mencionado que aspectos como vestimenta, carteira de habilitação e condições da motocicleta não são contemplados pelo passageiro em suas escolhas.*
Os mototaxistas procedem de maneira desrespeitosa	*Aponta o comportamento do mototaxista como desrespeitoso, seja na forma de tratar com os clientes, seja no linguajar utilizado ou nos assédios cometidos.*
Os mototaxistas não são profissionais qualificados	*Aponta a falta de qualificação dos mototaxistas, tanto a qualificação profissional, quanto o nível de instrução são deficientes. Isso, impossibilita esses profissionais de atuarem em outras áreas que exijam um maior grau de conhecimento e formação.*
Enunciados identificados nos três discursos (13) Mototaxi cadastrado e clandestino, Governo	
O mototaxi como um serviço popular	*Evoca o mototaxi como um serviço voltado predominantemente para a classe menos favorecida*

	economicamente, e o preço acessível é sempre mencionado como um dos seus principais atrativos.
O mototaxista é movido pelo sentimento de urgência	*Denuncia a sentimento de urgência presente no serviço de mototaxi, que pode ser tanto do mototaxista quanto do usuário.*
A fiscalização coíbe a atuação dos mototaxistas clandestinos	*Atesta que a fiscalização tem um efeito na redução da atuação do mototaxista clandestino.*
Mototaxistas cadastrados protestam pela fiscalização dos clandestinos	*Evidencia a realização de protestos dos mototaxistas cadastrados reivindicando a fiscalização dos clandestinos.*
Existe um distanciamento na relação do executivo com os mototaxistas	*Aponta o distanciamento na relação entre o executivo e os mototaxistas. Isso fica evidenciado por meio de observações de campo e de relatos de mototaxistas que se queixam de não serem atendidos pelos gestores responsáveis ou da relação sempre mediada por outro agente, não tendo acesso ao prefeito.*
Os artefatos incrementais são utilizados como forma de legitimar o sistema de mototaxi	*Aponta a utilização de artefatos incrementais (e.g. motocicleta vermelha, capacete amarelo, coletes, placa vermelha, CNH com a especificação de atividade remunerada, entre outros) como legitimadores do sistema de mototaxi regularizado.*
O mototaxista clandestino presta o mesmo serviço sem possuir obrigações com a gestão local	*Atesta a ausência de obrigações dos mototaxistas clandestinos com a gestão local, estes prestam o mesmo serviço sem cumprir as regras e as obrigações exigidas dos mototaxistas cadastrados.*
O mototaxista clandestino não tem interesse em ser cadastrado	*Alega que os mototaxistas clandestinos não têm interesse em ser cadastrado. Isso é evidenciado pelas vagas não preenchidas nos processos seletivos e pelo desencantamento do mototaxista clandestino com o governo local.*
O mototaxista cadastrado e clandestino compartilham o mesmo espaço	*Diz respeito à relação relativamente pacífica que existe entre mototaxistas cadastrados e clandestinos em alguns pontos observados. Fica evidenciado nos discursos presentes no sistema de mototaxi que somente a partir do incidente crítico da regulamentação nacional do mototaxi, observa-se de forma mais enfática a rivalidade entre alguns. Todavia, parte destes profissionais ainda compartilham o espaço sem grandes problemas.*
O ordenamento do sistema de mototaxi é permeado por interesses e confusões de diferentes modais	*Aponta que o ordenamento do espaço é permeado por interesses dos diversos modais presentes no sistema de circulação, inclusive por interesses divergentes entre os mototaxistas. Tudo isso resulta em um ambiente conflituoso e de difícil gerência.*
A relação dos mototaxistas é conflituosa	*Atesta que relacionamento dos mototaxistas é permeado por conflitos. Estes ocorrem predominantemente entre cadastrados e clandestinos, todavia os conflitos também*

	ocorrem internamente, entre os membros destes grupos sociais. Discussões e ameaças estão sempre presentes entre eles.
Há uma fragmentação da identidade da classe de mototaxistas	*Aponta para uma ausência do sentimento de coletividade no grupo; o individualismo está muito presente nas relações dos mototaxistas. Isso, pode ser percebido tanto no nível do indivíduo, quanto nos grupos, cadastrados e clandestinos, demonstrando uma fragmentação da identidade da classe de mototaxistas.*
O mototaxi fomenta uma cadeia produtiva	*Defende a existência do mototaxi como promotor de uma cadeia produtiva. Os argumentos utilizados para sustentar esse enunciado mencionam que as concessionárias, as lojas de acessórios, as oficinas e todos os mototaxistas são beneficiados financeiramente por esse serviço.*
Enunciados identificados em dois discursos: (6) Mototaxi cadastrado e clandestino	
O trabalho de mototaxi como um bom emprego	*Ressalta os benefícios de trabalhar como mototaxista. Em nossos achados, identificamos alguns aspectos citados, como o baixo nível de exigências para ser mototaxista, pois basta saber pilotar e possuir uma motocicleta para ter a facilidade de arrumar dinheiro prestando o serviço e a razoabilidade da remuneração, se comparada ao salário mínimo praticado.*
Os mototaxistas cadastrados não possuem vantagens	*Evoca o fato de que não existem vantagens, principalmente financeiras, para o mototaxista cadastrado. Nos achados, identificamos a frustração dos mototaxistas que se regulamentaram na expectativa de obter algum tipo de benefício.*
O sistema de mototaxi é muito desorganizado	*Aponta o sistema de mototaxi como uma categoria desorganizada. Mesmo o sub-sistema regulamentado, é apontado como deficiente em organização.*
O excesso de cobranças e escassez de ações mais efetivas instiga nos mototaxistas o sentimento de descrença no governo local	*Denuncia a insatisfação dos mototaxistas com o governo local, que tem realizado muitas exigências dos mototaxistas cadastrados e não tem oferecido benefícios satisfatórios em contrapartida. Essa descrença pode ser evidenciada tanto no discurso dos mototaxistas cadastrados, quanto no dos clandestinos que não enxergam muitas vantagens no cadastramento.*
Dificuldades em caracterizar a prestação de serviço de mototaxi	*Diz respeito às dificuldades de caracterizar o transporte de "garupa" como serviço de mototaxi. Essa nuance dificulta o trabalho de fiscalização.*
A desconfiança está presente nas relações dos mototaxistas cadastrados	*Diz respeito ao sentimento de desconfiança presente nas relações dos mototaxistas. Essa desconfiança se retrata em diversos níveis de relações; com o governo, na tentativa de criação de associações, na relação com os passageiros, entre outros.*

Enunciados identificados em dois discursos: (7) Governo; Mototaxi cadastrado	
O mototaxista cadastrado é mais seguro	*Defende a superioridade do mototaxista cadastrado e argumenta que este promove mais segurança para o usuário, uma vez que é regido pela regulamentação municipal e que pode ser advertido e até perder a concessão, em casos de desvios de conduta na prestação do serviço.*
O mototaxi é impróprio para o transporte de pessoas	*Alega que o mototaxi não oferece os requisitos básicos de conforto e segurança para condutor e passageiro.*
A AMSTT não tem autonomia	*Denuncia a submissão da autarquia de trânsito às vontades do prefeito. Isso fica evidenciado nos relatos dos mototaxistas que não reconhecem a autarquia como gestora efetiva do trânsito na cidade.*
O poder público executivo atua em parceria com outras instituições para organizar o sistema de mototaxi	*Demonstra que a gestão do sistema de mototaxi ocorre através de parcerias com outras instituições. Nos achados, identificamos por exemplo, que a fiscalização ocorre em parceria com a polícia militar; a formação dos condutores é realizada pelo SENAI e pela autoescola Driver, e a parte de legalização (e.g. cadastro, placas vermelhas, CNH) fica a cargo do controle do Detran.*
O aparato legal é utilizado como forma de legitimar o mototaxi regulamentado	*Profere o aparato legal como forma de legitimar o sistema de mototaxi regulamentado. Em nossos achados, isso foi verificado por meio das declarações do mototaxi como transporte oficial, que tem lei própria.*
Pessoas se aproximam do sistema de mototaxi com o intuito de auferir apoio político	*Denunciar os interesses políticos que permeiam as relações com o sistema de mototaxi. O ordenamento do sistema também é afetado pelos interesses político partidários, pois quem está à frente do governo não quer perder a popularidade com parcela da população que apoia o mototaxi clandestino.*
Enunciados identificados em um discurso: (4) Governo	
A regulamentação é vista como forma de controle	*Profere a regulamentação como forma do governo exercer certo controle sobre parte dos mototaxistas. Isso pode ser constatado em todas as falas dos sujeitos do governo local entrevistados.*
O mototaxi é um transporte público ineficiente característico de países não desenvolvidos	*Retrata a falta de infraestrutura de mobilidade urbana, insuficiência de transporte público, caracterizando o mototaxi como um transporte típico de países não desenvolvidos.*
O sistema de mototaxi gera receita para o município	*Argumenta a importância do mototaxi para a economia local. Isso pode ser evidenciado na declaração de que a extinção do serviço de mototaxi prejudicaria a receita do município.*

A concorrência com o clandestino é desleal	*Acusa a deslealdade presente na concorrência com o mototaxi clandestino.*
Enunciados identificados em um discurso: (2) Mototaxi Cadastrado	
Os clandestinos são temidos	*Denuncia o temor que existe por parte dos mototaxistas cadastrados com relação aos clandestinos.*
O mototaxista clandestino compromete a reputação do mototaxista cadastrado	*Aponta que a prática de atos ilícitos e desrespeitosos realizada por mototaxistas clandestinos comprometem a reputação dos mototaxistas cadastrados, uma vez que quando as notícias são veiculadas não se especifica que tipo de mototaxi cometeu.*
Enunciados identificados em um discurso: (1) Mototaxi Clandestino	
O cadastrado é egoísta	*Aponta o mototaxista cadastrado como um sujeito egoísta que quer impedir a atuação dos clandestinos.*

FONTE: Elaborado pela autora.

O segundo grupo de elementos são as funções enunciativas (quadro 4). Denominamos essas funções por orações iniciadas no infinitivo, o que segundo Leão (2016), é uma forma de evidenciar o fato de se referirem a uma "ação" dos enunciados aos quais se referem.

Quadro 4 - **Funções Enunciativas**

Evidenciar a importância do mototaxi para a mobilidade urbana e a economia da cidade	Encarrega-se de evidenciar as vantagens relacionadas à inserção do mototaxi na mobilidade e na economia local. Em nossos achados, a função se apresenta em relação a enunciados que demostram a inexorabilidade do mototaxi como promotor de agilidade, democratização do transporte, geração de "empregos" e como promotor de toda uma cadeia produtiva. Os enunciados evidenciam ainda o mototaxi como reflexo de questões socioeconômicas, pois se apresenta como alternativa ao enfrentamento de crises econômicas.
Demonstrar a superioridade do mototaxi cadastrado	Executa a função de apresentar o sistema de mototaxi regulamentado como serviço superior, busca convencer que a legalidade oferece garantias para o usuário. A função é revelada em enunciados que evidenciam que o mototaxista cadastrado é mais seguro porque cumpre regras e utiliza artefatos incrementais. A regulamentação é vista como forma de controle.
Evidenciar a ineficiência da gestão pública no ordenamento do sistema de mototaxi	Cumpre a função de apontar a ineficiência da gestão pública no ordenamento do sistema de mototaxi. Em nossos achados, a função se apresenta em relação a enunciados que apresentam a escassez de ações efetivas do governo local, a falta de autonomia da autarquia de trânsito municipal, o distanciamento do executivo e a dependência de outras instituições para realizar ações. Os enunciados denunciam ainda a ausência de fiscalização pelo poder público local, isso contribui para a clandestinidade no sistema de mototaxi.

Demonstrar as vantagens associadas a clandestinidade no sistema de mototaxi	Exerce a função de evidenciar as condições que propiciam a clandestinidade no sistema de mototaxi. A função é revelada em enunciados que apresentam que o mototaxista, cadastrado ou clandestino, oferece o mesmo serviço para a população. Os enunciados revelam a ausência de vantagens em ser cadastrado e as vantagens associadas à clandestinidade, como a ausência de compromissos com o governo local e o não cumprimentos das regras estabelecidas. Ainda é possível verificar que mototaxistas cadastrados e clandestinos compartilham o mesmo espaço e que estes, não têm interesse em se regulamentar por razões diversas.
Denunciar os riscos envolvidos na utilização do mototaxi na mobilidade urbana	Exerce a função de destacar os riscos presentes no sistema de mototaxi. A função é revelada em enunciados que denunciam tanto riscos intrínsecos a motocicleta, quanto riscos externos relacionados ao desrespeito na relação com outros modais de transporte e a marginalidade que permeia o sistema. Os enunciados destacam ainda mototaxi como impróprio para o transporte de pessoas, as más condições de trabalho dos mototaxistas, e a rejeição social ao serviço.
Denunciar a incapacidade dos mototaxistas para realizar o transporte de pessoas	Cumpre a função de apontar a incapacidade dos mototaxistas para atuar em um modal de transporte público. Isso fica evidente por meio das declarações de falta de qualificação profissional, pela presença de atitudes desrespeitosas dos mototaxistas e pela postura de contravenção às regras do sistema de trânsito e do convívio harmônico na mobilidade urbana.
Evidenciar os conflitos/tensões presentes nas relações entre os mototaxistas e com os outros modais presentes no sistema	Desempenha a função de apresentar o ambiente conflituoso em que o sistema de mototaxi está inserido. Em nossos achados, a função se evidencia em enunciados que apontam conflitos presentes na relação entre os mototaxistas e nas relações com outros modais de transporte e com o governo municipal. Além disso, os enunciados apontam a existência de desconfiança, intolerância, egoísmo, ameaças e temor nas relações. Nesse contexto, o discurso evidencia ainda que o ordenamento do sistema é permeado por interesses distintos.
Evidenciar o ordenamento autogerido do sistema de mototaxi	Desempenha a função de demonstrar em seu enunciado que o sistema de mototaxi possui suas próprias regras. Mesmo dentre os mototaxistas cadastrados, é possível observar a na prática cotidiana a supressão das regras governamentais estabelecidas.
Denunciar a desorganização do sistema de mototaxi	Exerce a função de demonstrar a ausência de organização do sistema de mototaxi, bem como a desarticulação política das partes. Os enunciados sugerem que há uma fragmentação da identidade de classe e que é necessário se articular. Denunciam ainda a interferência de políticos, que se aproximam dos mototaxistas para obter vantagens.

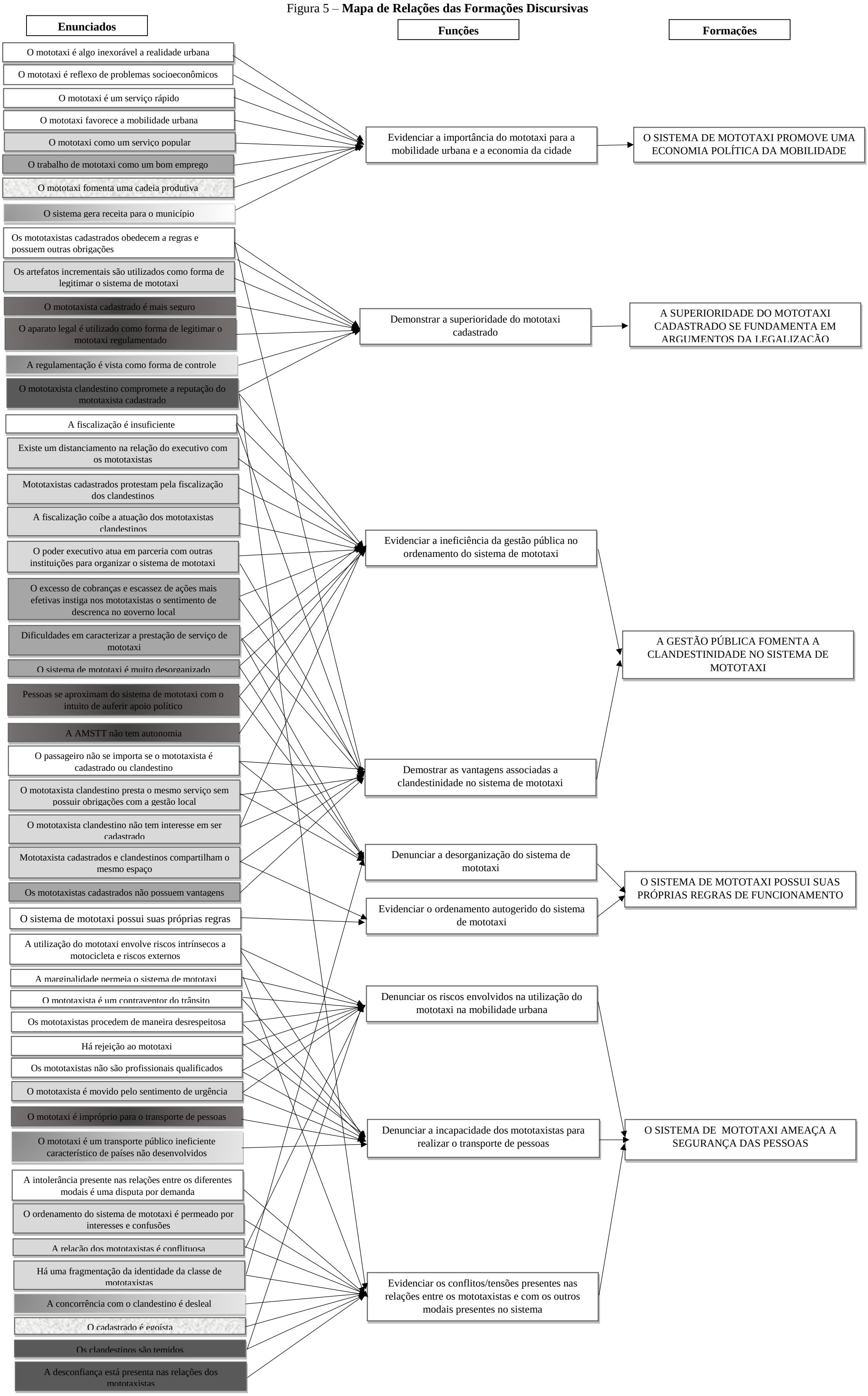
FONTE: Elaborado pela autora.

A seguir apresentaremos as formações discursivas identificadas em nossa análise.

6.2 Formações discursivas

Nossos relatos são discutidos a partir de feixes de relações provenientes de cinco formações discursivas, seguindo os elementos constitutivos identificados. Nesse momento da análise, apresentamos dados empíricos que ilustram a identificação dos enunciados e das formações discursivas. A seguir, apresentamos o mapa de relações das formações discursivas.

Figura 5 – **Mapa de Relações das Formações Discursivas**



LEGENDA

- Todos os Grupos (Mototaxistas Cadastrados e Clandestinos, Governo e Comunidade Local)
- Mototaxistas e Governo
- Mototaxistas
- Mototaxistas Cadastrados
- Mototaxistas Clandestinos
- Governo
- Governo e Cadastrados

A estrutura das formações não segue fielmente as recomendações, pois os enunciados não se localizam a campo do saber distinto, mas as posições discursivas dos diferentes grupos sociais relevantes.

6.2.1 O sistema de mototaxi promove uma economia política da mobilidade

A primeira formação discursiva enfatiza os aspectos favoráveis relacionados a inserção do sistema de mototaxi no contexto de mobilidade urbana de Garanhuns. Argumenta ainda que além dos ganhos relacionados à maior capilaridade oferecida por esse modal, ele representa também uma nova dinâmica para a economia local. Apresenta o mototaxi como promotor de uma economia política da mobilidade.

Essa formação discursiva está ancorada na função que busca **evidenciar a importância do mototaxi para a mobilidade urbana e a economia da cidade** e 8 enunciados que lhe sustentam. Destes enunciados, quase todos (sete) estão presentes no discurso dos mototaxistas. Além disso, a metade (quatro), são corroborados pelos discursos de todos os grupos sociais.

Essa formação discursiva revela a interdependência entre sociedade e sistema de mototaxi. No enunciado o mototaxi é algo inexorável à realidade urbana, defende-se a existência do mototaxi como algo essencial para a vida das pessoas, ainda que se admita a necessidade de seu aprimoramento. Nesse sentido, o pronunciamento do executivo afirma que: *"a gente tem que ter esses cuidados, temos sim que melhorar e investir na melhoria desse transporte, mas jamais pensar em reduzi-lo, né? (E09).* O posicionamento favorável à permanência do sistema de mototaxi por parte do governo demonstra uma variação na flexibilidade interpretativa deste grupo social, que no momento do surgimento se posicionou contrário à sua existência.

Certamente, a interdependência do sistema com a sociedade pode ser elucidada pelo enunciado que caracteriza o mototaxi como reflexo de problemas socioeconômicos. Aparecem com muita frequência em todos os discursos analisados, argumentos que indicam que a prestação do serviço de mototaxi é uma alternativa ao desemprego e ao enfrentamento de momentos de crise econômica. Evidenciam ainda a incapacidade da cidade no oferecimento de emprego e renda para as pessoas. Conforme extrato do discurso do governo: *"é uma questão social, famosa questão social brasileira, que não se cuidou, não se preparou as pessoas pra vida e o resultado é esse né? "(E14).*

Na ausência de empregos formais para as pessoas, o trabalho de mototaxi como um bom "emprego" aparece como outro enunciado identificado nos discursos dos mototaxistas. Busca-se nesta caracterização ressaltar os benefícios de trabalhar como mototaxista, em especial a questão da liberdade e não obediência de ordens e exigências, presentes no trabalho formal. Conforme pode ser evidenciado nos pronunciamentos de mototaxistas:

> *No mototaxi a gente tem uma vantagem... você sai de manhã, tá com 10 reais, a tarde você pode tá com 100. Qual o outro trabalho que vai dar? [...] a vantagem do mototaxi é isso, você tá sempre com dinheiro, não tá liso. Entra liso de manhã e de tarde sai com dinheiro (E08).*

Dentre os aspectos citados pelos mototaxistas, aparecem ainda a flexibilidade de horário e de carga-horária a ser trabalhada de acordo com suas conveniências; a possibilidade de associar o serviço de mototaxi com a prestação de outros serviços e o não recebimento de ordens. Conforme demonstrado em relatos das entrevistas: *"Fica mais à vontade, né? Fica mais à vontade pra trabalhar! Num tá sujeito a ninguém"* (E41); *"eu não gosto de ser funcionário, de ser mandado por ninguém" (E28*). Quando questionados sobre as vantagens de trabalhar como mototaxista, eles respondem: *"É melhor! É… Não… É! É melhor, porque eu num trabalho pros outro, né? Chego a hora que eu quero, saio a hora que eu quero, vou pra onde eu quero… E você trabalhando pros outros não, você não pode"* (E13). E outro complementa: *"Hoje, quem tem seu ponto, tem sua freguesia, é o melhor emprego que tem pra você tirar seu salário direitinho" (E17).*

Os enunciados o sistema de mototaxi gera receita para o município e fomenta uma cadeia produtiva, defendem a existência do mototaxi como promotor de uma cadeia produtiva; mencionam que as concessionárias, as lojas de acessórios, as oficinas e todos os mototaxistas são beneficiados financeiramente por esse serviço. O discurso do governo argumenta a importância do mototaxi para a economia local, conjecturando que *"cortar hoje o serviço de mototaxi é exatamente prejudicar a receita do município".*

Além disso, o enunciado o mototaxi favorece a mobilidade urbana, também argumenta que o mototaxi criou novas possibilidades de deslocamento, aumentando a capilaridade na mobilidade urbana e aumentando a acessibilidade para localidades inacessíveis ao ônibus ou taxi, favorecendo o transporte porta-a-porta**.** A significação do mototaxi como um serviço rápido, aponta a rapidez no deslocamento e o imediatismo no

atendimento como vantagens do modal mototaxi, que possui uma maior flexibilidade no atendimento ao cliente, enquanto o ônibus, por exemplo, possui horários fixos e demora mais no trajeto. A sociedade contemporânea se constitui em um mundo acelerado, onde os sujeitos são cada vez mais individualistas e demandam por serviços customizados, nesse sentido, o mototaxi atende a essas necessidades, todavia, se refletido sob a perspectiva da mobilidade urbana, a coletividade precisa se sobrepor ao individualismo.

O enunciado mototaxi como um serviço popular remete ao mototaxi como um serviço voltado predominantemente para a classe menos favorecida economicamente. Todavia, um dos pilares dessa popularidade do serviço, o preço, foi desaparecendo durante sua existência. Inicialmente, a proposta era oferecer a corrida de mototaxi por um preço mais acessível que a passagem de ônibus. Em meados de 1998 a passagem de ônibus custava R$ 1,25 (um real e vinte e cinco centavos) e os mototaxistas começaram a prestar o serviço cobrando apenas R$ 1,00 (um real). A vantagem do preço, somada a todos os outros aspectos já mencionados, permitiram uma ampla inserção do mototaxi no mercado de serviços de transporte público da cidade. Todavia, com a crescente aceitação social do serviço e o reconhecimento de seus atributos favoráveis, o preço deixou de ser objetivo de desempenho a ser perseguido pelos mototaxistas. Atualmente, a corrida de mototaxi varia entre R$ 4,00 (quatro reais) e R$ 6,00 (seis reais), enquanto a passagem de ônibus custa R$ 2,20 (dois reais e vinte centavos), mesmo assim, o serviço continua sendo muito solicitado. Ao que se percebe, com a adesão da população ao serviço de mototaxi na mobilidade urbana da cidade, o preço tornou-se um requisito menos relevante na escolha por um modal, os aspectos relacionados a customização e rapidez, conforme mencionado, têm se sobressaído no momento da escolha dos consumidores.

6.2.2 A superioridade do mototaxi cadastrado se fundamenta em argumentos da legalização

A segunda formação discursiva busca evidenciar aspectos que caracterizam o mototaxi cadastrado como um serviço superior. Todavia, quase a totalidade dos argumentos utilizados referem-se à apresentação de documentação comprobatória e a utilização de artefatos exigidos na lei. Com exceção da realização do curso de formação exigido para os mototaxistas cadastrados.

Essa formação discursiva está ancorada na função que busca **demonstrar a superioridade do mototaxi cadastrado** e seis (6) enunciados. O discurso do governo está presente em cinco (5) destes enunciados. Além disso, identificamos dois (2) enunciados nesta formação que provêm do discurso do mototaxi clandestino.

O enunciado os mototaxistas cadastrados obedecem a regras e possuem outras obrigações, está presente em todas as posições discursivas analisadas. Refere-se aos profissionais que possuem cadastros na AMSTT com as informações pessoais (e.g. nome, endereço, documento da motocicleta, carteira de habilitação, certidões de nada consta), que possibilitam um maior acompanhamento por parte da autarquia. Além disso, eles pagam taxas anuais referentes à prestação do serviço. Os mototaxistas cadastrados são obrigados a seguir as regras estabelecidas pela autarquia, que tratam de especificações tanto para a motocicleta (*e.g.* ter até cinco anos de uso, ser na cor vermelha, possuir a placa vermelha – de aluguel, utilizar acessórios de proteção e faixas refletoras) quanto para o mototaxista (utilizar capacete amarelo, coletes especificados pela AMSTT, realizar o curso de formação e direção defensiva, bem como os exames de vista e psicotécnico nos prazos estabelecidos pela autarquia). Todavia, muitos profissionais cadastrados se mostram insatisfeitos pois alegam que apesar de cumprir as regras e obrigações estabelecidas, precisam disputar espaço e passageiros com profissionais não regularizados, como pode ser evidenciado em um extrato de entrevista:

> *A gente se regulamentou, tirou antecedentes criminais, pagamos à prefeitura, tivemos que trocar de moto para colocar a placa vermelha, compramos o colete, joelheira, cotoveleira. Tudo o que o município pediu e a lei federal exigiu, a gente fez. E até agora nada foi feito (E13).*

O enunciado que afirma que o mototaxista cadastrado é mais seguro está presente em quase todos os discursos, com exceção dos mototaxistas clandestinos. Os argumentos utilizados para justificar essa segurança estão alicerçados em outros dois enunciados: o aparato legal é utilizado como forma de legitimar o mototaxi regulamentado e o que vê a regulamentação como forma de controle. Neste sentido, alguns argumentos legais foram utilizados para legitimar o mototaxi regulamentado, como por exemplo: *"o mototaxi é um transporte oficial, tem lei própria"* (E14)*; "A lei fornece um poder coercitivo maior para realizar as fiscalizações"* (E09)*; "Quem não é legalizado está descumprindo a lei [...] a lei vai tirar os clandestinos"* (E02). A questão do controle também é apresentada como forma de oferecer segurança para os usuários, uma vez que detendo as informações

sobre os mototaxistas, a AMSTT pode advertir ou retirar a concessão, em casos de desvios de conduta na prestação do serviço. Isso pode ser constatado no discurso do governo, a exemplo da fala de um ex-prefeito: *"[...] pelo menos legalizar isso, porque pelo menos vamos ver se a gente cria uma forma de controle"* (E08); *"legalizando tem como fiscalizar"* (E12). Contudo, é possível observar que os argumentos de segurança se sustentam na possibilidade de mecanismos corretivos.

No intuito de demostrar a superioridade dos cadastrados, o enunciado os artefatos incrementais são utilizados como forma de legitimar o sistema de mototaxi, está presente em todos os discursos analisados. Consideramos, nesta análise, o conceito de artefatos incrementais para caracterizar todos os artefatos e especificações técnicas adotados de forma incremental na atividade do mototaxi. No sistema analisado foi possível identificar vários: motocicleta vermelha com até 5 (cinco) anos de uso, alvará de funcionamento, coletes, capacete amarelo, vestimentas apropriadas (calça, sapato fechado, uso de joelheira e cotoveleira), placa vermelha, CNH com a especificação de atividade remunerada, faixas refletivas e o nome "Mototaxi Garanhuns" fixados na motocicleta. Todos estes artefatos têm sido propagados como diferenciadores do serviço prestado pelos mototaxistas cadastrados. Todavia, muitos desses artefatos são também utilizados pelos mototaxistas clandestinos com o intuito de promover o reconhecimento destes enquanto mototaxista.

No intuito de corroborar com esta formação discursiva, ainda foi identificado o enunciado o mototaxista clandestino compromete a reputação do mototaxista cadastrado, amplamente veiculado no discurso dos mototaxistas cadastrados na tentativa de demonstrar a superioridade destes.

Como foi demonstrado, muitos dos enunciados apresentados como garantia de segurança e diferenciadores do serviço prestado pelo mototaxi cadastrado são frágeis e em parte copiados pelo mototaxi clandestino. Na construção social desta tecnologia, o que pode ser observado é que cadastrados e clandestinos oferecem serviços similares para a população, sendo esta formação discursiva um esforço retórico por parte dos grupos sociais interessados que não têm gerado transformações nas práticas sociais.

6.2.3 A gestão pública fomenta a clandestinidade no sistema de mototaxi

A terceira formação discursiva revela que a gestão pública fomenta a clandestinidade no sistema de mototaxi de Garanhuns, seja por meio da ineficiência no

ordenamento dos modais ou através de vantagens associadas ao trabalho não regulamentado. O fato é que a atuação do mototaxi clandestino tem se mostrado cada vez mais atraente e repleta de adeptos.

Essa formação discursiva está ancorada em duas funções: **evidenciar a ineficiência da gestão pública no ordenamento do sistema de mototaxi** e **demostrar as vantagens associadas a clandestinidade no sistema de mototaxi** e 17 enunciados. Na maioria dos enunciados (dez) estão presentes os discursos dos mototaxistas, clandestinos e cadastrados, e no discurso do governo. Ademais, o discurso do mototaxi clandestinos aparece em 15 enunciados.

O enunciado, excesso de cobranças e escassez de ações mais efetivas instiga nos mototaxistas o sentimento de descrença no governo local, é talvez o que melhor representa a insatisfação dos mototaxistas e está presente nos discursos dos grupos sociais dos mototaxistas. Os argumentos de que o governo local tem realizado muitas exigências dos mototaxistas cadastrados e não tem oferecido benefícios satisfatórios em contrapartida é reincidente, como aponta um mototaxista cadastrado:

> *Fizeram esse esquema de fazer curso, placa vermelha, só que até agora não adiantou nada. Só conversa bonita. Querem que a gente troque a moto, bote placa, faça curso, compre colete, fiscalização é um bicho! Quem não paga nada, roda mais que a gente e tá livre (E17).*

A descrença na gestão pública pode ser evidenciada tanto no discurso dos mototaxistas cadastrados, quanto no dos clandestinos que não enxergam vantagens no cadastramento por exercer o serviço de forma mais livre e desprovida de compromissos com o governo local.

Somado a isto, a gestão local apresenta algumas disfunções que contribuem para o agravamento da percepção de sua ineficiência no contexto do sistema de mototaxi. Um enunciado presente no discurso do mototaxi cadastrado e do governo é o que revela que a AMSTT não tem autonomia. A autarquia foi criada após a exigência de municipalização do trânsito, contudo, as ações realizadas por ela necessitam do aval do prefeito para se concretizarem. Em relatos de um mototaxista cadastrado, ele relembra o que falou para o presidente da AMSTT: *"o senhor só vai se o prefeito quiser, se o prefeito não quiser o senhor não faz nada não!".* E continua argumentando*: "Não adianta ele fazer, o prefeito paga a ele… Ele começou a fazer umas blitz aí… [...] Fez umas blitz, aí o prefeito disse: "Olhe, pare!", ele foi e parou, fazer o quê?, se o homem é quem paga!*

Entendesse?" (E13). Essa postura tem sido vista pelos mototaxistas como centralizadora e permeada de interesse político partidário, pois não é interessante para o prefeito da cidade perder a popularidade com uma parcela significativa da população envolvida com o serviço de mototaxi clandestino, como revela o enunciado pessoas se aproximam do sistema de mototaxi com o intuito de auferir apoio político. Nesse sentido, ressaltamos o direcionamento da construção social da tecnologia está sempre relacionado aos interesses dos grupos sociais envolvidos, como bem demonstra a teoria.

Outro aspecto que tem contribuído para a ineficiência é que o poder executivo atua em parceria com outras instituições para organizar o sistema de mototaxi. Este enunciado evidencia que apesar da formação de parcerias ser uma forma de potencializar a eficiência na gestão, muitas vezes, a dependência destas instituições parceiras tem fomentado a ineficiência na gestão do sistema. A exemplo da lentidão na execução de atividades pelo Detran (e.g. emplacamentos das motocicletas), o descumprimento de acordos e regulamentos pela autoescola (e.g. venda de coletes para mototaxistas não cadastrados) e da atuação da polícia militar, que ao invés de fiscalizar cadastrados e clandestinos, conforme estabelece o poder local, limita-se a verificar se o condutor e a motocicleta encontram-se regulares. Tudo isso, tem enfraquecido as ações de ordenamento do sistema de mototaxi pretendidos pelo governo local.

Além disso, nos discursos dos mototaxistas, um enunciado denuncia que existe um distanciamento na relação do executivo com os mototaxistas. Isso fica evidenciado por meio de observações de campo e de relatos de mototaxistas que se queixam de não serem atendidos pelos gestores responsáveis ou da relação sempre mediada por outro agente, não tendo acesso ao prefeito. Contraditoriamente, o prefeito faz questão de enfatizar que os mototaxistas tem acesso direto a ele, que possuem uma relação muito próxima.

Outro enunciado significativo, presente nos discursos de todos os grupos sociais analisados é o da fiscalização é insuficiente. Como revelam alguns extratos do discurso do mototaxi cadastrado, quando questionados sobre fiscalização:

> *Fiscalizando quem? As motos cadastradas, porque os clandestinos não! Pra fiscalizar a gente, porque os clandestinos eu nunca vi. [...] Fiscalizaram nada, ninguém fiscaliza não, não adianta não! [...] porque a prefeitura não tá preocupado em fazer fiscalização" (E13).*

De outro ponto, o discurso do mototaxi clandestino reforça o argumento sobre a ausência de fiscalização: *"Por enquanto não tem, é como eu passei ali agora numa blitz. Olhou a habilitação, pronto!" (E41).* Até mesmo membros do governo atestam que a fiscalização não é suficiente, como pode ser demonstrado: *"Então eu acredito que mais para a frente, com a fiscalização mais efetiva, com uma pressão maior a gente vai conseguir chegar" (E09)*; e outro membro do governo ainda mostra uma preocupação mais sistêmica:

> *Na zona rural tem muita moto roubada, então tem que ter uma fiscalização rigorosa em cima disso, uma fiscalização rigorosa em cima das casas de peças de moto, uma fiscalização rigorosa em cima do comércio de peças usadas de moto, porque aí é onde começa a máfia e a bandidagem (E44).*

Desta forma, é possível perceber que a fiscalização insuficiente não é um problema particular do sistema de mototaxi, mas ocorre de maneira mais sistêmica a fomenta práticas ilícitas neste e em outros sistemas, refletindo em problemas sociais muitos mais complexos.

No ordenamento do sistema de mototaxi pelo poder público, fica evidenciada uma morosidade das ações. Em entrevistas realizadas com mototaxistas e em notícias da mídia local, é possível perceber uma reincidência das queixas e das promessas apresentadas; a ausência de fiscalização é sempre mencionada. Nesse contexto, mototaxistas cadastrados protestam pela fiscalização dos clandestinos. Segundo relata um mototaxista cadastrado, as razões do protesto:

> *Nosso protesto é pra exigir mais blitz e mais fiscalização contra o serviço clandestino que o coronel Emanuel* (diretor da AMSTT) *prometeu. Ele prometeu a nós que quando comprássemos os coletes a fiscalização seria intensificada, mas nada aconteceu. Nós pagamos nossos impostos em dia e andamos corretamente, por isso temos direito de exigir essa fiscalização* (E27).

Com exceção do discurso do governo, todos os outros discursos asseguram que a fiscalização coíbe a atuação dos mototaxistas clandestinos. Os próprios mototaxistas clandestinos se posicionam corroborando este enunciado: *'É um pouco complicado, né? O prefeito não deixa a gente trabalhar, né?"* (E37); *"A dificuldade maior mesmo é só a fiscalização, né? Quando eles batem mesmo"* (E37). Em relatos dos mototaxistas cadastrados, estes afirmam que o movimento aumenta significativamente quando está

tendo blitz, "*já fizeram a semana passada uma blitz, uma blitz, com uma blitz a cidade para! O movimento da gente levanto ligeiro, questão de um dia"* (E08).

No contexto do sistema de mototaxi de Garanhuns também foram identificados vários enunciados que evidenciam as vantagens associadas a atuação clandestina neste sistema. A constatação de que os mototaxistas cadastrados não possuem vantagens e que o mototaxista clandestino presta o mesmo serviço sem possuir obrigações com a gestão local, são fomentadas pelos mototaxistas. Quando questionados sobre o que os motivou a se cadastrar, os mototaxistas sempre respondem que foi mais para andar certo, mas que não veem vantagens, como pode ser evidenciado em algumas falas: *"Em 2002 já veio licitação. Aí pronto. Só teve licitação e daí ficamos abandonados do mermo jeito. Só pagando imposto à Prefeitura e pronto. Benefício zero, não tem benefício nenhum"* (E03); *"Não! Tem não, tem retorno não! Até agora não vi retorno não, só taxa!"* (E13); *"Agente botou placa vermelha aqui e a gente não tem direito como os taxis tem. A gente não é isento de IPVA. Não tem o mesmo direito que os taxis tem quando é pra tirar uma moto, não tem desconto"* (E10). A participação de processo licitatório de concessão pública do transporte por meio de mototaxi, e mais recentemente a obrigatoriedade da placa vermelha, de aluguel, gerou nos profissionais cadastrados a expectativa de também seriam contemplados com as mesmas vantagens e descontos que são concedidos aos taxistas.

Em contrapartida, os profissionais clandestinos prestam o serviço sem possuir obrigações com o governo. O próprio governo admite: *"Eles não precisam dá satisfação, eles não precisam vim no órgão, eles não precisam ser fiscalizados, né? Eles não querem pagar nada, né? Querem tá onde quiserem tá, não ter um ponto fixo" (E09).* E essa frouxidão incomoda os mototaxistas cadastrados: *"Quem nunca, quem nunca participou da licitação, quem nunca pagou imposto roda do mesmo jeito que a gente. Nunca teve uma represália, nunca teve um assim tipo: você não vai poder rodar!". Nada". (E03); "Os clandestinos chama nós de otário [...]: Porque eles tão trabalhando numa boa aí, de boa aí sem gastar, sem ter compromisso com nada, nem com prefeitura, nem de tá correndo atrás de documento, sem tá mudando habilitação" (E34). Se um mototaxi é cadastrado não tem direito a nada! Todo mundo é de todo jeito! (E42).*

Toda essa insatisfação, acrescida do enunciado os mototaxistas cadastrados obedecem a regras e possuem outras obrigações, demonstram a insatisfação dos mototaxistas cadastrados pelo desequilíbrio existente na equação entre direitos e deveres destes profissionais junto ao governo local.

Somado a estes aspectos é possível identificar certa permissividade do governo com relação a atuação do mototaxi clandestino. No discurso do governo, uma instituição se posiciona sobre a atuação dos clandestinos: *"Não, é uma questão social, entendeu? Porque se a prefeitura pudesse e o DETRAN também, fizesse uma fiscalização efetiva. Ia gerar aí um problema social, né?"* (E09). Além disso, relatos de mototaxistas, afirmam que o prefeito administra a alocação de profissionais clandestinos para determinados pontos.

Além da postura permissiva da gestão pública, existe a questão do passageiro que não se importa se o mototaxista é cadastrado ou clandestino. Como *apontam os mototaxistas cadastrados; "o cliente quer é fazer a viagem dele, não quer saber, procurar saber se a pessoa é regulamentada, se não é" (E03); "o problema mesmo é as pessoas, o passageiro não quer saber se a moto tá em dia, se o moto tem carteira, eles querem chegar ao destino deles, mania de brasileiro, né?" (E05).* Além disso, ainda é mencionado que aspectos como vestimenta e condições da motocicleta não são contemplados pelo passageiro em suas escolhas. Na investigação sobre a construção social deste sistema de mototaxi é possível perceber essa apatia demonstrada pela comunidade local como um aspecto preocupante para o *design* desse novo sistema tecnológico. A assimetria de poderes entre os grupos sociais relevantes tem demonstrado que a comunidade local não se posiciona quanto ao direcionamento das ações adotadas, embora seja o grupo mais atingido pelas mesmas.

Outro enunciado mencionado pelos mototaxistas está relacionado às dificuldades em caracterizar a prestação de serviço de mototaxi, o que dificulta consequentemente a fiscalização. Quando questionado sobre a fiscalização, um mototaxista clandestino responde: "*Que vai acontecer, acredito. Agora que vai tipo encerrar de vez, não. Porque eu acho, qual a lei de trânsito que não me permite carregar um passageiro? Entendeu? Eu posso chegar pra você se você é minha cliente e dizer, se parar numa blitz diga que é... (E29).* E outro profissional complementa: *"A polícia não pode nós dois ir aqui, certo que eu tô enfardado, eu tô errado, mas se eu tô normal, vai nós dois na moto, tudo documentado, tudo certo, como é que a polícia pode prender? Ela foi feita pra andar duas pessoas, aí pronto". (E40).* Os argumentos utilizados pelos pioneiros dos mototaxi para atuação na informalidade, continuam sendo utilizados e mencionados pelos profissionais da atualidade.

E eles continuam contrários à ideia de regulamentar, como evidencia o enunciado: o mototaxista clandestino não tem interesse em ser cadastrado. Isso pode ser evidenciado

pelo não preenchimento total das vagas disponibilizadas na seleção de mototaxistas. No discurso do governo, um dos entrevistados revela que o problema é *"a questão documental e aqueles que se interessam realmente, vários não têm carteira (E01).* O discurso do mototaxi cadastrado, argumenta que: *"Falta interesse, mas porque, eles não confiam também no trabalho do prefeito, que o prefeito não vai legalizar, é como eles dizem: eu vou gastar meu dinheiro nada. Enquanto isso, a gente tamo gastano, todo ano a gente tem que pagar" (E08).* No discurso dos mototaxistas clandestinos, os mesmos reclamam da insuficiência de vagas e apontam as exigências do edital como injustas, como relata um deles*: "Aí tem que ser moto vermelha, moto "piano", o cabra já não tem condições, tá trabalhando com uma motozinha velha, porque não tem condições de comprar uma moto boa, se tivesse esse cara não tava rodando"* (E46). Além disso, mencionam que o processo de cadastramento é muito exigente. Por outro lado, é possível imaginar que o desencantamento com a gestão pública, presente nos discursos dos mototaxistas cadastrados e clandestinos, pode refletir na baixa participação nos editais de concessão públicas realizadas pela autarquia municipal e até no abandono pelos mototaxistas já cadastros.

Concluindo, a apresentação dos enunciados presentes nesta formação discursiva, discutimos o fato dos mototaxistas cadastrados e clandestinos compartilham o mesmo espaço. Contudo, na visão de um gestor municipal entrevistado, essa aproximação não é desejada: *"Estarem regulamentados, e se misturam com os clandestinos. Tem ponto que tá legalizado, entra clandestino, então isso é um"* (E09). Em conversa com um mototaxista cadastrado ele diz que no ponto tem *"dois motos clandestinos"*, mas eles deixam porque acreditam que é papel da prefeitura tirar e também porque *"hoje a gente não sabe com quem está lidando, de repente você pode arrumar confusão com um cara desses"* (E35). Apesar da postura do governo não ser favorável ao convívio harmônico entre os mototaxistas, esta instituição não utiliza mecanismos efetivos para coibir tais ações que se posiciona de maneira contrária. Fica a cargo dos mototaxistas, na realização de suas atividades diárias, dirimirem esses problemas e gerarem soluções para eles.

6.2.4 O sistema de mototaxi possui suas próprias regras de funcionamento

Nesta formação discursiva evidencia que o sistema de mototaxi possui uma dinâmica particular de funcionamento, com regras próprias. Mesmo no grupo social do mototaxi cadastrado, foram identificados indícios desta proposição.

Essa formação discursiva está ancorada em duas funções: **denunciar a desorganização do sistema de mototaxi** e **evidenciar o ordenamento autogerido do sistema de mototaxi**, que se sustentam em oito enunciados. A maioria dos enunciados está presente nos discursos do governo e do mototaxi cadastrado, com exceção do que caracteriza o sistema de mototaxi como desorganizado, presente nos discursos dos mototaxistas, cadastrados e clandestinos.

O enunciado que declara que o sistema de mototaxi possui suas próprias regras, é corroborado nos discursos de todos os grupos sociais relevantes. Nos pontos visitados, tanto os cadastrados quanto os clandestinos, observa-se que os mototaxistas possuem uma dinâmica própria de gestão (*e.g.* organizam a sequência das corridas, resolvem conflitos, decidem que profissionais podem atuar no ponto). Nesse ambiente de convivência foi possível observar que as relações entre eles são conflituosas e arbitrárias, onde as decisões acontecem na base do grito e na ameaça, num exercício de demonstração de poder dos mais fortes sobre os mais fracos. A tarifação do serviço acontece de forma arbitrária, pois não existe um valor fixo da corrida. Também foi identificada a prática de comercialização de vagas. Embora formalmente a seleção dos mototaxistas ocorra por meio de processo de concessão pública, a venda e sublocação das vagas é uma prática usual no sistema de mototaxi. Já houve casos de praças vendidas por R$ 20 (vinte) mil reais. Também foi identificado em um ponto clandestino, um mototaxista empresário, ele possui dois funcionários que realizam entregas e prestam serviço de mototaxi nas motocicletas do empresário. O valor arrecadado nas corridas pertence ao empresário, enquanto os funcionários recebem seu salário independente das corridas realizadas. Todas essas práticas são convencionadas entre os mototaxistas e não atendem às determinações da gestão local.

O enunciado mototaxistas cadastrados e clandestinos compartilham o mesmo espaço demonstra uma situação que não é incomum de ser observado em visita aos pontos de mototaxi, a convivência e partilha de cadastrados e clandestinos, compartilhando o espaço e os passageiros.

Tudo isso, nos leva a compreender as razões de quase a totalidade dos discursos apontarem para o enunciado que classifica o sistema de mototaxi como muito desorganizado. Mesmo o grupo social regulamentado, é apontado como deficiente em organização. Isso pode ser demostrado nas reclamações dos mototaxistas quanto a infraestrutura deficiente para o trabalho; a lentidão dos processos necessários a regulamentação; a interferência de agentes da iniciativa privada que corrompem as

determinações do governo; a tarifação arbitrária, entre outras. Além disso, o discurso da comunidade local também critica a falta de controle e organização do sistema. Em entrevista, quando questionado sobre o sistema de mototaxi, um popular desabafa: "*está desorganizado e muito, principalmente deles mesmo, tem desses... Pronto, um exemplo, esses motoqueiros cadastrados com esses capacetes véi, quebrado sem viseira, eles trabalhando de bermuda*" (E43).

Além da desorganização, os discursos dos mototaxistas e do governo concordam que há uma fragmentação da identidade da classe de mototaxistas. Isso fica evidenciado na postura individualista demonstrada pelos mototaxistas em suas falas: *"mototaxi, eu quero fazer minha corridinha aqui, tem outro biquin, quando é mais tarde eu vou embora, mas me envolver nesse meio, tô fora! (E17); "Mas não tem ninguém pra tomar a frente, não tem ninguém pra, pra abrir a associação, não tem ninguém pra brigar" (E20).* Todavia, apesar da fragmentação, no discurso do mototaxi cadastrado emergem desejos de criação de uma representação da classe: "*o que tá faltando é união do grupo. Não tem união, não tem liderança, e você sabe que um grupo sem liderança não funciona. [...] No começo não vai ser fácil porque estão desacreditado, mas depois que conseguirem minha amiga, associação fica forte" (E17).* Acreditam que a criação dessa representação fortaleceria os pleitos dos mototaxistas cadastrados, embora pontuem as dificuldades relacionadas a resistência e desconfiança dos mototaxistas quando se trata de questões financeiras. Quando questionado sobre a participação na associação que está sento criada, um mototaxista responde: "*Tô participando, agora vai ficar melhor pra nós, porque vai ter quem fale por nós, já tem um advogado, ele sabe falar com Isaías*[23]*"* (E35).

Um aspecto a ser observado é o incentivo por parte do governo para formação de uma representação da classe. O governo acredita que isso possa facilitar a mediação com os mototaxistas, favorecer os mototaxistas a pleitear questões de previdência e também como uma forma de controle, que pode proporcionar mais segurança ao passageiro. Todavia, é necessário atentar que uma organização de classe não deve existir para atender as determinações do governo, mas buscar melhorias para a classe que representa.

Nesse contexto, de fragilidade na articulação política dos mototaxistas, pessoas se aproximam do sistema de mototaxi com o intuito de auferir apoio político, declaram apoio a causa do mototaxi visando exclusivamente obter votos. Tudo isso tem gerado um desgaste na confiança do grupo, que diz não acreditar mais nas promessas realizadas por

[23] Izaías é o atual prefeito de Garanhuns.

políticos, de quem demonstram querer manter distanciamento. Porém, o discurso do sistema de mototaxi de Garanhuns também revela que o seu ordenamento é afetado pelos interesses político partidários, pois quem está à frente do governo não quer adotar medidas que possam levar a perda de popularidade.

Para corroborar com a função que denuncia a desorganização do sistema de mototaxi outros enunciados aparecem nos discursos dos grupos sociais. O enunciado que afirma que o passageiro não se importa se o mototaxista é cadastrado ou clandestino está presente nos discursos de todos os grupos e evidencia que o passageiro não percebe diferenças entre os serviços prestados. Outro aspecto, reconhecido pelos dois grupos de mototaxistas, está relacionado as dificuldades em caracterizar a prestação de serviço de mototaxi e consequentemente de efetuar a fiscalização. Mototaxistas e governo admitem ainda que o mototaxista clandestino presta o mesmo serviço sem possuir obrigações com a gestão local. Tudo isso, demonstra a fragilidade e ineficiência do poder local na gestão de mobilidade a apresenta o surgimento de sistema tecnológico que tem imposto suas próprias regras, ainda que em desacordo com os interesses da coletividade.

6.2.5 O sistema de mototaxi ameaça a segurança das pessoas

A última formação discursiva revela a insegurança presente no sistema. Isso pode ser percebido a partir dos riscos que envolvem a utilização da motocicleta para o transporte de passageiros de mototaxi, na incapacidade demonstrada por parte dos profissionais na prestação do serviço e pelos conflitos existentes entre os modais de transporte.

Essa formação discursiva está ancorada em três funções: **denunciar os riscos envolvidos na utilização do mototaxi na mobilidade urbana**, **denunciar a incapacidade dos mototaxistas para realizar o transporte de pessoas** e **evidenciar os conflitos/tensões presentes nas relações entre os mototaxistas e com os outros modais presentes no sistema** que são sustentadas por 18 enunciados. Destes, sete aparecem em todos os discursos.

Corroborando com dados apresentados na problematização da pesquisa, o enunciado a utilização do mototaxi envolve riscos intrínsecos a motocicleta e riscos externos está presente nos discursos de todos os grupos sociais. Apesar da tentativa, por parte dos mototaxistas, de minimizar a importância dos acidentes de trânsito, como algo raro e que quando ocorre possui baixo índice de gravidade. As notícias vinculadas em

blogs locais informam com certa frequência acidentes, muitas vezes fatais, envolvendo mototaxistas.

Adicionalmente aos riscos já apresentados do sistema de mototaxi em questão, existem as características dos profissionais que potencializam as ameaças existentes. A constatação de que os mototaxistas não são profissionais qualificados, e a de que o mototaxista é um contraventor do trânsito, também presentes nos discursos de todos os grupos sociais, são alguns exemplos. A atuação dos mototaxistas é marcada por práticas imprudentes, como, dirigir alcoolizado, pilotar sem possuir carteira de habilitação, ultrapassar pela contramão, ultrapassar no sinal vermelho, como pode ser observado nos discursos analisados. Além disso, o enunciado que o mototaxista é movido pelo sentimento de urgência, presente no discurso do governo e dos mototaxistas, denuncia a pressa associada a prestação do serviço e sugere que uma das motivações está associada a organização pela "vez", quanto antes voltarem ao ponto, mais corridas fazem.

Ademais, existem outros dois enunciados, unânimes entre os grupos sociais e que demandam considerável atenção: a reclamação de que os mototaxistas procedem de maneira desrespeitosa, esse desrespeito, está associado a forma de tratar os clientes, ao linguajar utilizado ou aos assédios cometidos, principalmente com mulheres; e o que a marginalidade permeia o sistema de mototaxi, relacionando a identidade dos mototaxistas a atos criminosos como assassinatos, roubos, latrocínios, estupros, tráfico de drogas.

Tudo isso tem contribuído para que haja uma rejeição ao sistema de mototaxi. A imagem do mototaxista está comprometida e essa rejeição aparece em todos os grupos sociais relevantes, inclusive no discurso dos próprios mototaxistas, onde aparecem falas que revelam tentativas de dissociação da identidade da classe.

Nesse contexto, o discurso do governo caracteriza o mototaxi como um transporte público ineficiente característico de países não desenvolvidos. Nesse domínio discursivo, esse modal de transporte é considerado como prejudicial a mobilidade urbana, conforme comentam os entrevistados: *"mototaxi é a prova de um país que não tem estrutura, infraestrutura em mobilidade"* (E14), caracterizando o mototaxi como um transporte típico de países não desenvolvidos. Considera que *"o mototaxi prejudicou a mobilidade urbana"* (E12). O posicionamento discursivo dos gestores municipais que acompanharam a construção do sistema de mototaxi, tem sido contrário à sua existência. Eles não acreditam que esse fenômeno possa ser considerado como algo que promova mobilidade na cidade; aspectos como imprudência, contravenção, falta de capacitação, riscos de acidentes, higienização precária, baixo nível de instrução dos mototaxistas são

comumente citados em seus discursos. A descrença no potencial do mototaxi como promotor de mobilidade urbana talvez tenha refletido no posicionamento ineficiente do governo na gestão deste novo sistema de mobilidade urbana.

Além disso, o mototaxi também é considerado impróprio para o transporte de pessoas, pois não oferece os requisitos básicos de conforto e segurança para condutor e passageiro. Em entrevista com o prefeito responsável pela legalização inicial, ele afirma:

> *Eu relutei muito pra legalizar, nunca considerei que mototaxi fosse meio de transporte. Achava horrível, pavoroso, ainda tinha a questão da área médica [...] pega um capuz daquele empurra na cabeça do passageiro, bota de outro, fontes de infecções isso e aquilo. [...] Sem nenhuma proteção de coluna (E12).*

Os discursos revelam que o mototaxi surge como reflexo de uma questão social, "*as condições de trabalho dos mototaxistas não são as mais confortáveis, expostos a chuva, sol, aos riscos de acidentes de trânsito, a violência urbana. Mas a baixa qualificação profissional dos que fazem parte do sistema, não os possibilita outras opções* (E08). Assim como é exposto no discurso do governo, "*é um serviço perigoso, mas é um serviço que a população implorou"* (E09). Apesar dos riscos envolvidos, existe uma grande aceitação popular do serviço de mototaxi.

Outra questão que também ameaça a segurança das pessoas é que a relação dos mototaxistas é conflituosa. Isso fica evidenciado em todas as dimensões, entre os pares, na relação entre cadastrados e clandestinos e nas relações com os outros modais de transporte da cidade, discussões e ameaças estão sempre presentes entre eles. Além disso, o enunciado a desconfiança está presente nas relações dos mototaxistas, retrata a falta de confiança existente em diversos níveis de relações; com o governo, muitas vezes causada por promessas não cumpridas; na relação com os passageiros, como pronuncia um mototaxista, *"o maior problema, [...] eu acho que é só é isso, essa falta de confiança que as pessoas têm"* (E20); e na descrença relacionada a criação de associações, pelo histórico existente de associações que não deram certo. Esta impacta diretamente nas tentativas frustradas de criação de associação pelo grupo de cadastrados e na necessidade sentida de uma representação da classe.

Ainda tratando dos conflitos existentes, é possível identificar dois enunciados do discurso dos mototaxistas cadastrados que buscam evidenciar a imagem do clandestino como ameaça. No primeiro, asseguram que o mototaxista clandestino compromete a reputação do mototaxista cadastrado. Quando questionado sobre os maiores problemas

que se enfrenta para atuar como mototaxista, um cadastrado responde: *"hoje é o clandestino, porque mancha muito a imagem da gente, cobram valores altos. O mototaxista roubou uma mulher, mas ô rapaz, o mototaxi roubou, o mototaxi! Tudo isso aí é o que tá sujando a imagem da gente"* (E17). Outro entrevistado cadastrado complementa: *"mas tem muitos aí, que nem habilitado é, pega passageiro, apronta com passageiro aí... roba os passageiros, aí quem foi que fez? Foi um mototaxi!"* (E25). No segundo enunciado, afirmam que os clandestinos são temidos, evidenciando sempre as ameaças sofridas. Questionados sobre a associação, os mototaxistas cadastrados revelam: *"Ninguém quer por algum motivo, existe muito clandestino. Você sabe pode dar até uma morte, né? (E20); "sempre quando alguém quer inventar esse negócio é ameaçado entendeu? Porque devido a praça e tudo. [...] Pelos clandestinos (E30).*

Todavia, o discurso do mototaxista clandestino considera que o cadastrado é egoísta. Reivindicando o direito de trabalhar, os clandestinos desabafam: "*Eu acho egoísmo pra aqueles que são recém-cadastrados agora, porque tão protestando coisas que há dois meses atrás eles não eram (E29); "os cadastrados acha que eles são melhor, né? Aí fica indo pra rádio pra criticar a gente que não somos cadastrados. Às vezes por causa de 2, 3 que são cadastrados só pensam neles, né? Não pensa no próximo! (E37); "Aí tem os cadastrados que não quer deixar os sem ser cadastrados rodar, botando pressão na prefeitura" (E38).*

Nesse contexto, tanto o discurso do governo quanto o dos modais concorrentes, se colocam contra a atuação do não regulamentado e alegam que a concorrência com o clandestino é desleal. Na fala de um representante da empresa de ônibus, o gestor expõe:

> *O problema são os quase 2000 que são clandestinos e eles podem rodar do jeito que quiser, cobram o que quiser porque ele não paga imposto não paga nada. Então se um moto com mototaxi, cadastrado, vistoriado e autorizado cobra uma corrida de R$5, o que não é vai cobra R$3, R$2 [...] Então, minha preocupação são com os que são clandestinos.*

De maneira geral, as significações do sistema de mototaxi evidenciam que o ordenamento do sistema de mototaxi é permeado por interesses e confusões e a intolerância na relação entre os diferentes modais é uma disputa por demanda. Como pode ser evidenciado nas falas dos mototaxistas cadastrados: *"Eles fizeram umas* (fiscalizações), *até melhorou pra gente, mas já deixaram pra lá de novo"(*E35); *"E com essa clandestinidade rodando na rua, fica mais difícil, tá muito difícil!"*(E32); *"Muita*

gente rodando pra pouco, pra poucas pessoas" (E13). É possível perceber que apesar dos diversos argumentos utilizados, de segurança, legalidade, concorrência desleal, entre outros, a intolerância com a atuação dos mototaxistas clandestinos é uma disputa por demanda.

O somatório de todos esses enunciados tece a formação discursiva que relaciona o sistema de mototaxi como uma ameaça a segurança das pessoas. Todavia, apesar de todos os problemas existentes, os sistemas de mototaxi são cada vez mais utilizados e necessários para os deslocamentos das pessoas nos centros urbanos em todo o Brasil e demandam do poder público direcionamentos que possam minimizar seus problemas.

Na próxima seção, relacionamos o sistema de mototaxi de Garanhuns com o ambiente sócio político mais amplo. Apresentando as condições e contradições do sistema de mototaxi como promotor de mobilidade urbana.

7. CONDIÇÕES E CONTRADIÇÕES DO SISTEMA DE MOTOTAXI COMO PROMOTOR DE MOBILIDADE

Pensar a mobilidade urbana na sociedade contemporânea é uma tarefa complexa e que demanda análises interdisciplinares, partindo-se de enfoques amplos e de perspectivas integradas, que relacionem agentes públicos e privados na geração de novas interpretações para os problemas existentes.

No discurso de mobilidade, o melhoramento da infraestrutura de transporte tem sido visto frequentemente como sinônimo de promoção de desenvolvimento regional e inter-regional. Essa correlação existente entre infraestrutura de transporte e crescimento econômico e produtividade é defendida por alguns autores. Contudo, apesar de considerar inegável a contribuição oferecida pelos transportes que proporcionam liberdade de mobilidade as pessoas na contemporaneidade, Low (2003) defende que uma nova consciência surge e põe em cheque a legitimidade dos cálculos econômicos realizados, questionando sobre os limites suportados pelo ambiente (LOW, 2003), acrescentamos, e pelo social.

Nesse sentido, estudos têm demonstrado que as viagens em veículos em todo o mundo têm contribuído para a deterioração do ambiente e de todas as espécies, incluindo a humana. A poluição causada por meio da utilização de combustíveis fósseis está relacionada ao aumento de CO^2 e de outros gases de efeito estufa, que agravam as questões relacionadas a mudanças climáticas, bem como ao declínio da saúde pública (IPCC, 2000; PUCHER, DIJKSTRA, 2003; WOODCOCK et al., 2007). Nesse cenário, as políticas de mobilidade urbana precisam contemplar aspectos que transcendam o desenvolvimento econômico imediato.

No Brasil, a crescente utilização da motocicleta tem sido considerada um fenômeno preocupante. Nesse estudo, analisamos o fenômeno do mototaxi, que tem sido amplamente utilizado como modal de transporte de passageiros em todo o país, principalmente nas pequenas e médias cidades. No contexto analisado foi possível observar condições e contradições do sistema de mototaxi como promotor de mobilidade urbana.

Estudos de mobilidade consideram que o transporte motorizado individual não deve ser considerado como solução para mobilidade urbana. Por esta razão recomendam a substituição da lógica do transporte motorizado individual pelos transportes público coletivo (e.g. metrôs, trens, ônibus, etc.) e por outros modais não motorizados (e.g.

bicicleta, andar a pé, etc.), pois entendem, que além de outros fatores relacionados à mobilidade, a substituição da tração humana pela tração mecânica pode estar relacionada a problemas de saúde relacionados ao sedentarismo. Todavia, a promoção de mudança no padrão motorizado estabelecido na sociedade envolve interesses dos diversos agentes políticos que impõem resistência às mudanças no sistema estabelecido.

Um aspecto a ser considerado na utilização da motocicleta como mototaxi é a mesma deixa de ser um transporte individual para tornar-se um modal de transporte de passageiros; transporta uma quantidade maior de pessoas e fica menos tempo estacionada. Além disso, uma das características observadas nos mototaxistas analisados é o acúmulo de funções. Eles também exercem atividades de motoboy e de *delivery,* diminuindo o fluxo de automóveis e de pessoas nas vias.

Em termos de acessibilidade, o mototaxi tem se mostrado ineficiente, pois não atende pessoas com mobilidade reduzidas (*e.g.* cadeirantes, deficientes físicos, grávidas, idosos), fica a cargo dos ônibus realizar o transporte destas pessoas. Todavia, na observação da prestação de serviço dos mototaxistas, é comum observar pessoas de mobilidade reduzidas e crianças sendo transportadas por este modal. Isso pode representar risco para a segurança destes passageiros, em especial para crianças. O código de trânsito brasileiro determina em seu Art. 244, que utilizar motocicleta para "o transporte de criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança" é uma infração gravíssima. Contudo a falta de esclarecimento dos usuários somada a ineficiência da fiscalização do serviço de mototaxi favorecem essa prática que ameaçam a segurança viária.

No entanto, o modal de transporte do mototaxi tem em sua essência o potencial para atuar para a efetivação do modelo da multimodalidade na mobilidade urbana, onde os modais de transporte possuem um papel complementar uns aos outros, gerando uma dinâmica mais equilibrada dos fluxos. No contexto analisado, isso seria possível por meio da utilização do mototaxi de forma complementar ao ônibus e transportes alternativos, promovendo uma maior capilaridade do sistema de transporte público coletivo de forma integrada. Todavia, o que se percebe é uma supervalorização do atributo "porta a porta" oferecido pelo mototaxi, que se encarrega de realizar o trajeto do passageiro da origem ao destino e tem substituído a utilização do transporte urbano coletivo. Isso rompe com a lógica da complementaridade dos diferentes transportes, se apresentando como solução única de mobilidade.

Essa autossuficiência tem gerado um mal-estar na relação com os diferentes modais existentes na cidade. Os conflitos apresentados entre os mototaxistas e os modais concorrentes expõem o mototaxi como uma ameaça para sua sobrevivência no sistema de transporte coletivo local, como pode ser demonstrado nas tensões e interesses que permeiam o discurso do sistema.

Outra questão que demonstra a predominância do sistema de mototaxi no contexto local está relacionada aos preços praticados no contexto. Inicialmente, o mototaxi oferecia ao usuário um serviço com preço inferior a passagem paga no modal de transporte de passageiros coletivo. Enquanto a passagem de ônibus custava R$ 1,25 (um real e vinte e cinco centavos) no final da década de 1990, a "corrida" de mototaxi começou a ser oferecida por apenas R$ 1,00 (um real). Com o passar do tempo, e com o crescimento, cada vez maior, da demanda do mercado, o preço da "corrida" de mototaxi tornou-se superior ao valor pago pela passagem de ônibus, atualmente custa entre R$ 4,00 (quatro reais) e R$ 6,00 (seis reais), enquanto a passagem de ônibus varia entre R$ 2,20 (dois reais e vinte centavos) e R$ 2,80 (dois reais e oitenta centavos), a depender do trajeto. Apesar do significativo reajuste no preço do serviço de mototaxi, ele continua sendo muito requisitado pela população.

Ao que se percebe, na construção do sistema de mototaxi de Garanhuns há uma desconstrução no entendimento da mobilidade urbana, deixa-se de considerar a multimodalidade, a eficiência econômica, a segurança viária, e se constrói uma nova significação, baseada nas premissas de conveniência, customização e rapidez do serviço. Essa ressignificação da mobilidade urbana no contexto analisado oferece soluções para uma mobilidade individualizada, não contemplando a coletividade e a harmonia entre os diversos modais de transporte. A institucionalização dessa mobilidade individualizada ameaça a existência dos outros modais de transporte e coloca em cheque o próprio conceito da mobilidade, pois no nível do indivíduo, os fluxos se tornam caóticos e impraticáveis.

As condições de possibilidade presentes no contexto do sistema de mototaxi de Garanhuns contemplam ações e omissões presentes no contexto cultural derivado do processo civilizatório local que corroboram para sua existência. A postura permissiva, e por que não dizer conivente, adotada pela gestão local que se omite na execução de ações mais contundentes no ordenamento do sistema pode ser evidenciada em diversas situações.

Podemos começar citando o apelo falacioso a regulamentação no sistema de mototaxi de Garanhuns. Pois ao mesmo tempo que o governo busca fortalecer a ideia de formalização do trabalho, promove ações que incentivam a informalidade. Apesar do discurso pela regulamentação do trabalho do mototaxi por meio dos cadastros, é possível perceber na construção do sistema de mototaxi de Garanhuns que o apelo pela informalidade, clandestinidade, tem um peso maior e uma quantidade maior de adeptos. Um dos aspectos identificados que corroboram com esta premissa é a postura do governo com relação aos mototaxistas. O excesso de cobranças e a ausência de vantagens associadas a regulamentação tem promovido a clandestinidade dentro do sistema. Além do poder local, é possível identificar que outras instituições parceiras menosprezam a questão da regulamentação municipal. A título de exemplo, é possível citar a polícia militar, que atua na fiscalização verificando apenas os aspectos legais relacionados ao condutor e a motocicleta. E o Sebrae, que legaliza os mototaxistas, cadastrados ou clandestinos, como pequeno empresário. O cadastro Microempreendedor Individual (MEI) oferece acesso a benefícios como auxílio maternidade, auxílio doença, aposentadoria, entre outros. Concluímos, que apesar de existir um esforço persuasivo de demonstrar a regulamentação municipal como legítima, esta lei municipal não é posta em prática pelo governo local e muito menos pelas instituições parceiras presentes no sistema de mototaxi de Garanhuns.

Ademais, os artefatos tecnológicos incrementais que são utilizados como forma de identificação dos mototaxistas cadastrados, não tem surtido o efeito desejado. Ao que se percebe, eles funcionam mais como paliativos, pois todas as vezes que são feitas novas exigências por parte do poder público, o mesmo suspende a fiscalização e ordenamento do sistema, prometendo voltar a atuar quando os mototaxistas regulamentados estivem de acordo com as exigências.

Além dos aspectos mencionados, a tentativa de ordenamento é falha qualitativa e quantitativamente, pois além de demonstrar fragilidades na forma de ordenar; incapacidade na resolução de conflitos, fiscalização insuficiente, dificuldade na demarcação dos pontos, adesão dos mototaxistas no cumprimento das regras; ainda se mostra incapaz de estender o ordenamento para toda a cidade. As ações visam ordenar prioritariamente os pontos de mototaxi do centro da cidade. Em visitas a feiras livre e a bairros afastados do centro, foi possível observar uma completa ausência do Estado, que não consegue chegar com suas ações nas margens da cidade, mesmo tratando-se de uma cidade de médio porte. Ao que se percebe, a questão da regulamentação e das promessas

de ordenamento e fiscalização realizadas pelo governo são superficiais. O que se observa é uma completa permissividade da gestão pública que viabiliza e estimula o não cumprimento das exigências municipais no ordenamento da mobilidade urbana.

Na construção do sistema de mototaxi de Garanhuns foi possível observar um ambiente de desentendimento, onde a presença de lutas e disputas de interesses é constante e representa riscos para a sociedade. Nesse contexto, observamos um esforço discursivo por parte do governo e dos mototaxistas cadastrados de desvalorizar a identidade do mototaxista clandestino. Os argumentos utilizados estão predominantemente relacionados a questões documentais e a utilização de artefatos tecnológicos, a exemplo de utilização de coletes, motocicletas com placas vermelhas, carteira de habilitação com a classificação atividade remunerada, entre outros. Estes artefatos tecnológicos, por si só, não fortalecem a ideia da suposta superioridade.

Todavia os enunciados que tratam dos aspectos relativos as ameaças do sistema de mototaxi para a segurança das pessoas não faz distinção entre esses dois tipos de profissionais. Identificamos na pesquisa de campo enunciados que revelam que os mototaxistas, em geral, são pouco qualificados, imprudentes e ligados a atos infracionais e criminosos. Indicando que o esforço discursivo de gerar uma identidade superior para os mototaxistas cadastrados não se sustenta nas práticas sociais.

Ao que se percebe, a construção desse sistema tecnológico tem funcionado como um apaziguador de problemas socioeconômicos, gerando “emprego” e renda para uma parcela significativa de população que possui uma baixa qualificação profissional e se encontra desempregada. Nesse contexto é possível perceber que o discurso do sistema de mototaxi se constitui a partir de uma lógica econômica, que prioriza os aspectos financeiros relacionados a inserção de capital na economia local e minimiza as preocupações relacionadas aos potenciais riscos envolvidos na utilização do mototaxi. Questões de saúde pública, segurança viária, marginalidade, violência urbana, e até mesmo mobilidade urbana não são contempladas na construção desse sistema de mototaxi de Garanhuns. Contrariando a análise da filosofia utilitária que considera que a economia de mercado só pode ser justificada se a sua operação contribui ao máximo para o bem de todos (LOW, 2003).

Apesar de todas as adversidades apresentadas, o sistema de mototaxi se constitui sem possuir o devido amparo legal, com uma precarização do trabalho do mototaxista, sem considerar riscos potencias para a sociedade e principalmente, sem ter a mobilidade urbana como norteadora das diretrizes de ordenamento para este modal de transporte

público individual. Todos esses aspectos reforçam a importância de refletir sobre a mobilidade urbana nesse contexto.

Diante disso, uma preocupação pertinente é a adesão não refletida da sociedade a esse serviço de transporte urbano nas pequenas e médias cidades. Na área de mobilidade, observa um alto grau de amadorismo, o atraso técnico identificado nesses contextos, somado a conhecimentos arcaicos (velhos costumes) e um governo assistencialista – tem contribuído para o fortalecimento de uma cultura da mobilidade retrógrada, que favorece a existência de determinados vícios e práticas atrasadas nos fluxos urbanos. Todos esses aspectos contribuem no contexto das cidades médias, salvo raras exceções, para que exista um menor nível de exigência das pessoas com relação aos serviços oferecidos, inclusive os relacionados ao transporte público de passageiros. O sistema de mototaxi de Garanhuns está presente nesse contexto, onde o nível de exigência das pessoas não demanda maiores sofisticações, e menospreza dimensões relacionadas à conforto, segurança e legalidade.

Conforme Bijker (2006), a governança democrática da tecnologia pressupõe a participação, não somente das partes diretamente interessadas, mas também o público em geral para refletir sobre as demandas populares. Neste sentido, estudiosos da mobilidade urbana propõem um desenvolvimento tecnológico que contemple a ampla participação dos grupos sociais no processo de tomada de decisão, legitimando assim, as escolhas realizadas. Banister (2008) acredita que participação ativa das partes envolvidas no planejamento de transportes seria muito mais eficaz que os meios de persuasão convencionais. Desta forma, a discussão deveria contemplar a participação de especialistas, pesquisadores, acadêmicos, profissionais, gestores públicos e ativistas relacionados a área de transportes, o uso da terra, questões urbanas, meio ambiente, saúde pública, ecologia, engenharia e transporte público. Pois somente assim o debate sobre mobilidade seria possível. Na construção do sistema de mototaxi de Garanhuns poderia haver uma maior participação da comunidade local e de especialistas de áreas correlatas para inscrever suas expectativas e receios e contribuir para a elaboração de regras e de políticas públicas que possam contribuir para a utilização do modal de mototaxi como promotor de mobilidade urbana.

REFERÊNCIAS

AMTT - Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte. *Edital de concorrência pública nº 010/2013*. Prefeitura Municipal de Garanhuns, 2014

ALVAREZ, Roberto. ANTUNES, Junico. KLIPPEL, Marcelo. *Sistemas de Produção:* conceitos e práticas para projetos e gestão. Porto Alegre, 2008

BALAKER, T., STALEY, S. *The Road More Travelled*. New York: Rowman & Littlefield, 2006.

BANISTER, D., 2005. *Unsustainable Transport:* City Transport in the New Century. London: Routledge.

_____. *Transport, urban form and economic growth*. Paper presented at the ECMT Regional Round Table 137, Berkeley. 2006.

_____. The sustainable mobility paradigm. Transport Policy. *Transport Studies Unit*, Oxford University Centre for the Environment, Oxford, UK, vol. 15, p.73-80, 2008.

BARTHES, R. *Elements of Semiology*. New York: Hill and Wang, The Noonday Press [tradução do original francês], 1967.

BAUER, M W.; GASKELL, G. Pesquisa Qualitativa com texto, imagem e som. Petrópolis: Vozes, 2002.

BAUER, M. W.; AARTS, B. A Construção do Corpus: um princípio para a coleta de dados qualitativos. In: BAUER, M. W.; GASKELL, G. (editores). *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som:* um manual prático. (tradução de Pedrinho A. Guareschi). Petrópolis: Vozes, 2002.

BAZELEY, Patricia; RICHARDS, Lyn. The NVivo qualitative project book. SAGE Publications Limited, 2000.

BENAKOUCHE, T. *Tecnologia é sociedade:* contra a noção de impacto tecnológico. In: DIAS, L. C.; SILVEIRA, R. L. L. (Org.). Redes, sociedades e territórios. 1a. ed. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005, p. 79-106.

BERGER, Peter L.; LUCKMANN, Thomas. *A Construção Social da Realidade:* tratado de sociologia do conhecimento. 32. ed. Petropólis, RJ: Vozes, 2010.

BÉRTOLI-DUTRA, PATRÍCIA. *Explorando a lingüística de corpus e letras de música na produção de atividades pedagógicas.* Dissertação de Mestrado. Mestrado em lingüística aplicada e estudos da linguagem. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2002.

BIJKER, W. E. *Of bicycles, bakelites, and bulbs: toward a theory of sociotechnical change*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1995.

_____. *The public and issues of science.* 2011. Disponível em: <http://www.hindu.com/2011/02/10/stories/2011021054541200.htm>. Acesso em 10 de janeiro de 2012.

_____. HUGHES, T. P.; PINCH T. J. (Eds.), *The Social construction of Technological systems*. (Ed. 4) Cambridge, MIT Press, 1993 (1987).

_____. BAL, Roland; HENDRIKS, Ruud. *The paradox of Scientific Autority*: The role of scientific advice in democracies. Cambridge, MIT Press, 2009.

_____. LAW, J (Ed.). *Shaping technology/building society:* studies in sociotechnical change. Cambridge, MA: The MIT Press, 1992. p.75-102.

BLANCO, G. D. O papel da cultura inovativa no desenvolvimento de inovações tecnológicas: um estudo de caso sobre a incubadora CELTA, localizada em Florianópolis. Salão de Iniciação Científica (21.: 2009 out. 19-23: Porto Alegre, RS). Livro de resumos. Porto Alegre: UFRGS, 2009.

BURITY, Joanildo A. Discurso, política e sujeito na teoria da hegemonia de Ernesto Laclau. In: MENDONÇA, D. de; RODRIGUES, L. P. (Orgs.). *Pós-estruturalismo e teoria do discurso*: em torno de Ernesto Laclau. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2008.

CALLON, M. *Society in the Making:* The Study of Technology as a Tool for Sociological

CAMPOS, Vânia Barcellos Gouvêa. s/d. *Uma visão da mobilidade urbana sustentável.*

CASS, N., SHOVE, E., URRY, J. *Changing Infrastructures. Measuring Socio-Spatial Inclusion/ Exclusion*, report for DfT, Lancaster University: Department of Sociology, 2003.

_____.; et. al. Social exclusion, mobility and access. *The Sociological Review* 53 (3), 539–555, 2005.

CHENG, W.; WARREN, M.; XUN-FENG, X. *The language learner as language researcher:* putting corpus linguistics on the timetable. System, 2003, v. 31, p. 173-186.

COHEN, Maurie J. *A Social Problems Framework for the Critical Appraisal of Automobility and Sustainable Systems Innovation*. In: Mobilities, Publisher Routledge, 2006, v. 1, n. 1, p. 23-38.

CORRÊA, Maria Iraê de Sousa. No vai e vem da mobilidade urbana. 2013. *Tese de Doutorado*. PROPAD/UFPE.

COWAN, R. S. *More work for mother*. New York: Basic Books, 1983.

CRESPI, Franco; FORNARI, Fornari. *Introdução à Sociologia do Conhecimento*. Bauru: Edusc, 2000.

CRESWELL. J. W. *Projeto de Pesquisa:* métodos qualitativo, quantitativo e misto. 2.ed. Porto Alegre: Bookman, 2007.

CUNHA, Francisco; HELVECIO, Luiz. *Calçada:* o primeiro degrau da cidadania urbana. Recife: INTG, 2013.

DAGNINO, Renato Peixoto. *Um Debate sobre a Tecnociência:* neutralidade da ciência e determinismo tecnológico. Campinas: Editora Unicamp. 2008

DENNIS, K.; URRY, J. *After the car.* London: Polity, 2009.

DENZIN, Norman K. & LINCOLN, Yvonna S. *Introduction:* the discipline and practice of qualitative research. In: DENZIN, Norman K. e LINCOLN, Yvonna (eds) *Handbook of qualitative research.* 2.ed. Thousand Oaks: SAGE, 2000.

DERRIDA, Jacques; 1983; "Letter to a Japanese Friend". In DERRIDA, Jacques; KAMUF, Peggy (ed.); A Derrida Reader: Between the Blinds; Harverster Wheatsheaf; Hemel Hempstead, p 271-276, 1991.
DUPAS, Gilberto. O *mito do progresso***.** São Paulo: UNESP, 2006.

DYRBERG, Torben B. *The circular structure of power.* London: Verso, 1997.

EGLASH, R.; CROISSANT, J. L.; CHIRO, G. D.; FOUCHÉ, R. (eds.). *Appropriating technology*: vernacular science and social power. Saint Paul: Univ. Of Minnesota Press, 2004.

FACCHINI, Daniela. *A construção do plano de mobilidade sustentável* - O foco é planejar para as pessoas. Publicado em Maio 2 2013. Disponível em <http://embarqbrasil.org/node/827>. Acesso em 21 de set. de 2013.

FEENBERG, A. *Questioning technology*. New York: Routledge, 1999

FERTRIN, Rebeca Buzzo. O processo de construção social da tecnologia: o caso do projeto habitacional Jardim dos Lirios. *Dissertação de Mestrado*. Pós-Graduação em Politica Cientifica e Tecnologica da Universidade de Campinas – UNICAMP, Campinas, 2008.

FISCHER, Rosa Maria Bueno. Foucault e a Análise do Discurso em Educação. Cadernos de Pesquisa, n. 114, npo. 1ve9m7-b2r2o3/,2 n0o0v1embro/ 2001

FLICK, U. *Uma introdução à pesquisa qualitativa.* 2 ed. Porto Alegre: Bookman, 2004.

FOUCAULT, Michel. A arqueologia do saber. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2014.

FRANÇA, Iara Soares de. Cidade e Região: deslocamentos para estudo e trabalho direcionados à cidade média de Montes Claros no norte de Minas Gerais. In: OLIVEIRA, Hélio, C. M.; CALIXTO, Maria José M. S.; SOARES, Beatriz Ribeiro (Orgs.). Cidades médias e região. São Paulo: Cultura Acadêmica. 2017.

GILL, Rosalind. Análise de Discurso. In: BAUER, M. W.; GASKELL, G. (editores). *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som:* um manual prático. (tradução de Pedrinho A. Guareschi). Petrópolis: Vozes, 2002.

GOES, Geraldo. Garanhuns – Coletâneas do Acervo Técnico do Eng. Geraldo Goes. 2013.

GUIZZO, Bianca Salazar; KRZIMINSKI, Clarissa de Oliveira; OLIVEIRA, Dora Lúcia Leidens Corrêa de. O Software QSR NVIVO 2.0 na análise qualitativa de dados: ferramenta para a pesquisa em ciências humanas e da saúde. Revista Gaúcha de Enfermagem, Porto Alegre, RS. Vol. 24, n. 1 (jan. 2003), p. 53-60, 2003

GUTIERREZ, Luis. O carro é o cigarro do futuro. 2013. Disponível em: < http://thecityfixbrasil.com/2013/06/18/o-carro-e-o-cigarro-do-futuro/>. Acesso em 10 de setembro de 2013.

G1.com. Número de mortes em acidente com moto sobe 263,5% em 10 anos. Em 2011, foram 11.268 vítimas fatais no país, segundo Ministério da Saúde. Frota de motocicletas aumentou 300% entre 2001 e 2011. 2013. Disponível em: <http://g1.globo.com/carros/motos/noticia/2013/06/numero-de-mortes-em-acidente-com-moto-sobe-2635-em-10-anos.html>. Acesso em junho de 2016.

HALL, P., PAIN, K. *The Polycentric Metropolis:* Learning from Mega-City Regions in Europe. London: Earthscan, 2006.

HOWARTH, David. *Discourse*. Buckingham: Philadelphia: Open Press University, 2000.

_____.; STAVRAKAKIS, Yannis. *Discourse Theory and Political Analysis:* identities, hegemonies and social change. Manchester: Manchester University, 2000. p. 1-23.

HUGHES, T. P. Networks of Power: *Electrification in Western Society*, 1880-1930. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1983.

_____. *The Evolution of Large Technological Systems*. In: BIJKER, W. E.; HUGHES, T. P.; PINCH, T. J. (Eds.) The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology (pp. 17 - 50). Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1987.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia. Senso Demográfico 1940-2007. *Estatísticas do século XX*. Rio de Janeiro: IBGE, 2007.

_____. Regiões de influência das cidades. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

_____. *Senso Demográfico* 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

_____.Garanhuns. 2015. Cidades. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=260600&search=pernambuco|garanhuns>. Acesso em 29 de março de 2016.

KLEIN, Hans K; KLEINMAN, Daniel L. The social construction of technology: structural considerations. *Science, Technology & Human Values*, vol. 27, n. 1, p. 28-52. Sage Publications, 2002.

LATOUR, B.; WOOLGAR, S. *A Vida de Laboratório*. A Produção dos Fatos Científicos. Rio de Janeiro:Relume-Dumará, 1997 (Publicação original: 1979).

LAMNEK, S. Qualitative Sozialforschung. 2 Ed. Munich: Psychologie Verlargs Union, 1989.

LEÃO. André L. M. S. Um "elefante branco" nas dunas de Natal? Uma análise pósdesenvolvimentista dos discursos acerca da construção da Arena das Dunas. 2016. In: Rev. Adm. Pública, Rio de Janeiro 50(4):659-687, jul./ago, 2016.

_____. *Notas de aula*, 2016b.

LEFEVRE. Benoit. *Transporte urbano: peça-chave para combater mudanças climáticas.* 2013. Disponível em: <http://embarqbrasil.org/node/745>. Acesso em 10 de set., 2013.

LIMA NETO, Oswaldo; BRASILEIRO, A. *Transporte no Brasil:* história e reflexões. Recife, PE: UFPE, 2001.

LOW, Nicholas. *Urban Transport Sustainability?*. 2003. In: LOW, Nicholas; GLEESON, Brendan. Making Urban Transport Sustainable. London: Palgrave Macmillan, 2003.

MACEDO, Juliana Silva de; MARÇAL, Maria Christianni Coutinho; MELLO, Sérgio Carvalho Benício de. *A construção social da tecnologia*. In: MELLO, Sérgio Carvalho Benício de. (Org.). Construção Social da Tecnologia e Teoria do Discurso. Recife: Editora UFPE, 2014

MACKENZIE, Donald A.; WAJCMAN, Judy. *The social shaping of technology*. New York: Open University Press, 1999.

MARSHALL, S. The challenge of sustainable transport. In: LAYARD, A., DAVOUDI, S., BATTY, S. (Orgs.), Planning for a Sustainable Future. Spon, London, pp. 131–147, 2001.

MASSEY, Doreen; QUINTAS, Paul; WIELD, Dadiv. *High Tech Fantasies:* science parks in society, science and space London: Routledge, 1992.

MCDONALD, J. F.; MCMILLEN, D. P. *Urban Economics and Real Estate*. New Jersey: Blackwell Publishing, 2008.

MARÇAL, Maria Christianni Coutinho; MELLO, Sérgio Carvalho Benício de. *Articulando a Construção Social da Tecnologia e a Teoria do Discurso*. In: MELLO, Sérgio Carvalho Benício de. (Org.). Construção Social da Tecnologia e Teoria do Discurso. Recife: Editora UFPE, 2014

MELLO, Sérgio Carvalho Benício de; SILVA, Cédrick C. G. Cidade em Movimento: por uma gestão social da mobilidade urbana. *Gestão Pública:* Práticas e Desafios, v. 1, p. 00, 2014.

MELLO, Sérgio Carvalho Benício de; SILVA, Cédrick Cunha Gomes da; CORDEIRO, Adriana Tenório. Entre fluxos, poder e sociedade: governo da mobilidade e os megaeventos esportivos no Brasil. In: SANTOS, Edmilson Santos dos; LEIRO, Augusto Cesar Rios. (Org.). *Políticas Públicas de Esporte e Lazer:* diálogos. Petrolina: UNIVASF, 2015, p. 103-115.

MENDONÇA, D. de; RODRIGUES, L. P. (Orgs.). *Pós-estruturalismo e teoria do discurso:* em torno de Ernesto Laclau. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2008.

MERRIAM, S. B. The design of qualitative research. In: ___. *Qualitative Research and Case study Applications in Education.* San Francisco: Allyn and Bacon, 1998.

MINAYO, M. C. 2000. O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde. 7.ed. Hucitec. São Paulo.
MMA – *Ministério do Meio Ambiente*. Mobilidade Sustentável, 2013a. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/cidades-sustentaveis/urbanismo-sustentavel/mobilidade-sustent%C3%A1vel>. Acesso em 01 de nov. de 2013.

MORAES, Thiago Drumond. Coletivo de trabalho e a atividade dos "motoboys": gênero profissional, saberes operatórios e riscos da atividade de trabalho. 2008. *Tese de Doutorado*. Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

MORGAN, G; SMIRCICH, L. *The Case for Qualitative Research.* Academy of Management Review. Vol. 15(4), 1980.

MOUFFE, Chantal. *O regresso do político*. Lisboa: Grandiva, 1996.

NEWMAN, Peter. *Global Cities, Transport, Energy and the Future*: Will Ecosocialization Reverse the Historic Trends?. In: LOW, Nicholas; GLEESON, Brendan. Making Urban Transport Sustainable. London: Palgrave Macmillan, 2003.

OECD (Organisation for Economic Cooperation and Development), 2002. Global long term projections for motor vehicle emissions.

O GLOBO. Acidentes com moto respondem por 76,7% dos inválidos no trânsito. Frota de veículo cresceu 644% desde 1998. 2014. Disponível em: <http://oglobo.globo.com/economia/acidentes-com-moto-respondem-por-767-dos-invalidos-no-transito-14454986>. Acesso em junho de 2016.

OLIVEIRA, Cristiane. A vertigem da descontinuidade: sobre os usos da história na arqueologia de Michel Foucault. História, Ciências, Saúde – Manguinhos, Rio de Janeiro, v.15, n.1, p.169-181, jan.-mar. 2008.

OLIVEIRA, Danilo Sérgio Cavalcanti. Análise dos impactos provocados pela operacionalização do serviço de mototaxi no sistema de transportes urbanos: O caso de

Campina Grande – PB. 3005. *Dissertação de Mestrado.* Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2005.

OLIVEIRA, Marília Flores Seixas; Orlando J. R.; OLIVEIRA, Joaquim F. Deixas. Mobilidade Urbana e Sustentabilidade. In: *V Encontro Nacional da Anppas*. 2010. Florianópolis – SC, de 4 a 7 de outubro de 2010.

OLIVEIRA, Hélio, C. M.; CALIXTO, Maria José M. S.; SOARES, Beatriz Ribeiro (Orgs.). *Cidades médias e região.* São Paulo: Cultura Acadêmica. 2017.

OLIVEIRA, Hélio, C. M.; SOARES, Beatriz Ribeiro. Cidade média: apontamentos metodológicos e tipologia. *Caminhos de Geografia*, Uberlândia, v. 15, n.52, p. 119-133, set-dez, 2014.

ONU. *Relatório da ONU mostra população mundial cada vez mais urbanizada, mais de metade vive em zonas urbanizadas ao que se podem juntar 2,5 mil milhões em 2050*. 2014. Disponível em: http://www.unric.org/pt/actualidade/31537-relatorio-da-onu-mostra-populacao-mundial-cada-vez-mais-urbanizada-mais-de-metade-vive-em-zonas-urbanizadas-ao-que-se-podem-juntar-25-mil-milhoes-em-2050. Acesso em 18 maio de 2015.

PAIVA JR., Fernando Gomes; LEÃO, André Luiz M. de Souza; MELLO, Sérgio C. B. Validade e confiabilidade na pesquisa qualitativa em administração. In: I Encontro de Ensino e Pesquisa em Administração e Contabilidade. *Anais*... Recife. Nov. 2007.

PAIVA, Lincoln. *Por um pacto de Mobilidade Urbana com governos, empresas e sociedade civil.* 2013. Disponível em: < http://mobilidadesustentavel.blog.uol.com.br/>. Acesso em 10 de set. de 2013.

PINCH, T. J.; BIJKER, W. E. *The Social Construction of Facts and Artifacts*: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other. In:Social Studies of Science, 1984, p.399-441. 1987 - VER

PLUME (2003) – Synthesis Report on Urban Sustainability and its Appraisal, PLUME-Planning for Urban Mobility in Europe.

PUCHER, J., DIJKSTRA, L. Promoting safe walking and cycling to improve public health: lessons from the Netherlands and Germany. American Journal of Public Health 93 (9), 1509–1516, 2003.

RENN, O.; ROCO M. C. A response to Nanotechnology and the need for risk governance. 2006. *Journal Nanoparticle Research*, v. 8, n. 2, p.153-191.

RÜDIGER, Francisco. *Introdução às teorias da cibercultura.* Porto Alegre: Sulina, 2007.

SEMOB – Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. PlanMob: Construindo a cidade sustentável. 2007.

SARDINHA, Tony Berber. Lingüística de Corpus: histórico e problemática. *DELTA*, 2000, vol.16, n.2, p. 323-367.

SILVA, Eduardo Fernandez. *Meio Ambiente e Mobilidade Urbana*. São Paulo: SENAC, 2004.

SILVA, Cédrick C. G. da; MELLO, Sérgio C. Benício de. Vá de Bike: a produção cotidiana de espaços nas cidades brasileiras. In: BELOTTO, José Carlos Assunção; NAKAMORI, Silvana; NATARAJ, Goura (Jorge Brand); PATRICIO, Luis Claudio Brito. (Org.*). A cidade em equilíbrio:* contribuições teóricas ao terceiro fórum mundial da bicicleta. Curitiba 2014. Curitiba: Proec/UFPR, 2014.

SIM - Sistema de Informações de Mortalidade. 2013. Disponível em: < http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=060701>. Acesso em junho de 2016.

URRY, J. (2003). *Global Complexity.* Cambridge: Polity.

_____. *The system of automobility*. Theory, Culture and Society 21:4–5, 25–39.4, 2004.

_____. *Mobilities*. London: Polity, 2007.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *Mobilidade urbana e cidadania.* São Paulo: SENAC, 2013.

WICKHAM, J. Gridlock: Dublin's Transport Crisis and the Future of the City. New Island Books, Dublin. 2006.

WILLIAMS, Robin A.; EDGE, David. The social shaping of technology. Research Policy, v. 25, p. 856-899, 1996.

WINNER, L. *Do Artifacts have Politics?.* In: WINNER, L. The Whale and the Reactor: A Search for Limits in an Age of High Technology. Chicago: The University of Chicago Press. 1986, p. 19-39.

_____. Social constructivism: opening the black box and finding it emply. Science as culture, 16, 427-452, 1993.

WOODCOCK, J., BANISTER, D., ROBERTS, I., PRENTICE, A., EDWARDS, P. Energy and transport. The Lancet 370, 1078–1088, 2007.

APÊNDICE A - Entrevistas em profundidade (Ex-prefeito de 1997-2004)

Perguntas norteadoras:

1 - Como surgiu o sistema de mototaxi?

2 – Que problemas existiam e que soluções eram tomadas?

3 – Qual o papel da prefeitura nesse contexto?

- Como era a relação com taxistas e empresas de ônibus?

- Como era a relação com os mototaxistas?

- Como era a relação com a câmara de vereadores?

4 – Como surgiu a regulamentação do serviço de mototaxi?

5 – Qual a importância do serviço de mototaxi?

6 – O que mudou com a inserção do serviço de mototaxi?

7 – Como a sociedade recebeu esse serviço?

8 – Qual a percepção dos riscos (acidentes/insegurança)?

9 – Quais as transformações sociais e econômicas ocorridas?

10 – Quais as possíveis melhorias para o sistema de mototaxi?

APÊNDICE B - Entrevistas em profundidade (Ex-prefeito de 2005-2012)

Perguntas norteadoras:

1 - Como era o sistema era o sistema de mototaxi na sua gestão?

2 – Que problemas existiam e que soluções eram tomadas?

3 – Qual a importância do serviço de mototaxi?

4 – Como a sociedade percebia o serviço de mototaxi?

5 – Como era a percepção dos taxistas e empresas de ônibus com relação ao serviço de mototaxi?

6 – O que mudou com a inserção do serviço de mototaxi?

7 – Qual o papel da prefeitura nesse contexto?

8 – Como era a relação da prefeitura com os mototaxistas?

9 – Qual a percepção dos riscos (acidentes)?

10 – Quais as transformações sociais e econômicas ocorridas?

11 – Quais as possíveis melhorias para o sistema de mototaxi?

APÊNDICE C - Entrevistas em profundidade (Prefeito de 2013-Atual)

Perguntas norteadoras:

1 – Qual a importância do sistema de mototaxi?

2 – Como é o posicionamento do governo com relação ao sistema?

3 – Quais os problemas e soluções?

4 – Como é o diálogo com os mototaxistas?

5 – Antes de ser prefeito, qual era sua perspectiva com relação ao sistema de mototaxi?

6 – Qual o papel do mototaxi na vida das pessoas?

7 – Com o ordenamento do sistema de mototaxi, como fica a situação dos clandestinos?

8 – Como é o relacionamento do a AMSTT (controle, interferência, comunicação)?

9 – Qual a percepção dos riscos?

10 – O que poderia mudar para uma maior eficiência do sistema de mototaxi?

11 – Quais os desafios da mobilidade urbana de Garanhuns?

APÊNDICE D - Entrevistas em profundidade (Presidente da AMSTT)

Perguntas norteadoras:

1 – Como funciona o sistema de mototaxi de Garanhuns?

2 – Qual a importância desse modal de transporte?

3 – Qual o papel da AMSTT?

- E sua relação com a prefeitura?

- Quais as instituições parceiras?

4 – Quais os problemas e soluções?

5 – Qual a percepção dos riscos (incidência de acidentes)?

6 – Como é o diálogo com os mototaxistas?

- Associação *versus* auto-gestão;

- Tensões: cadastrados *versus* clandestinos;

7 – Com a fiscalização e a repressão, como fica o clandestino?

- Clandestinidade como um problema social;

8 – Qual a percepção dos usuários?

9 – O que poderia mudar para proporcionar uma maior eficiência do sistema de mototaxi?

10 – Quais os desafios da mobilidade urbana de Garanhuns?

APÊNDICE E - Entrevistas em profundidade (Vereador de 1997-2000)

Perguntas norteadoras:

1 – Como ocorreu o percurso do mototaxi, das ruas ao legislativo?

2 – Como eram as discussões sobre o mototaxi na câmara?

- Posições: a favor *versus* contra;

3 – Quais os argumentos utilizados?

4 – E a prefeitura, qual seu papel?

5 – Como surge a lei em 2000?

6 – O que o serviço mudou na cidade?

7 – Quais os problemas e soluções?

8 – Como era o diálogo com os mototaxistas?

APÊNDICE F - Entrevistas em profundidade (Mototaxista cadastrado)

Perguntas norteadoras:

1- Como tudo começou?

- De quem foi a ideia?

- Quem lhe convidou?

- Como foi crescendo?

2 – Quais os problemas iniciais?

3 – Como foi a articulação para a legalização?

- Que benefícios a lei trouxe?

- Quem ficou de fora?

4 – Qual o papel do mototaxi?

5 – Quais as transformações que mototaxi trouxe?

6 – Como está o sistema de mototaxi atualmente?

7 – Como acontece a organização nos pontos?

8 – Quais as dificuldades de trabalhar como mototaxista?

9 – Quais os riscos envolvidos na atividade do mototaxista?

10 – Como o sistema de mototaxi poderia ser melhorado?

APÊNDICE G - Entrevistas em profundidade (Mototaxista clandestino)

Perguntas norteadoras:

1- Como você começou a trabalhar de mototaxista?

2 – Qual o papel do mototaxi?

3 – Quais as transformações que mototaxi trouxe?

4 – Como está o sistema de mototaxi atualmente?

5 – Como vocês se organizam nos pontos?

6 – Quais as dificuldades de trabalhar como mototaxista?

7 – E a fiscalização, quais as ameaças?

8 – Quais os riscos envolvidos na atividade do mototaxista?

9 – Como o sistema de mototaxi poderia ser melhorado?