

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
DEPARTAMENTO DE APOIO A PESQUISA
PROGRAMA INSTITUCIONAL DE BOLSAS DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA

O PÓLO DE DUAS RODAS E A INTERIORIZAÇÃO DO DESENVOLVIMENTO:
OS IMPACTOS DO PÓLO INDUSTRIAL DE MANAUS NAS CIDADES DE
ITACOATIARA E PARINTINS

Bolsista: Moisés Augusto Tavares Pinto, CNPq.

MANAUS

2011

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
PRÓ-REITORA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
DEPARTAMENTO DE APOIO A PESQUISA
PROGRAMA INSTITUCIONAL DE BOLSAS DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA

RELATÓRIO FINAL

PIB – H – 0051/2010

O PÓLO DE DUAS RODAS E A INTERIORIZAÇÃO DO DESENVOLVIMENTO:
OS IMPACTOS DO PÓLO INDUSTRIAL DE MANAUS NAS CIDADES DE
ITACOATIARA E PARINTINS

Bolsista: Moisés Augusto Tavares Pinto, CNPq.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Tatiana Schor

MANAUS

2011

Todos os direitos deste relatório são reservados à Universidade Federal do Amazonas, ao Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades da Amazônia Brasileira e aos seus autores. Parte deste relatório só poderá ser reproduzida para fins acadêmicos ou científicos.

Esta pesquisa, financiada pelo Conselho Nacional de Pesquisa – CNPq, através do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica da Universidade Federal do Amazonas, foi desenvolvida pelo no Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades da Amazônia Brasileira (NEPECAB) e se caracteriza como subprojeto do projeto de pesquisa "***O impacto da consolidação do Pólo Industrial de Manaus nas cidades do Amazonas: o caso de Itacoatiara e Parintins***", Edital MCT/CNPq CAPDA Processo N°. 575780/2008-8. O financiamento e apoio logístico para a realização do Trabalho de Campo em Itacoatiara contaram com os recursos disponíveis nesse projeto.

RESUMO

A presente pesquisa tem objetivo geral analisa os impactos do pólo de duas rodas de Manaus nas cidades de Itacoatiara e Parintins. Neste estudo, denominamos impactos os efeitos negativos decorrentes do uso das motocicletas, especificamente os que Vasconcellos chama de “impactos sobre a vida das pessoas”.: A relevância desta pesquisa é dada pela intensa motorização das cidades brasileiras e, em especial no caso das motocicletas, na Amazônia. As cidades de Itacoatiara e Parintins foram escolhidas por possuírem respectivamente a segunda e terceira maior frota de motocicletas, com Manaus detendo a maior frota do Amazonas. Destacando-se na pesquisa o estudo da venda de motocicletas, os mototaxistas e os acidentes de transito. A Pesquisa evidenciou as diferentes realidades, a partir do setor duas rodas, entre Itacoatiara e Parintins tanto no que tange a venda de motociclos, a condições socioeconômicas dos moto-taxistas. Como fruto da pesquisa, foi elaborado um formulário base para ser aplicado em pesquisas posteriores.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Localização da Área de Estudo.....	22
Figura 2- (A) estacionamento de motocicletas em frente a uma padaria na Avenida Parque; (B) Passeio central da Avenida Parque; (C)Cruzamento em frente a Caixa Econômica; (D) a presença das motocicletas é evidente até nas placas espalhadas pela cidade.	24
Figura 3. Cidades na calha Solimões – Amazonas que possuem serviço de Moto-táxi e Associações.....	30
Figura 4. Folheto de uma concessionária de motos em Manaus.....	37

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. (A) empregos e participação nas vendas por concessionária em Itacoatiara; (B) participação nas vendas por Montadora em Itacoatiara; (C) empregos e participação nas vendas por concessionária em Parintins; (D) participação nas vendas por Montadora em Parintins.	25
Gráfico 2. Estimativa mensal de venda de motocicletas	26
Gráfico 3. Frota de motocicletas e motonetas <i>per capita</i> em Itacoatiara e Parintins.	29
Gráfico 4. Faturamento Bruto dos moto-taxistas em Itacoatiara e Parintins	31
Gráfico 5. Forma de compra segundos os moto-taxistas em Itacoatiara e Parintins.....	32
Gráfico 6. Endividamento segundos os mototaxistas em Itacoatiara e Parintins.....	33
Gráfico 7. Veículos envolvidos em acidentes com moto-taxistas em Itacoatiara e Parintins.....	33
Gráfico 8. Nível de escolaridade dos moto-taxistas em Itacoatiara e Parintins	34
Gráfico 9. Moto-taxistas em Itacoatiara e Parintins que possuem outra atividade	35
Gráfico 10. Acidentes de transito em Itacoatiara (janeiro a setembro de 2010)	39
Gráfico 11. (A) perfil dos consumidores de motocicletas no Brasil; (B) idade das vitimas envolvidas em acidentes de transito em Itacoatiara.	39

LISTA DE QUADROS

Tabela 1. Veículos envolvidos em acidentes com moto-taxistas (após ponderação pela frota) ..34

Tabela 2. Proporção dos veículos na frota em Itacoatiara até Novembro de 2010.**Erro!**

Indicador não definido.

Sumário

1. INTRODUÇÃO	9
1.1. Descrição metodológica.....	10
2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	12
2.1. A Teoria da dependência [do Amazonas].....	12
2.3.Crescimento e desenvolvimento desigual.....	14
2.4. Pólo de desenvolvimento na Amazônia: de zona franca a pólo industrial.....	18
2.2. Implantação e consolidação do “pólo de duas rodas” em Manaus	19
3. RESULTADOS E DISCUSSÕES	22
3.1A interiorização do (a) desenvolvimento (motocicleta): Análise de Itacoatiara e Parintins	22
3.2.1 Parintins e Itacoatiara: um olhar a partir da motocicleta	26
3.2.2 Os Moto-taxistas	29
3.3 O financiamento do consumo	35
3.4.Os acidentes	38
4. CONSIDERAÇÕES E RECOMENDAÇÕES	40
5. REFERÊNCIAS.....	40

1. INTRODUÇÃO

Esta pesquisa de iniciação científica está inserida em um projeto maior intitulado “*o impacto da consolidação do pólo industrial de Manaus nas cidades do Amazonas: o caso de Itacoatiara e Parintins*”, que tem como objetivo geral analisar, teórico e empiricamente, os impactos da consolidação do Pólo Industrial de Manaus e do Programa de Interiorização da Amazônia nas cidades do estado do Amazonas. Partindo da hipótese que a consolidação do Pólo Industrial de Manaus, em especial do programa de Interiorização do desenvolvimento da Amazônia, afetará o crescimento urbano das cidades do Amazonas, e como hipótese auxiliar que, devido à localidade e posicionamento na rede urbana do Estado do Amazonas, as cidades de Itacoatiara e Parintins deverão sofrer transformações físicas e econômicas decorrentes da consolidação do Pólo industrial de Manaus.

Neste contexto, a presente pesquisa insere-se com o objetivo geral de analisar os impactos do pólo de duas rodas de Manaus nas cidades de Itacoatiara e Parintins. Tendo como hipótese básica que, a interiorização do desenvolvimento do Pólo Industrial de Manaus não se dá via a interiorização de processos produtivos, mas sim via acesso a bens de consumo. Neste estudo, denominamos impactos os efeitos negativos decorrentes do uso das motocicletas, especificamente os “impactos sobre a vida das pessoas”. A pesquisa surgiu de uma necessidade de se compreender melhor a realidade das cidades do Amazonas a partir das formas de desenvolvimento dirigidas pelo estado, tendo o Pólo Industrial de Manaus como o eixo dinâmico desse “desenvolvimento regional” e uma mercadoria produzida na capital e com forte presença nas cidades do interior do estado: A motocicleta. A relevância desta pesquisa é dada pela intensa motorização das cidades brasileiras e, em especial no caso das motocicletas, na Amazônia. As cidades de Itacoatiara e Parintins foram escolhidas por possuírem respectivamente a segunda e terceira maior frota de motocicletas, com Manaus detendo a maior frota do Amazonas.

Mais do que fazer um estudo dos impactos nestas cidades, a pesquisa propõe um questionamento sobre a atual política de desenvolvimento regional adotada na região que, ao estimular a indústria de motocicletas, tem refletido suas externalidades em várias escalas.

Para atingir o objetivo geral, elaborou-se os seguintes objetivos específicos: 1) analisar a implantação e consolidação do pólo de duas rodas em Manaus; 2) analisar a estrutura econômica das cidades em estudo, visando comparar o impacto do acesso ao consumo de motocicletas; 3) analisar o impacto deste consumo na estrutura urbana. Lançando mão de uma abordagem interdisciplinar, realizou-se o levantamento e revisão de literatura sobre desenvolvimento econômico e regional, desenvolvimento desigual, estudos sobre cidades na Amazônia e mobilidade urbana, além de relatórios de órgãos governamentais e trabalho de campo. Portanto, este trabalho esta na fronteira de duas áreas do conhecimento: A Geografia e a Economia.

1.1. Descrição metodológica

O trabalho pretende analisar os impactos do pólo industrial de Manaus, especificamente do pólo de duas rodas nas cidades de Itacoatiara e Parintins. A estratégia metodológica adotada na pesquisa é o estudo de caso. Pois, representa uma modalidade de verificação empírica de evidências qualitativas e quantitativas em uma perspectiva interdisciplinar (YIN, 2005). Para que isso fosse possível estudaram-se inicialmente os conceitos fundamentais de Crescimento, desenvolvimento e desenvolvimento desigual de diversos autores. Nessa primeira parte do trabalho buscaram-se dados na SEPLAN-AM, SUFRAMA, IPEADATA e IBGE. Além disso, realizou-se entre Outubro de 2010 e Março de 2011 atividades de campo em Itacoatiara e em Parintins para coletar informações nos estabelecimentos que comercializam motocicletas, instituições financeiras, com os moto-taxistas, prefeitura, Instituto Municipal de Transito, DETRAN-AM, Hospitais e identificar as alterações no espaço urbano decorrentes do uso das motocicletas.

Objetivos específicos	Metas	Procedimentos metodológicos
1. Analisar a implantação e consolidação do pólo de duas rodas em Manaus;	Identificar e relacionar a ação governamental em instâncias nacional e regional com o desenvolvimento das cidades em estudo, em conformidade com as leis, decretos implementados para a consolidação do polo.	1a . Realizar um levantamento dos dados sobre o histórico do setor; 1b. Levantamento e análise de dados secundários referente aos incentivos fiscais para o pólo duas

		<p>rodas;</p> <p>1c. Levantamento documental em Órgãos Municipais e Estaduais do Amazonas para complementar os dados secundários;</p> <p>1d. Fazer levantamento e revisão da bibliografia pertinente a proposta para proceder com a parte teórica da monografia.</p>
<p>2. Analisar a estrutura econômica das cidades em estudo, visando comparar o impacto do acesso ao consumo de motocicletas</p>	<p>Levantar informações sobre a composição da estrutura da economia da cidade relacionando com o setor terciário</p> <p>Continuar a revisão da bibliografia e trabalhar conceitos, e a metodologia</p> <p>Participar em evento científico local/regional a fim de divulgar a proposta e identificar limites e possibilidades para aperfeiçoamento do trabalho</p>	<p>1a. Identificar e espacializar os estabelecimentos que comercializam motocicleta;</p> <p>1b. Identificar a infra-estrutura para produção e/ou consumo de bens, serviços possivelmente relacionados ao pólo duas rodas de Manaus;</p> <p>1c. Identificar a origem das motocicletas comercializadas nas cidades.</p> <p>1.d Identificar a função na divisão do trabalho do pólo de duas rodas</p>
<p>3. Analisar o impacto deste consumo na estrutura urbana;</p>	<p>levantar in loco as possíveis influências do consumo de motocicletas nas cidades em estudo visando identificar as possíveis alterações no espaço urbano</p> <p>Proceder com a análise final da pesquisa, com os levantamentos de campo e a fundamentação teórica;</p> <p>Preparação da versão final;</p> <p>Participação em evento nacional e</p>	<p>1a. Identificar a influência da motocicleta no cotidiano da população;</p> <p>1b. Identificar a influência das motocicletas na saúde da população;</p> <p>1c. Identificar as possíveis alterações nas cidades</p>

	publicação de artigo científico em revista nacional da pesquisa já concluída.	relacionadas com o setor em estudo;
--	---	-------------------------------------

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1. A Teoria da dependência [do Amazonas]

A teoria da dependência surge na mesma década da implantação da Zona franca de Manaus - ZFM, nos anos 60, para repensar o modelo da CEPAL e oferecer uma alternativa de interpretação da dinâmica social da América Latina (MANTEGA,1997).

Consiste em um sistema de dependência em um contexto de relações internacionais, uma tentativa de nova versão do modelo neocolonial, já descrito e conhecido desde o século XIX quando, então, o sistema político das nações hegemônicas impôs às ex-colônias um novo modelo sócio- econômico e político de exploração. Seu maior mérito foi o de colocar a economia, antes tratada como matéria autônoma, relacionada com o processo de subordinação internacional (MACHADO, 1999).

As bases da teoria da dependência estão fundadas nas análises de Prebisch, Singer e Furtado sobre o caráter desigual do capitalismo na suas escalas, a deteriorização dos termos de troca (uma crítica a teoria do comércio internacional neoclássica) e a hierarquia das relações comerciais entre os países centrais e periféricos (MEDEIROS, 2010). A dependência adquire, portanto três formas: comercial, dependência tecnológica e científica e a dependência financeira (BETTERLHEIM 1973, apud NALI). A condição periférica e de dependência tornaram-se os dois pilares de uma abordagem mais ampla, desenvolvida por Furtado, que seria o subdesenvolvimento.

Raul Prebisch, Hans Singer e Celso furtado chegaram a algumas constatações sobre a realidade latino-americana dentre elas a que o subdesenvolvimento está conectado de maneira estreita com a expansão dos países industrializados e a deteriorização dos termos de troca. Através de empresas multinacionais, impondo

padrões de consumo e da indústria cultural que difunde signos e elementos simbólicos da cultura, os países centrais exercem a sua dominação sobre os países periféricos.

Assim, as indústrias de bens de consumo foram instaladas na periferia, mas as indústrias de bens de capital (com maior valor agregado) continuaram nos países de origem, conhecida como dependência estrutural. (SUNKEL e FURTADO apud NALI; Cardoso 1980) fundada no desvio na utilização do excedente em direção ao consumo de importados, ou mesmo produzidos localmente, porém com tecnologia desenvolvida pelos países centrais- quando não, em casos mais extremos, o controle direto da produção local pelo capital estrangeiro (BORJA,2009). Assim, a presença de multinacionais nos países periféricos determinou e ainda determina padrões de consumo.

O funcionamento do sistema capitalista, desde o início da era moderna foi caracteristicamente macroespacial, de maneira que o subdesenvolvimento se inscreve na sua lógica expansionista. As economias centrais após consolidarem suas economias nacionais de maneira centralizada, ampliaram o seu espaço vital em uma escala mundial modelando a periferia. Posteriormente, principalmente após a segunda guerra mundial, em decorrência da super acumulação de capital e ao custo da mão de obra nos países centrais, realizou-se a descentralização da produção e do capital para os países periféricos, bloqueando o desenvolvimento das economias emergentes ao sabor dos interesses dos países centrais (MACHADO, 1999).

Neste contexto, o modelo ZFM encaixa-se no processo substitutivo da industrialização, que se expressa na intenção de reproduzir localmente bens similares aos antes importados, implicando em uma redefinição nas decisões de investimentos e na tentativa de assimilar os processos produtivos no centro do sistema mundial, mimetizando tanto os produtos finais como estruturas de preços e custos. O modelo ZFM com 44 anos de existência causou a hipertrofia de Manaus e o esvaziamento do interior do estado, possuindo não só completa dependência internacional como também nacional via incentivos fiscais para o seu funcionamento, e a hegemonia de atividades produtivas sem enraizamento regional (MACHADO, 2010).

2.3.Crescimento e desenvolvimento desigual

A busca pelo desenvolvimento via industrialização constitui um prolongamento do “mito do progresso”, elemento essencial da sociedade industrial, segundo o qual o padrão de consumo praticado pelos países centrais desde a revolução industrial pode ser universalizado, acessíveis, portanto às grandes massas dos chamados países periféricos, com isso, a indústria foi durante algum tempo considerado como sinônimo de desenvolvimento. Com essa idéia diretora, desenvolveram-se complexos esquemas do processo de acumulação fora de qualquer contexto social ou que considerasse os impactos no meio físico. A estrutura irreal do modelo se funda na estrita observação do bloco de economias que lideram o processo de industrialização, considerando-o como um sistema aberto sem limites para a sua expansão (FURTADO, 2005). Segundo Furtado, caso o padrão de consumo fosse universalizado para os países periféricos, a pressão sobre os recursos, meio ambiente e os custos para evitar os seus impactos seriam tão altos que o sistema entraria em colapso e, é pela demanda de bens de consumo que os países subdesenvolvidos se inserem mais profundamente na civilização industrial. Na América Latina, de 1950 até 1970, as políticas de desenvolvimento enfatizavam a necessidade de promover o crescimento do produto e da renda por meio da acumulação de capital e da industrialização baseada na substituição de importações. Segundo Furtado (2005), na prática, a substituição de importações consiste muitas vezes na instalação de empresas subsidiárias dos países centrais nos países periféricos, reforçando a tendência de reprodução de padrões de consumo dos países com maior nível de renda. O que acentuou as desigualdades entre países e regiões (e pessoas), as quais se tornaram mais evidentes com o crescimento mais do que proporcional dos centros industrializados” (SOUZA *apud* OLIVEIRA, 2002).

A necessidade de promover a industrialização e o crescimento econômico ofusca, portanto, a visão dos planejadores e dificulta a visualização daquilo que realmente importa no processo de desenvolvimento: a qualidade de vida da população (OLIVEIRA, 2002). O resultado seria que nem sempre industrialização e crescimento significam desenvolvimento e com a Amazônia não foi diferente, desde a década de 1960 a Amazonia foi aberta à expansão do capitalismo sob o pretexto de promover na região um modelo de desenvolvimento “modernizante” (SOUZA, 2009) inserida na dinâmica da economia nacional e internacional, essencialmente concentradora, onde as

disparidades sócio-espaciais são impulsionadas por uma dinâmica socioeconômica excludente (THEIS, 2009; BAGOLIN *et al* 2006). As atividades econômicas na Amazônia desenvolveram, portanto, de forma desigual as cidades da região: transformaram Manaus em uma “cidade-estado” absorvendo a maior parte da riqueza, contingente populacional e força política do Amazonas.

Anteriormente o desenvolvimento econômico estava ligado às condições geográficas pela dificuldade em vencer as distâncias e pela proximidade de matérias primas. Com o desenvolvimento dos meios de transporte, o primeiro obstáculo natural (a distância) diminuiu de importância. (SMITH, 1988). No contexto da acumulação em geral o aperfeiçoamento do transporte e comunicações é visto como inevitável e necessário, a acumulação implica, portanto a superação de barreiras espaciais (HARVEY,2001).

A divisão do trabalho como base histórica do desenvolvimento desigual, o capitalismo herdou uma divisão territorial do trabalho. Adam Smith aborda logo no início do seu livro *A Riqueza das Nações*, a divisão do trabalho como sendo a responsável pelo maior aprimoramento das forças produtivas. Para AdamSmith (1996, p.66):“A divisão do trabalho, na medida em que pode ser introduzida, gera, em cada ofício, um aumento proporcional das forças produtivas do trabalho”. Ou seja, através da simplificação de cada etapa produtiva, haveria um ganho na destreza do trabalhador e aumento na produção de mercadorias.

Para Adam Smith, a diferenciação das ocupações e empregos pode ter surgido em decorrência dessa vantagem da divisão do trabalho, e essa diferenciação atingiria o seu máximo naquelas nações “que se caracterizam pelo mais alto grau da evolução, no tocante ao trabalho e aprimoramento” (SMITH, 1996, p.66). Ela é “conseqüência necessária, embora muito lenta e gradual, de uma certa tendência ou propensão existente na natureza humana que não tem em vista essa utilidade extensa, ou seja: a propensão a intercambiar, permutar ou trocar uma coisa pela outra” (SMITH, 1996, p.73). O resultado dessa divisão do trabalho e da diferenciação das ocupações seria: “em uma sociedade bem dirigida, aquela riqueza universal que se estende até as camadas mais baixas do povo” (SMITH, 1996, p.70). Para ele, o nível de divisão do trabalho era guiado por duas circunstâncias: a necessidade de um mercado bem desenvolvido, para que houvesse uma especialização geral e com uma economia de mercado, o nível de

especialização dependeria do tamanho deste mercado. Partindo Smith e Ricardo, Marx faz uma crítica a limitação teórica deles mostrando relações contraditórias no sistema. Marx divide em 3 escalas esta divisão: divisão geral do trabalho (entre indústria, agricultura, etc), divisão do trabalho em particular (subdivisões entre diferentes setores das divisões gerais), divisão específica do trabalho (a que ocorre na fábrica entre diferentes processos específicos).

Para Marx, a base de toda divisão do trabalho desenvolvida e mediada pelo troca de mercadorias é a separação entre a cidade e o campo. E sendo a produção e circulação de mercadorias o pressuposto geral do modo capitalista de produção, a divisão do trabalho em uma manufatura pressupõe “concentração dos meios de produção nas mãos de um capitalista, a divisão social do trabalho, fracionamento dos meios de produção entre muitos produtores de mercadorias independentes entre si” (MARX, 1996, p 470).

Existe porém a relação da divisão do trabalho com a divisão do capital. Se limitarmos o entendimento apenas na divisão do trabalho, desvinculado da necessidade do capital em produzir e realizar o valor, é difícil entender a amplitude da divisão do trabalho.

Neil Smith (1988) lembra que Marx também considera como fator de diferenciação social, a divisão do capital, para tanto, divide a atividade econômica em dois setores: um dos quais dedicado à produção de meios de produção e outro à produção de meios de subsistência. Junto com a distinção entre capitais individuais, esta teorização de Marx possibilita à Smith a realização de uma divisão tripartida do capital: a divisão do capital em departamentos (capital fixo, circulante, consumo individual, coletivo e não produtivo), divisão do capital em setores (automobilístico, naval, etc) e divisão do capital em unidades individuais (é imposta historicamente).

A partir da relação entre divisão do trabalho e do capital temos a diferenciação social, a base para o desenvolvimento desigual no capitalismo. Porém o fator determinante para o desenvolvimento desigual no capitalismo é a contradição entre a tendência de equalização e a tendência da diferenciação do capital. O capitalismo de uma geografia própria e distinta dos demais processos de desenvolvimento pré-capitalistas, imputando a estas duas tendências opostas. Os níveis e as condições de desenvolvimento se diferenciam como função histórica da divisão do trabalho em uma

sociedade (SMITH,1988).A existência de uma tendência a igualização das condições de produção e do nível de desenvolvimento das forças produtivas. A consequência disso, ainda que nunca efetivamente realizada, é a aniquilação do espaço pelo tempo. Colocada como uma oposição constante à tendência para a diferenciação, a tendência para a igualização é um fator realmente concreto na determinação do desenvolvimento desigual

A igualização das condições de produção, é fruto da universalização do trabalho abstrato na forma de valor. E para Smith, o paradoxo da universalização da relação salário-trabalho culmina no trabalhador, que possui a liberdade de comprar e vender sua força de trabalho, mas que é fator mais abaixo na cadeia de nivelamento. Portanto,o capital é nivelador, pois exige igualdade nas condições de exploração do trabalho, nivela a natureza humana por baixo, e diferenciador, pois esta baseada na divisão do trabalho e do capital de maneira polarizada. Segundo Smith essa divisão é trazida a existência pelo desenvolvimento da forma especificamente capitalista de industrialização. É um produto exclusivo do capitalismo. No desenvolvimento desigual produzido pelo capitalismo há a concentração de riquezas sustentada pela extração da mais-valia, pagamento de um salário de mercado muito inferior a riqueza produzida pelo trabalhador. Tal fatogera a acumulação de riquezas e posteriormente a queda da taxa de lucro pelo aumento da eficiência da mecanização e aumento no custo de subsistência do trabalhador, que reduz o emprego de mão-de-obra, portanto, a acumulação situa-se no centro de tudo no capitalismo.

A acumulação é o motor cuja potência aumenta neste modo de produção (Harvey, 2005), e em uma tentativa de fugir da taxa decrescente de lucro, o capitalismo recorre ao ajuste espacial. A exportação de capital para a produção é uma forma de ajuste espacial com o intuito de resolver temporariamente a queda da taxa de lucro. As altas taxas de lucro em novas regiões incentivam o fluxo, porem maiores lucros significa crescimento na massa de capital e a tendência a superacumulação em uma nova escala. A solução estaria na criação de novos recursos produtivos, produzir novas necessidades e novos tipos de produtos para implantar novos recursos produtivos em outras regiões para absorver seu capital sobreacumulado (HARVEY, 2001). A implantação do pólo industrial de Manaus é, portanto, fruto desta necessidade de ajuste do capital. O desenvolvimento desigual sob o capitalismo é tanto o produto quanto a premissa do desenvolvimento capitalista. É no mínimo, a expressão geográfica das

contradições do capital (SMITH,1988). Esta contradição é expressa na paisagem das cidades, na concentração de renda e no desemprego.

A organização espacial e a expansão geográfica para novas regiões (de uma escala para outra), necessária para o processo de acumulação, visam atingir um novo nível de demanda efetiva com capacidade de absorção das mercadorias, e ao mesmo tempo uma fuga às crises de acumulação passando a desenvolver regiões em detrimento de outras. Quanto mais difícil se torna a intensificação social, dos mercados e das pessoas numa estrutura espacial específica, mais importante é a expansão geográfica para sustentar a acumulação do capital (Harvey, 2005).

A partir disso, surgem os dois pressupostos para a teoria do desenvolvimento geográfico desigual de David Harvey, que aborda o desenvolvimento desigual e o ajuste espacial (geográfico): A produção de escalas espaciais e a produção de diferenças geográficas. As mercadorias e os processos não estão fora do espaço: a competição territorial por trás das relações do cotidiano tem uma grande importância no processo de acumulação de capital e no desenvolvimento geográfico desigual (HARVEY, 2006). A produção de escalas (local, regional, nacional, continental, mundial...) é necessária para a perpetuação da acumulação capitalista sendo produção da diferença geográfica fruto da própria acumulação baseada na desigualdade, a acumulação capitalista, do qual o Pólo Industrial de Manaus é um bom exemplo.

2.4. Pólo de desenvolvimento na Amazônia: de zona franca a pólo industrial

Manaus estava estagnada desde a segunda década do século XX e começou a enfrentar sobressaltos com as inovações ocasionadas a partir da criação da zona franca. As mudanças não afetaram apenas a paisagem da cidade, mas, principalmente o, o modo de vida das pessoas que estava baseada no extrativismo e que passa a ser influenciado por uma nova forma de produção articulada a mundialização da economia. (OLIVEIRA & SCHOR, 2010) Predominava, porém, a concepção de que o desenvolvimento da Amazônia teria de ocorrer, em termos espaciais, em torno daquelas cidades que naquele momento eram consideradas como “centros propulsores para o desenvolvimento”, que mais tarde poderiam ser transformadas em pólos de desenvolvimento (LIRA *et al*, 2009).

O golpe de Estado de 1964 e a implantação da ditadura militar conduziram a política econômica nacional a privilegiar o capital estrangeiro. Neste contexto surge a Operação Amazônia, de que a Zona Franca de Manaus é um capítulo, compatibilizando o discurso nacionalista do militarismo com as reivindicações acerca do desenvolvimento da Amazônia com base na transnacionalização do capital. (SERÁFICO *et al.* 2005). Neste caso a intervenção governamental foi crucial para a consolidação deste modelo de produção no Amazonas. A Zona Franca de Manaus foi criada durante o governo militar com a necessidade de ocupar uma região despovoada – dotando de infraestrutura que atraísse o capital nacional e internacional – sendo sua criação e desenvolvimento sempre atrelado a circunstâncias político-econômicas locais, nacionais e mundiais. A implantação da Zona Franca de Manaus só se tornou possível num governo da ditadura militar, porque fazia parte da estratégia de rearticulação do sistema capitalista, o que exigia a intervenção do poder público, criando as condições necessárias para construir infraestrutura e criar facilidades para a remessa de lucros (OLIVEIRA & SCHOR, 2010).

A Zona Franca de Manaus (ZFM) foi idealizada pelo Deputado Federal Francisco Pereira da Silva e criada pela Lei Nº 3.173 de 06 de junho de 1957, como Porto Livre. Dez anos depois, o Governo Federal, por meio do Decreto-Lei Nº 288, de 28 de fevereiro de 1967, ampliou essa legislação e reformulou o modelo, estabelecendo incentivos fiscais por 30 anos para implantação de um pólo industrial, comercial e agropecuário na Amazônia. (SUFRAMA, 2009). Essa estratégia capitalista redefiniu a forma de inserção dessa parte da Amazônia ocidental na economia global, nos anos 1970 (SCHERER, 2005). Apesar de proporcionar um novo impulso às atividades econômicas da capital, a ZFM não conseguiu fazer o mesmo com as cidades pobres do interior. O modelo ZFM é hoje, na realidade, o único motor de crescimento em operação no Amazonas (FERREIRA, 2003; BONFIM & BOTELHO, 2009).

2.2. Implantação e consolidação do “pólo de duas rodas” em Manaus

A atuação do Governo Federal nos transportes urbanos remonta à década de 1970, quando em razão da acelerada urbanização do país, o Ministério dos Transportes

definiu os primeiros Planos Diretores de Transportes Urbanos (PDTU) nas regiões metropolitanas. (FILHO, 2007)

O mercado de motocicletas praticamente não existia no Brasil até 1968, quando o governo autorizou as importações de motocicletas com alíquotas de 105%. (MORAIS, 2004). As motocicletas se popularizaram a partir da década de 1970. Com a crise do petróleo o governo impôs uma alíquota proibitiva sobre a importação de motocicletas de 205%, fazendo com que as importações caíssem pela metade. Assim as empresas passam a construir suas fábricas no Brasil. A primeira empresa de motocicletas a desfrutar dos incentivos fiscais em Manaus foi a Moto Honda da Amazônia S/A em 9 de julho de 1975 (MORAIS, 2004). As diretrizes do segmento de motocicletas e ciclomotores foram estabelecidas pela portaria Nº 1, de 27 de Janeiro de 1977 fixando índices mínimos de nacionalização a serem adotado pelo conselho de desenvolvimento industrial e pela Suframa. Devido à impossibilidade de nacionalização dos produtos para a Zona Franca de Manaus aos níveis determinados, foi estabelecida a portaria nº 3 de 3 de junho de 1977 que admitiu a aprovação, pela Suframa, para a produção de ciclomotores e componentes e definiu novos índices mínimos de nacionalização (GARCIA, 2004).

Após o processo de liberalização econômica iniciado na década de 1990, o Brasil passou a conviver com poderosas forças de desregulamentação e privatização que afetaram profundamente a distribuição de recursos que também afetaram o transporte público. Políticas federais massificaram a produção da motocicleta - que passou a ser intensamente utilizada- com sua produção multiplicada por 12 em apenas 15 anos (VASCONCELLOS, 2008).

Pólo de duas rodas se convencionou chamar o segmento produtor de motocicletas, motonetas, ciclomotores, quadriciclos e bicicletas em Manaus (FREITAS, 2009). O Polo de Duas Rodas – PDR – é parte intrínseca do modelo Zona Franca de Manaus, criado no contexto do processo de globalização econômica e da descentralização da produção de bens de consumo (MELO, 2010, pg. 16). A indústria de duas rodas em Manaus se configura, portanto uma divisão territorial do trabalho específica do capitalismo.

Neste caso, somente a líder no segmento de duas rodas do Pólo Industrial de Manaus sendo o responsável por 80% das motocicletas do país (VASCONCELLOS,

2008). O Pólo duas rodas de Manaus se destaca com participação em 2010 de 20,18% no faturamento total absorvendo 19,08% da mão-de-obra e o segundo lugar no ranking de exportações do PIM (SUFRAMA, 2010). Esta nova mercadoria tornou o Brasil no 4º maior produtor, e apesar da maior parte da produção de motocicletas de Manaus ter como destino o principal centro consumidor do Brasil, o sul e sudeste do país.

O descaso do estado a respeito das políticas de transporte criou uma nova necessidade: a motocicleta, que se consolidou como uma alternativa ao automóvel e ao transporte público. Esse meio de transporte, diferentemente do automóvel, passou a atingir a maior parcela da população, a classe C (48,4%). Podemos entender melhor se considerarmos a capacidade do capitalismo de criar novas necessidades, visto que quase tudo o que se consome, vem em forma de mercadorias e passa por divisões do trabalho, assim como por ideologias que difundem os preceitos do capitalismo (Harvey, 2006).

A escolha dos brasileiros pela motocicleta, sustentada pela oferta de crédito, é altamente condicionada pela falta de alternativas. A insuficiência dos meios públicos de transporte na maioria das cidades na Amazônia colocou a motocicleta em uma posição singular e, em alguns casos, como o único meio de transporte capaz de garantir circulação satisfatória, em comparação a outros meios de transporte (FILHO, 2007). Nas cidades do interior do Amazonas, a motocicleta é utilizada de forma popularizada, como meio de trabalho, lazer e transporte. É no interior que a necessidade pelos serviços de moto taxi e pequenas entregas a torna uma mercadoria singular. Neste contexto Parintins e Itacoatiara se destacam como as cidades do interior do Amazonas, não somente com a maior frota de motocicletas, mas também com acentuado crescimento da frota em termos percentuais.



Figura 1- Localização da Área de Estudo.
Autor: Ronam Gato, 2011.

3. RESULTADOS E DISCUSSÕES

3.1A interiorização do (a) desenvolvimento (motocicleta): Análise de Itacoatiara e Parintins

A Suframa estabeleceu novas linhas estratégicas que visam um impacto maior no desenvolvimento da região da Amazônia Ocidental, em especial o programa de Interiorização do Desenvolvimento da Amazônia, diferenciando o período da Zona Franca do atual Pólo Industrial.

O programa de interiorização do desenvolvimento é a forma em que a Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA, adotou, a partir de 1997, para distribuir parte da riqueza gerada no Pólo Industrial de Manaus – PIM, no interior da Amazônia Ocidental. Executado em parcerias com outros órgãos e mediante a modalidade de convênio, pactua financeiramente na Amazônia Ocidental com os Governos Estaduais e Municipais, Universidades Federais, entidades sem fins lucrativos, entre outros, para possibilitar aos municípios, obras de infra-estrutura econômica, fomento a atividade de

agroindústrias, capacitação e treinamento humano, pesquisa e desenvolvimento de produtos, estímulo à atividade rural, etc.(AFONSO, 2005. Pg.90).

Segundo Botelho (2006) a interiorização se da via interiorização de indústrias estratégicas (agrossilvopastoris e agroindustriais) e a implementação das ALC (áreas de livre comércio). No caso de Itacoatiara, o pólo madeiro era uma esperança que acabou não se concretizando após as grandes empresas do setor, como a Gerthal, serem desativadas. Entre as causas do fechamento ou venda de algumas madeireiras na década de 1990, como Carolina Indústria e Comércio de Madeiras Tropicais S/A e Gethal Amazonas S/A, são de que não resistiram à nova conjuntura político-econômica; não se “modernizaram” tecnologicamente para concorrer em condições de igualdade com as demais empresas do exterior; o recrudescimento da legislação ambiental que exigia certificação ambiental, planos de manejo florestal, reflorestamento; substituição na indústria automobilística dos laminados de madeira por chapas de alumínio na usinagem dos chassis de ônibus e caminhões, além, da introdução da matéria-prima mediu density fiber - MDF no setor moveleiro (OLIVEIRA, 2007).

Durante a atividade de campo constatou-se que a decadência da indústria moveleira na cidade coincide com o aumento do uso das motocicletas e o aumento do número de moto taxistas. Segundo FILHO (2007) quarenta e sete por cento (47,1%) dos municípios brasileiros tem serviço de transporte por moto-táxi. Em 75,7% deles, segundo definição do IBGE, o serviço é informal. Nas Regiões Norte e Nordeste são encontradas as mais elevadas proporções de municípios com este serviço, 72,1% e 78,8% respectivamente; também nas duas regiões se destaca a proporção de municípios com este serviço informal (74,4% e 85,8%). Durante a atividade de campo foi constatada a ausência de qualquer tipo de transporte coletivo, tornando a motocicleta ao lado da bicicleta, as únicas opções para a mobilidade da população mais pobre.



Figura 2- (A) estacionamento de motocicletas em frente a uma padaria na Avenida Parque; (B) Passeio central da Avenida Parque; (C)Cruzamento em frente a Caixa Econômica; (D) a presença das motocicletas é evidente até nas placas espalhadas pela cidade.

Autor: Moisés Augusto

Foram identificadas 7 concessionárias/postos de venda em Itacoatiara, existem na cidade há 10 anos. O número de motos vendidas impressiona: de acordo com os dados coletados in loco, em Itacoatiara com aproximadamente 89 mil habitantes são vendidas 520 motocicletas mensais. O fato chamou atenção de engenheiros da Yamaha que foram até a cidade estudar o porquê de a cidade ser a que mais vendeu (proporcionalmente) o modelo *Cripton* em todo o Brasil. Parintins possui 5 concessionárias/postos de venda, com a Honda comercializado motocicletas em Parintins a mais de 12 anos.

A venda de motocicletas emprega 72 pessoas em Itacoatiara, e em sua maioria os postos de vendas estão próximos às principais vias. Devido ao menor custo das motocicletas chinesas, as motocicletas Garinni correspondem hoje a 40% das

motocicletas vendidas, seguida pela Honda (37%) e Yamaha (15%). Em Parintins a venda emprega 54 pessoas, com a Honda absorvendo 73% , seguida pela Yamaha com 18% e Ducar com 3%.

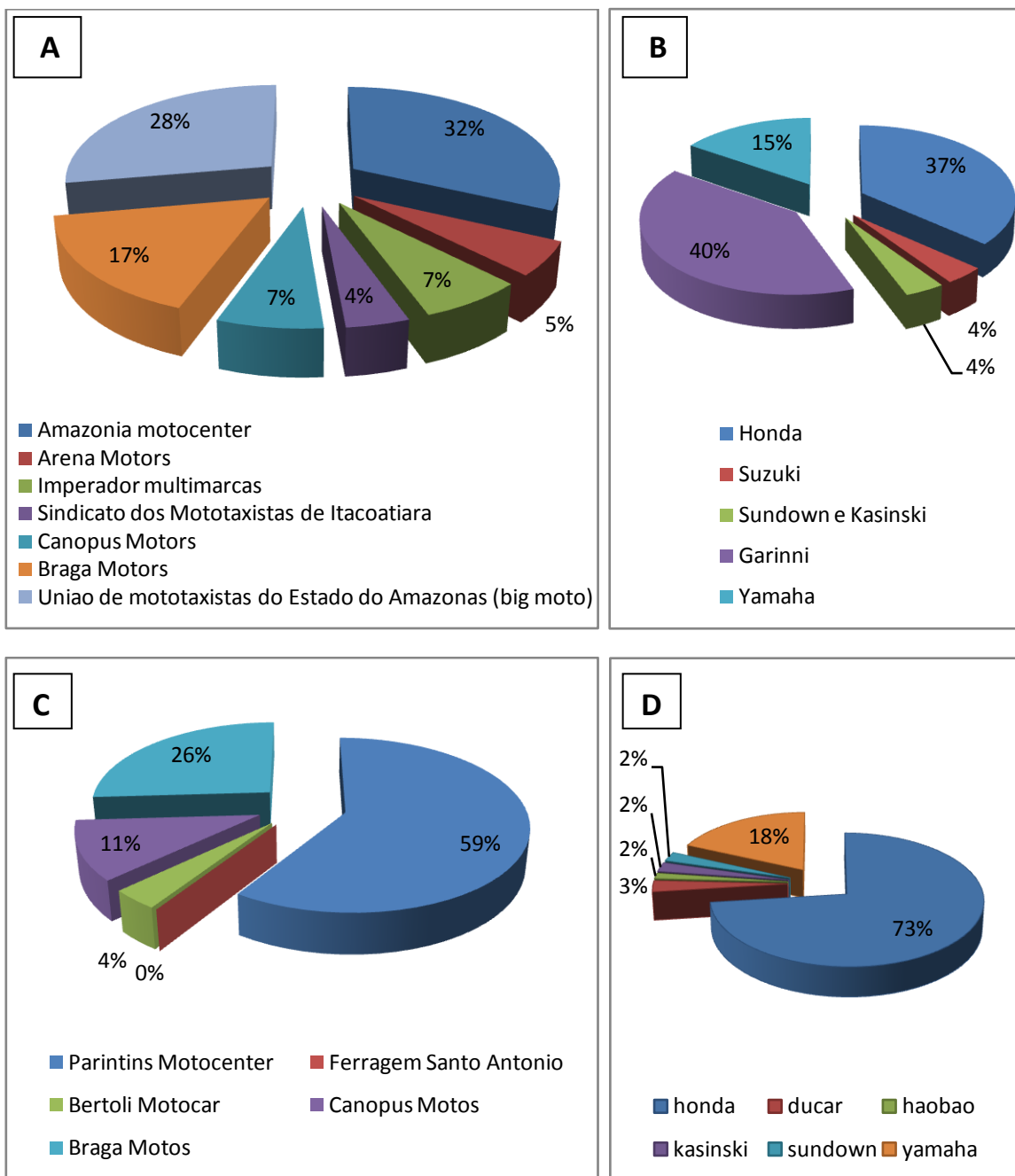


Gráfico 1. (A) empregos e participação nas vendas por concessionária em Itacoatiara; (B) participação nas vendas por Montadora em Itacoatiara; (C) empregos e participação nas vendas por concessionária em Parintins; (D) participação nas vendas por Montadora em Parintins.

Org. Moisés Augusto

Fonte: dados da pesquisa de campo

Todas as motocicletas chegam à Itacoatiara por via terrestre, em Parintins o transporte é realizado pelos barcos de passeio. Apesar do grande número de vendas, ainda não é possível precisar quantas ficam na cidade, pois apenas uma empresa vende motocicletas já emplacadas e motocicletas sem placas são comuns na cidade. Muitas são transportadas por via fluvial ou terrestre para outros municípios. Existem outras peculiaridades da comercialização das motocicletas, uma delas é a moto “delivery” e a moto “embrulhada para presente” ambas entregadas na casa do cliente em um pickup, motocicletas legalizadas no ato da compra e motocicletas personalizadas para os mototaxistas. Todos estes utilizados como estratégias para vencer as concorrentes, principalmente as revendedoras de motocicletas chinesas.

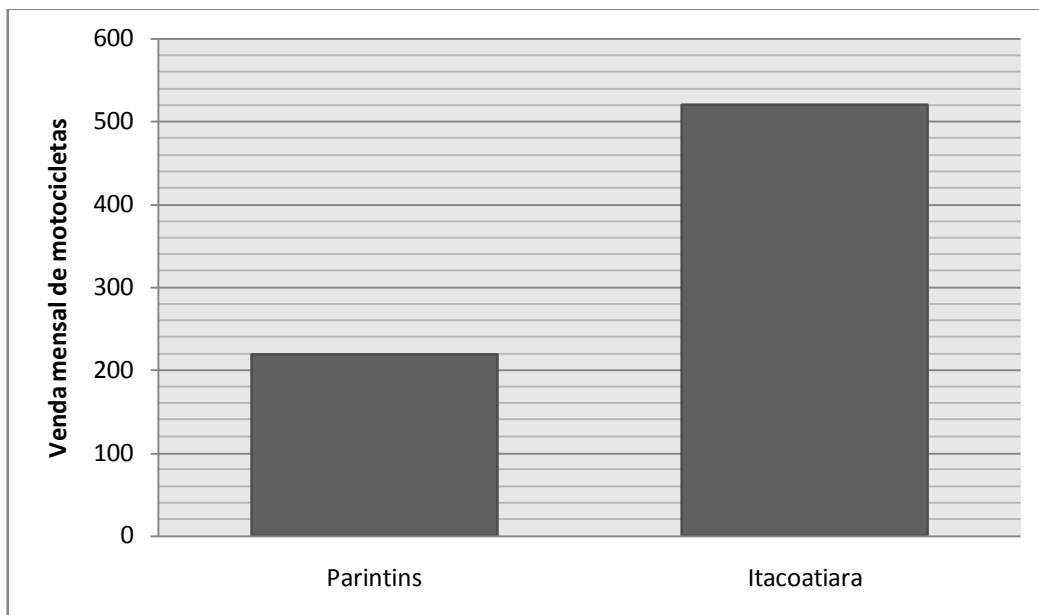


Gráfico 2. Estimativa mensal de venda de motocicletas

Org. Moisés Augusto

Fonte: dados da pesquisa de campo

3.2.1 Parintins e Itacoatiara: um olhar a partir da motocicleta

Apesar de serem cidades próximas e localizadas na calha do mesmo rio (o Amazonas), Itacoatiara e Parintins possuem funções distintas na rede urbana. Parintins é uma cidade média com dinâmica econômica externa onde a sua atividade econômica dinâmica pouco agrega valor local ou regionalmente e Itacoatiara uma cidade média

com função intermediária com uma ligação mais estreita com a capital via rodovia (OLIVEIRA & SCHOR, 2010).

Nestas cidades, a motocicleta é utilizada de forma popularizada, como meio de trabalho, lazer e transporte tornando-a uma mercadoria singular. Neste contexto Parintins e Itacoatiara se destacam como as cidades do interior do Amazonas, não somente com a maior frota de motocicletas, mas também com acentuado crescimento da frota em termos percentuais. O aumento na frota também se reflete nos estabelecimentos comerciais responsáveis por serviços mecânicos, venda de peças e acessórios, aluguel de motocicletas, e nos cursos profissionalizantes de curta duração em mecânica de motocicletas que atinge 20% do total (Pesquisa de Atividade Econômica Regional – Itacoatiara, 2010).

No que tange as estratégias de desenvolvimento econômico em Itacoatiara, a implantação das plantas industriais madeireiras começaram a esboçar-se a partir da década de 1970 com a política de incentivos fiscais da Suframa. “a implantação das madeireiras gerou um pólo de atração populacional de mão-de-obra barata, correspondendo esse modelo de desenvolvimento a uma “alternativa” em face do declínio da exploração extrativista e à instabilidade dos preços das atividades econômicas tradicionais” (Oliveira, 2007, p 101). Houve, portanto um grande crescimento na população urbana no período.

As mudanças na legislação, a substituição da madeira por estruturas reaproveitáveis de alumínio na indústria foram alguns dos fatores que corroboraram com a redução na demanda por produtos madeireiros. Segundo Oliveira, a crise na indústria moveleira deixou uma precária situação social com muitos trabalhadores sem ocupação, tendo de tirar seu sustento na informalidade. Constatou-se que a decadência da indústria moveleira na cidade coincide com o aumento do uso das motocicletas e o aumento do número de moto taxistas. No caso de Itacoatiara, o pólo madeiro era uma esperança que acabou não se concretizando após as grandes empresas do setor, como a Gerthal, serem desativadas. Apesar do porto grãos e do festival de Música da cidade, outras possibilidades econômicas estão sendo estudadas para o Município.

No caso de Parintins, a economia possui grande participação do comércio, existindo também uma contribuição significativa da indústria, agropecuária e do turismo, principalmente devido ao Festival Folclórico conhecido internacionalmente. A

pecuária destaca-se com 143090 cabeças de gado (IBGE,2009) e, apesar de ser desenvolvido em quantidade e qualidade, é carente de uma infra-estrutura de beneficiamento. Quanto ao setor secundário, o município é constituído, na sua grande maioria, de micro-empresas voltadas para o aproveitamento de produtos regionais como: Indústrias madeireiras, alimentícias, oleiras, confecções, naval e metalúrgica. A mão-de-obra formal é constituída praticamente pelos funcionários públicos e empregados no comércio local. Mesmo com a projeção internacional do festival folclórico, a cidade de Parintins não possui um padrão que venha a suprir a grande demanda e os preços no festival atingem níveis exorbitantes. O município apresenta um baixo nível de emprego com um número elevado de pessoas no mercado informal (MACHADO et. al,2005).

O desemprego foi levantado como o principal motivo para o surgimento dos moto-taxistas (principalmente em Itacoatiara). A taxa de desemprego para o ano 2000 foi de 16,41% e 15,65% para Itacoatiara e Parintins respectivamente. O desemprego em massa não tem ocorrido apenas nas cidades Amazônicas, é um fenômeno nacional incontestável desde os anos 1990, tendo o Brasil atingido em 2002 a quarta posição no ranking do desemprego mundial (POCHMAN, 2006). Entre a alternativa do desemprego ou viajar até Manaus em busca do “eldorado” no pólo industrial de Manaus, muitos optaram pelo trabalho como moto-taxistas.

Os fatores que levaram a uma transição do uso de bicicletas para o uso de motocicletas, mesmo com baixo nível de renda da cidade, podem ser destacados como a falta de alternativas ao transporte urbano, acesso ao crédito e a fortes políticas de marketing das montadoras. A motocicleta tornou-se um sonho de consumo da população nestas cidades: além de facilitar a mobilidade (não existe linha de ônibus na cidade) é sobre a motocicleta que as pessoas conversam no trânsito como se estivessem em uma caminhada, vão para o trabalho, fazem compras, é um item necessário para o flerte... a cidade gira em torno da motocicleta. Neste caso, da mesma maneira que o automóvel, a motocicleta ultrapassa a sua funcionalidade como meio de transporte (SCHOR, 1999) e está cravada no dia – a –dia dessas cidades. A frota de motocicletas nas cidades contemplados neste estudo aumentou de 2 e 4 para 8 e 12 motocicletas para cada 100 habitantes em apenas nove anos (Gráfico 1).

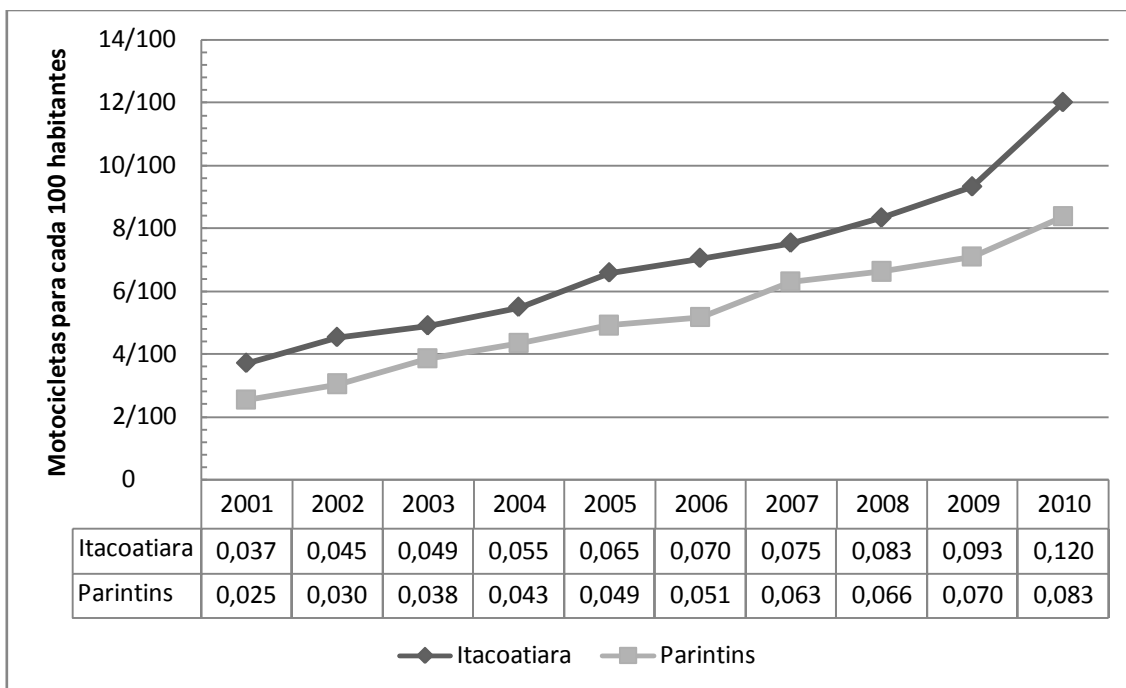


Gráfico 3. Frota de motocicletas e motonetas *per capita* em Itacoatiara e Parintins.

Organizado por Moisés Augusto

FONTE: Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, IBGE e Secretaria de estado de Planejamento e Desenvolvimento Econômico – SEPLAN Amazonas.

3.2.2 Os Moto-taxistas

Algo que chama a atenção nas cidades estudadas é a quantidade de moto-taxistas atuando, principalmente em Itacoatiara, o que refletiu na necessidade de se conhecer o porquê disso. Como resultado de pesquisas de campo realizadas em Parintins e Itacoatiara e inspirado na metodologia do IPEA, foi desenvolvido um formulário base para ser aplicado com os moto-taxistas nas cidades amazônicas. Aplicado inicialmente em Itacoatiara e aperfeiçoado em Parintins, o formulário base tem o intuito de obter dados via uma metodologia padronizada para todas as cidades, visando que os dados coletados possam ser analisados e comparados entre as cidades, dado o fato de ser um transporte muito popular nas cidades na calha do rio Solimões-Amazonas (Figura 3). O objetivo do formulário é traçar um perfil social e econômico dos moto-taxistas.

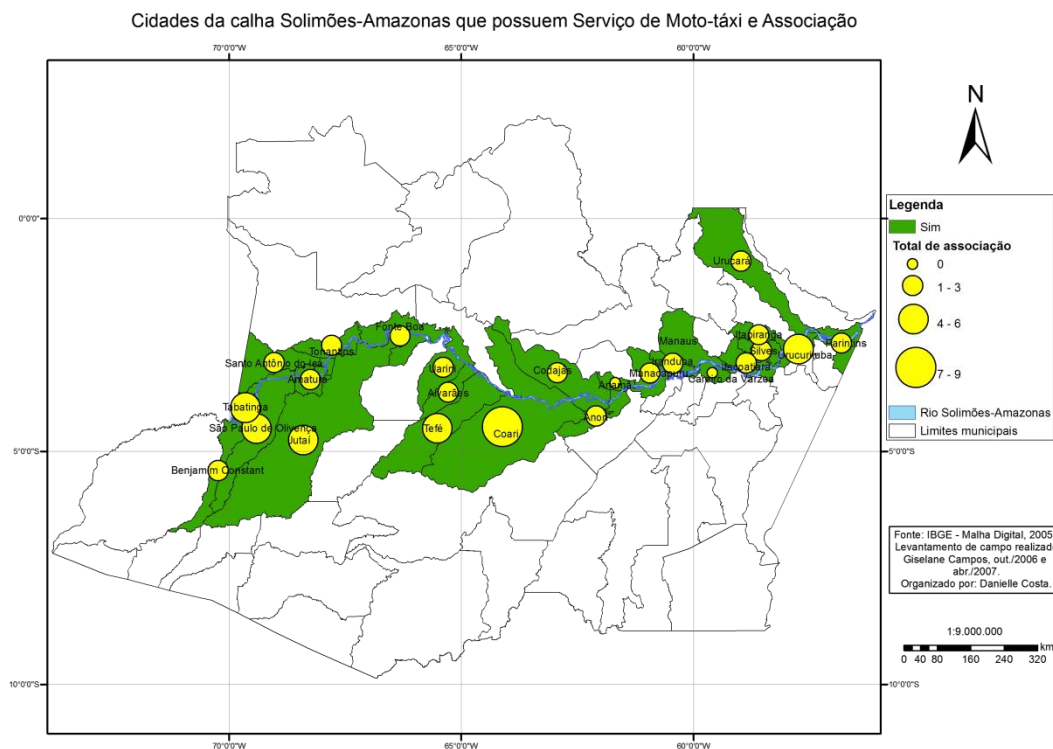


Figura 3. Cidades na calha Solimões – Amazonas que possuem serviço de Moto-táxi e Associações
Org. Gislane Campos & Danielle Costa

Foram entrevistados no local onde costumam esperar por sua clientela (pontos), tendo como amostra 10% dos permissionários existentes na cidade. O formulário contemplou dados socioeconômicos e dos veículos utilizados pelos moto-taxistas.

Constatou-se que o serviço de moto-taxista é uma atividade com patente participação masculina, com os números girando em torno de 92% e 95% do total. Entretanto os maiores faturamentos são encontrados entre as mulheres. Durante os trabalhos de campo constatou-se que as mulheres “passam mais segurança” ao usuário do serviço e, portanto, tem a preferência da clientela. Em Parintins encontramos os moto-taxistas que trabalham a mais tempo: 92 % deles trabalham a mais de 5 anos e deste percentual, 41% acima de 10 anos. Em Itacoatiara, 37% trabalham entre 5 e 10 anos e 29% entre 1 e 5 anos. Os dados citados anteriormente aliados as entrevistas indicam que Parintins foi a primeira cidade possuir o serviço de moto-taxi.

Quando perguntado qual era a profissão anterior a atual, como moto-taxista, obteve-se para Parintins e Itacoatiara 28% e 24% para o comércio, indústria em Manaus com 8% e 5%, serviços com 13% e 24% respectivamente. Os moto-taxistas que

trabalhavam nas indústrias de madeira em Itacoatiara constituíram 22% e os desempregados 11% e em Parintins os que não possuíam emprego 13% dos entrevistados.

No que tange ao faturamento, foi levantado o faturamento bruto, sem descontar nenhum gasto (nem mesmo com alimentação, aluguel ou com o financiamento da motocicleta) e considerando apenas o seu faturamento nesta profissão. As respostas eram dadas por faturamento diário ou semanal (o que o entrevistado pudesse afirmar com maior precisão) e posteriormente convertidos para mensal considerando, para fins de padronização, o mês de trabalho do moto-taxista igual a 30 dias. Constatou-se que Itacoatiara possui o menor faturamento bruto - 47,97% dos moto-taxistas entrevistados com faturamento bruto abaixo de R\$575,00 reais - em contraste com Parintins onde 43,90% dos entrevistados possuíam faturamento bruto acima de R\$950,00.

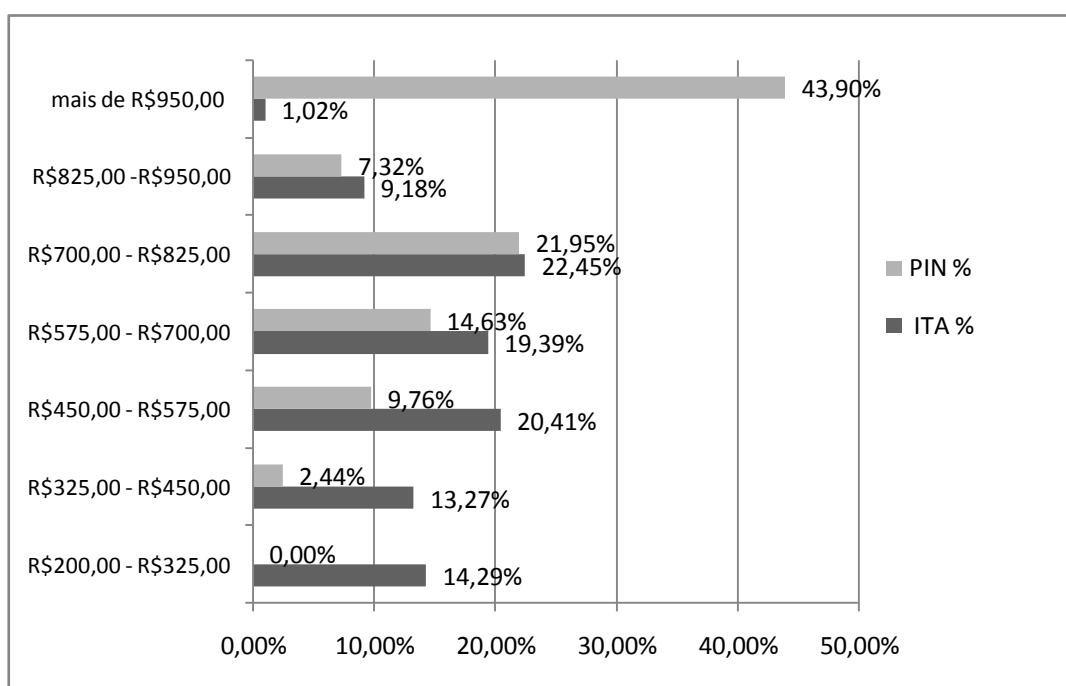


Gráfico 4. Faturamento Bruto dos moto-taxistas em Itacoatiara e Parintins

Org. Moisés Augusto

Fonte: dados da pesquisa de campo

Se considerarmos o salário mínimo necessário calculado pelo DIEESE, que em Abril de 2011 foi de R\$ 2.255,84, período da enchente onde os produtos que compõe a cesta básica regionalizada atingem o seu maior preço (MORAES & SCHOR, 2010), nenhum dos entrevistados recebe sequer um salário mínimo necessário como

faturamento bruto. O máximo recebido é 42,11% do salário mínimo necessário, mas apenas em por 43% dos moto-taxistas de Parintins.

Podemos apontar como principal motivo dessa assimetria no faturamento ao excesso de oferta do serviço na cidade de Itacoatiara, onde a relação população total /moto-taxista em 2011 passa de 261/1 em Parintins para 86/1 em Itacoatiara. Isto considerando apenas os moto-taxistas regularizados. Neste caso, a regulamentação da profissão e a constante fiscalização do serviço (realizada inclusive pelos próprios moto-taxistas) foi um fator importante em Parintins para o aumento do faturamento, porém foi imposto um limite de permissionários na cidade (reduzindo a oferta do serviço) que não pode mais ser ultrapassado. O acesso a esses veículos dá-se principalmente pelo financiamento realizado por intermédio dos bancos, agências financeiras, e pelo financiamento da própria concessionária. Em Itacoatiara o financiamento é utilizado por 79% dos entrevistados (gráfico 5). Outro fato importante são as motos alugadas para serem utilizadas como moto-taxi.

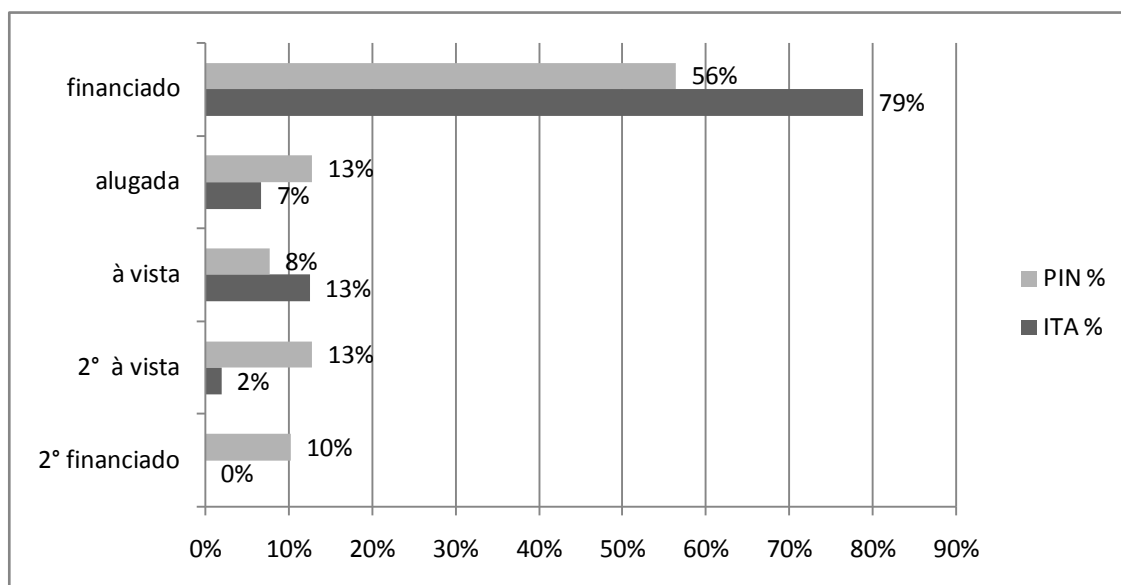


Gráfico 5. Forma de compra segundo os moto-taxistas em Itacoatiara e Parintins

Org. Moisés Augusto

Fonte: dados da pesquisa de campo

Os moto-taxistas que se consideram endividados (gráfico 6) em Itacoatiara e Parintins constituem 74% e 26% dos entrevistados, no caso de Itacoatiara, reflete o

impacto da participação do financiamento do veículo no faturamento bruto dos moto-taxistas.

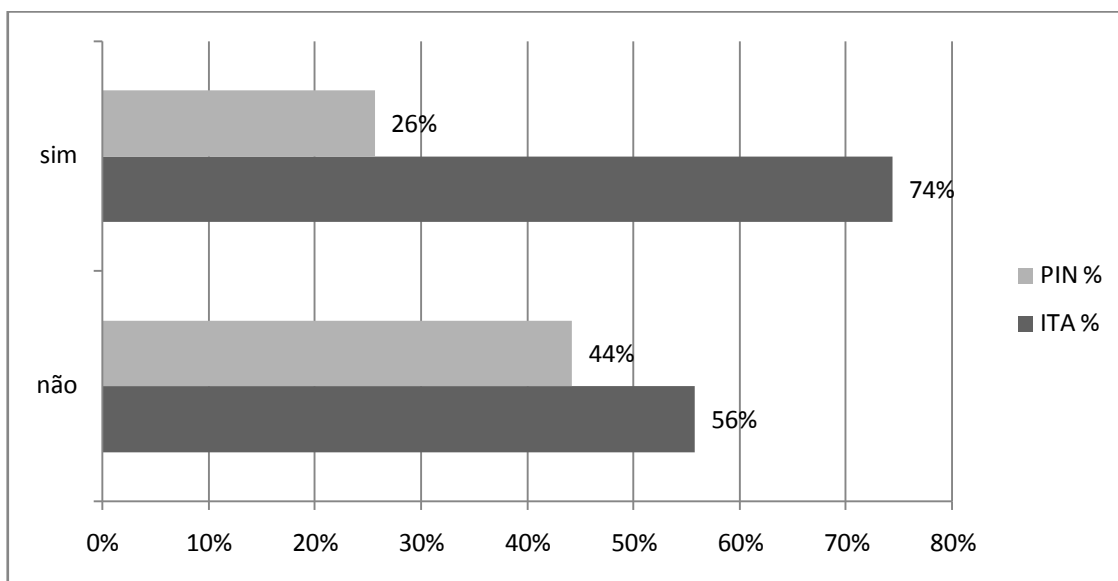


Gráfico 6. Endividamento segundo os mototaxistas em Itacoatiara e Parintins

Org. Moisés Augusto

Fonte: dados da pesquisa de campo

Considerando os acidentes absolutos entre o moto-taxista e os outros modais (Gráfico 7), temos uma grande participação das motocicletas que nos levou a fazer uma ponderação pela frota de cada veículo citado na pesquisa.

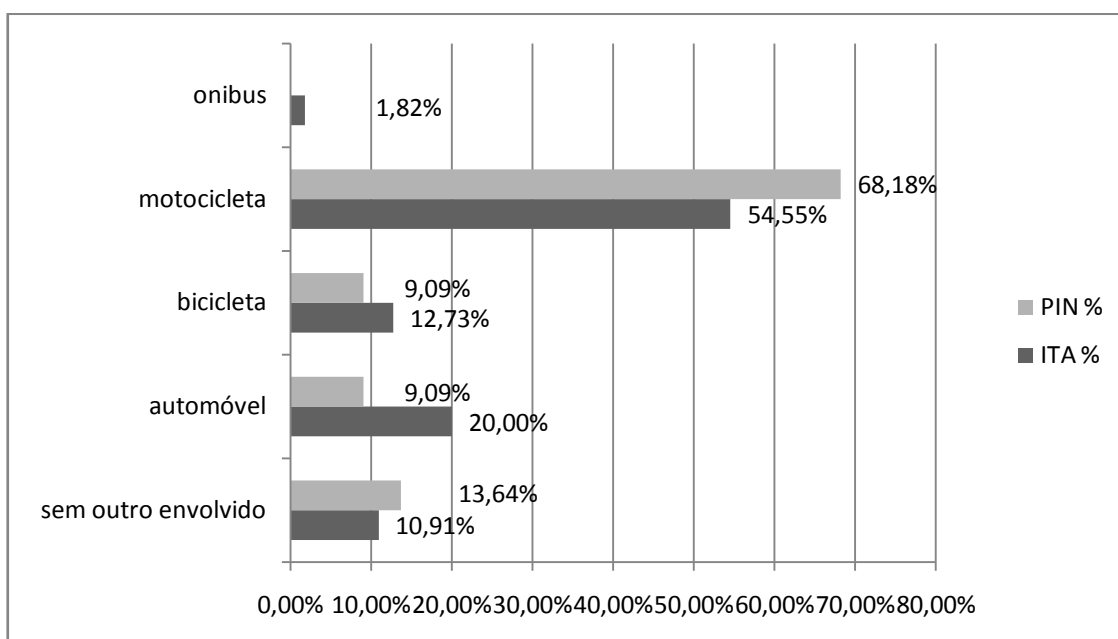


Gráfico 7. Veículos envolvidos em acidentes com moto-taxistas em Itacoatiara e Parintins

Org. Moisés Augusto

Fonte: dados da pesquisa de campo

Tipo de veículo	Itacoatiara	Parintins
Automóvel	14%	8%
Motocicleta	47%	51%
Motonetas	31%	36%
Caminhão	2%	1%
Onibus	1%	0%
Outros	5%	3%
TOTAL	100%	100%

Tabela 1. Veículos envolvidos em acidentes com moto-taxistas (após ponderação pela frota)
Org. Moisés Augusto

Fonte: dados da pesquisa de campo e Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN

No que tange ao nível de escolaridade, a maior parte dos moto-taxistas possui ensino fundamental incompleto ou médio completo. O ensino superior é mais presente em Parintins, mas isto não tem correlação com a renda, mostrando apenas que o desemprego está presente até mesmo entre aqueles com educação superior.

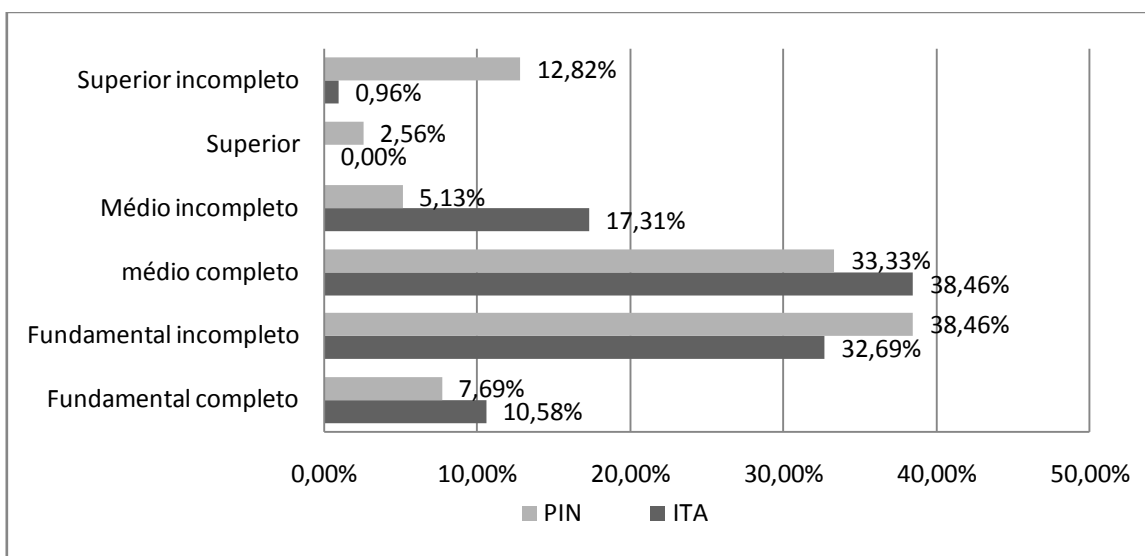


Gráfico 8. Nível de escolaridade dos moto-taxistas em Itacoatiara e Parintins
Org. Moisés Augusto

Fonte: dados da pesquisa de campo

Quando perguntado se possui outra profissão/atividade remunerada além da que exerce como moto-taxi, 59% e 63% em Parintins e Itacoatiara respectivamente responderam que não possuem outra atividade. Os que possuem outra atividade recorrem aos “bicos” ou são funcionários públicos ou prestadores de serviço que recorrem ao trabalho como moto-taxi como complemento da renda.

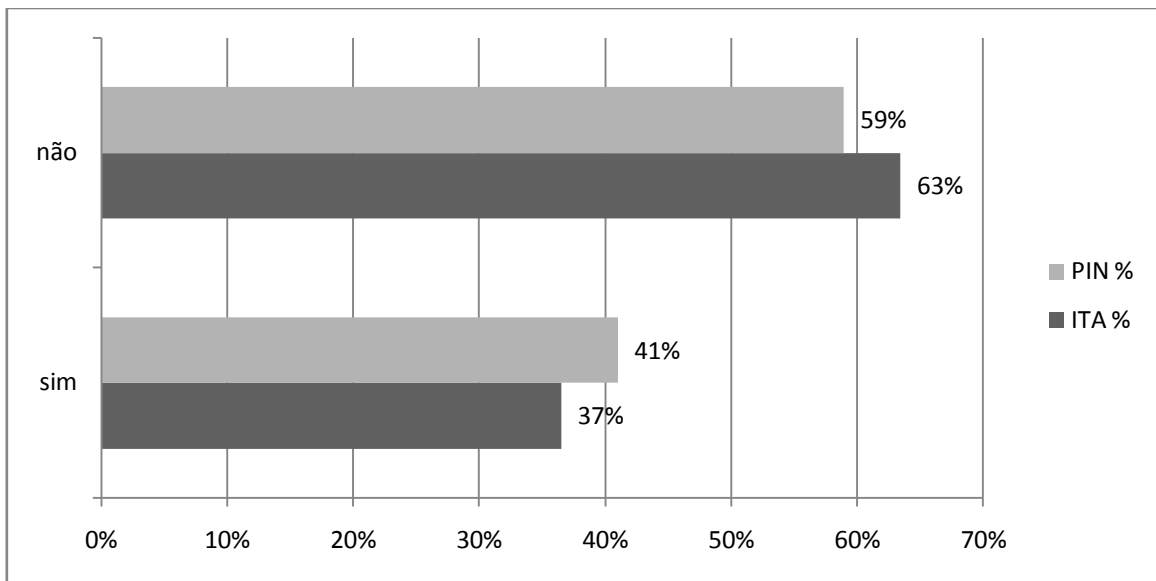


Gráfico 9. Moto-taxistas em Itacoatiara e Parintins que possuem outra atividade
Org. Moisés Augusto

Fonte: dados da pesquisa de campo

3.3 O financiamento do consumo

Os dados obtidos via formulário base, revelam a precarização em que estes trabalhadores estão submetidos e, é um alerta de que se as políticas de transporte e de circulação forem formuladas e implementadas por uma política de mobilidade urbana sustentável, e que seja integrada com uma política de desenvolvimento urbano – com a finalidade de proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e os não-motorizados, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável –, podem se constituir em um instrumento importante para apoiar o gerenciamento do crescimento urbano e a melhor distribuição da riqueza. (FILHO, 2007). O sistema de crédito insere-se nesse processo de desenvolvimento desigual possibilitando a expansão geográfica do mercado por meio do estabelecimento de uma continuidade, onde antes não existia continuidade alguma (HARVEY, 2005). É evidente a presença de diversas financeiras e agências bancárias nas cidades em estudo e interessante também, verificar o acréscimo nas vendas de motocicletas sustentadas pelo crédito fácil, mesmo com a baixa remuneração média e com níveis elevados de desemprego.

A idéia de desenvolvimento como acesso a bens e serviços tem o seu outro lado da moeda, as externalidades oriundas do uso das motocicletas que não pode mais ser ignoradas. Segundo Vasconcellos, os impactos mais relevantes decorrentes do uso das motocicletas são: os acidentes, poluição e efeito barreira.

A poluição é relevante porque a motocicleta que foi admitida pelas autoridades federais no país é muito poluidora. A motocicleta que é utilizada no Brasil desde 1994 emite mais poluentes por passageiro-km do que os automóveis brasileiros [...] O efeito barreira pode ocorrer devido à velocidade mais alta das motocicletas – com grande perigo para pedestres e ciclistas – e aos ruídos que podem causar. Mas o impacto nas fatalidades e nos ferimentos das pessoas são os mais graves(VASCONCELLOS, 2008, P.135).

O uso das motocicletas e seus impactos para a sociedade são amplamente estudados por diversos autores na Ásia, EUA e Europa. Mostram que a motocicleta é o veículo motorizado mais perigoso que existe, tanto em função de suas características físicas quanto das desvantagens que tem frente a veículos maiores e mais pesados, como automóveis, ônibus e caminhões (VASCONCELLOS, 2008). As pesquisas realizadas no Brasil apontam para um resultado similar, em 7% dos acidentes de automóvel causavam vítimas de algum tipo, valor que subia para 71% no caso das motocicletas. portanto, o custo médio de um acidente com motocicleta foi 53% superior ao custo médio do acidente com automóvel (Ipea/ANTP, 2003). Mesmo com esses resultados o uso das motocicletas tem sido incentivado ao sabor dos interesses da indústria (VASCONCELLOS, 2008). Neste caso, o desenvolvimento de uma sociedade tem importante contribuição para o aumento dos acidentes “condições econômicas e sociais precárias, falta de oportunidades de trabalho e desenvolvimento pessoal, etc. afetam de maneira negativa o estado psicológico das pessoas, levando-as a ter muitas vezes um comportamento inadequado no trânsito” (FERRAZ, 2008, p. 159.)

A ausência destas aliadas a uma política industrial de massificação do transporte individual motorizado em detrimento do coletivo está favorecendo o consumo de um produto com grandes impactos e não necessariamente em uma redução das desigualdades e aumento do bem estar.

Podemos dizer que a motocicleta também é um automóvel (veículo que se move mecanicamente), e da mesma maneira como o Automóvel, é uma mercadoria que condensa em si duas propriedades: o ser Auto e Mover-se - Constituindo-se o supra-

sumo de uma mercadoria sendo propriedade *privada, individual e móvel*. O produto perfeito para a socialização individualizada, pois liberta o indivíduo dos constrangimentos sociais do transporte coletivo e das regras de convivência social. (SCHOR, 2006). Assim, a motocicleta foi vendida como um símbolo de “liberdade” para o pobre, da industrialização como um bem em si mesma e da idéia de motorização como “progresso”, com a Indústria sempre afastando - a de sua imagem negativa e a popularizando com “cara de boa moça”, de maneira similar ao que a indústria de cigarros e bebidas alcoólicas também faz, usando do argumento de que “Vende o que as pessoas querem comprar” (VASCONCELLOS, 2008). Neste processo a propaganda e a comercialização tem um importante papel: destruir os vestígios da produção de uma mercadoria em suas imagens, reforçando o fetiche que surge automaticamente no curso da troca do mercado (Harvey, 2008).



Figura 4. Folheto de uma concessionária de motos em Manaus.

A imagem acima nos faz lembrar o que Dupas (2006) em seu livro “O mito do progresso” chama de a última fronteira de acumulação do capital “o mercado da pobreza”, onde a propaganda maciça tem grande importância a sentir-se ainda mais um infeliz, um *out-group*.

3.4.Os acidentes

Segundo o IPEA/DENATRAN (2006), o custo, para a sociedade, dos acidentes de trânsito, somente nas rodovias brasileiras, é de 22 bilhões de reais por ano, o equivalente a 1,2 % do Produto Interno Bruto (PIB) do país e mais do que o total do orçamento do Ministério da Saúde. Nas aglomerações urbanas o custo dos acidentes chega a 5 bilhões e reais por ano. Segundo Vasconcellos, entre as fatalidades com motociclistas em 2005, 40% ocorreram sem a interferência de outro veículo, ou seja, estiveram relacionadas apenas à motocicleta e seu condutor, com a gravidade de seus acidentes maior do que a de outros tipos de veículos. Proporcionalmente, as motocicletas geram mais custos para o País do que o acidentes com automóveis. Em 2005, as motos representavam 11% da frota e geraram 19% dos custos por acidentes de trânsito. Entre carros, com frota de 74% dos veículos do país, o custo dos acidentes foi 56% do total.

No caso de Itacoatiara, os dados dos acidentes de transito foram coletados no Instituto Municipal de Transportes Terrestres da cidade. Os dados são levantados pelo IMTT com a Polícia Militar, Corpo de Bombeiros e Hospital Geral José Mendes. Cerca de 78% dos acidentes em Itacoatiara tem o envolvimento de motocicletas e os carros apenas 16%. Quanto à idade das vítimas 30% está entre 0 e 18 anos, com muitas crianças envolvidas nos acidentes. E quanto à gravidade, 99% foram lesionadas contra apenas 1% de obtidos. Cabe ressaltar que os dados podem estar subestimados pois as vítimas com maior gravidade são levadas para Manaus e pelo fato de vítimas com baixa gravidade nem serem computadas pois, se recusam a ir ao hospital.

Durante a atividade de campo constatou-se também que o número de vítimas fatais pode estar subestimado em pelo menos 1/3. Ainda existe o agravante que apenas os mototaxistas usam capacete na cidade, o que representa apenas 16,4 % da frota de motocicletas, considerando apenas os moto-taxistas com permissão da prefeitura. Segundo os dados do DENATRAN, existia em Itacoatiara 1 carro para cada 3,3 motocicletas em novembro de 2010. Apesar de alguns dados sobre as vítimas não estejam divididos por tipo de veículo, as pesquisas citadas anteriormente aliadas ao percentual das motocicletas na frota podem nos dar uma idéia da participação das motocicletas nos acidentes. Os veículos motorizados de duas rodas em Itacoatiara e Parintins compõem 82,55 % e 88% da frota respectivamente.

É preocupante que Itacoatiara, com PEA aproximada de 32.869 pessoas em 2010, em apenas sete meses possuiu 2,26% desta vítima de acidentes de trânsito. Comparando o perfil dos consumidores de motocicletas segundo a ABRACICLO e a idade das vítimas em Itacoatiara, verificamos que 82% das vítimas estão distribuídos em 64% dos usuários abaixo de 40 anos. Atingindo, portanto grande parte da população em idade produtiva (15 a 60 anos).

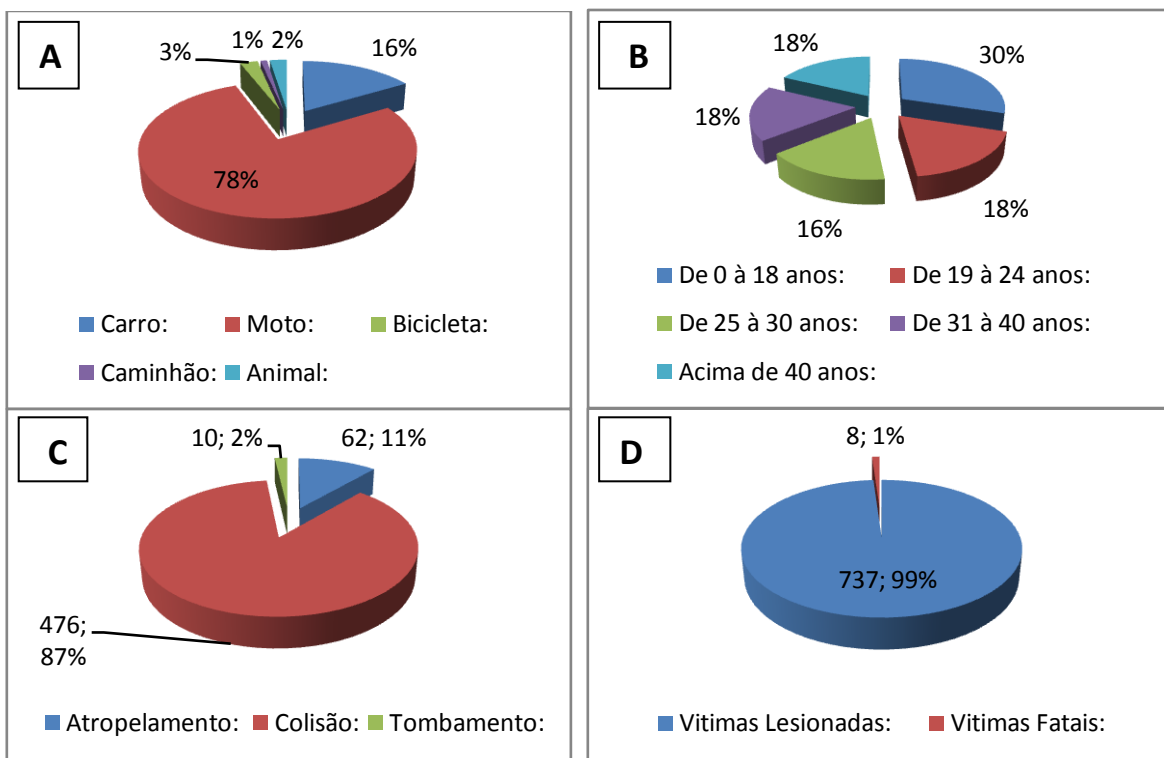


Gráfico 10. Acidentes de trânsito em Itacoatiara (janeiro a setembro de 2010)
Organizado por Moisés Augusto
FONTE: IMTT Itacoatiara.

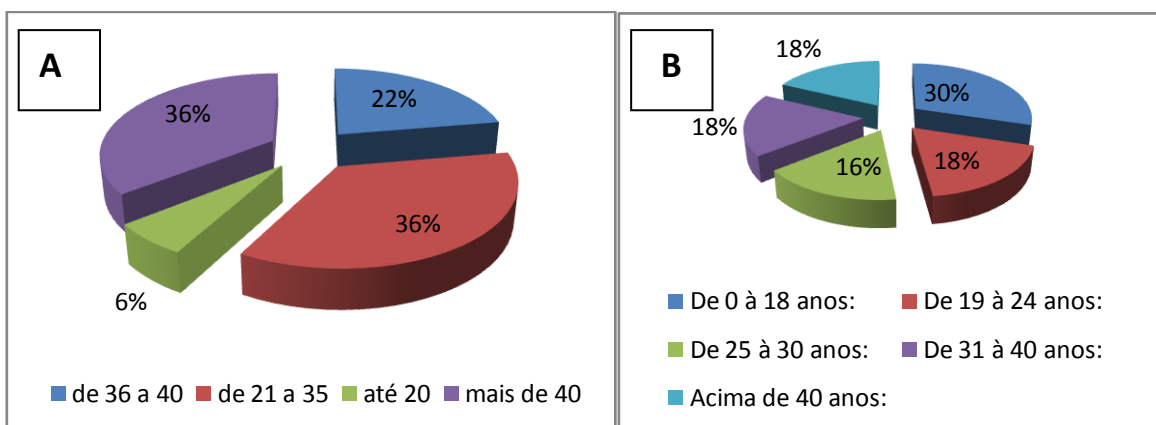


Gráfico 11. (A) perfil dos consumidores de motocicletas no Brasil; (B) idade das vítimas envolvidas em acidentes de trânsito em Itacoatiara.

Organizado por Moisés Augusto
FONTE: Abraciclo e IMTT Itacoatiara.

4. CONSIDERAÇÕES E RECOMENDAÇÕES

O consumo das motocicletas como uma alternativa de emprego, no caso dos moto-taxistas, e o sonho de adquirir uma motocicleta é evidente entre a população não só como um meio de transporte, mas também como status, incentivado pelo fácil acesso ao financiamento, um grande responsável por essa expansão. A ausência de alternativas de emprego e de transporte público, acesso ao crédito e incentivos à indústria de motocicletas aliada a um desejo exagerado pela motocicleta criada pelo mercado, não tem seus custos internalizados pelas montadoras. Estes custos recaem sobre a sociedade como maiores gastos com saúde pública, administração, perda de produção, danos materiais (públicos e privados) e poluição.

Dentro de uma escala regional podemos dizer a função de Itacoatiara e Parintins na divisão do trabalho da indústria de duas rodas se limita ao consumo de sua produção localizada em Manaus, e existe um grande esforço por parte das concessionárias de aumentar ainda mais as suas vendas. A questão preocupante vai muito além de uma escolha errônea do modal utilizado e seus custos sociais, mas também de uma questão insustentável no que tange a inadimplência (que pode levar ao colapso da interiorização do consumo) e ao excesso de oferta do serviço de moto-taxi nas cidades. A intervenção das prefeituras, que por um lado organizar a prestação do serviço, também pode significar exclusão de uma parte da população que, não possui alternativas econômicas. Longe de esgotar o tema , a pesquisa levantou diversas questões relevantes para a compreensão do urbano da Amazônia.

5. REFERÊNCIAS

AMARAL, Pedro Vasconcelos Maia do. **Desenvolvimento desigual em Minas Gerais**, 2005. Monografia UFMG. Disponível em:
http://www.bdmg.mg.gov.br/estudos/arquivo/premio/docs_2006/2_lugar_Universitario.pdf Acessado em: 21 Abr 2010

BAGOLIN, IzetePengo; BÊRNI, Duilio de Avila; PRADO, Mário Luís Moreira. **Concentração, Desigualdade Espacial e o Desenvolvimento do Rio Grande do Sul.**

Disponível em: <http://www.fee.tche.br/3eeg/Artigos/m08t02.pdf> Acesso em: 19 abr 2010.

BONFIM, Ronaldo; BOTELHO, Lissandro. **Zona Franca de Manaus: condicionantes do futuro**. Manaus: Editora Valer, 2009.

BORJA, Bruno. **Celso Furtado e a cultura da dependência**, Rio de Janeiro volume 8 n.2 revista oikos. 2009

BOTELHO, Antônio José. **Redesenhando o projeto ZFM- um estado de alerta (uma década depois)**, Manaus: editora valer, 2006.

DUPAS, Gilberto. **O mito do progresso: ou progresso como ideologia**, São Paulo: editora da UNESP, 2006.

FILHO, MassoudTufi Salim. **Políticas públicas e trabalho no transporte alternativo na amazônia: moto-táxi**. Dissertação. Belém, UFPA/NAEA. 2007

FREITAS, Renato Mendes. **Pujança Econômica e Evolução Recente na Indústria de duas rodas**. T&C AMAZÔNIA. Ano VII – Número 17 – 2º Semestre de 2009. ISSN: 1678-3824

FURTADO, Celso. **Desenvolvimento e subdesenvolvimento**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2009.

FURTADO, Celso. **O Mito do desenvolvimento econômico**. 4º Edição São Paulo: Paz e Terra, 2005.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. 2. Ed. São Paulo: Annablume, 2005.

_____. **Spaces of neoliberalization: towards a theory of uneven geographical development**. München: Franz Steiner Verlag, 2005.

_____. **Espaços de esperança**. São Paulo: LOYOLA, 2004.

_____. **Spaces of global capitalism: towards a theory of uneven geographical development**. London; New York: Verso, 2006.

IPEA/DENATRAN/ANTP. **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras**. Relatório Executivo. Brasília, 2006.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Rodando no escuro**. Revista Desafios do Desenvolvimento. Edição 29, Dez. 2006. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/desafios/edicoes/29/artigo37838-5.php>

LIRA, Sérgio Roberto Bacury de. SILVA, Márcio Luiz Monteiro da. PINTO, Rosenira Siqueira. **Desigualdade e heterogeneidade no desenvolvimento da Amazônia no século XXI**. Revista Nova Economia. Belo Horizonte 19 (1) 153-184. janeiro-abril de 2009

MACHADO, José Alberto da Costa. **Zona Franca de Manaus (ZFM): contribuições para fortalecê-la**, Universidade Federal do Amazonas, 2010 [notas de aula]

MELO, Eudes Lopes. **A formação de redes de produção na indústria de veículos sobre duas rodas no norte brasileiro**. Manaus, 2010 [dissertação de mestrado]

MEDEIROS, Rodrigo. **Atualidade do pensamento crítico de Celso Furtado**. 2010
Disponível em: www.centrocelsofurtado.org.br/adm/enviadas/doc/25_20060704233158.pdf

MORAIS, Elias de Oliveira. **Espaço e Indústria: um estudo da Honda Corporation**. Relatório de Iniciação Científica. Manaus, UFAM. 2004.

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

OLIVEIRA, Gilson Batista de. **Uma discussão sobre o conceito de desenvolvimento**. Revista FAE, Curitiba, v.5, n.2, p.37-48, maio/ago. 2002

OLIVEIRA, José Aldemir de. SCHOR, Tatiana. **Urbanização na Amazônia: o local e o global**. Grupo de estudos estratégicos Amazonicos TOMO III. Manaus INPA 2010

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITACOATIARA. **Pesquisa de Atividade Econômica Regional – PAER**, 2010.

RICARDO, David. **Princípios de Economia Política e Tributação**. São Paulo: Editora Nova Cultural Ltda, 1996.

SCHERER, Elenise . **Baixas nas carteiras: desemprego e trabalho precário na zona franca de Manaus**. Manaus: EDUA, 2005

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

SERÁFICO, José *et al* . **A Zona Franca de Manaus e o capitalismo no Brasil**. Estudos Avançados. vol.19 no.54. São Paulo: Mai/Ago. 2005. ISSN 0103-4014. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ea/v19n54/05.pdf>>. Acesso em: 19 abr 2010.

SMITH, Adam. **A Riqueza das Nações: investigação sobre sua natureza e suas causas**. São Paulo: Editora Nova Cultural Ltda, 1996. Vol. I

SMITH, Neil. **Desenvolvimento Desigual: Natureza, Capital e a produção do espaço**. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil S.A., 1988

SOUZA, Nali de Jesus de. **Desenvolvimento econômico**. 5 ed. São Paulo: Atlas, 2009.

SUFRAMA. Superintendência da Zona Franca de Manaus. **História**. Disponível em: http://www.suframa.gov.br/zfm_historia.cfm consultado em: 22 Abr 2010

SUFRAMA. Superintendência da Zona Franca de Manaus. **Indicadores do PIM.** Disponível em: http://www.suframa.gov.br/zfm_indicadores_do_pim.cfm acesso em: 22 Abr 2010.

THEIS, Ivo M. **Notas para uma Teoria do Desenvolvimento Geográfico Desigual**, de David Harvey Disponível em: <http://npdr.files.wordpress.com/2007/10/tdgd-harvey-2006.pdf> Acesso em: 20 abr 2010

_____. **Política de C&T e desenvolvimento geográfico desigual no Brasil.** In: Anais do IV Simpósio Brasil-Alemanha / 4. Deutsch-BrasilianischesSymposium 2009.

Disponível em:

<http://www.inf.ufpr.br/bsv05/simposio/pages/papers/4%20SBA%2005%20Ivo%20Marcos%20Theis.pdf> Acesso em:18 abr 2010.

_____. **Do desenvolvimento desigual e combinado ao desenvolvimento geográfico desigual.** Disponível em: <http://www.periodicos.ufpa.br/index.php/ncn/article/view/324/510>

VASCONCELLOS, Eduardo A. **O custo social da motocicleta no Brasil.** Disponível em: http://www.apatru.org.br/arquivos/%7B119C97E2-4817-4324-B4C8-978DC4F1A446%7D_revista-da-antp-119-20-artigo-eduardo-vasconcellos.pdf Acesso em: 20 abr 2010

_____. **Transporte e meio ambiente:** Conceitos e informações para análise de impactos. São Paulo: Ed. Annablume, 2006.

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