

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
INSTITUTO DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
CURSO DE MESTRADO EM GEOGRAFIA**

EDNILCE FERREIRA CRUZ MENDES

**GEOGRAFIA ECONÔMICA DE ITACOATIARA:
DA INSERÇÃO NO PROCESSO DE GLOBALIZAÇÃO ÀS MUDANÇAS NA VIDA
URBANA A PARTIR DO CONSUMO DE MOTOCICLETAS**

**MANAUS – AM
2018**

EDNILCE FERREIRA CRUZ MENDES

**GEOGRAFIA ECONÔMICA DE ITACOATIARA:
DA INSERÇÃO NO PROCESSO DE GLOBALIZAÇÃO ÀS MUDANÇAS NA VIDA
URBANA A PARTIR DO CONSUMO DE MOTOCICLETAS**

Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Filosofia, Ciências Humanas e Sociais da Universidade Federal do Amazonas, como requisito para obtenção do título de Mestre em Geografia, área de concentração Amazônia Território e Ambiente, linha de pesquisa: Espaço, Território e Cultura na Amazônia.

Orientadora: Profa. Dra. Paola Verri de Santana

**MANAUS – AM
2018**

FICHA CATALOGRÁFICA

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pela autora.

M538g MENDES, Ednilce Ferreira Cruz Mendes.

Geografia Econômica de Itacoatiara: da inserção no processo de globalização às mudanças na vida urbana a partir do consumo de motocicletas/ Ednilce Ferreira Cruz Mendes. – Manaus, 2018.

201 f.: il. color.; 30 cm.

Orientadora: Profª. Dra. Paola Verri de Santana.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Amazonas.
Programa de Pós-Graduação em Geografia, Manaus, 2018.

1. Motocicleta. 2. Cotidiano. 3. Itacoatiara. 4. Espaço Urbano
I. Santana, Paola Verri de. II. Universidade Federal do Amazonas. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Titulo.



Poder Executivo
Ministério da Educação
Universidade Federal do Amazonas
IFCHS/DEGEO/Programa de Pós-Graduação em Geografia
Mestrado Conceito 4



Aprovado pela Resolução Nº 009 – CONSUNI de 17/08/95
Credenciado pela CAPES em set/2000
Reconhecido através da Portaria Nº 1.077 - MEC, de 31 de agosto de 2012



Ata da Defesa Pública da Dissertação de Mestrado do(a) Senhor(a) **EDNILCE FERREIRA CRUZ MENDES**, discente do Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Filosofia, Ciências Humanas e Sociais da Universidade Federal do Amazonas, Área de Concentração em Amazônia: Território e Ambiente, realizada no dia 09 de Agosto de 2018.

Aos nove dias do mês de **Agosto de dois mil e dezoito**, às **quatorze horas**, na sala de Audiovisual do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Amazonas, realizou-se a Defesa Pública da Dissertação de Mestrado, intitulada **"GEOGRAFIA ECONÔMICA DE ITACOATIARA: DA INSERÇÃO NO PROCESSO DE GLOBALIZAÇÃO ÀS MUDANÇAS NA VIDA URBANA A PARTIR DO CONSUMO DA MOTOCICLETAS"**, sob orientação do(a) Professor(a) Doutor(a) **PAOLA VERRI DE SANTANA (PPGEOG/UFAM)**, do(a) aluno(a) **EDNILCE FERREIRA CRUZ MENDES**, em conformidade com o Art. 83 do Regimento Geral de Pós-Graduação da Universidade Federal do Amazonas, como parte final de seu trabalho para a obtenção do grau de **MESTRE EM GEOGRAFIA**, área de concentração em **AMAZÔNIA: TERRITÓRIO E AMBIENTE**. A Banca Examinadora foi constituída pelos seguintes membros: Professor(a) Doutor(a) Paola Verri de Santana, Presidente (PPGEOG/UFAM), Professor(a) Doutor(a) Geraldo Alves de Souza (PPGEOG/UFAM) e a Professor(a) Doutor(a) Daniel Nascimento e Silva (IFAM/MANAUS). O(A) Presidente da Banca Examinadora deu início à sessão convidando os membros da Banca e o(a) Mestrando(a) a tomarem seus lugares. Em seguida, o(a) Senhor(a) Presidente informou sobre o procedimento do exame. A palavra foi facultada ao(a) Mestrando(a) para apresentar uma síntese do seu estudo e responder às perguntas formuladas pelos Membros da Banca Examinadora. Após a apresentação e arguição pelos Membros da Banca Examinadora, esta reuniu-se onde decidiu, por unanimidade, que o(a) discente foi **"APROVADA"**. A sessão foi encerrada. Eu, Maria das Graças Luzeiro, Secretária do PPGEOG, lavrei a presente ata, que vai assinada por mim, pelos Membros da Banca Examinadora e pelo(a) Mestrando(a). Manaus (AM), **09 de Agosto de 2018**.

Banca Examinadora

Rubrica

Nota

Prof(a) Dr(a) Paola Verri de Santana
Presidente (PPGEOG/UFAM)
Prof(a) Dr(a) Geraldo Alves de Souza
Membro Titular (PPGEOG/UFAM)
Prof(a) Dr(a) Daniel Nascimento e Silva
Membro Titular (IFAM/MANAUS)

Ednilce Ferreira Cruz Mendes
Mestranda

Paola Verri de Santana "9,0"

Geraldo Alves de Souza "9,0"

Daniel Nascimento e Silva "9,0"

Maria das Graças Luzeiro
Secretária do PPGEOG

As cidades são como os seres humanos: têm um corpo e têm uma alma. Talvez muitas almas, porque, o corpo é um albergue onde moram muitas almas, todas diferentes em ideias e sentimentos, todas com a mesma cara. O corpo das cidades são as ruas, as praças, carros, lojas, bancos, escritórios, fábricas, coisas materiais. A alma, ao contrário, são os pensamentos e sentimentos dos que nela moram. [...]. Onde se pode encontrar as almas da cidade? Eu encontro-as bonitas nas feiras, nas bancas de legumes e frutas, no mercadão, no sacolão. Esses são lugares onde acontecem reencontros felizes.

Rubem Alves, 2006

DEDICATÓRIA

Ao meu esposo Carlos Mendes por seu apoio incondicional aos meus estudos e por ser incentivador desse trabalho.

Aos meus filhos, Heloísa e Vagner, meu neto Guilherme, que foram compreensivos com a minha ausência.

AGRADECIMENTOS

A Deus, por ter me dado forças para superar as dificuldades enfrentadas no decorrer da caminhada.

À Universidade Federal do Amazonas, Instituto de Ciências Exatas e Tecnologia – ICET, aos colegas de trabalho do curso de Engenharia de Produção pela disponibilidade em dividir comigo antes da minha liberação as disciplinas ministradas naquele período.

Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia – PPGEU pelo apoio financeiro à pesquisa, aos professores José Aldemir de Oliveira, Amélia Regina Batista Nogueira, José Alberto Lima de Carvalho, Ivani Ferreira de Faria, Manuel de Jesus Masulo da Cruz, Tatiana Schor, Paola Verri de Santana, Geraldo Alves de Souza, que contribuíram para a minha formação e aperfeiçoamento na carreira docente.

À minha Orientadora, Profa. Dra. Paola Verri de Santana, por ter me deixado trilhar o caminho do meu aprendizado e pela paciência e disponibilidade.

Aos colegas do mestrado pela troca de aprendizado nas disciplinas, através de debates, trabalhos em grupo e conversas geográficas, em especial a Isabela Colares pela ajuda no decorrer da construção do projeto de pesquisa, pelo apoio nos momentos de dificuldades e ajuda na elaboração dos mapas desse trabalho. A colega da turma, Nágila Situba, pelas contribuições ao meu trabalho e indicação de literatura.

Aos bolsistas de Iniciação Científica Yan Borges, do bacharelado em geografia pela UFAM, e Hugo Pantoja, do curso de engenharia de produção do Instituto de Ciências Exatas e Tecnologia – ICET/UFAM, pela contribuição nas pesquisas de base de dados primários e nos trabalhos de campo, sem os quais seria muito difícil coletar tantas informações.

As pessoas que colaboraram com informações a respeito da história econômica da cidade de Itacoatiara, escritor e historiador Francisco Gomes, Sr. Mário Benigno Mendes, Antonio Carlos de Oliveira Ferreira e aos integrantes do Moto Clube Anjos Urbanos.

Aos empresários do ramo de comércio e serviços ligados à motocicleta pela disponibilidade em nos atender, prestando informações sobre as mercadorias e os serviços oferecidos.

Aos motociclistas, mototaxistas, passageiros e pedestres que contribuíram com informações para o entendimento do cotidiano.

Aos representantes de órgãos públicos da Itacoatiara, na pessoa do Comandante do 2º Batalhão de Polícia Militar, Major Castro Alves, ao Delegado Lázaro Mendes, ao DETRAN

na pessoa de Maria Consolata, ao Diretor do Instituto Municipal de Trânsito e Transporte – IMTT, Sr. Francisco Grana e a Assessora Técnica Sra. Joselane de Paula, ao Comandante do Corpo de Bombeiros, Capitão Adson Ferreira, ao responsável pelo Serviço de Arquivamento Médico e Estatístico (SAME), Sr. Adison Almeida, ao Representante da Seguradora Líder, Sr. Josias Oliveira, as autoescolas Safira e Vitória e a todos que direta ou indiretamente contribuíram com informações para essa pesquisa.

Ao Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades da Amazônia Brasileira – NEPECAB que contribuiu para meu desenvolvimento como docente e pesquisadora através dos grupos de estudo, seminários e conversas com professores e colegas. A Gercicley Santos pelo apoio no decorrer do curso e nas atividades do núcleo.

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas – FAPEAM, através do projeto de pesquisa “O Direito à Cidade e a presença de Políticas Públicas em Cidades no Amazonas”, Edital: EDITAL N. 030/2013 – UNIVERSAL AMAZONAS/FAPEAM, coordenado pela Profa. Dra. Paola Verri de Santana, inserido no Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades da Amazônia (NEPECAB).

E por fim, a minha mãe Maria Elídia pela inspiração em seguir o ofício de ser professora, por seus ensinamentos que foram fundamentais na minha formação e pela sua sabedoria e serenidade, com as quais sempre me compreendeu quando não compareci nos momentos em família.

RESUMO

A implantação da Zona Franca de Manaus em 1967 visando atender a globalização do capital internacional, ancorada em incentivos fiscais, atrai empresas do setor de duas rodas. A partir da década de 1990, com a abertura econômica do governo para instalação de indústrias multinacionais com vantagens econômico-fiscais, incentivo à motorização com o crédito direto ao consumidor e a ausência de políticas públicas de transporte coletivo, a indústria de motocicletas se consolida no PIM. Com o intuito de investigar a vida cotidiana da cidade de Itacoatiara a partir do consumo dessa mercadoria e avaliar quais as influências na vida urbana, foram realizadas pesquisas em órgãos governamentais, portais das empresas fabricantes de motocicletas para saber quanto à produção, às vendas e à cadeia de fornecedores a montante e em trabalhos já publicados na área de estudo. Para dados primários foram realizadas pesquisas de campo com aplicação de formulários e observação direta na concessionária Honda, revendas autorizadas, lojas de peças, prestadores de serviços ligados à cadeia de suprimentos à jusante, assim como os condutores de motocicletas, passageiros e pedestres. A hipótese levantada é de que o consumo globalizado da motocicleta induz alterações de ordem econômica e social na cidade de Itacoatiara. A questão norteadora dessa pesquisa é saber como esse consumo interfere no cotidiano. Os resultados obtidos apontam que ocorreu um aumento na frota de motocicletas que, no ano de 2005, era de 5.286 motocicletas, findou o ano de 2016 em 17.149 motocicletas. O número de Carteiras Nacionais de Habilitação em todas as categorias no município no mesmo ano é de apenas 9.109 (nove mil e cento e nove) habilitados, atingindo um percentual de 53,12% de habilitados em relação a frota de motocicleta. O número de acidentes de trânsito em 2005 foi de 383 e em 2016 fechou com 2.202 acidentes de trânsito por motocicleta. Os resultados apontam uma alteração na vida urbana e a necessidade de planejamento urbano, política municipal de educação no trânsito, consolidação de dados entre os órgãos governamentais para melhoria das informações e atuação mais efetiva do órgão municipal de trânsito quanto à fiscalização.

Palavras-chave: Motocicleta, Cotidiano, Itacoatiara, Espaço Urbano.

ABSTRAC

The establishment of the Manaus Free Trade Zone in 1967 to meet the globalization of international capital, anchored in fiscal incentives, attracts companies from the two-wheel sector. Since the 1990s, with the economic opening of the government to the installation of multinational industries with economic-fiscal advantages, incentive to motorization with direct consumer credit and the absence of collective public transport policies, the motorcycle industry consolidates in the PIM. In order to investigate the everyday life of the city of Itacoatiara from the consumption of this merchandise and to evaluate the influences on urban life, research was carried out in government agencies, portals of motorcycle manufacturers to know how much production, sales and chain of suppliers upstream, and in works already published in the study area. For primary data, field surveys were carried out with application of forms and direct observation at the Honda dealership, authorized resellers, parts stores, service providers connected to the downstream supply chain, as well as drivers of motorcycles, passengers and pedestrians. The hypothesis raised is that the globalized consumption of the motorcycle induces economic and social changes in the city of Itacoatiara. The guiding question of this research is to know how this consumption interferes in daily life. The results obtained indicate that there was an increase in the fleet of motorcycles, which in 2005 was 5,286 motorcycles, ending the year 2016 on 17,149 motorcycles. The number of drive licenses in all categories in the municipality in the same year, is only 9,109 qualified, reaching a percentage of 53.12% of qualified in relation to the motorcycle fleet. The number of traffic accidents in 2005 was 383 and in 2016 closed with 2,202 traffic accidents by motorcycle. The results point a change in the urban life and the need for urban planning, municipal education policy in traffic, consolidation of data among government agencies to improve information and more effective action of the municipal transit authority regarding supervision.

Keywords: Motorcycle, Everyday life, Itacoatiara, Urban Space.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Carroceiro na década de 1970.....	49
Figura 2: Av. Cons. Rui Barbosa atual Av. Parque.....	51
Figura 3: Viagem a Itapiranga.....	60
Figura 4: Bandeira do Clube de Motociclismo Anjos Urbanos.....	61
Figura 5: Panfleto do 3º Encontro de Motociclistas Itacoatiara -AM, 2018	62
Figura 6: Dinâmica da cadeia de suprimentos de uma motocicleta	84
Figura 7: Processo de Produção de uma motocicleta Honda	85
Figura 8: Concessionária Canopus Motos Rua Borba, Araújo Costa	93
Figura 9: Concessionária Amazônia Moto Center/2016 - Av. Parque	93
Figura 10: Estrutura de vendas da Honda em Itacoatiara.....	96
Figura 11: Algumas lojas de peças existentes na cidade	102
Figura 12: Postos de gasolina em Itacoatiara	105
Figura 13: Oficina de motos	108
Figura 14: Borracharia I	110
Figura 15: Borracharia II	111
Figura 16: Lava a jatos	114
Figura 17: Motocicletas em frente aos espaços de consumo.....	141
Figura 18: Ponto de Moto taxistas em frente à CIEX no bairro Jauari	143
Figura 19: Diversos espaços da produção I	144
Figura 20: Diversos espaços da produção II	145
Figura 21: Estádio Floro de Mendonça em dia de jogo.....	146
Figura 22: Motocicletas durante a noite na Avenida Parque em frente a um bar	147
Figura 23: O deslocamento dos moradores da AM-010 para a cidade.....	150
Figura 24: O deslocamento dos moradores da cidade para AM-010	151
Figura 25: Comportamento dos motociclistas – Infrações de trânsito nas ruas	153
Figura 26: Local onde vende motocicletas usadas	156
Figura 27: Posto de Atendimento do DETRAN.....	163
Figura 28: Instituto Municipal de Trânsito e Transporte – IMTT	165
Figura 29: Passeata do maio amarelo “Nós somos o trânsito”	166
Figura 30: 2º Batalhão de Polícia Militar	167
Figura 31: Pátio do Batalhão da PM um mês após fiscalização conjunta da	168
Figura 32: Batalhão do Corpo de Bombeiros	169
Figura 33: Autoescola Safira	171
Figura 34: Autoescola Vitória	172
Figura 35: panfleto da autoescola Safira	173
Figura 36: panfleto da Autoescola Vitória	174
Figura 37: Clínica de Trânsito São Cristóvão	176
Figura 38: Escritório da Seguradora Nova Líder	178
Figura 39: Camiseta de um representante de venda autônomo Grupo Cometa	180
Figura 40: Folheto promocional da Concessionária Canopus Motos.....	181
Figura 41: Verso do folheto promocional da Concessionária Canopus Motos	182
Figura 42: Entrega de motocicleta a cliente contemplado em consórcio	183
Figura 43: 2º Encontro de Motociclistas de Itacoatiara-AM – maio/2017	185

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Produção duas rodas no PIM – 1986 a 2016	68
Gráfico 2: Vendas duas rodas no PIM – 1986 a 2016	69
Gráfico 3: Crescimento da população do município de Itacoatiara – 2000 a 2016.....	122
Gráfico 4: Pirâmide Etária de Itacoatiara – censo 2010	124
Gráfico 5: Frota total de veículos em Itacoatiara – 2011 a 2018.....	125
Gráfico 6: Crescimento da frota de motocicletas em Itacoatiara - 2005 a 2016	126
Gráfico 7: Total de habilitados em todas as categorias CNH em Itacoatiara 2014 a 2018....	127
Gráfico 8: Repasses do IPVA Itacoatiara - 2000 a 2016.....	130
Gráfico 9: Acidentes de trânsito com óbito em Itacoatiara – 1996 a 2015.....	159
Gráfico 10: Acidentes de Trânsito causados por motocicleta e carro no município de Itacoatiara de 2005 a 2017	161

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: População residente de Itacoatiara de 1970 a 2010	39
Quadro 2: Importações – Ranking por país de origem (2011-2016).....	81
Quadro 3: Exportações – Ranking por país de destino (2011-2016).....	81
Quadro 4: Informações do Corpo de Bombeiros	169
Quadro 5: Especificação da categoria por Habilitação	171

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Localização da área de estudo.....	44
Mapa 2 - Concessionária por distribuição geográfica.....	75
Mapa 3 - Diagnóstico dos comércios e serviços ligados a motocicleta	89
Mapa 4 - Comércios e serviços ligados ao setor de motocicletas	91
Mapa 5 - Prestadores de serviços ligados ao setor de motocicletas	92

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Produção de motocicletas por fabricante 2005-2016.....	70
Tabela 2: Vendas de motocicletas no atacado por fabricante - 2005 a 2016.....	71
Tabela 3: Emplacamentos por fabricante no Brasil de 2011 a 2016	131

LISTA DE SIGLAS

ABRACICLO – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS FABRICANTES DE MOTOCICLETAS, CICLOMOTORES, MOTONETAS, BICICLETAS E SIMILARES
ANFAMOTO – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES E ATACADISTAS DE MOTOPEÇAS
ANP – AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO
BCB – BANCO DE CRÉDITO DA BORRACHA
BPM – BATALHÃO DE POLÍCIA MILITAR
CACEX – CARTEIRA DE COMÉRCIO EXTERIOR DO BANCO DO BRASIL
CAPES – COORDENAÇÃO DE APERFEIÇOAMENTO DE PESSOAL DE NÍVEL SUPERIOR
CDB – CENTRO DE PROMOÇÃO DA BICICLETA
CDC – CRÉDITO DIRETO AO CONSUMIDOR
CDT – CENTRO DE DESENVOLVIMENTO E TECNOLOGIA
CETAM – CENTRO DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA DO AMAZONAS
CF – CONSTITUIÇÃO FEDERAL
CID – CÓDIGO INTERNACIONAL DE DOENÇAS
CIEX – COMÉRCIO INDÚSTRIA E EXPORTAÇÃO
CLT – CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO
CMAE – CLASSIFICAÇÃO NACIONAL DE ATIVIDADES ECONÔMICAS
CNH – CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO
CNPJ – CADASTRO NACIONAL DE PESSOA JURÍDICA
CNS – COMPANHIA SIDERÚRGICA NACIONAL
CONAMA – CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE
CONTRAN – CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO
COOPE/RJ - INSTITUTO ALBERTO LUIZ COIMBRA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA DE ENGENHARIA, DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
CS – CADEIA DE SUPRIMENTO
CTB – CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO
DAM – DECLARAÇÃO DE APURAÇÃO MENSAL
DATASUS – DEPARTAMENTO DE INFORMÁTICA DO SUS
DENATRAN – DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO

DETRAN – DEPARTAMENTO TRÂNSITO
DPVAT - SEGURO DE DANOS PESSOAIS CAUSADOS POR VEÍCULOS AUTOMOTORES DE VIA TERRESTRE
DUT – DOCUMENTO ÚNICO DE TRANSFERÊNCIA
EPIs – EQUIPAMENTOS PROTEÇÃO INDIVIDUAIS
E-SUS – SISTEMA DE ATENÇÃO BÁSICA DO SISTEMA ÚNICO DE SAÚDE
EUA – ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA
FENABRAVE – FEDERAÇÃO NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES NO BRASIL
FIPE – FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS
HOSPUB – SISTEMA INTEGRADO DE INFORMATIZAÇÃO DE AMBIENTE HOSPITALAR
IAN – INSTITUTO AGRONÔMICO DO NORTE
IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA
ICMS – IMPOSTO SOBRE CIRCULAÇÃO DE MERCADORIAS E SERVIÇOS
IMTT – INSTITUTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE
IPVA – IMPOSTO SOBRE PROPRIEDADE DE VEÍCULOS AUTOMOTORES
IPVA – IMPOSTO SOBRE VEÍCULOS AUTOMOTORES
JUST IN TIME – NA HORA CERTA
KANBAN – CARTÃO – SINALIZAÇÃO
LOCUS MAP – APlicativo de navegação ANDROID MUTIFUNCIONAL
MEI – MICROEMPREENDEDOR INDIVIDUAL
MHA – MOTO HONDA DA AMAZÔNIA
ONU – ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS
P&D – PESQUISA E DESENVOLVIMENTO
PDCA – PLANEJAR, FAZER, CHECAR, AGIR
PIM POLO INDUSTRIAL DE MANAUS
PM – POLÍCIA MILITAR
PRODAM – PROCESSAMENTO DE DADOS DO AMAZONAS S/A
PUC/RN – PONTÍFICIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL
PUC/SP – PONTÍFICIA UNIVERSIDADE CTÓLICA DE SÃO PAULO
QCDEMS – QUALIDADE, CUSTO, ENTREGA, MEIO AMBIENTE, GERENCIAMENTO E SEGURANÇA
QGIS – SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA

SAME – SERVIÇO DE ARQUIVAMENTO MÉDICO E ESTATÍSTICO
SEBRAE – SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS
SEFAZ – SECRETARIA DE ESTADO DA FAZENDA
SERASA – CENTRALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DOS BANCOS S/A
SESP – SERVIÇO ESPECIAL DE SAÚDE PÚBLICA
SHAM – SUPERINTENDÊNCIA HABITACIONAL DO AMAZONAS
SINDPEÇAS – SINDICATO DAS INDÚSTRIAS DOS COMPONENTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES
SPC – SERVIÇO DE PROTEÇÃO AO CRÉDITO
SUFRAMA – SUPERINTENDÊNCIA DA ZONA FRANCA DE MANAUS
SUS – SISTEMA ÚNICO DE SAÚDE
UEA – UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS
UFAM – UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
UFPA – UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
UTIs – UNIDADES DE TERAPIA INTENSIVA
ZFM – ZONA FRANCA DE MANAUS

SUMÁRIO

CAPÍTULO I: DA BICICLETA A MOTOCICLETA: A EVOLUÇÃO DUAS RODAS ...	25
.....
1. A lei de acumulação capitalista	25
1.1. Do celerífero a motocicleta: um pouco da história	27
1.2. A indústria de motocicleta e as Guerras Mundiais	29
1.3. A bicicleta no Brasil	30
1.4. A motocicleta no Brasil	33
1.5. A rede urbana e a indústria de motocicleta no Amazonas	35
1.6. Itacoatiara: das carroças à motocicleta	44
CAPÍTULO II - CADEIA DE SUPRIMENTOS DA MOTOCICLETA: UM ESTUDO A MONTANTE E A JUSANTE.....	64
.....
2. Conceitos e estratégias da cadeia de suprimentos	64
2.1. A cadeia de suprimentos da motocicleta a montante e a jusante	67
2.2. A estrutura produtiva da motocicleta.....	68
2.3. Polo de duas rodas e cadeia de suprimentos para acumulação flexível.....	72
2.4. Estrutura da cadeia de suprimentos da motocicleta	78
2.5. A estrutura de comercialização e de serviços para motocicletas em Itacoatiara	87
2.5.1. A origem das mercadorias vendidas em Itacoatiara	95
2.5.2. Os Consultores de vendas	99
2.5.3. As lojas de peças para motocicletas em Itacoatiara	99
2.5.4. Postos de Gasolina	102
2.5.5. As Oficinas.....	106
2.5.6. As borracharias.....	109
2.5.7. O lava a jato.....	111
2.5.8. Aluguel de Motocicletas.....	114
2.6. O tempo da produção e do consumo da motocicleta	115
CAPÍTULO III – CONSUMO DE MOTOCICLETA: A INFLUÊNCIA NA VIDA URBANA DE ITACOATIARA.....	120
.....
3. O que é o cotidiano	120
3.1. Os números e o cotidiano.....	121
3.2. A motocicleta como objeto de consumo	132
3.3. Caracterização dos consumidores e da motocicleta.....	134
3.4. Espaços do Consumo	139
3.5. Espaço da produção	142
3.6. Espaço do Lazer e da festa.....	145
3.7. O cotidiano dos motociclistas nas ruas	148
3.8. Influências do consumo de motocicletas na vida urbana.....	154
3.8.1. O custo em ter a motocicleta	154
3.8.2. O comércio informal da motocicleta	155
3.8.3. O comércio ilegal da motocicleta	157

3.8.4. Os acidentes causados por motocicleta	158
3.9. Órgãos Governamentais e sua atuação	162
3.9.1. DETRAN.....	162
3.9.2. Instituto Municipal de Trânsito e Transporte – IMTT	164
3.9.3. Batalhão de Polícia Militar.....	166
3.9.4. 1 ^a Companhia Independente de Bombeiros Militar	168
3.9.5. Autoescolas	170
3.9.6. Clínica de Trânsito	175
3.9.7. Seguro DPVAT	177
3.10. Motocicletas: investimentos afetivos e/ <i>ou</i> consumo dirigido.....	179
CONCLUSÃO.....	186
REFERÊNCIAS	190
Anexo 1: Acidentes de Trânsito no Município de Itacoatiara no período de 2011 a 2017....	195
Anexo 2: Acidentes de Trânsito no Município de Itacoatiara no período de 2011 a 2017....	196
Apêndice 1: Postos no município de Itacoatiara segundo a ANP – 2018	197

INTRODUÇÃO

A motocicleta está relacionada com o avanço tecnológico e as competições que envolvem a velocidade das máquinas e a habilidade de motociclistas e o sentimento de aventura e liberdade que assediava a juventude desde as primeiras competições de motociclismo no século XIX até os dias atuais. No século XX, a indústria de motocicletas cresce com as guerras mundiais fabricando-as para os campos de batalha. A partir disso, com o desenvolvimento de novas tecnologias e o apelo da publicidade em filmes e comerciais que exibiam celebridades em suas motocicletas possantes, ela passa a ser desejada e consumida por um seleto público.

O processo proposto tem relevância no contexto geoeconômico de uma mercadoria que se expandiu pelo mundo a partir da Segunda Guerra Mundial, produzindo motocicletas para os campos da batalha e, posteriormente, pela visão empreendedora de Soshiro Honda, que criou uma motocicleta econômica e acessível às classes mais baixas, e que se popularizou no Brasil e na Amazônia através da implantação da Zona Franca de Manaus, na década de 1960, através de uma política de incentivos fiscais para instalação de empresas no Polo Industrial de Manaus.

No Brasil as motocicletas passam a ter relevância na economia do país a partir da década de 1990, quando o Governo resolveu estimular o mercado consumidor que antes era voltado a uma elite que a utilizava para o lazer (VASCONCELOS, 2014). Para isso, houve investimentos pesados em publicidade a fim de desvincular as ideias negativas ligadas à rebeldia e à irresponsabilidade associadas a esse veículo. Assim, o Governo brasileiro buscou atingir a parcela mais influente da sociedade, a classe média, a qual foi usada como formadora de opinião.

Conforme Relatório dos Indicadores de Desempenho do Polo Industrial de Manaus (2015), as indústrias do subsetor duas rodas tiveram um faturamento acima de 3,9 bilhões de reais, o que corresponde a 16,60% do faturamento total do Polo Industrial de Manaus – PIM. O setor de duas rodas (congrega indústrias do ramo de bicicletas, triciclos, motocicletas e motores de força) é o terceiro mais importante do Polo Industrial de Manaus – PIM, conforme relatórios da SUFRAMA (2015). É composto por 14 fábricas montadoras e uma cadeia formada por 115 empresas fornecedoras de peças para motocicletas, bicicletas e triciclos.

A produção de motocicletas no ano de 2005 foi de 1.213.517 unidades e a venda foi de 1.024.203 unidades. No ano de 2015, a produção foi de 1.262.708 unidades e as vendas foram de 1.189.933 unidades. Apesar do momento de crise que o país se encontrava, as

vendas ainda tiveram um aumento de 13,92% em relação ao ano de 2005, época do incentivo ao crédito para a compra de veículos.

Conforme dados do Observatório das Metrópoles, na publicação Mapa da motorização individual do Brasil – 2017, entre os anos de 2001 a 2016 o número de motos no Brasil saltou de 4,5 milhões para 24,9 milhões. A taxa de motorização passou de 2,7 motos/100 habitantes em 2001, para 12,1 motos/100 habitantes em 2016.

O crescimento da frota de motocicletas na região Norte de 2005-2015 foi de 198% em relação à frota geral. O estado do Amazonas no ano de 2015 tinha uma população de 3.938.336 e uma frota de motocicletas de 274.595, correspondendo a 14 motos/100 hab. Em Itacoatiara tem-se 17.149 motocicletas e uma população de 86.839 habitantes correspondendo a 19,74 motos/100 habitantes (DENATRAN, dados da frota 2016).

Diante do cenário apresentado, a questão central proposta no projeto foi: Como o consumo de motocicleta influencia o cotidiano? Com a finalidade de responder a essa questão maior, apresenta-se outras questões que vêm a contribuir com o que se propõe nos objetivos específicos dessa pesquisa, são elas: Qual a origem da motocicleta que chega a Itacoatiara? Quem são os consumidores da motocicleta em Itacoatiara? Quando Itacoatiara torna-se relevante para o consumo de motocicletas? O que acontece no cotidiano de Itacoatiara a partir da inserção da motocicleta?

A pesquisa tem como objetivo geral avaliar a influência do consumo de motocicletas na vida urbana da cidade de Itacoatiara. Como objetivos específicos, a pesquisa pretende: I. Descrever a história da motocicleta da criação a expansão capitalista dessa indústria, bem como a chegada dessa mercadoria em Itacoatiara; II. Identificar a cadeia de suprimentos da motocicleta a montante e a jusante, correlacionando com o processo de globalização e a oferta de produtos e serviços surge para atender ao consumidor final; III. Entender como a motocicleta influencia o cotidiano na vida urbana em Itacoatiara.

A hipótese desse estudo é de que o consumo da motocicleta induz alterações de ordem econômica e social na cidade de Itacoatiara. Partindo de variáveis como produção, consumo, IPVA, veículos emplacados, frota de motocicletas, publicidade e incentivo ao crédito, foram feitas análise e interpretação dos dados para entender o contexto histórico da expansão capitalista da indústria de motocicleta, a cadeia de suprimento globalizada e a influência do consumo dessa mercadoria na vida urbana de uma cidade com a maior frota de motocicletas dentre os municípios do interior do estado do Amazonas.

A pesquisa pode ser classificada, conforme Gil (2002), quanto a sua finalidade, objetivo e métodos. Com base na sua finalidade, a pesquisa é exploratória, pois busca

entender um problema identificado na sociedade e no ambiente onde vive a pesquisadora. Quanto ao seu objetivo é explicativa porque busca identificar fatores que contribuem para a ocorrência de um fenômeno e tentar explicá-los. Quanto ao seu método de procedimento, é um estudo de caso que, segundo Yin (2006), é considerado como o delineamento mais adequado para explicar com profundidade uma averiguação empírica que investiga um fenômeno contemporâneo dentro da vida especialmente quando os limites entre o fenômeno e o contexto não estão definidos.

O estudo inicia com o contexto da expansão da indústria motociclística pelo mundo até chegar a implantação das empresas japonesas no Polo Industrial de Manaus, para então observar a chegada da motocicleta na cidade de Itacoatiara, fazendo uma descrição da história geoeconômica e geopolítica de expansão capitalista da indústria de motocicletas pelo mundo. Esta pesquisa analisa a vida numa cidade do interior do Amazonas enquanto realidade em constante transformação.

Quanto a fontes secundárias, foram consultadas bases de dados da Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA, Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares – ABRACICLO, Secretaria da Fazenda do Estado do Amazonas – SEFAZ, Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores – SINDPEÇAS, Associação Nacional dos Fabricantes e Atacadistas de Motopeças – ANFAMOTO, Relatório de Sustentabilidade Honda 2017, Observatório das Metrópoles – Relatório da Motorização no Brasil 2015, Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN e Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Foram pesquisados bancos de teses e dissertações das seguintes instituições: CAPES, UFAM, PUC-SP, PUC-RS, UFPA, COOPE-UFRJ e outras instituições, em busca de trabalhos já publicados na área de estudo ou afins.

Para dados primários, foram aplicadas as técnicas de aplicação de formulário e observação. Para obter informações da cadeia de suprimento a jusante (comércios e serviços), foram aplicados formulários semiestruturados nas lojas de peças, concessionárias, consultores de vendas, oficinas, lava a jatos e borracharias e fichas de observação nos postos de gasolina. As perguntas para os comércios e serviços ligados ao setor de motocicletas foram voltadas para identificar a classificação do estabelecimento conforme a Lei da Micro e Pequena Empresa – LEI nº 123/2004, localização, quanto tempo estão no ramo, a motivação para investir, a origem das mercadorias vendidas, onde são fabricadas, forma de venda ao consumidor, serviços oferecidos, informações quanto ao mercado de motocicletas na cidade e as perspectivas dos empresários para o setor.

Nos postos de gasolina a metodologia utilizada consistiu em observar durante uma hora em postos de bandeiras diferentes nas vias primárias de acesso aos bairros da cidade, em horários de pico e sem pico de atendimento. A cada 10 veículos abastecidos, foram identificados quantos eram carro e motocicleta e o tempo em que ocorreu o abastecimento a cada dez veículos. Optou-se em fazer desta forma devido aos empresários serem resistentes em prestar informações de ordem socioeconômica e isso envolve a disponibilidade de tempo do proprietário ou de o mesmo designar uma pessoa para nos prestar as informações. Além dos consumidores de combustível, não serem somente os condutores de motocicletas, mas também, carros, caminhões, ônibus e pessoas que compram em garrafas.

Para realizar o mapeamento de estabelecimentos comerciais de bens e serviços, foi utilizado o aplicativo *Loccus Map*, depois os dados foram exportados para o Sistema de Informações Geográfica – QGIS, a fim de gerar os mapas para identificar onde estão localizadas as empresas ligadas a ao comércio e a rede de serviços da motocicleta que se conectam na dinâmica de cadeia de suprimento a jusante (cliente). O intuito é melhor visualizar em que medida as atividades estão mais ou menos concentrada em Itacoatiara, observando se estão sendo formados eixos especializados na oferta de bens e serviços voltados para a motocicleta como meio de transporte urbano.

A teoria social crítica fundamenta o estudo e tem o cotidiano como categoria de análise, na visão de Henri Lefebvre, em particular, na sua obra a Vida Cotidiana no Mundo Moderno. O intuito é analisar o cotidiano e a cidade quanto ao trabalho, à vida privada e o lazer das pessoas que utilizam a motocicleta. A publicidade como ideologia e a produção de necessidades, a obsolescência programada dos objetos, o tempo da produção e o tempo do consumo. O cotidiano pode ser caracterizado por meio das motocicletas na cidade, a hierarquia perceptível e sensível (tamanho, potência, preço) e a hierarquia das performances (a motocicleta como status, altas cilindradas). O caráter fetichista da mercadoria, o caráter social do trabalho que é ocultado, onde a mercadoria ganha vida própria e a passa a ser objeto de adoração. Outro ponto da análise do cotidiano é a demografia das coisas, ou seja, a obsolescência programada. O intuito é entender como essa mercadoria é mais que um meio de transporte individual, podendo ser um estilo de vida, um sonho, uma ascensão social.

Henri Lefebvre (1991) nos relata os acontecimentos da França entre 1950 e 1960, quando a sociedade vivia as pressões do capitalismo com as consequências da industrialização e as mudanças no cotidiano provocadas pela urbanização que nos servirá de base para interpretar as mudanças ocorridas em Itacoatiara a partir da inserção da motocicleta no espaço urbano. Lefebvre (1991. p. 101) comenta que “a classe operária vive no meio dos signos de

consumo e consome uma massa enorme de signos.” [...] “o consumo serve de álibi para a produção.” Nesse trecho do pensamento Lefebvriano a classe operária que é seduzida pelos signos de consumo, é possível visualizar o papel que a motocicleta exerce como um signo da vida urbana para suprir a necessidades impostas pelo sistema capitalista.

Lefebvre (1991, p. 111) fala do automóvel como um “sistema global que descobrimos a estrutura dos álibis para o erotismo, a aventura, o habitar e para a sociedade urbana. Ele é uma peça desse sistema, que cai em pedaços quando o descobrimos”. O autor assim continua: “[...] Ele se considera, nós o consideramos inconscientemente o objeto total. Ele tem um sentido absurdo. De fato e na verdade, não é a sociedade que o automóvel conquista e ‘estrutura’, é o cotidiano [...].”

O autor relata que o automóvel é quem dita às regras do sistema, impondo a sua lei ao cotidiano. É nele que está o ronco dos motores, seu uso racional, as exigências da produção e da distribuição, relacionando a motocicleta no contexto da realidade urbana da cidade de Itacoatiara, ela desempenha o papel do automóvel da crítica de Lefebvre.

A publicidade desempenha um papel no contexto da venda da motocicleta, estimulando o consumo dessa mercadoria pelo apelo feito na televisão, em programas como auto esporte, revistas especializadas e na estratégia de venda das lojas em cima das marcas que representam o consumo padronizado. A função ideológica da publicidade é presente na predominância de uma marca que domina o mercado de motocicletas até 150cc, onde o espaço econômico das corporações transnacionais tende a se ampliar, aprofundando relações próprias no interior amazonense.

Com a finalidade de verificar como se organiza o comércio dessas mercadorias em Itacoatiara para atender ao consumidor final, foi necessário fazer uso dos conhecimentos teóricos e conceituais da Administração da Produção, conceitos aplicados à gestão da cadeia de suprimentos, voltados para atender a expansão dos mercados e acumulação de capital do mundo globalizado nas empresas multinacionais e transnacionais que atuam na fabricação da motocicleta e componentes.

Para isso, foram utilizados os estudos dos autores Nigel Slack *et al* (2009), na obra Administração da Produção, Chopra Sunil (2007) em Gerenciamento da Cadeia de Suprimento, buscando analisar a dinâmica dessa cadeia, de fluxos de informação, produtos, serviços e a importância do consumidor final para a retroalimentação do sistema. No pensamento desses autores, a gestão da cadeia de suprimento é a gestão da interconexão das empresas que se relacionam entre si, por meio de ligações a montante e a jusante entre os diferentes processos, que produzem valor na forma de produtos e serviços.

No pensamento de David Harvey (1992), em sua obra *Condição Pós-Moderna*, a acumulação flexível do capital aparece como um confronto direto com a rigidez do fordismo. O autor considera que a acumulação flexível está alicerçada na flexibilidade dos processos e dos mercados de trabalho e dos produtos e padrões de consumo, que faz com que o capital transite entre regiões geográficas desiguais em busca de lugares onde trabalhadores enfraquecidos pelas políticas econômicas dos governos estão dispostos a vender a força de trabalho por um valor abaixo em comparação aos países desenvolvidos.

Para a análise da cadeia de suprimento da motocicleta, Harvey (2011, p. 62) auxilia: “A indústria necessita de insumos e as inovações tecnológicas associadas à ‘cadeia da mercadoria’ ou ‘cadeia da oferta’, que fluem na produção demandando as inovações em outros lugares”.

Essa análise de Harvey vem ajudar clarificar como a indústria motociclística já usava essa prática do capital para se manter viva e atuante com seu sistema de produção fragmentado nas indústrias de componentes, instaladas no Polo Industrial de Manaus como vizinhas e parceiras para alimentar a denominada “cadeia da mercadoria”. Um fator na cadeia de suprimentos é a tecnologia e os investimentos realizados pelo capital para inovação dessas tecnologias que promovem uma rede de especialistas.

Diante dos estudos já realizados (dissertações e teses) e das publicações anuais da Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA e da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares –ABRACICLO que apontam a Honda como líder na produção e vendas de motocicletas no Brasil e a Yamaha como a segunda colocada neste *ranking*. A empresa Honda se encontra presente nos 62 municípios do estado através de 23 concessionárias, lojas de revendas, grupos de vendas e atualmente barco de venda ao consumidor.

A Yamaha apesar de ter uma produção e venda bem menor do que da sua concorrente, faz-se presente no mercado brasileiro tendo concessionárias em todas as capitais. Possui consórcio e banco Yamaha atendendo a um público mais específico de motociclistas que gostam das altas cilindradas e das competições. Em Manaus possui concessionárias nos bairros Centro, Cidade Nova, São José Operário e Cachoeirinha. Em Itacoatiara se fez presente até 2012. Nesse estudo, optou-se por apresentar a cadeia de suprimento das motocicletas produzidas por essas duas empresas.

A dissertação está desenvolvida em três capítulos, o qual o primeiro abordará um relato histórico da invenção e evolução da bicicleta e depois a inovação para a motocicleta e sua inserção no mercado mundial até a chegada em Itacoatiara.

No segundo capítulo se analisa a cadeia de suprimentos da motocicleta a montante e a jusante, desde a fabricação à venda ao consumidor final, o Polo Industrial de Manaus como atrativo para a produção e acumulação flexível. O estudo demonstra como a cadeia de suprimentos globalizada da motocicleta gera demanda por produtos e serviços que se estruturam para atender aos consumidores dessa mercadoria, desenvolvendo uma rede de serviços para atender ao consumidor.

No terceiro capítulo busca-se entender como o consumo de motocicletas influencia a vida urbana de Itacoatiara, apresentando a motocicleta na lógica do consumo dirigido e buscando quais as influências ou consequências ocorrem no espaço urbano dessa cidade.

As análises feitas no decorrer de cada capítulo seguem os resultados das pesquisas e o embasamento teórico de Lefebvre e Harvey na lógica do consumo dirigido e da acumulação flexível. No final, na pesquisa foi detectado aumento no número de acidentes de trânsito causados por motocicleta que em 2005 foi de 383, em 2010, 1.932 e em 2016, 2.202, um número que merece a atenção dos órgãos governamentais nas esferas municipal, estadual e federal. Aumento da frota de motocicletas que em 2005 era de 5.586 e no decorrer de cinco anos, ou seja, em 2010 atinge 10.432 e chega em 2016 com uma frota de 17.149 motocicletas. O número de habilitados em todas as categorias no município em 2016 é de 9.109, atingindo um percentual de 53,12% de habilitados em relação à frota de motocicleta.

O resultado da pesquisa também apontou que nos lava a jatos foi constatado que os proprietários trabalham de forma irregular, sem a destinação adequada em relação aos resíduos (segregação e destinação), instalações de caixas separadoras de água/óleo, assim como o uso racional e reaproveitamento da água. A Concessionária Canopus Honda entrega 120 motocicletas por mês na cidade o que influencia em alterações no espaço urbano. A pesquisa aponta a necessidade de um banco de dados do governo estadual e municipal compartilhado entre os órgãos de segurança, de normatização e fiscalização de trânsito, com o hospital para concentrar dados referentes a acidentes, com a polícia civil e militar quanto a roubos, furtos, assaltos, com o DETRAN e IMTT quanto a multas e outras informações que são necessárias para a tomada de decisão e implementação de políticas públicas.

No trabalho de campo foi possível verificar que existe um comércio informal e ilegal da motocicleta, o que indica necessidade de maior atuação de fiscalização dos órgãos competentes. A existência de uma logística reversa sendo praticada entre os prestadores de serviços (oficinas e borracharias) e empresas de reciclagem da Itacoatiara e de Manaus, o que permite realimentar a cadeia produtiva da motocicleta para fabricação de peças de alumínio. Dos pneus para as remanufatura (recauchutagem de pneus), das baterias para reuso por

pessoas das comunidades do interior, do reaproveitamento do óleo trocado das motocicletas em motosserras também em comunidades do interior. Falta de sinalização adequada das vias, faixa de pedestres, área escolar não sinalizada, falta de agentes de trânsito. Inexistência de transporte público para os bairros distantes e conjuntos habitacionais da AM-010.

CAPÍTULO I: DA BICICLETA A MOTOCICLETA: A EVOLUÇÃO DUAS RODAS

1. A lei de acumulação capitalista

O modelo de acumulação do capital se dá através do processo de mais-valor que o capitalista apropria e é investido em mais produção o que requer mais força de trabalho, partindo de um primeiro modelo onde não haja grande investimento em tecnologia.

A composição do capital deve ser considerada em dois sentidos: sob o aspecto do valor que ela se determina pela proporção em que o capital se reparte em capital constante ou valor dos meios de produção e capital variável ou valor da força de trabalho, a soma total dos salários (MARX, 2013, p. 835).

Para que o capital possa se multiplicar, ele precisa do maior número de trabalhadores. Portanto, a força de trabalho é comprada para satisfazer a necessidade do capitalista acumular e valorizar o seu capital através da produção da mais-valia (o excedente do valor do trabalho, não pago ao trabalhador).

Marx (2013, p. 844) diz que “assim como na religião o homem é dominado pelo produto de sua própria cabeça, na produção capitalista ele o é pelo produto de suas próprias mãos”. Portanto o sistema capitalista domina o homem pela sua força de trabalho e pelo valor do seu trabalho que o tornam dependente do sistema para sobreviver.

Harvey (2013, p.186-187) diz que no pensamento de Marx, sobre a lei geral de acumulação, os capitalistas investem parte do mais-valor em mais produção (máquinas e equipamentos), o que vem a requerer mais força de trabalho, ou seja, mais trabalhadores. Em uma segunda interpretação, Marx fala do trabalho social que se converte em uma poderosa alavanca da acumulação através da divisão do trabalho, aplicação de máquinas, ciência e tecnologia, visando ao aumento da produtividade do trabalho, o qual tem a ver com a acumulação da riqueza monetária, chamada de “acumulação primitiva” por Marx, permitindo que o processo de acumulação seja colocado em movimento.

Essa acumulação primitiva tem origem na dissipaçāo do sistema feudal quando o capital comercial e a usura tomam conta das relações sociais e promovem as relações pautadas no dinheiro. O homem é separado dos meios de produção (terra, capital, trabalho) ficando somente refém de sua força de trabalho para vender no mercado.

Diante das mudanças ocorridas a partir da expansão do sistema capitalista, o capital comercial se desdobra em capital industrial transformando as relações de trabalho através da

organização racional da produção, na qual cada operário passa a dominar parte do processo produtivo que antes realizado no todo pelo artesão.

A indústria automobilística com Henry Ford é pioneira na implantação do modelo de produção em série, na qual cada operário faz parte do processo de fabricação de um carro. Essa evolução acontece pelo processo de inovação tecnológica e atinge mercados mundiais através da aliança do fordismo com o keynesianismo, que se estendeu de 1945 a 1973, que teve como base um conjunto de práticas de controle do trabalho, tecnologias, hábitos de consumo e configurações de poder político-econômico (HARVEY, 1992, p. 119).

A indústria de motocicletas inicia seu processo de acumulação com o fornecimento de motocicletas para os campos de batalha seguindo o modelo da indústria automobilística e após a Segunda Guerra Mundial redireciona sua produção para atender a uma elite que passa a usá-la para passeios e lazer. Com o avanço do mercado de duas rodas pelo mundo como meio de transporte, essa indústria atinge mercados emergentes em busca do que a acumulação capitalista precisa para se manter, a força de trabalho. Conforme Marx (2013, p. 844), “o trabalhador serve as necessidades de valorização de valores existentes, em vez de a riqueza objetiva servir as necessidades de desenvolvimento do trabalhador”.

A expansão da indústria de motocicletas é parte do processo de acumulação capitalista no mundo, no qual o capital constante sai em busca do capital variável e no que tange a esse estudo, a acumulação se inicia a partir da Primeira Guerra Mundial com fornecimento de motocicletas para os campos de batalha. Na Segunda Guerra, a indústria de motocicletas continuou a fabricar para os campos de batalha e grandes marcas mundiais se consolidaram como BMW e NSU. Após a Segunda Guerra, no Japão, Soichiro Honda vai inovar criando uma motocicleta acessível às pessoas de menor poder aquisitivo.

Nesse contexto da acumulação capitalista é que a indústria de motocicleta vai se expandir atingindo o Brasil, a Amazônia, com a implantação do Polo Industrial de Manaus, faz chegar suas mercadorias aos sessenta e dois municípios do estado do Amazonas, onde Itacoatiara vem a se destacar como a segunda maior frota de motocicletas do Estado. O processo de acumulação do capital sai da fábrica, como afirma Lefebvre (1991), porque não mais se reduz ao tempo da produção e captura outros tempos da vida. O ato de consumir é momento para a acumulação de capital através da aceleração da circulação de mercadorias, dentre as quais: a motocicleta.

1.1. Do celerífero a motocicleta: um pouco da história

Levando em consideração o fato de que a cidade de Itacoatiara já foi conhecida como a “cidade da bicicleta” nos idos anos 1980 e 1990, e hoje, mesmo com a expansão da motocicleta na cidade, ainda há os que andam de bicicleta, seja como meio de transporte, lazer ou atividade física, este estudo inicia com o relato histórico da invenção da bicicleta.

Conforme Macieira (2009), no final do século XVIII a bicicleta aparece através de uma invenção do Conde Méde de Sivrac, batizada de celerífero, junção das palavras em latim celer – rápido e fero – e transporte. O invento era composto de uma viga que unia duas rodas de madeira, enfileiradas e não possuía pedais, banco ou guidão. No lugar do guidão tinha uma cabeça de leão, cavalo, crocodilo ou serpente, o que tornava difícil seu manuseio. O condutor tinha que usar os pés para movimentá-lo. O inventor teria passeado pelas ruas de Paris em 1790.

Os alemães também teriam, através de Karl Friedrich Von Drais, a ideia inicial de duas rodas de madeira, que eram dispostas em linha unidas por uma viga e instadas num eixo vertical em forma de garfo na roda dianteira, com mais um eixo horizontal no topo, o que inovara o invento inicial do Conde Sivrac, pois permitia guiar o engenho. Porém, era todo construído de madeira e pesava aproximadamente 22 quilos. O Barão Von Drais apresentou o veículo no jardim de Luxemburgo, em Paris, em 1818. Nesse mesmo ano, ele patenteou o invento e realizou uma jornada 36 km entre as cidades de Beaun e Dijon, a uma velocidade média de 15km/h, e atualmente, esse alemão detém a predominância da patente da invenção da bicicleta, que ficaram conhecidas como as draisianas (MACIEIRA, 2009).

Como o ser humano é movido pela criatividade, para superar suas necessidades e dificuldades no ano de 1820, o escocês Kirkpatrick McMillan teve a ideia de adicionar duas barras de ferro, que, movidas pelos pés com tração da roda traseira, permitiam que o condutor da bicicleta, ao pisar e impulsionar os pés em movimento circular, andasse de bicicleta. A partir da inovação de McMillan, Macieira (2009) nos conta que os ciclistas puderam andar de bicicleta sem os pés no chão. Em 1839, ele aperfeiçoou o projeto e criou os pedais. No entanto, sua invenção ficou limitada à Escócia e à Irlanda. Em 1842, o autor dos pedais da bicicleta atropelou um pedestre, fato esse registrado pelo jornal de Glasgow, capital escocesa, como o primeiro acidente de trânsito do mundo (MACIEIRA, 2009).

Apesar das inovações as rodas ainda eram de madeira, ferro ou borracha maciça, comprometendo o conforto e a dirigibilidade. Essa dificuldade só foi

superada em 1887, quando o veterinário escocês John Boyd Dunlop, tentando resolver as vibrações das rodas de madeira do triciclo de seu filho inventou um tubo de borracha oco, preso a roda por meio de uma tela de brim e inflado com uma bomba de ar, ele inventou o pneu. Em 1888, na iniciativa de fabricar para a venda descobriu que já existia uma patente de outro escocês. Robert William Thompson já havia patenteado algo semelhante no tempo das carroagens, 1846. Houve uma disputa judicial, mas apesar disso ele conseguiu fabricar os pneus Dunlop, que atualmente sob o controle japonês é uma das maiores fábricas de pneu do mundo (MACIEIRA, 2009, p. 19).

Os irmãos André e Édouard Michelin contribuíram para o rápido aperfeiçoamento dos pneus, Macieira (2009) escreve: “bastavam 15 minutos para trocar um pneu com a invenção do aro com 17 cavilhas”. O teste da melhoria nos pneus foi feito na primeira grande prova de velocidade ciclística, a Paris-Brest-Paris, em 1891. A partir da criação do pneu, as inovações tecnológicas só aumentaram e desenvolveram uma indústria de bicicletas, o que estimulou novos inventos como as bicicletas motorizadas e depois a motocicleta.

Ainda nos estudos de Macieira (2009), as bicicletas começam a se expandir pelo mundo através de marcas famosas como as inglesas Raleigh, na Suécia, e as tradicionais Husqvarna, Kroon, Fram, Monark. Na França, o polo industrial de Saint-Etienne destaca-se como fabricante de bicicletas e nos EUA surge marcas históricas como Columbia e Schwinn. Na Europa também surgem fábricas como Wanderer, Durkopp, Adler, Mars entre outras alemãs.

A indústria das bicicletas expande sua atuação pelo mundo em busca de novos mercados de países descolonizados. Na época da Primeira Guerra Mundial, algumas indústrias começaram a produzir motocicletas com sidecar, (dispositivo de uma única roda acoplado a lateral de uma motocicleta), para a guerra. Após esse período, algumas tenderam para a fabricação de carros.

Conforme Macieira (2009), assim como a história da invenção da bicicleta, a motocicleta foi uma inovação a que muitos requerem sua paternidade. Os americanos dizem que o inventor foi Sylvester Howard Roper, nascido em Francestown, New Hampshire, nordeste dos Estados Unidos, próximo à fronteira com o Canadá. Roper era um inventor, dentre suas invenções estão motores para locomotivas, máquinas de costura, armas, ferramentas, alarmes contra incêndio, fornos, carroagens e bicicletas movidas a vapor.

Segundo Macieira (2009), na cidade de Boston as pessoas não apreciavam muito a motocicleta reclamavam do barulho e do cheiro, visto que se queimava carvão, além de assustar os cavalos que transportavam aqueles mais abastados. Roper desenvolveu, em parceria com a fábrica Pope, uma bicicleta a vapor com melhor desempenho que as anteriores. Em 1896, ele partiu para as pistas de corrida, desafiando ciclistas a acompanhá-lo. Já com 73

anos, chegou a 48 km/h e quis exceder o rendimento da máquina quando foi arremessado para fora da pista, o que levou a sua morte. Mesmo com todo o esforço de Roper, o motor a vapor não era adequado para um veículo leve como a motocicleta, mas contribuiu para o aperfeiçoamento de inventos como trens e navios.

Segundo Macieira (2009), o avanço do motor para um veículo sob duas rodas, fazendo um protótipo da motocicleta é dado a Gottlieb Daimler, nascido na cidade de Schorndorf, Alemanha, em 1834. Era engenheiro e trabalhou em várias empresas na França e na Alemanha, até fazer parceria com Wilhelm Maybach e depois de muito trabalho chegaram a desenvolver um motor de quatro tempos que chegava a 600 rotações por minuto, os sócios patentearam o invento em 1883. No entanto, houve briga na justiça com seu antigo patrão da empresa Deutz, onde o inventor havia criado um motor parecido 10 anos antes.

No dia 10 de novembro de 1885, Paul Daimler filho mais velho de Gottlieb fez uma viagem que entraria para a história das motocicletas, entre as cidades de Cannstatt e Unterturkheim, Alemanha, a uma velocidade média de 6 km/h. O percurso foi pequeno mas o feito foi grande e Paul Daimler tornou-se o primeiro motociclista do mundo, conforme relata Macieira (2009) para quem considera que uma motocicleta são duas rodas e um motor, o inventor da motocicleta é Sylvester Roper, em 1876. No entanto, para quem considera que uma motocicleta é um veículo com duas rodas e um motor a explosão, o inventor é Gottlieb Daimler, 1885. O fato é que a tecnicidade se expressa como um processo histórico socialmente produzido.

O desenvolvimento tecnológico da indústria de motocicleta através da mundialização do capital promove inovação na fabricação de uma mercadoria que vai se tornando acessível aos consumidores a partir da fabricação em série no modelo *just-in-time* e com apoio estatal passa a adentrar mercados emergentes.

1.2. A indústria de motocicleta e as Guerras Mundiais

No estudo de Macieira (2009) na Primeira Guerra Mundial as cavalariais foram substituídas pelas motocicletas militares. A Harley-Davidson fabricou motos para servir de base para as metralhadoras em sua maioria acopladas a sidecar. As indústrias motociclística e a automobilística cresceram fornecendo máquinas para a artilharia militar. Segundo Macieira (2010), as motos eram feitas sob encomenda e entregues no campo de batalha. A Harley-Davidson enviou veículos também para a Europa. A Indian assinou contrato com os militares e vendeu milhares de motos para os campos de batalha.

Sobre as funções desempenhadas pelas motocicletas na primeira guerra mundial:

No meio dos horrores de uma guerra que matou quase 20 milhões de pessoas, em muitos momentos a moto não funciona, o capitão Watson, na época um simples soldado, tinha mais medo de quebrar o pescoço numa queda que de levar um tiro. [...] “transportando mensagens e despachos em todas as horas do dia e da noite, em todo tipo de clima, quase sempre por estradas ruins e bloqueadas pelo inimigo, eles, (os mensageiros-motociclistas) alcançaram um extraordinário grau de eficiência no serviço de comunicações, superando as dificuldades e perigos com energia e ardor” (MACIEIRA, 2009, p. 66).

Dos estudos de Macieira (2009), apreende-se que as motocicletas nesse contexto da história significaram um avanço tecnológico que serviu à infantaria militar e cresceu aproveitando a demanda por um veículo rápido que servia para a escolta e entrega de documentos. Na Segunda Guerra Mundial, as motocicletas continuaram a desempenhar papel importante nos campos de batalha com marcas como a BMW, ZUNDAPP, DKW e NSU. Dentre estas, Macieira (2009) revela que a BMW foi a principal fornecedora do exército alemão. A NSU com o modelo ZDR125 entrou com o propósito de agilizar o transporte de mensagens, fabricou também um modelo de motocicleta com esteira. No entanto, os modelos com sidecar foram os mais requisitados para o campo de batalha.

Após a rendição do Japão em 1945, Macieira (2009) relata a brilhante ideia de Soichiro Honda em comprar os motores do rádio transmissor nº 6 do exército imperial que não tinha mais utilidade e acoplou a uma bicicleta, assim como no início da invenção. Como as condições de transporte eram precárias e os japoneses tinham baixo poder aquisitivo o que só permitia a locomoção a pé ou de bicicleta. Foi então, que Honda desenvolveu um protótipo do que seria a Honda Motor Company.

[...] existiam numerosos estoques militares que arrematei por preço bem baixo. O povo da região de Hammamatsu corria a comprar o engenho milagroso que transformava sua vida e permitia-lhes um pouco de velocidade e alguma facilidade de transporte (HONDA *apud* PEREIRA, 2013, p. 17).

A lógica do capital aqui se expressa nas palavras do empreendedor que fabricou uma motocicleta que já era produzida no restante do mundo, mas fez a diferença ao conseguir juntar velocidade, preço justo e facilidade de transporte, visando atender as necessidades dos consumidores.

1.3. A bicicleta no Brasil

Conforme artigo de Renata Falzoni, Anuário Abraciclo (2016), em 1898, chegam a São Paulo os italianos Luigi Caloi e seu cunhado Agenor Poletti e fundaram a Casa Poletti &

Caloi na Rua Barão de Itapetininga, era uma bicicletaria que evoluiu para importadora exclusiva das bicicletas Bianchi.

Segundo Falzoni (2016), as bicicletas foram o meio de transporte de trabalhadores das indústrias recém-instaladas no Brasil no fim do século XIX. Em 1896, já existia um velódromo em São Paulo, o primeiro da América Latina e a Casa Poletti & Caloi era responsável da manutenção das bicicletas da equipe do Clube Paulista.

Conforme Falzoni (2016), durante a Segunda Guerra Mundial as exportações da Europa foram suspensas e a Casa Luiz Caloi que sucedeu a Poletti & Caloi passou a fabricar peças de reposição como: pedais, eixos, guidões e bombas. Depois da segunda guerra com a política nacionalista de Getúlio Vargas ficou difícil importar bicicletas da Europa devido aos impostos cobrados.

Conforme nos relata a autora nessa época a Companhia Siderúrgica Nacional – CSN, de Volta Redonda, começa a oferecer aço de boa qualidade, isso veio a facilitar a fabricação de bicicletas e o surgimento da Indústria e Comércio de Bicicletas Caloi S.A., a primeira fábrica de bicicletas do Brasil no ano de 1948, em Santo Amaro, São Paulo, sob o comando de Guido Caloi, filho de Luigi passou a representar a Peugeot.

Falzoni (2016) registra que neste mesmo ano a Monark Indústria e Comércio Ltda se instala no Bairro de Bela Vista, São Paulo. A multinacional sueca cresce e, em 1951, amplia suas instalações para o bairro Chácara Santo Antônio, às margens do rio Pinheiros. Essa empresa chegou a representar 98% do mercado de bicicletas do Brasil.

A disputa entre a Caloi e a Monark sempre foi acirrada e, em 1953, a Caloi lançou a Caloi Fiorentina, modelo masculino e feminino com aro 26, novidade na época, com freio varão, bagageiro e uma charmosa bolsinha de couro pendurada no selim que continha uma chave multiuso de boca. Esse modelo agradou aos brasileiros e marcou a história das bicicletas na metade do século XX, detalhes para os que têm na bicicleta mais que um meio de transporte.

O governo cria a Petrobras em 1953, ano que marca a entrada da indústria automobilística no país com o incentivo ao modelo econômico do automóvel que passa a ditar as regras socioculturais do povo brasileiro. As políticas públicas são voltadas para o planejamento urbano, ocupação e uso do solo nas cidades, tudo voltado para atender a um novo padrão de mobilidade urbana, o automóvel.

Mesmo com o apelo a motorização a Caloi permaneceu criando novos modelos voltados para a família com modelos masculinos e femininos, em um mercado dominado pela Monark e outras marcas menores. Nesse mercado competitivo e com o incentivo a

motorização as décadas de 1960, 1970 e 1980 vão ser de novos lançamentos e disputa pelo mercado entre as rivais Caloi e Monark.

No relato de Falzoni (2016), a iniciativa para a melhoria das vendas é investimento em publicidade. Em 1962, a Monark lançou a Barra Circular, promovida alguns anos depois como “A Bike do Rei Pelé”, esse ano foi o campeonato de futebol no Chile e o produto caiu no gosto popular, virou sucesso de vendas da empresa e solidificou o domínio no mercado. A concorrência forçou a inovação e a Caloi lança a Barra Dupla, depois Barra Forte para fazer frente à Barra Circular. As empresas do setor de bicicletas começaram a perceber que não era dividindo forças que iriam vencer a expansão da motorização, então resolveram se unir e lançar produtos voltados para atender as mulheres e as crianças, com o respectivo modelo masculino.

Com a visão de atingir o mercado familiar e motivar o uso da bicicleta a Caloi desenvolveu a linha Fiorentina da década de 1950, nos aros 14, 20, 22, 24, 26 e 28, lança a Berlineta Dobrável em 1967, a Caloi 10 em 1972 e a Caloi Ceci em 1977. O investimento da época na mídia foi pesado como merchandising em novelas, revistas infantis e promoções em programas de TV. O ápice dessa tática está na novela “Sem Lenço e Sem Documento” da TV Globo, em 1977. Os personagens criam uma publicidade para a Caloi Ceci, encenada por Bruna Lombardi, e essa propaganda foi ao ar no intervalo do Jornal Nacional no feriado de 15 de novembro de 1977 (FALZONI, 2016).

A autora relembra que um apelo publicitário ao uso da bicicleta foi o *slogan* “não esqueça a minha Caloi” que foi usado por 17 anos e conseguiu manter as vendas, outra estratégia usada foram os passeios ciclísticos da primavera promovidos pela Caloi a partir de 1975, criados por José Cocco e equipe, que chegaram a colocar 200 mil ciclistas nas ruas de São Paulo, bem como as corridas populares e profissionais e as voltas regionais, São Paulo-Brasília, que chegavam à Capital do país no dia 7 de setembro 1975, foram a pedra fundamental para a formação das atuais equipes de ciclismo no Brasil.

Falzoni (2016, p.90) nos conta que a motorização no Brasil iniciou com as políticas desenvolvimentistas do Governo militar e o incentivo ao consumo do automóvel na década de 1950 foi motivado pela publicidade na televisão, despertando nas pessoas o desejo em adquirir um veículo pelo *status* que representava para quem o possuía. A publicidade feita pela indústria automobilística com o apoio do governo àquela época fez crescer o desejo do brasileiro por veículos motorizados.

Nesse apelo a Monark lança a Monareta e a Caloi a Mobylette, ciclomotores de até 2 hp e 49 cc, que fizeram sucesso, principalmente na década de 1960. Os jovens menores de 18

anos podiam dirigir, pois não necessitava de carteira de habilitação, o que foi uma febre entre os jovens de classe média daquela época que ganhavam dos pais os veículos motorizados.

Nessa época, do apoio da motorização através do automóvel, o Governo militar cria a Zona Franca de Manaus em 1967, como estratégia de povoar a Amazônia, estimulando a política de incentivos fiscais para as empresas que se instalassem no Polo Industrial. A abertura de empresas do ramo de duas rodas no PIM e as dificuldades enfrentadas pelas fabricantes de bicicletas possibilitou a criação da ABRACICLO.

Da necessidade de estar em Manaus para a produção de bicicletas com componentes importados e ciclomotores e de abrir frentes de relacionamento governamental e parlamentar em Brasília, surge a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares – ABRACICLO em abril de 1976, significando praticamente uma evolução do Centro de Promoção da Bicicleta – CPB, liderada por Bruno Caloi e Sylvio Marzagão. O ingresso da indústria das motocicletas na associação é natural e faz parte dessa história. O fim dos ciclomotores decorre da exigência de carteira de habilitação para sua condução, com isso fica aberto o mercado para a evolução das motocicletas. A ABRACICLO trabalha um importante tripé na promoção da bicicleta e lança o Prêmio de Jornalismo, o Salão de Duas Rodas e os Seminários Temáticos sobre a bicicleta nas cidades (FALZONI, 2016, p. 90).

A estratégia da indústria de bicicleta foi a união visando manter-se no mercado frente à política governamental de motorização e a proibição pelo Decreto-Lei nº 584 de menores dirigirem motonetas e a exigência do licenciamento para os veículos.

Provavelmente, conforme registrado no livro *Cronografia de Itacoatiara* do escritor itacoatiarense Francisco Gomes da Silva (1998), em 1965, um grupo de jovens de Itacoatiara fez percurso de bicicleta pela estrada AM-010 até a capital Manaus. Em conversa com um morador da cidade, o mesmo afirma que em 1950 começaram a chegar as bicicletas RALAEIGH através dos navios da BoothLine.

Diante desses registros pode-se supor que alguns moradores que tinham condições financeiras deviam comprar bicicletas, aproximadamente desde a década de 1950.

1.4. A motocicleta no Brasil

Conforme Macieira (2009), em 1909, Miguel Latorre italiano que morava em São Paulo importou a primeira motocicleta fabricada na Suíça, uma Moto-Rêve, bicilíndrica de 275 cc, 2,5 hp. Ele era pai do campeão paulista de motovelocidade Luiz Latorre que tinha uma loja de mesmo nome. No ano de 1920, Carlo Caloi começou a importar as motocicletas americanas Indian. João Gual, tio de Felipe Carmona, o “rei das motocicletas” era

representante da Harley-Davidson. No final da década de 1940, o governo incentivou as exportações e as marcas europeias, adentrando o mercado brasileiro as motocicletas BSA de 250 e 500 cc que eram vendidas nas lojas Mesbla, que também depois passou a vender a Harley-Davidson, Triumph, Norton, Jawa, NSU, BMW, Ducati, Guizi e outras.

Conforme Macieira (2009) a partir de 1950, a Gulliverque passou das bicicletas para as motocicletas lançou o ciclomotor Gullivette I de 49,6cc. A marca seduziu os adolescentes da época. Assim como a Monark que lança a Monareta e a Caloi lança a Mobylette, tentando manter-se no mercado que começava a perder clientes para a motocicleta. Nessa sequência de apelo a motorização, chegaram as italianas Vespa e Lambreta, que criaram uma subsidiária em São Paulo, a Lambretta do Brasil S.A que fabricou 50.000 unidades/ano, no período de 1958-1960, um grande feito para a época.

Macieira (2009) relata que a Vespa se associou à brasileira Penauto e fabricou os modelos M3 e M4, com motor 2 tempos, de 150 cc. Também fabricou o utilitário Vespacar que tinha capacidade de carga de 360 quilos. Esses triciclos eram muito usados no Rio de Janeiro para vender sanduíches Geneal. Apesar de ter tido sucesso nas vendas, a Penauto fechou as portas em 1964 e a Vespa passou a ser montada na Zona Franca de Manaus pela empresa Barra Forte Indústria e Comércio Ltda.

Com a fabricação da Vespa, em Manaus, conforme relatos de moradores locais, aproximadamente na década de 1980, a Moto Vespa começa a aparecer em Itacoatiara, através do comércio da Zona Franca de Manaus que possibilitou o acesso à motoneta desejada pelos jovens e mulheres devido ser de fácil dirigibilidade e baixo custo de manutenção, além de ser “moda” nessa época.

Conforme portal oficial da Honda, em 1971, é fundada a Honda Motor do Brasil Ltda. na cidade de São Paulo, no bairro Pompeia, a partir de então, iniciam as importações de motocicletas para o território nacional. Cinco anos após iniciar as atividades no Brasil, a Honda inaugurava sua primeira fábrica de motocicletas no país, na cidade de Manaus/AM, em 1976, com o lançamento da CG-125cc, que mudou o mercado nacional pela versatilidade, durabilidade e economia de combustível, sendo líder de vendas até os dias atuais.

As motos japonesas começam a chegar em São Paulo em 1967, importadas por comerciantes de São Paulo. Primeiramente, a Yamaha Motor do Brasil se instala em 1970, para montar motos de 50 cc até 650 cc. As motocicletas Honda eram importadas pela Cobri, com modelos de 50 a 150 cc.

1.5. A rede urbana e a indústria de motocicleta no Amazonas

A rede urbana na Amazônia se estabelece segundo Corrêa (2006), entre os séculos XVII e XVIII com a fundação da primeira cidade como estratégia da Coroa Portuguesa para a defesa, penetração e conquista do território, ou seja, a cidade de Belém, que estava em uma localização que permitia o acesso e o controle do vale amazônico e do litoral. As drogas do sertão fazem parte da segunda etapa da periodização dessa rede urbana como política portuguesa de exploração do território amazônico e baseavam-se nas aldeias missionárias, fortins e mão de obra indígena para procurar e coletar as especiarias que tinham valor no comércio europeu. Essa mão de obra indígena era controlada pelo poder eclesiástico e as drogas do sertão eram exportadas para as ordens religiosas, assim, o Estado Português, a burguesia e os grupos comerciais ingleses eram os que se beneficiavam desse comércio. Há relatos de que as ordens religiosas jesuítas tinham imensos armazéns para estocar as mercadorias.

Em uma terceira fase, no século XVIII, a implantação da Companhia do Grã-Pará e Maranhão que se caracteriza por ter uma companhia de comércio monopolista que transferiu para a capital do estado do Grão-Pará e Maranhão de São Luís para Belém, concede liberdade aos índios, põe fim ao poder eclesiástico e introduz mão de obra escrava e faz a doação das sesmarias aos soldados e colonos. Com a vinda do Marquês de Pombal, primeiro-ministro português, foram implementadas mudanças na matriz produtiva direcionando a produção de cacau, arroz, algodão, fumo e outros produtos extrativistas, bem como incentivou a pecuária em Roraima e na Ilha de Marajó. Nessa fase, conforme Corrêa (2006), há uma dinâmica na rede urbana devido ao incentivo à produção de produtos para exportação e importações de mercadoria da Europa para serem vendidas aos colonos no sistema de avimento. A empresa do Marquês de Pombal põe em prática ações que fortalecem a rede urbana como a criação de fortões, a elevação de quarenta e seis aldeias a categoria de Vilas, no período de 1755 a 1760 dentre elas, Alenquer, Almerim, Aveiro, Barcelos, Borba, Ega (atual Tefé), Faro, Melgaço, Santarém, Serpa (atual Itacoatiara), Óbidos, e Vila Nova da Imperatriz (atual Parintins).

Em 1755, outro fato na gestão do Marquês de Pombal é a criação da Capitania de São José do Rio Negro, base do atual Estado do Amazonas com capital em Barcelos. As ações empreendedoras do ministro português fortalecem a rede urbana através do comércio voltado para a exportação e de uma hierarquia urbana político-administrativa onde Belém estava no topo e, ao longo das margens do Rio Amazonas e da confluência de afluentes e Rio Negro, os núcleos comerciais e de serviços que proporcionaram o desenvolvimento desigual de acordo

com o grau de relevância na produção de mercadorias voltadas para o comércio internacional de produtos tropicais, destacando-se Cametá e Barcelos.

Segundo Corrêa (2006), o período seguinte vem a ser de estagnação da vida urbana devido à queda da economia regional que foram motivadas pela extinção da Companhia e desvalorização dos produtos tropicais, principalmente o cacau, nesse período a capital, que era Barcelos, foi transferida para Manaus. As vilas e as aldeias próximas a Manaus são atingidas havendo, segundo Corrêa (2006), relatos de viajantes de que Belém “mostrava ter conhecido dias melhores”, e que Santarém a Itacoatiara, “uma aldeia em ruínas”.

Segundo Corrêa (2006), o extrativismo da borracha entre os séculos XIX e XX vem marcar o revigoramento da economia motivado pela demanda internacional. Houve melhoria no sistema de transporte com a navegação a vapor, o que favoreceu as exportações e dinamizou a rede urbana que recebeu muitos investimentos como pontes, ruas, monumentos, edifícios públicos e praças, também houve aumento da população e criação de novos núcleos urbanos que surgem para servir de base à comercialização da borracha.

Segundo Corrêa (2006), a superação dos obstáculos fluviais através da Mamoré Railway Company, ferrovia está responsável pela criação dos núcleos de povoamento no estado de Rondônia, as cidades de Guajará-Mirim e Porto Velho. Corrêa (2006) cita o revigoramento dos núcleos já existentes, localizados no vale do Amazonas e nos baixos cursos de seus afluentes. Dentre estes núcleos Santarém, Óbidos, Itacoatiara e Parintins, reviveram, passando por um período de relativa riqueza.

Considerando como um quinto período dessa formação da rede urbana, Corrêa (2006) aponta a estagnação econômica motivada pelo fim da primeira guerra mundial e a plantação de seringa no exterior, principalmente na Ásia, originando forte crise econômica na região amazônica. Os seringalistas queriam ver-se livres do comércio de Belém e Manaus que abastecia os seringueiros de gêneros alimentícios, então houve a relativa autarcização dos seringais com a agricultura de subsistência e diminuição do fluxo migratório, gerando refluxo para as regiões de origem.

Depois desse período de estagnação econômica da borracha, Corrêa (2006) classifica esta fase de período atual com a incorporação da região ao processo de expansão capitalista, atendendo aos interesses do capital estrangeiro, do Estado brasileiro e da burguesia nacional. A partir desse período, o Estado realiza políticas de controle demográfico com a criação do Plano de Integração Nacional – PIN (1970) e do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária – INCRA (1970), que tiveram como objetivo o controle do excedente rural do nordeste e do centro-sul, a fim de disciplinar esse excedente e minimizar o afluxo para as

periferias das metrópoles e principalmente, para criar mercado de mão de obra para o capital. A Implantação da Companhia de Pesquisa e Recursos Minerais – CPRM (1969) e do Projeto Radar da Amazônia – RADAM (1970) fizeram parte dessa política capitalista e de controle do Estado sobre as riquezas minerais e possibilitou mapear os locais onde havia potencialmente petróleo, gás, bauxita e outros minérios de interesse do capital estrangeiro e do Estado brasileiro.

Conforme Corrêa (2006), a partir desses investimentos na Amazônia a inserção no mercado mundial foi intensificada através de empréstimos ao Estado brasileiro e de produtos industriais. A Amazônia recebeu investimentos na área de engenharia, com construção de rodovias (principalmente da transamazônica), portos, aeroportos, telecomunicações por microondas e satélites que favorecem a movimentação de produtos, pessoas, informações, mas era preciso criar bancos para movimentar o dinheiro que circulava na Amazônia e nos núcleos urbanos, que passaram a desenvolver o comércio de produtos do extrativismo de minérios, de madeiras e da pecuária, através das novas firmas que se implantavam em grandes áreas de terra e passam a contratar mão-de-obra e a realizar mudanças no contexto urbano das cidades amazônicas. Nesse contexto, foi criado o Banco da Amazônia – BASA (1966) e a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia – SUDAM (1967).

Nesse período, as cidades da transamazônica se sobressaem demograficamente às cidades ribeirinhas, conforme os relatos de Corrêa (2006), Altamira, Marabá, Tucuruí, que, devido às obras da hidrelétrica de mesmo nome, no Tocantins, tiveram crescimento da população de 5.545 habitantes em 1970 para 27.179 habitantes em 1980. Enquanto isso, cidades ribeirinhas passam a ter sua população reduzida ou estagnada, Manaus teve o revigoramento da rede urbana, centros antigos e recebeu uma população ribeirinha em busca de trabalho no Distrito Industrial. Belém e demais cidades da inacabada transamazônica recebem maior progresso econômico.

A criação da Zona Franca de Manaus surgiu por iniciativa do Deputado Federal Francisco Pereira da Silva (PSD-AM) em 23/10/1951, pelo Projeto de Lei nº 1.310, o qual propunha a criação de um porto franco na cidade de Manaus, este projeto foi convertido na Lei nº 3.173/1957 que criou a Zona Franca de Manaus. No entanto, nessa primeira fase de institucionalização, conforme estudo de Mendonça (2015), ocorreu desinteresse do próprio Governo Federal em implementar a política de incentivos, devido à comissão responsável ter demorado dois anos para o regulamento ser publicado, o que veio a ocorrer somente em 03/02/1960, pelo Decreto nº 47.757.

Nos estudos de Mendonça (2015), as principais dificuldades para a instalação das empresas foram com relação a transporte e infraestrutura. Inicialmente o modelo econômico não trouxe mudanças econômicas para o Estado, somente a partir da política de incentivos fiscais para a Amazônia Ocidental através do Decreto-Lei nº 288, de 28/02/1967, que alterou as disposições anteriores e regulou a Zona Franca de Manaus – ZFM pelo Decreto nº 61.244 de 28/08/1967, que criou a SUFRAMA.

A partir da implantação da SUFRAMA e das medidas do Governo Militar de povoar a Amazônia através das políticas desenvolvimentistas que visavam integrar a Amazônia e a submissão do campo à cidade numa política voltada para a capital amazonense, é que realmente as empresas começam a se instalar no Distrito Industrial no modelo fordista de produção.

Vale ressaltar, conforme Márcio Souza (2009), que houve uma explosão demográfica na capital devido à expectativa que o Polo Industrial causou na população do interior do estado. A população de Manaus passou de 150 mil habitantes em 1968 para 600 mil em 1975, pois a promessa inicial do governo era gerar 40 mil empregos, o que ocasionou o crescimento desordenado da cidade e o surgimento de favelas do centro aos bairros, problemas de poluição, infraestrutura urbana, falta de assistência médica e educacional, que são parte dos problemas gerados pelas políticas desenvolvimentistas do governo federal desde 1964.

[...] a cidade de Manaus tende a se transformar num pólo tecnológico, num centro de biodiversidade de tecnologia. Para que isso ocorra, a capital amazonense deve superar a tentação populista, oferecer uma rápida integração das massas de migrantes pelos processos educacionais e culturais, acumulando ao lado do capital financeiro um capital intelectual com massa suficiente para fazer de sua população mais do que reserva de mão de obra e energia humana escravizada à expansão global do capitalismo (SOUZA, 2009, p. 340).

Neste período, a população de Itacoatiara passou de 37.346 mil habitantes em 1970 para 52.882 mil em 1980, vale ressaltar a política do governo estadual, através da ZFM, para abertura de madeireiras na cidade. Em 1991, Itacoatiara possuía 58.757 mil habitantes, em 2000, atinge 72.105 mil habitantes e no último censo de 2010, 86.839 mil habitantes. O PIB per capita até 2015, conforme dados do IBGE era de 18.129,59, representando o 3º do estado. A população cresceu a cada censo, conforme quadro.

Quadro 1: População residente de Itacoatiara de 1970 a 2010

Variável = População residente (Pessoas)						
Sexo = Total						
Brasil e Município	Situação do domicílio	Ano				
		1970	1980	1991	2000	2010
Itacoatiara – AM	Total	37.346	52.882	58.757	72.105	86.839
	Urbana	16.084	26.996	37.380	46.465	58.157
	Rural	21.262	25.886	21.377	25.640	28.682
Manaus – AM	Total	311.622	633.383	1.011.501	1.405.835	1.802.014
	Urbana	283.673	611.843	1.006.585	1.396.768	1.792.881
	Rural	27.949	21.540	4.916	9.067	9.133

Fonte: IBGE. Censos, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010

Org. Paola Verri de Santana e Ednilce Mendes (2018)

No estudo de Alho (2009), em 1976 se instala em Itacoatiara a Mil Madeireira Itacoatiara Ltda, em 1977 a Atlantic Vernner do Brasil S.A. em 1980 a Gethal Amazonas S/A, em 1981 a Carolina Indústria e Comércio de Madeiras Tropicais S/A e em 1995 a Braspor Madeireiras Ltda., todas faziam parte da política do governo do Estado de criação do Polo Madeireiro de Itacoatiara incentivado pela SUFRAMA. A implantação dessas empresas pode ter sido o indutor para o crescimento demográfico, como pode ser visto nos censos de 1970 a 1991, época do boom das madeireiras na cidade.

Alho (2007) relata que no ano de 1988, com a discussão da nova Constituição do Brasil, que ameaçava os incentivos fiscais da Zona Franca de Manaus e a abertura econômica dos anos 1990, houve crise no modelo do Polo Madeireiro de Itacoatiara, o que gerou desemprego em massa nas madeireiras.

No entanto, outras políticas desenvolvimentistas foram aplicadas pelo governo do Estado, a exemplo disso, Alho (2009) cita o Convênio nº 013/97, de 19/12/97, que deu origem ao Polo Moveleiro de Itacoatiara numa tentativa de reanimar a economia, o que não rendeu bons resultados, pois problemas de gestão administrativa e tecnológica foram entraves para que o modelo se sustentasse.

No censo de 2000 a população chega a 72.105 mil habitantes e nessa época as madeireiras já haviam declinado o que pode ser indicador de que as pessoas que migraram do interior, bem como de outros estados permaneceram no município. No último censo de 2010 a população contava com 86.839 mil habitantes.

Nas palavras de Valle (2007, p. 112): “a transformação da paisagem amazônica no tempo é capturada pelo pensamento social que opõe pares na interpretação do processo histórico dos últimos três Séculos”. A autora destaca ainda: “A transição é percebida como passagem de uma ‘cultura cabocla’ para uma ‘cultura urbana’; do ‘ciclo extrativo’ ao ‘ciclo dos incentivos’; da transformação do ‘seringueiro a operário’; da Belle Époque à Zona Franca.” (VALLE, 2007 *apud* DESPRES, 1991, FERREIRA, 1994, PARDO, 1987).

Valle (2007, p. 114) relata que “nas décadas de 1970 e 1980, as indústrias eletroeletrônicas, metalúrgica, veículos sobre rodas, mecânica, ótica, material elétrico e de comunicações conformarão o novo perfil da indústria no Estado do Amazonas”.

Ressalte-se que a Zona Franca de Manaus, conforme nos relata Valle (2007, p. 115), se consolida em associação com o capital internacional e os interesses do Estado autoritário brasileiro de assegurar a “soberania nacional” por meio da “integração” da Amazônia ao território brasileiro, disfarçando o processo de acumulação capitalista.

O exemplo disso é o Polo de Duas Rodas que é foco desse estudo com as motocicletas que, desde a implantação da Zona Franca de Manaus através do modelo de importações, fez chegar às cidades ribeirinhas as 50cc, chamadas “cinquentinhas”, depois as 70cc “setentinhas” e posteriormente, com a liberalização econômica e incentivo à motorização na década de 1990, as motocicletas de 125cc que são usadas no transporte individual no cotidiano das cidades nos serviços de mototáxi.

Nesse cenário favorável à implantação de indústrias, promovido pelo governo brasileiro, a Amazônia, em especial o Estado do Amazonas, é propício para acumulação flexível. No conceito de Harvey (1992, p.140) de acumulação flexível “envolve rápidas mudanças dos padrões de desenvolvimento desigual, tanto entre setores como entre regiões geográficas [...] conjuntos industriais completamente novos em regiões até então subdesenvolvidas [...]”.

Na Zona Franca de Manaus a mudança no padrão de consumo, dos produtos e dos mercados são processos que, com o apoio do Estado através de políticas de incentivos fiscais e jurídicos, a abertura econômica do mercado ao capital internacional, a cessão de terras para instalação de indústrias, a exemplo do Polo Industrial de Manaus, atraiu empresas multinacionais com novos produtos e um mercado ávido em conhecer novidades estrangeiras.

Na primeira fase da Zona Franca, a partir da implantação da lei de incentivos fiscais, muitas empresas se instalaram no centro de Manaus, sendo uma delas a Beta S. A. Indústria e Comércio que fabricava joias (GARCIA, 2007 *apud* MENDONÇA, 2010). No período de 1974, a atividade voltada para o livre comércio de importados livre de impostos trouxe para a

Manaus novas mercadorias para o consumo dos amazonenses, a exemplo disso, as motocicletas.

Nessa época o Brasil ainda vivia a ditadura militar, o presidente era Ernesto Geisel e assinou o Decreto-Lei nº 1.427/1975 e a Portaria da Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil – CACEX nº574, que suspendeu as importações de veículos por prazo indeterminado (MACIEIRA, 2009). Essa decisão do governo acabou com as vendas de motocicletas importadas, afetando os importadores e representantes de marcas Suzuki e Kawasaki.

A inauguração da fábrica da Moto Honda da Amazônia, em 1976, no Distrito Industrial de Manaus, com uma área de 564 mil metros quadrados e 135 mil de área construída, era a maior da Zona Franca de Manaus (MACIEIRA, 2009). Seu primeiro lançamento foi a Honda CG125cc, baseado em modelo mundial da marca para países em desenvolvimento, pois já havia sido lançada na Tailândia, dois anos antes. Essa motocicleta teve como “garoto propaganda” Pelé, tricampeão mundial, tratado como “rei do futebol”, essa publicidade alavancou as vendas da CG125cc (City General) que se torna líder de mercado com ampla supremacia sobre a concorrência, passando a dominar 79 % das vendas no Brasil.

Em 1977, aproveitando as isenções de impostos, vieram se instalar no Polo Industrial de Manaus as seguintes marcas: Motovi, Barra Forte, Caloi e Hatsuda (MACIEIRA, 2009). Em 1981 a criação do Consórcio Honda a fim de facilitar o consumo da motocicleta pelos brasileiros, segundo informações do *site* oficial foram comercializadas mais de 12,5 milhões de cotas e entregues 5 milhões de motocicletas zero quilômetro.

Em 1989, a Agrale inaugurou uma nova fábrica em Manaus na Av. Costa e Silva, nº 1.100, atualizou a linha de produtos e lançou a Elefantré, motor 2 tempos, 190cc. No entanto, a líder continuava sendo a Honda, com três em cada quatro motocicletas vendidas e fabricadas nacionalmente. Esse período da história foi de hiperinflação e encerrou-se com grandes dificuldades no cenário econômico. Nessa época, estava em vigor o plano cruzado, a Moto Vespa conseguiu produzir mais de mil unidades por mês no Polo Industrial de Manaus, superando a Agrale e encostando-se à Yamaha, no entanto, no ano seguinte a Caloi saiu da sociedade e a vespa parou de ser fabricada (MACIEIRA, 2009).

A indústria de motocicletas investia em modelos de 125cc e em algumas inovações na tecnologia de fabricação como freios a disco, mas quando se comparava com as motos importadas, às brasileiras estavam aquém das expectativas dos consumidores. Diante disso, a indústria de motocicletas investiu em novos modelos, como a Yamaha RD-350LC, para concorrer com a Honda CBX-750F por quase metade do preço da rival. A partir de então, a

disputa das duas marcas japonesas foi acirrada e os lançamentos para conquistar o consumidor eram altos investimentos em publicidade com pilotos de fórmula I, a exemplo disso a Honda numa série limitada da CB-450S Piquet, celebra o bicampeão e a velocidade sob rodas, essa estratégia fez a empresa vender rapidamente toda a produção.

Em 1990, Fernando Collor de Melo assume a presidência da república e abriu os portos brasileiros às chamadas nações amigas, ele reduziu tarifas alfandegárias, revogou uma enorme lista de produtos com importação proibida, entre eles a motocicleta, o que forçou as empresas brasileiras a se modernizarem. Essas medidas levaram muitas empresas a fecharem as portas por não estarem preparadas para a inovação e competitividade dos produtos estrangeiros e as exigências de um mercado globalizado.

As políticas neoliberais chegam ao país através do primeiro passo dado por Collor e que sucessores Itamar Franco, Fernando Henrique, Luís Inácio Lula da Silva e Dilma Rousseff dariam continuidade inclusive incentivando o transporte individual por automóveis e motocicletas através de financiamentos e consórcios e liberação de crédito para veículos.

Nos estudos de Vasconcelos (2014), a partir do processo de liberalização econômica em 1994, com o plano real, associados a intensos processos de mudança na escala global, o país passa a conviver com a desregulamentação e a privatização que afetaram a forma de distribuição dos recursos públicos. A falta de políticas públicas voltadas para o transporte público e o incentivo ao uso da motocicleta que passou a ser utilizada nas grandes cidades para entrega de documentos e mercadorias, fez aumentar a frota brasileira de 1,5 milhão de motocicletas em 1991, para 5 milhões em 2002 e 17 milhões em 2012.

Vasconcelos (2014) faz um relato do incentivo à motorização no Brasil, primeiramente pela instalação da indústria automobilística surge um clima favorável ao uso da motocicleta, seguida pela política econômica de incentivos fiscais e a ausência de políticas públicas voltadas para o transporte público colaboraram para a precariedade dos serviços.

Segundo estudos de Vasconcelos (2014) essas políticas promovem segregação social e do espaço urbano que passa a ser projetado e construído em função do automóvel. Falzoni (2016, p.91) descreve que as vias de circulação rápida, viadutos, pontes, inviabilizam a circulação das bicicletas do trabalhador, que antes ia a pé ou de bicicleta para o trabalho. Os deslocamentos que antes eram feitos de bicicleta passam a ser feitos de motocicleta, ônibus ou trens nas cidades grandes e médias.

Conforme portal da Honda, no ano 2000 a mesma lançou um aliado na venda de motocicletas, o Banco Honda, oferecendo Crédito Direto ao Consumidor (CDC) para pessoas físicas e jurídicas. Assim, a Honda Serviços Financeiros se configura como uma frente de

acumulação flexível que vende aos consumidores brasileiros a “facilidade” de adquirir uma motocicleta da Marca Honda em parcelas acessíveis às classes mais baixas, fazendo com que suas mercadorias cheguem aos lugares mais distantes do Brasil através de suas concessionárias, lojas grupos de revenda e com o suporte financeiro do Banco Honda para financiar as vendas a médio e longo prazos.

Nas pequenas cidades, as motocicletas começam a chegar através das políticas de incentivo à motorização e do incentivo ao crédito para pessoas físicas, o CDC – Crédito Direto ao Consumidor. Nas palavras de Vasconcelos (2014), devido à inexistência de transporte público e ao desemprego, surgiu um novo prestador de serviço de transporte privado, o mototáxi, essa atividade se proliferou pelas cidades do interior das regiões Norte e Nordeste. Nas pequenas cidades ribeirinhas da Amazônia e nas que se consolidaram nas margens das estradas que ligam esses conglomerados urbanos às capitais, como é o caso do estado do Amazonas e de sua capital Manaus, onde se encontra instalado o Polo Industrial, que tem indústria motociclística focada na produção de motocicletas de baixa cilindrada (até 150cc) para atender ao público de baixa renda.

Diante desse cenário de expansão da indústria de duas rodas e do incentivo à motorização individual, a motocicleta chega a Itacoatiara, primeiramente, pelo transporte fluvial através de navios e de barcos de linha e posteriormente pelos caminhões-baú pela estrada AM-010.

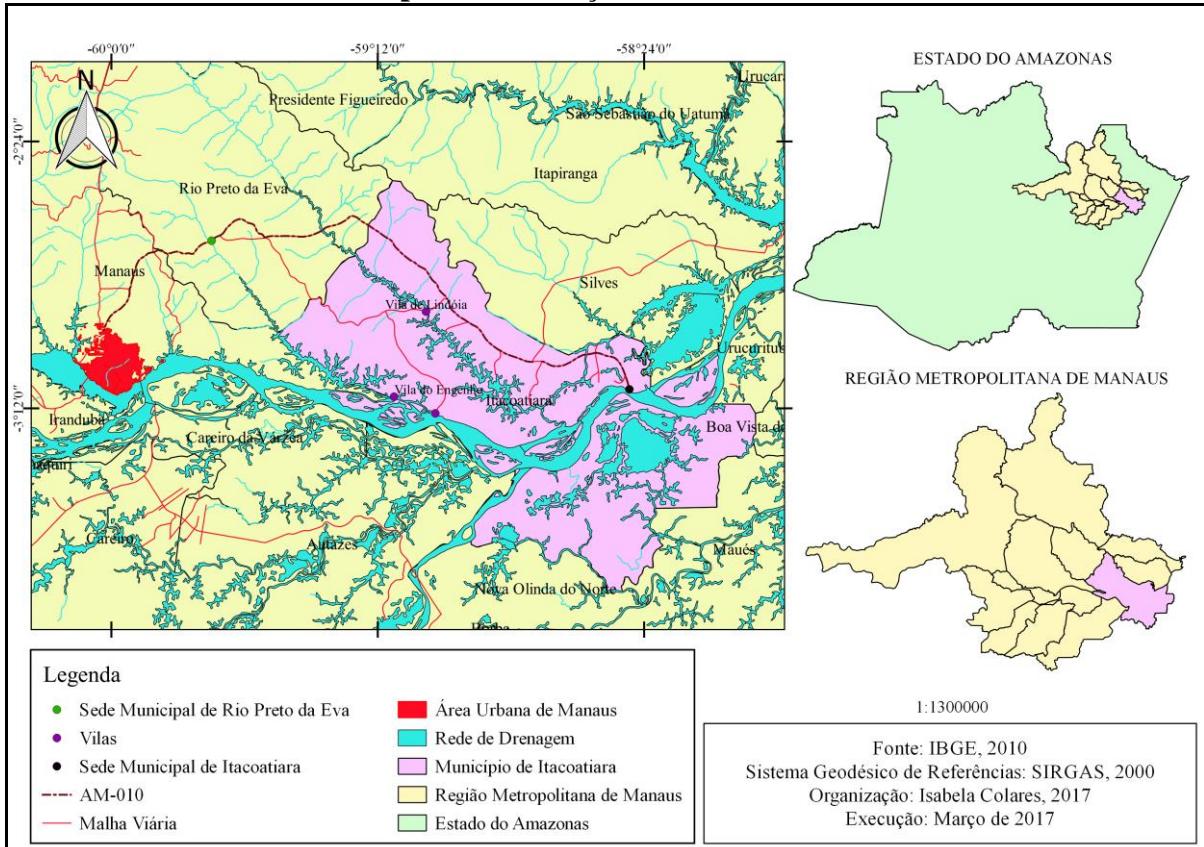
A estrada AM-010 liga essa cidade à capital Manaus por 266 km, em média 4 horas de viagem de ônibus de linha ou 3 horas de carro particular. Faz parte da Região Metropolitana de Manaus e atende como centro sub-regional a oito municípios do médio Amazonas: Rio Preto da Eva, Autazes, Itapiranga, Silves, Urucurituba, Nova Olinda do Norte, São Sebastião do Uatumã e Urucará.

O aeródromo Mariano Arico Barros serve de suporte ao aeroporto Eduardo Gomes – Manaus – com capacidade para receber médias aeronaves. No momento, não possui empresas com linhas aéreas para viagens, mas recebe pequenas aeronaves de empresas que fazem linha para Parintins e outros municípios do baixo amazonas, bem como do poder público e UTIs móveis. Na época do Festival Folclórico de Parintins, no mês de junho, tem um fluxo mais intenso de aeronaves servindo de conexão para passageiros, principalmente no retorno da festa.

Conforme mapa abaixo a cidade de Itacoatiara está ligada ao mundo através do rio Amazonas, esse rio é de suma importância para a navegação e facilita a logística de muitas

empresas para o escoamento da produção e comercialização de mercadorias globalizadas, que são transportadas pela calha do rio Madeira/Amazonas.

Mapa 1: Localização da área de estudo



1.6. Itacoatiara: das carroças à motocicleta

O Sítio Itacoatiara, lugar aprazível de boas terras, muita caça e peixes (SILVA, 2013 *apud* BETTENDORFF, 1990), erguido próximo à confluência do rio Madeira com o rio Amazonas, desde a época da colonização servia para a arrecadação de impostos, sede missionária e base de apoio para a circulação de mercadorias e de controle estratégico do tráfego fluvial. A localidade era parada obrigatória de sertanistas, viajantes, aventureiros, missionários religiosos e autoridades portuguesas. Era uma voz de tributação para a Coroa Portuguesa e de comércio de especiarias e detinha a supremacia das trocas como posto de abastecimento, sendo exportador de produtos agroextrativistas e importador de produtos para si e para o entorno. (OLIVEIRA, 2007, p. 42-45).

Em 1852, conforme relatos de Oliveira (2007, p. 50), foi concedido ao Sr. Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, o privilégio de instituir a navegação a vapor no

interior da Amazônia, por trinta anos, limitando-se à costa brasileira até Belém. O compromisso assumido por Mauá era também o de implantar colônias de povoamento a partir de 1854. Desta forma, foram introduzidos 1.061 portugueses e 30 chineses inicialmente, originando as colônias Mauá e Itacoatiara, localizadas nas Lajes, a 9 milhas a jusante de Manaus e outra na Vila de Serpa (atual Itacoatiara).

Conforme relata Oliveira (2007), a partir dessa ação do império, a Vila de Serpa tem sua espacialidade modificada com objetivo geopolítico do império português de ocupar o território e implantar atividades econômicas como serraria, olaria, estaleiro, estrebaria e casas para os colonos que também plantavam para subsistência. Esses investimentos da Cia de Navegação e Comércio do Barão de Mauá na colônia trazem para a pequena Vila de Serpa um novo dinamismo na economia (extrativismo e comércio) e uma miscigenação que implica no aumento e nas características dos grupos humanos que compõem sua população.

Com o passar dos anos, Vila de Serpa *nome dado a Itacoatiara quando elevada a categoria de Vila com a finalidade de substituir os nomes indígenas por vocábulos de origem portuguesa* (Silva, 1965), torna-se o bairro da colônia, um dos mais antigos da cidade. As lembranças dessa época figuram resquícios das casas da colônia implantadas para moradia dos trabalhadores da firma do Barão de Mauá e do estaleiro. Hoje, como bairro residencial, tem-se no relato histórico e na memória dos antigos moradores a lembrança da colônia e dos grupos humanos que se formaram a partir dela.

Outro marco da navegação a vapor na Vila de Serpa relatado nos estudos de Oliveira (2007, p. 53) é a chegada dos imigrantes estrangeiros como judeus sefaradita¹, sírios, libaneses, norte-americanos e portugueses que passaram a exercer atividades comerciais e a vinda de nordestinos para trabalhar nos seringais. Oliveira (2009) conta que entre um dos aventureiros, estrangeiros, Jazon Williams Stone, em busca de ouro, resolveu fixar-se comprando um terreno ao leste da Vila, onde fundou a fazenda Terra Preta, que fazia limite com o Lago do Jauari. Mais tarde constituindo-se em bairro de mesmo nome, com sua rua principal, denominada estrada Stone.

Com o *boom* da borracha, a proclamação da República, a Vila de Serpa passa a categoria de cidade através da Lei n. 283, de 25.04.1874. Esse importante ato político-administrativo fez com que aparecessem sinais do tecido urbano se consolidando nos benefícios de ter repartições públicas, obras de infraestrutura urbana, da influência de alguma modernidade no comércio, nos cafés, nas roupas e no estilo de vida dos mais abastados,

¹ Judeus provenientes da Península Ibérica perseguidos pela inquisição católica (Confederação Israelita do Brasil – CONIB, disponível em: <<http://www.conib.org.br>>).

dentre estes, estavam os extrativistas, aviadores e comerciantes, todos com negócios com o capital financeiro internacional. (OLIVEIRA, 2007, p. 66)

Nos estudos de Mário Ypiranga Monteiro (1984, p. 85), em 1908 surgem os carros de boi que, nos relatos colhidos pelo autor, o veículo quando tirado por um único animal é chamado de carroça, quando por uma junta (parelha), é chamado de carro. Os carros de boi eram feitos de madeira inclusive as rodas. As madeiras mais usadas na confecção das carroças eram o piquiá e a maçaranduba, com o passar dos anos, as rodas de madeira foram substituídas por pneumáticos, não havia preferência pelos animais de tração podendo estes serem sadios, mansos, brabos, robustos ou castrados. O condutor do carro de boi era chamado de carreiro, esse trabalhador conduzia a carroça a pé, ao lado, ou quando vazio, de pé sobre a mesa.

Conforme relata Ypiranga (1984), os carros de boi eram usados para transportar a seringa e outros produtos da floresta para o porto de onde eram exportados para o mundo. Também há registros de que as carroças carregavam lixo e faziam o transporte de famílias, nesse caso, o carro de boi passa a ter bancos e armava-se um toldo de lona. Os condutores de carros de boi tinham o salário fixado pelo patrão e pelo trato que davam aos animais, o fluxo de mercadorias, pessoas e dinheiro nesta época na cidade era relevante e havia muitos carreiros que trabalhavam no transporte de mercadorias, principalmente no mercado.

Conforme relata Ypiranga (1984) nesse contexto da história, percebe-se a influência geopolítica e econômica de Itacoatiara e o quanto esse lugar escolhido pela Coroa Portuguesa para fixar um entreposto comercial para arrecadação de impostos era estratégico pela sua localização facilitar o acesso à navegação e escoamento das mercadorias exportadas para a Europa.

Conforme relata Silva (1965), a Velha Serpa (Itacoatiara), desde sua implantação como Sítio, passando à Vila de Serpa 1759 e depois elevada à categoria de cidade em 25 de abril de 1874, com as carroças que transportavam as mercadorias regionais e importadas, já detinha um comércio fortalecido e um porto de relevância para o estado e o mundo pelo rio Amazonas. A pujança econômica dessa cidade que recebeu investimentos do capital internacional desde a colonização com as drogas do sertão, passando pelas políticas desenvolvimentistas da borracha às madeireiras e que, pela mistura de seu povo, rendeu influência aos comerciantes que construíram seu legado na época das carroças com o trabalho dos carreiros.

Conforme os estudos de Oliveira (2007, p.78) no período de 1926-1930, final do *boom* da borracha, na gestão do prefeito Isaac José Peres, Itacoatiara recebe alguns

investimentos que impõem aspectos urbanos. Foram marcas da gestão, instalação de energia elétrica, aquisição de prédios para acomodar as repartições públicas, arborização, colocação de placas de sinalização nas ruas, reorganização da simetria da cidade, construção da rampa da rua Quintino Bocaiúva, posto de profilaxia rural, capela do Cemitério do Divino Espírito Santo, aquisição de carro fúnebre para a Prefeitura, pontes, escadarias, melhoria nas ruas, inclusive com o alargamento e prolongamento da Av. conselheiro Ruy Barbosa (atual Avenida Parque).

A Avenida Parque foi inspirada em um Boulevard da cidade de Paris, as obras da gestão de Isaac Peres perduram até hoje na cidade, nos estudos de Oliveira:

Todos os investimentos feitos sobre a Av. Ruy Barbosa atual Av. Parque, levam a deduzir que, mesmo tendo o plano de Peres sugerido a intenção de mudar o sentido de crescimento de Itacoatiara, deslocando-o para o sentido Norte-Sul, esse objetivo só se consolidou após 1930, pois essa ruptura de sentido prevista no projeto de expansão da cidade, proposto por Peres, foi continuado pelas administrações que se seguiram, tendo em vista que as chácaras, sítios e roçados existentes em Pedreiras e Iraci, considerados rurais, foram absorvidos pela progressão da cidade (OLIVEIRA, 2007, p. 82).

Conforme relata Oliveira (2007), parte das transformações devido aos reflexos da economia da borracha ficou registrada nos prédios e na infraestrutura urbana que marcou uma época, no entanto, a cidade e o comércio registraram o abalo da estagnação econômica. No período de 1942-1947, o governo brasileiro adota incentivos para a produção da juta que traz para a cidade a implantação de projetos desenvolvimentistas.

Em 1940, conforme estudos de Oliveira (2007, p. 85), o governo Getúlio Vargas em associação com os EUA tentou revigorar a economia da Amazônia com o plano “Acordos de Washington” (dizia respeito a fornecimento de matéria prima brasileira para a indústria dos Estados Unidos), em decorrência da tomada dos seringais asiáticos pelos japoneses na Segunda Guerra Mundial. Como meio de garantir os estoques dessa matéria-prima para a indústria americana, os Estados Unidos da América responsabilizaram-se em investir na produção do látex nativo enquanto, em troca, o Brasil forneceria a goma elástica com preços baixos e fixos. Do “Acordo de Washington” surgiram vários organismos multilaterais estatais, entre eles: Banco da Borracha – BCB (1940), Serviço Especial de Saúde Pública – SESP (1940), Instituto Agronômico do Norte – IAN (1940), entre outros.

Conforme trabalho de organização do arquivo da Associação Comercial de Itacoatiara – ACI realizado pela autora desse trabalho em 2007, consta do registro da Ata de Fundação da entidade que com a instabilidade econômica, após o *boom* da borracha, os

comerciantes da cidade naquela época, buscaram se organizar para fortalecer a economia local. Conforme registros encontrados nas atas de reuniões da Associação Comercial de Itacoatiara – ACI (1943), em 17 de novembro de 1943, foi fundada a Associação Comercial de Itacoatiara com objetivo de unir os comerciantes e industriais para buscar soluções para os problemas enfrentados com as crises econômicas. Essa associação foi composta de comerciantes descendentes de judeus, libaneses, sírios e portugueses, a partir da implantação da ACI, os comerciantes da época passaram a sugerir ações voltadas para a melhoria da cidade junto ao Poder Público.

Para informante 1 (2017), no início dos anos de 1950, começaram a chegar as primeiras bicicletas importadas da Inglaterra, as RALEIGH através dos navios da BoothLine, somente as pessoas de alto poder aquisitivo as tinham. Depois, com a implantação da ZFM, abriram-se novas oportunidades de adquirir bicicletas vendidas nas lojas em Manaus e em Itacoatiara.

Conforme relata o informante 1, a partir de 1980 a bicicleta foi o veículo utilitário dos operários das empresas madeireiras, aproximadamente 6.000 funcionários usavam esse meio de transporte. Era comum que, ao término da jornada de trabalho, devido ao grande número de bicicletas, as ruas ficasse congestionadas no trecho próximo as indústrias madeireiras AtlanticVeneer da Amazônia e Gethal Amazonas S.A.

Detalhes curiosos era a obrigatoriedade ao adquirir sua máquina registrar junto ao departamento de trânsito e usar placas, dínamo acoplado aos pneus traseiro ou dianteiro para alimentarem os faróis na sinalização noturna. Bicicletas de uso feminino além de utilitário elegante, como ornamento redes matizadas presas às rodas para evitar acidentes com vestuário e calcinhar de crianças com elas a passear agasalhadas no porta bagagem. Não havia depositário, nem estacionamento, proprietário da bicicleta usava as alamedas das calçadas ou paredes das casas como encosto, ficava por longo tempo chegando a pernoitar, mas ninguém se atreveria mexer. Respeitava-se o alheio nada de trabalho de importunar policial (Informação verbal, informante 1).

Um fato interessante dessa época contado pelo informante 1, do comerciante Néder Monassa que mandou comprar a primeira carroça com roda de pneu e vendia pneus em seu comércio para os carroceiros que podiam pagar com transporte de mercadorias e tinham até um vale como moeda. Havia na cidade um artífice chamado José de Paula, que confeccionava carroças em madeira itaúba e as fazia com muita dedicação, inclusive as rodas feitas de madeira.

Segundo o informante 1, na década de 1970, os carroceiros passaram a ter dificuldades para transportar mercadorias na rampa do porto devido na época da vazante a

balsa ficar muito inclinada. Com o passar dos anos, surgiu um empreendedor conhecido como “Caioio” que inovou no transporte com um jipe e uma carroceria acoplada ao veículo, que levava as mercadorias do barco até a entrada da passarela do porto onde os carroceiros pegavam a mercadoria e levavam aos estabelecimentos comerciais. Depois, com o passar dos anos, foram surgindo os caminhões que passam a transportar mercadorias pela estrada AM-010 e os carros fretes, o que fez desaparecer a figura do carreiro.

Esses homens do transporte de cargas contribuíram com trabalho e força física, ao longo de muitos anos, transportando mercadorias para os comerciantes e representando uma classe importante para a economia da cidade de Itacoatiara. Alguns nomes de carreiros foram lembrados pelo informante 1, dentre eles: Francisco Brasilino, Horácio Serra, Francisco Romão, Zito Romão, Eliezer Fernandes, José Delfino, Velho Arnolfo, João Romão, Guilherme Nazaré e Sabazinho. Abaixo uma foto que simboliza uma classe de trabalhadores que contribuíram para a economia de Itacoatiara.

Figura 1: Carroceiro na década de 1970



Nota: Rua Eduardo Ribeiro, em frente ao comércio Tire e Pague

Fonte: Foto cedida por Mário Benigno Mendes, 2018.

A partir das décadas de 1970 e 1980, conforme relata o informante 1, muitas lojas surgem em Itacoatiara com o advento da Zona Franca de Manaus, algumas vendendo produtos novos, como a bicicleta. Dentre essas, a Loja Rosilene que começou a vender a Caloi e investiu em publicidade com um caminhão com as bicicletas, moças vestidas com a camiseta da marca Caloi, desfilando pela cidade com o referido entrevistado como locutor divulgando o crediário para compra das bicicletas.

O informante 2 (2017), relata que em abril de 1965, o governador Arthur Cézar Ferreira Reis baixou o decreto nº 175, de 20/4/1965, dando caráter de urgência à construção da rodovia Manaus-Itacoatiara – idealizada desde 1956. No dia 2 de agosto daquele ano, um grupo de jovens de Itacoatiara, fez o percurso da cidade à capital amazonense (286 quilômetros) em bicicletas. O historiador Francisco Gomes da Silva registrou esse evento no segundo volume do livro “Cronografia de Itacoatiara”:

1965: 2 de agosto – Grupo de jovens, montado em bicicletas, faz o percurso de Manaus a Itacoatiara, através da rodovia em construção ligando ambas as cidades... A expedição gastou cerca de dois dias para chegar a Manaus. O grupo, composto de Antônio Macedo, Esmeraldo Figueiredo de Menezes, Eloy Honorato da Silva, Antônio Biase Martins, Gilberto Barbosa, José Duarte, João Cunha Matos e outros, foi recebido no Palácio Rio Negro pelo governador Arthur Cézar Ferreira Reis que lhe ofereceu um almoço na residência oficial, nos altos do Palácio Rodoviário. Considerados hóspedes do Estado, os afoitos itacoatiarenses ficaram em Manaus a expensas do governo, retornando no dia seguinte pelo navio/motor “Itapuranga” (SILVA, 1998, p. 302-306).

Ainda nos relatos de Silva (1997), “até os idos de 1965/1967, era rotina trafegar-se pela cidade em bicicletas – na verdade, era o tipo de transporte pessoal exclusivo dos moradores locais”. Em seu livro Itacoatiara: Roteiro de uma cidade, em comentário sobre transporte urbano, à época, registra:

Extraordinário é o número de bicicletas, utilizado pela população itacoatiarensse. Sem exagero, podemos dizer que noventa por cento das casas das mais de dez mil famílias residentes na sede municipal possuem duas unidades, pelo menos, desse pequeno e utilitário veículo. Vale dizer: diariamente, cerca de vinte mil bicicletas se movimentam no trânsito da Itacoatiara (SILVA, 1997, p. 234-235).

Conforme o escritor Francisco Gomes (junho, 2017), em seus relatos da foto abaixo na Av. Parque, na época Av. Conselheiro Rui Barbosa, nas proximidades da casa do comerciante Maximino Araújo Costa. À direita, Francisco Gomes, portando chapéu, montava uma bicicleta Club modelo 1956, restaurada; ao centro, Pedro Fernandes, numa bicicleta Monark 1951 (fabricação sueca), também de segunda mão; e à esquerda, Dinamérico Peixoto, que possui uma oficina de motocicleta na Rua 5 de Setembro na Colônia, numa bicicleta Hércules modelo 1952, seminova (ou talvez da marca Phillips, modelo 1950), as duas marcas de origem inglesa. Vale ressaltar, conforme informações de Silva, (2017), as três bicicletas da foto foram adquiridas na Oficina do imigrante boliviano Luiz Pomar (vulgo "Peruano") vendedor de bicicletas usadas. Ele as comprava em Manaus ou Belém, como ferro velho, e

remontava para revendê-las, em sua oficina mecânica nos fundos do Cine Geny, também de sua propriedade. Ambos, oficina e cinema, até meados de 1963, funcionaram na Avenida 15 de Novembro, proximidades da caixa d'água.

Figura 2: Av. Cons. Rui Barbosa atual Av. Parque



Fonte: Foto registrada pelo Sr. Edivam Barbosa, 1962. Cedida por Francisco Gomes, 2017.

Continuando os relatos de Silva (2017), o escritor conta que no final da década de 1960, início da década seguinte, em razão da implantação da Zona Franca de Manaus e graças aos incentivos fiscais, decorrentes do decreto-lei federal nº 288/1967, inicia-se, em Manaus, o comércio de motocicletas, produzidas pela indústria japonesa Honda. Em face das facilidades oferecidas na venda desses veículos (com custo parcelado e alongamento das prestações), moradores de Itacoatiara começam a adquirir tais veículos, como as populares “Moto-65”, importadas diretamente do Japão. Para aquisição desse meio de transporte, à época, alguns professores e comerciantes de Itacoatiara, pediram financiamento da agência local do Banco do Estado do Amazonas (BEA).

Segundo Oliveira (2007, p. 90), entre 1960-1970, passaram a funcionar as fábricas I. B. Sabbá & Cia., ChiblyAbrahim& Cia., Cooperativa Mista de Itacoatiara e Companhia Brasileira de Fiação e Tecelagem de Juta – Brasiljuta. Essas indústrias se instalaram na cidade como parte das ações desenvolvimentistas do Governo. A partir da década de 1970, a instalação das madeireiras, dentre elas a Carolina Indústria e Comércio e a Gethal Amazonas S/A, alteraram a dinâmica econômica da cidade gerando empregos. Depois as empresas

Precious Woods Amazon – Mil Madeireira, Braspor e MW Florestal também fizeram parte das ações da Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA.

Segundo Silva (2017), o consumo de motocicletas no Estado do Amazonas passa a ter relevância a partir da instalação em Manaus da fábrica de motocicletas Honda, no ano de 1976, e Itacoatiara “acompanhou a moda”. O aumento do poder aquisitivo dos brasileiros a partir de 1977, a entrada no mercado dos modelos Honda CG125 – moto urbana de mecânica simples, que dez anos depois passaria a ser movida a álcool – permitiram alterar o trânsito desta cidade, não obstante o número de motocicletas de aluguel circulantes na cidade na década de 1990.

Nos relatos do informante 3, que foi proprietário de motocicleta e participou de uma associação de motociclistas que fazia passeios pela cidade e pela estrada AM-010, chegando até Manaus – AM:

Nos idos anos 70 ganhei de minha mãe uma bicicleta, marca Monark, cor azul claro, com bagageiro, que era dividida entre mim e meu irmão. As ruas ainda eram de chão, na Av. Torquato Tapajós, atual Av. Parque, o asfalto era piche e areia. A rua Nossa senhora do Rosário era calçada no trecho da Av. Torquato Tapajós até a Av. Sete de Setembro. A bicicleta era disputada para os passeios, inclusive para passear com a namorada. Na década de 80 minha mãe me deu uma moto 70cc, de embreagem, cor vermelha, Marca Honda, aí já era melhor (Informação verbal, informante 3).

Continuando seu relato sobre as bicicletas e motocicletas em Itacoatiara, rememorou que seu pai havia comprado quando ele ainda era menino uma bicicleta Railegh, de cor verde escura. Naquela época as bicicletas eram para a família. Os vizinhos que tinham bicicleta tinham que dividir entre os irmãos e cada um tinha sua hora de andar. Na década de 1970, já existiam algumas pessoas que tinham motocicletas e acontecia racha na Av. Sete de Setembro à noite, por parte de alguns grupos, nas motonetas Honda de 70cc. Depois foram aparecendo as Kawasaki e Yamaha de 250cc. No final dos anos 1980, apareceram as motos grandes de 450cc e quem tinha eram os filhos da elite itacoatiarenses como os filhos do Sr. Jurandir Pereira, ChibyAbrahim, Tibério, filho do Sr. Arnóbio.

Nos relatos do informante 3, as lojas Casas Pernambucanas, Bazar Nacional, Loja Sayonara, Loja Rosilene vendiam bicicletas, elas chegavam em Itacoatiara pelos barcos Itapuranga e Nacional e eram transportadas para as lojas em carroças. As motocicletas passaram a ser vendidas provavelmente no final dos anos 1980 pela empresa Moto Mara, que representava a Rio Negro Motos e Loja do Lica que vendiam a marca Honda, além de peças para motocicletas e serviço de oficina. As marcas de bicicletas mais vendidas eram Monark e Caloi e de Motocicleta era a Honda.

O informante 3 conta que já existia um grupo de motociclistas na década de 1980 que costumava se reunir para passeios e então criaram a Associação de Motociclistas de Itacoatiara, da qual o informante fez parte, as reuniões eram feitas no bairro das Pedreiras, na igreja de Nossa Senhora do Carmo. Num dia, alguns membros desse grupo, viajaram de Itacoatiara para Manaus à noite e um dos membros sofreu um acidente fatal: “Lembro que no enterro todos do grupo foram acompanhar o enterro de motocicleta e entramos no cemitério até a sepultura onde foi prestada a última homenagem ao nosso amigo morcego”. Um sentimento parecia envolver o ato de andar de motocicleta como um esporte, um estilo de vida, certo saudosismo, talvez diferente das pessoas que possuíam motocicletas pequenas de poucas cilindradas, supostamente de uso entre trabalhadores que economizavam para adquirir um meio de transporte.

Segundo Milk Cabral Alho (2009, p.102-104), no final dos anos 1980 e meados dos 1990, as madeireiras serviram para dinamizar e fortalecer o comércio e oportunizar negócios. A tentativa do Governo do Estado em fortalecer os Moveleiros com a implantação do Polo Moveleiro de Itacoatiara, no ano de 1997, numa parceria entre a Prefeitura e a SUFRAMA, através do convênio nº 013/1997, foi uma reação tardia do Governo à crise, além de problemas de cunho administrativo e político, os quais travaram o andamento do projeto.

O comércio viveu uma época de dinamismo e estabilidade com a geração de empregos nas madeireiras e dos recursos investidos no Pólo Moveleiro, as ruas da cidade refletiam isso com a presença de espaços de consumo como lojas de eletrodomésticos, confecções e pequenos supermercados. Nessa fase de crescimento econômico e demográfico que o homem veio do interior do município em busca de emprego nas madeireiras, fenômeno similar ao do distrito industrial em Manaus.

Segundo o informante 4, na década de 1980, as corridas ciclísticas na cidade ganharam incentivo através da Prefeitura e da empresa Telamazon e ocorriam no aniversário de Itacoatiara.

Em setembro/1992 pedalei de Itacoatiara para Manaus eu e outro colega, fizemos o percurso em 17 horas. É uma emoção indescritível, ver o sol nas primeiras horas do dia, o raiar do sol. As primeiras corridas eram da 1ª ponte sobre o rio Urubu, ia de caminhão e voltava pedalando, competindo, a chegada era na frente da Prefeitura (Informação verbal).

Nas décadas de 1980 e 1990, as bicicletas eram usadas pelos trabalhadores das madeireiras para se deslocarem ao trabalho. Na entrada das Madeireiras Gethal Amazonas e da Carolina Indústria e Comércio havia um estacionamento para bicicletas, as quais ficavam

presas no suporte de ferro, trancadas com cadeado na roda traseira ou dianteira. Além dessa característica da bicicleta como meio de locomoção para o trabalho, ela era usada para os passeios em família, outra característica peculiar da bicicleta era passear com a namorada sentada ao quadro ou no bagageiro pelas ruas e na praça da matriz onde, aos domingos à tarde, era comum os casais passearem de bicicleta.

Sobre o desenvolvimento político-econômico de Itacoatiara, Alho (2009) faz um relato histórico das políticas desenvolvimentistas implantadas no município, especialmente o 3º Ciclo (Programa e desenvolvimento econômico voltado para a reestruturação e promoção econômico-social do setor primário no Amazonas), do governador Amazonino Mendes e Zona Franca Verde fica explícito a importância geoeconômica da cidade de Itacoatiara na rota logística de transporte e escoamento de grãos para o exterior, por ter no curso do rio Amazonas um melhor calado (profundidade) que a credencia receber navios de médio e grande porte. Essa sempre foi uma característica do município desde sua fundação como Sítio Itacoatiara, um nó de malha hidroviária de extrema importância para a navegação e o comércio de produtos da floresta, que se consolida atualmente como corredor exportador de grãos para a África, Ásia e Europa.

Ainda nos estudos de Alho (2009) a política desenvolvimentista do 3º Ciclo trouxe para Itacoatiara investimento em um Terminal Graneleiro, investimento de capital misto entre Governo do Amazonas e Grupo André Maggi, do Mato Grosso. A empresa trouxe para a cidade trabalhadores de outros estados, principalmente para os cargos que exigiam qualificação técnica e foram gerados aproximadamente 700 postos de trabalho para os cargos administrativos, técnicos e operacionais. Isso implicou algumas mudanças de hábitos de consumo trazidas pelos novos moradores, além de um aumento no poder aquisitivo dos funcionários que tinham um salário acima da média do mercado local à época.

O dinamismo econômico da cidade pode ser observado através de alguns negócios. De acordo com Oliveira (2007, p. 157), na distribuição espacial de serviços, o centro concentra a maior parte das atividades comerciais que a cidade oferta. O desenvolvimento do comércio nesta área influenciou a abertura de novas atividades econômicas principalmente, na Avenida Parque, que nos últimos anos tem recebido novos empreendimentos comerciais tais como: grupo regional (Lojas: TV Lar, Show dos Calçados, Asa Fashion, Bemol, Colchões Pelmex); nacionais (Loja Novo Mundo, Farmácia Pague Menos, Posto de gasolina – grupo ATEM e agências do banco do Brasil e Caixa Econômica); internacionais (Lojas Americanas, Concessionária Honda, banco Santander).

Esses investimentos têm motivado os empresários locais a investir em melhoria da infraestrutura dos empreendimentos, oferecendo novos produtos e serviços para se manterem no mercado e consequentemente, gerando novos empregos.

Atualmente, há ruas com características comerciais como a rua Borba no bairro de Santo Antônio, com a expansão da cidade para a área do Lago do Canaçari, com as ocupações das terras do Sr. Moysés Israel. O comércio desta rua tem crescido na extensão da esquina da rua Armindo Auzier até a rua Mário Andreaza, existem lojas de confecções, franquia da Boticário, panificadoras, assistência técnica para celulares, lojas de acessórios e variedades, bares, restaurantes, oficinas, postos de gasolina das bandeiras ATEM e Equador e lojas de peças para motocicletas.

Em trabalho de campo realizado nos dias 09 e 10/03/2017, foram mapeados empreendimentos ligados ao setor de duas rodas nas principais vias de acesso aos bairros da cidade. Na Avenida Parque, principal via de acesso que corta a cidade de norte a sul, existem 4 postos de gasolina, 1 concessionária da Honda (Amazônia Moto Center), 1 oficina de motocicleta. Na Av. Cons. Rui Barbosa há 1 loja de peças e acessórios para motocicleta com oficina (Moto Tintas Ila). Na Rua Isaac Peres, 1 loja de renda de Peças com oficina (HC Moto Peças), 3 oficinas (Léo Motos, Oficina do Patão, Oficina e Borracharia Mancha Verde) e 3 lava a jatos. Na Av. Manaus, 1 loja de peças e oficina. Na Rua Borba com a Av. Parque até a Rua Mário Andreaza, Oficina do Daniel, Espaço Motos, Posto Atem, Posto Equador, Autopeças da Val, Oficina Fofilhos, 5 borracharias, 1 Concessionária Canopus Motos. Na Rua Armindo Auzier foram mapeados Moto Peças e Acessórios Nossa Bike, A Motociclista, Posto Santo Antonio, Posto Popular, 5 lava a jatos, 3 oficinas, 3 borracharias. Na Rua Mário Andreaza que dá acesso aos bairros Mamoud Amed, Eduardo Braga, São Francisco, dentre outros, que vai do bairro Jauari II até a entrada do Mamoud Amed, onde a partir desse ponto, chama-se Av. Liberdade que segue até a margem do Lago do Canaçari, foram encontradas atividades do setor de duas rodas, 4 oficinas, 5 lava a jatos, 5 borracharias e 3 postos de gasolina. O que evidencia o predomínio de uma rede de serviços voltados para atender a demanda por motocicletas que será demonstrado no segundo capítulo desse estudo.

Dentre os serviços de movimento de fluxo, destacam-se as viagens de ônibus e vans para a Vila de Novo Remanso e Engenho que tem linha permanente saindo duas vezes ao dia. Além do fluxo já rotineiro dos barcos a jato e de linha que fazem transporte de passageiros para os municípios do entorno, bem como fazem conexão com Itacoatiara a fim de chegar com maior agilidade em Manaus por via rodoviária. Neste contexto, o serviço de mototáxi é utilizado pelos passageiros dos barcos de linha para se deslocar para casas de parentes, hotéis,

pousadas ou para a rodoviária a fim de pegar um transporte mais rápido para chegar ao seu destino.

Nos relatos de Oliveira (2007, p. 157), a cidade tem um comércio varejista e atacadista que reforça a importância em relação aos demais municípios. Não havendo variedade de produtos nos municípios da microrregião, passa a existir uma demanda reprimida e os poucos serviços disponibilizados pelo entorno da cidade contribuem para o volume de vendas de empresas de Itacoatiara direcionadas aos municípios circunvizinhos. É essa capacidade de abastecimento implantada em Itacoatiara que permite abastecer municípios de Silves, Itapiranga, Urucurituba, São Sebastião do Uatumã, bem como vilas e comunidades do interior do município.

O comércio atacadista de artigos de primeira necessidade localizados na “beira do rio” atualmente, localiza-se no centro e em especial na rua Borba, no bairro de Santo Antônio. Os comerciantes fazem as entregas em carrocinhas acopladas às motos, nos barcos no bairro do Jauari. Esse é o novo transporte sob rodas que substituiu as carroças que outrora transportavam as mercadorias para os barcos.

O comércio varejista se modernizou e está localizado na Av. Parque, que hoje exibe lojas com variedade de mercadorias para agradar ao freguês, como Bemol, Lojas Americanas, Novo mundo, Panificadora PAP e outros ao longo de sua extensão motivam ao consumo. As transformações atingem diversos setores da economia que se espacializam na cidade visando atender a demanda da vida moderna movida pelo consumo. Surgiram os restaurantes *self-service*, os churrasquinhos, as vendas de peixe e frango assado, lanchonetes, cafés da manhã na rua, todos são espaços de consumo com público em frente às residências e em ambientes com ar condicionado, porta de vidro e acesso à *internetwi-fi* e televisão para atrair cliente. As panificadoras são espaços de consumo onde se vende pão, doces, salgados, sopas e artigos de conveniência.

Nesse contexto do crescimento do comércio varejista, os moradores do município se deslocam na cidade para realizar suas atividades cotidianas de motocicleta. Os serviços de delivery (entrega em domicílio) são realizados pelos motoboys das lanchonetes, restaurantes e vendas ambulantes de alimentos.

As farmácias que antes eram conhecidas como do Jurandir Pereira, do Higino e do Zenobre, foram substituídas por drogarias que vendem do remédio ao sorvete, tais como Pereira, Mandacaru, Santo Antônio, Nacional e agora uma de rede nacional, a Pague Menos, que se instalou na Av. Parque, fazendo concorrência as da Velha Serpa. As lojas de material de construção que antes eram as lojas de ferragens Casa Batista e Casa das Tintas, que

entregavam as mercadorias em carroças, hoje revendem do tijolo a acessórios para casa, com entrega em domicílio feita em motocicletas com carrocinhas ou em triciclos diretamente na casa do cliente. Além das facilidades de crédito. As maiores como Constrói, TNP Materiais de Construção e Nossa Senhora da Conceição oferecem do material de terceira ao de primeira linha em espaço bem organizado e decorado.

Essa modernidade dos espaços de consumo também se reflete nos supermercados, antes pequenas mercearias. O exemplo disso é o Supermercado Dona Novinha tem um espaço de consumo de mais de três mil metros quadrados com padrão equivalente aos grandes supermercados da capital. Assim como, o Supermercado Ouro Verde, DM e Jobson & Mayra, todos oferecendo produtos e serviços com ambientes com lanchonetes, banco expresso a lojas de confecções, espécies de mini shoppings. Dispõem de estacionamento para os clientes onde as motocicletas predominam em relação a outros veículos. A estrutura desses espaços de consumo possibilitou aos mototaxistas pontos estratégicos onde os mesmos ficam concentrados a fim de oferecer os serviços. Assim, conduzem passageiros com as compras para os diversos bairros da cidade e na estrada AM-010 como os conjuntos Poranga e Jacarezinho do programa Minha Casa, Minha Vida, assim como, para os barcos que fazem linha para as comunidades e municípios vizinhos.

A estrutura de serviços públicos em educação superior que a partir do ano de 2007 com a implantação do Instituto de Ciências Exatas e Tecnologia – ICET da Universidade Federal do Amazonas – UFAM, e posteriormente, a instalação da Universidade Estadual do Amazonas – UEA, o Instituto Federal do Amazonas – IFAM, o Centro de Educação Tecnológica do Amazonas – CETAM e algumas faculdades particulares que se instalaram na cidade proporcionaram um dinamismo na construção civil (construção de quitinetes, apartamentos e casas) para os novos moradores da cidade.

Nesses espaços públicos, as motocicletas são o veículo usado pelos estudantes e funcionários para se deslocarem e os estacionamentos desses locais estão sempre lotados. A exemplo disso, a UFAM e UEA dispõem de estacionamento específico para motocicletas, que na maioria são dos alunos, mas há também funcionários que utilizam esse veículo. Esse aumento da demanda por motocicleta nos últimos anos fez com que o Instituto Municipal de Trânsito e Transporte – IMTT instalasse semáforos nas vias de circulação próximas às universidades e escolas.

Os serviços de alimentos prontos para entrega (*delivery*) como de restaurantes e lanchonetes são realizados por motoboy. Além desses, os serviços de mototaxi são bastante utilizados pelos moradores, principalmente depois da expansão urbana dos últimos anos, com

novos bairros (Mamoud Amed, Eduardo Braga I e II, Nogueira Júnior, bairro da Paz) e os conjuntos do Programa Minha Casa, Minha Vida (Poranga e Jacarezinho).

Essa expansão urbana pode ser indutora do aumento da frota de motocicletas, uma vez que a cidade não dispõe de transporte público, além disso, a partir do ano 2000, com a criação do banco Honda e das facilidades de acesso ao crédito nos anos seguintes pelos bancos, houve incentivo para as pessoas comprarem motocicletas. O fato de Itacoatiara ter uma concessionária da Honda facilita a compra da motocicleta através de consórcio e financiamento próprio, assim como a publicidade feita em pontos estratégicos da cidade e na mídia, podem ser fatores indutores desse aumento da frota que conforme dados do IBGE frota/2016, Itacoatiara possui 17.149 (motocicletas e motonetas), sendo a cidade do interior do estado com a maior frota de motocicletas.

Corroboram com essas premissas o estudo de Schor & Pinto (2013, p.10) onde a tabela 3 - frota nas cidades médias do Amazonas nos anos de 2005 a 2010, já apontava Itacoatiara com a maior frota de automóvel e de motocicleta. Em 2005, Itacoatiara tinha 1.079 automóveis e 5.286 motocicletas, em 2010 passa a ter 1.840 automóveis e 10.432 motocicletas, em 2016 contava com uma frota de 21.984 veículos, dos quais, 2.947 carros e 17.149 motocicletas. A partir de então, a frota só cresceu e atualmente a cidade tem a segunda maior frota do estado do Amazonas.

Seguindo este avanço da frota e do comércio da Velha Serpa (como Itacoatiara é chamada por seus moradores mais antigos), estão as Vilas de Novo Remanso, Engenho e Lindóia. Essas áreas passam pelo dinamismo entre o agrário e o urbano, oferecendo mercadorias e serviços que são encontrados na cidade dentre estes, a motocicleta se faz presente nas ruas, na estrada AM-010 e vicinais e nos sítios, pequenas propriedades rurais que usam a motocicleta como meio de transporte e de cargas para levar sua produção ao mercado.

O crescimento demográfico trouxe a expansão da área urbana para bairros periféricos e com isso surgem novas demandas por mercadorias e serviços. Dentre estas mercadorias está a motocicleta que domina as ruas numa disputa entre carros, pedestres e ciclistas. Esse fenômeno ocorre a partir da década de 1990, com a política de incentivo às indústrias motociclísticas no Polo Industrial de Manaus e se expande a partir de 2000, com o incentivo ao crédito com o financiamento de motocicletas através dos bancos.

Nesse contexto, os relatos das entrevistas com pessoas moradoras da cidade que viveram na década de 1970 sua juventude, a motocicleta chega a Itacoatiara inicialmente por pessoas de famílias que tinham posses e compravam motocicletas a partir de 250cc em

Manaus e em São Paulo, usavam para passear na cidade e significava status e poder econômico. Essas motocicletas eram importadas dos Estados Unidos.

Na relação da expansão capitalista pelo mundo, a cidade de Itacoatiara recebe inúmeros investimentos desde a época de sua elevação à categoria de cidade, vivendo os ciclos econômicos da borracha, da juta, das políticas desenvolvimentistas da Zona Franca de Manaus, através da instalação das madeireiras. Pontes *apud* Alho (2009) faz uma análise do Programa Avança Brasil – PAB do Governo Federal que foi incorporado pelo Governo do Amazonas ao III Ciclo, lançado no final de 1994, com objetivo eleitoral. Com a vitória do grupo, o programa foi implantado.

O terceiro ciclo, que prometia levar desenvolvimento ao interior do estado, o que não ocorreu, pois as políticas continuaram voltadas para a capital e o incentivo à produção de alimentos não chegou a todos os municípios e o grande gargalo foi o escoamento da produção que até hoje não saiu do planejado, o que forçou o homem do interior a continuar a se deslocar para capital.

A ausência na infraestrutura urbana, portuária, rodoviária e aeroportuária de Itacoatiara indica certa “inércia” da ação do Poder Público nas esferas municipal e estadual com visão para desenvolver políticas públicas que gerem emprego e renda para seus moradores, bem como a melhor gestão nos recursos públicos a fim de melhorar a qualidade de vida da população, pois o capital está atuando em várias frentes de mercado na cidade, tais como comércio, serviços, imóveis e algumas indústrias madeireiras ainda em operação.

Na lógica da reprodução do capital e da acumulação flexível à cidade de Itacoatiara acompanhou o processo desde a chegada dos investimentos estrangeiros com a Companhia de Navegação da Amazônia, depois vieram outros investimentos que buscaram dinamizar a economia como o Polo Moveleiro e a instalação do corredor de exportação de soja do Grupo Maggi. Atualmente, recebe investimentos do capital privado na área de serviços portuários e marítimos através do Estaleiro da Hermasa, Terminais Fluviais do Brasil – TFB – Equador Log e o grupo Simões com um porto multimodal em Novo Remanso. Além, da construção de um porto de carga e descargas de passageiros, próximo à área da antiga Carolina Indústria e Madeira Ltda.

Nesse contexto histórico de uma cidade que inicia o transporte de mercadorias e passageiros nos carros de boi, Itacoatiara tem na economia dos produtos da floresta a principal fonte de recursos financeiros para investimentos em infraestrutura urbana, saúde e educação desde sua fundação e posteriormente, como cidade com ligação rodoviária, hidroviária e aeroportuária com os principais centros comerciais locais, regionais, nacionais e mundiais. As

motocicletas fazem parte desse crescimento econômico servindo como transporte de passageiros e de carga, através dos serviços de motoboy, mototáxi e moto-frete. Nas atividades de lazer como o Motocross, o Clube de Motociclismo Anjos Urbanos e nos passeios com a família.

Das transformações pelas quais tem passado a cidade ao longo do período de 1908, quando Mário Ypiranga Monteiro registrou os primeiros carros de boi fazendo o transporte de mercadorias no mercado municipal, depois pelo trabalho dos carreiros ou carroceiros, que muito contribuiu para o desenvolvimento da economia Itacoatiara tem potencial geoeconômico que a credencia receber os investimentos do capital nacional e internacional.

A popularização do consumo da motocicleta como meio de transporte individual, os serviços de mototáxi para atender a demanda por deslocamento intraurbano e o consequente aumento da frota desses veículos influenciam a geografia econômica dessa cidade e seus agentes econômicos, espaciais e sociais nos sistemas de produção, circulação, distribuição e consumo dessa mercadoria.

Além da função econômica da motocicleta, há também a função do lazer para passeios nas ruas com amigos, família e para o “flerte”. Para Schor (2013, p. 14) é “como se fossem andando e conversando a pé, os motociclistas andam em fila dupla conversando ou ‘flertando’ no decorrer do passeio”. Há os que são motivados pela aventura, sensação de liberdade e perigo que participam do campeonato de Motocross, que acontece no período do Festival da Canção de Itacoatiara – FECANI, os que participam de Clubes de Motociclismo e de viagens em grupo, conforme fotografia abaixo o clube de Motociclismo anjos Urbanos.

Figura 3: Viagem a Itapiranga



Fonte: Foto cedida por Hegilson Rezende, 2017.

Com o passar do tempo o grupo de amigos amantes do motociclismo já com sete associados, compartilhavam os mesmos ideais, então em 28 de outubro de 2011 fundaram o Moto Clube Anjos Urbanos, sendo esse nome idealizado com o objetivo de quebrar a ideia de rebeldia associada aos motociclistas, pois anjos são seres bons, de ordem elevada, sem distinção de gênero, o que faz um apelo ao lado positivo do ser humano, daí parte o nome anjos urbanos. Conforme podemos ver na logomarca do clube as asas saindo da máscara em formato de caveira podem trazer a ideia do seu criador da figura do “anjo”, assim como de liberdade, além de estar escrito na bandeira “eterna liberdade”.

Figura 4: Bandeira do Clube de Motociclismo Anjos Urbanos



Fonte: Hegilson Rezende, 2017.

O Moto Clube Anjos Urbanos busca integração dos participantes pelo sonho de ter uma motocicleta de alta cilindrada. Tem como princípios a solidariedade, ajuda mútua, serviços sociais, lazer, e para eles o motociclismo é um estilo de vida que se completa no ato de exibir motocicletas para a sociedade, realizar viagens em grupo e participar de eventos de motociclismo.

O crescimento do clube através de novos membros levou a filiação ao Moto Clube Almas Livres que são pioneiros no estado do Amazonas nessa categoria. Atualmente, os Anjos Urbanos já somam trinta e quatro sócios, em sua maioria a partir dos 40 anos. E para quebrar o tabu ao fato de mulher não poder ser sócia de clube de motociclistas homens, atualmente há uma nesse grupo, que exerce a função de secretária.

As ações sociais são realizadas pelos membros do clube como ação de solidariedade e ajuda aos mais necessitados, como doação de cestas básicas e fraldas, participação na romaria de N. Sra. Aparecida na abertura da festa e realização de palestras nas escolas sobre motociclismo e segurança no trânsito.

As viagens para esses motociclistas significam aventura, conhecimentos de lugares e culturas diferentes. O espírito aventureiro já os levou a Manaus, Itapiranga, Silves, Presidente Figueiredo, também os motivou a chegar a Roraima, Venezuela e ao Equador.

O evento de divulgação do motociclismo é o encontro de motociclistas realizado na cidade que está na sua terceira edição. O primeiro encontro de motociclistas de Itacoatiara-AM foi realizado em maio/2016, no Centro de Eventos Juracema Holanda em homenagem ao motociclista Júlio Costa, após seu falecimento. O segundo foi realizado na praça da matriz em maio de 2017 e trouxe a temática da av. Parque e o terceiro realizado em maio/2018, na Quadra de esportes Herculano Castro e Costa, conforme divulgação no panfleto.

Figura 5: Panfleto do 3º Encontro de Motociclistas Itacoatiara-AM, 2018



Fonte: Moto Clube Anjos Urbanos, 2018

Esses eventos têm como objetivo divulgar o clube de motociclismo Anjos Urbanos, atrair participantes de outros clubes para visitar a cidade, participar do evento, exibir as motocicletas de alta cilindradas ao público e movimentar a economia do município. O estilo musical é o rock clássico e nacional. No terceiro encontro que ocorreu em maio/2018 o clube tem expectativa de receber 800 participantes, sendo motociclistas de Manaus, Roraima e de municípios próximos.

Itacoatiara das carroças à motocicleta pode ser vista como um “progresso” da vida cotidiana moderna, influenciada pelo consumo da motocicleta como veículo que proporcionou a ascensão social, através das políticas governamentais voltadas para o transporte individual, ela tem estimulado no espaço como instância da sociedade, processos, funções e formas nas instâncias econômica, institucional e cultural-espacial, que no contexto local-global-local significam uma realidade geográfica mutável na forma e no conteúdo.

A motocicleta enquanto uma mercadoria globalizada chega a lugares diferentes do mundo e em Itacoatiara, pela ação do capital internacional influenciando a vida urbana e provocando mudanças no contexto social-econômico, cultural-espacial, transformando o espaço urbano e o cotidiano dos moradores da cidade. Essa influência no cotidiano da vida urbana a partir do consumo da motocicleta é abordada no terceiro capítulo desse estudo.

CAPÍTULO II - CADEIA DE SUPRIMENTOS DA MOTOCICLETA: UM ESTUDO A MONTANTE E A JUSANTE

2. Conceitos e estratégias da cadeia de suprimentos

Diante das mudanças e inovações ocorridas no mundo a partir da Segunda Guerra Mundial, nas relações de trabalho, na descentralização geográfica do capital e na globalização dos processos de produção e comercialização, as cadeias de suprimentos surgem como estratégias para melhoria constante de processos e fluxos, que visam atender ao cliente de maneira que satisfaça às suas necessidades e gere lucratividade para toda a cadeia de suprimento.

Na visão de Slack (2009) “é a gestão da interconexão de empresas que se relacionam entre si por meio de ligações a montante e a jusante entre os diferentes processos que produzem valor na forma de produtos e serviços para o consumidor final”.

A montante da cadeia de suprimento estão os fornecedores de peças e componentes que alimentam a linha de produção e fazem parte de uma rede de empresas ligadas a grandes corporações como a Honda MotorCompany e a Yamaha Motor Corporation Ltda. Essas grandes corporações formam redes de escala global e dominam respectivamente o mercado mundial de motocicletas (MARIM, 2010).

A jusante da cadeia de suprimentos estão os consumidores (clientes) aqueles que demandam pelas mercadorias conforme suas necessidades. No caso das indústrias de motocicletas as concessionárias e lojas de revenda estão mais próximas ao cliente e encaminham os pedidos para a fábrica.

As empresas do ramo de duas rodas instaladas no Polo Industrial de Manaus, nesse estudo a Yamaha e a Honda são multinacionais que possuem redes de localização da estrutura produtiva, conforme nos relata Moraes (2011) e Marim (2011), essas empresas fazem parte de um conglomerado de suas matrizes sediadas em Tóquio, Japão.

Para Chopra (2007), “uma cadeia de suprimento engloba todos os estágios envolvidos, direta ou indiretamente, no atendimento de um pedido de um cliente”. Para o autor, a cadeia de suprimento inclui não somente fabricantes e fornecedores, mas as transportadoras, os depósitos, os varejistas e os próprios clientes.

A gestão da cadeia de suprimento exige decisões que se relacionam com os fluxos de informações, de produtos e monetários, para então decidir como estruturar essa cadeia. Na visão de Chopra (2007), as fases de decisão na cadeia de suprimento podem ser classificadas

em projeto, planejamento ou operação. A empresa deve analisar o que é mais viável para tomar decisões estratégicas que levem em conta local, capacidade de produção e das instalações para armazenagem, sistema de informação, além de outras que envolvem o mercado a ser atendido.

As decisões estratégicas das indústrias em gestão da cadeia de suprimento vão além da relação fornecedor/fabricante. Elas são dinâmicas e articulam relações entre pessoas que estão em cada etapa da cadeia de suprimento que inicia com a decisão de compra do consumidor que aciona toda a cadeia até chegar ao fornecedor.

Chopra (2007, p. 7) diz que a cadeia de suprimento é uma sequência de processos e fluxos que acontecem dentro e entre diferentes estágios da cadeia. Segundo o autor há duas formas de visualizar os processos na cadeia de suprimentos, a visão cíclica, onde os processos são divididos em vários ciclos, sendo cada um realizado na relação entre dois estágios sucessivos da cadeia. A visão *push/pull* (empurrados/puxados) é dividida em duas categorias: as acionadas pelos pedidos dos clientes (*pull* – puxados) e as antecipadas aos pedidos dos clientes (*push* – empurrados).

Na visão cíclica da CS (cadeia de suprimento) Chopra (2007) divide em cinco os estágios que podem ser desmembrados nos seguintes ciclos de processos: 1. O ciclo de pedido do cliente; 2. O ciclo de reabastecimento; 3. O ciclo de fabricação; 4. O ciclo de suprimento.

No ciclo de pedido do cliente há uma relação entre o cliente e o varejista e vai do recebimento até o atendimento do pedido. Quem inicia esse ciclo é o cliente quando decide fazer uma compra. No ciclo de reabastecimento há uma relação entre o varejista e o distribuidor e envolve todos os processos para reabastecer o estoque do varejista. Quem aciona esse ciclo é o varejista ao efetuar o pedido de mercadorias para abastecer o estoque.

No ciclo de fabricação a relação consiste entre distribuidor e o fabricante (ou varejista e fabricante) e inclui os processos ligados ao reabastecimento dos estoques dos distribuidores ou varejistas. Esse ciclo é acionado pelos pedidos dos clientes ou pela previsão de demanda. É nesse ciclo que são utilizados os processos *pull*– puxados – ou *push* – empurrados, visando atenderem a demanda dos clientes e a programação de produção, da fabricação e transporte até o recebimento pelo distribuidor ou varejista.

O ciclo de suprimentos está entre o fabricante (indústria) e o fornecedor e envolve processos que visam garantir que os materiais (materia-prima ou componentes) estejam na linha de produção no tempo certo e na quantidade solicitada. Nessa etapa, a programação de produção do fabricante deve ser de conhecimento do fornecedor e os *leads time*(tempo programado na produção e entrega de produtos e serviços que podem comprometer os

estoques e gerar custos para a empresa), longos devem ser evitados. A realização destes processos pressupõe a constante formação e ajuste de uma rede de empresas articuladas mediante relações de cooperação e competição, responsável pela constituição do espaço econômico corporativo que dá funcionamento a indústrias como a automobilística.(SLACK, et al. 2009).

Chopra (2007, p. 13), sobre a visão cíclica da cadeia de suprimento, define claramente os processos envolvidos e os responsáveis por cada processo. Essa visão é muito útil ao considerarmos decisões operacionais, porque especifica os papéis e as responsabilidades de cada membro da cadeia de suprimento e o resultado esperado em cada processo.

Slack (2009) afirma:

a gestão da cadeia de suprimento coordena todas as operações no lado do suprimento e da demanda. A gestão de compra e suprimento lida com a interface da operação com seus mercados de suprimento. A gestão de distribuição física é a atividade de suprimento imediato aos consumidores. Logística é uma extensão da gestão de distribuição física e geralmente refere-se a gestão do fluxo de materiais e informações de um negócio, passando pelo canal de distribuição até o varejista ou consumidor final (cada vez mais comum devido ao crescimento de venda de produtos baseados em *internet*) (SLACK, 2009, p. 392-393).

Na visão de Slack (2009) a função compras é um elo entre os fornecedores e a unidade produtiva e suas ações podem ter um impacto significativo nos custos operacionais de qualquer operação. É a função compras quem requisita cotações, seleciona fornecedores, prepara pedidos de compra que foram demandados e envia aos fornecedores que entregam na unidade produtiva a fim de que sejam fabricadas as mercadorias solicitadas pelos consumidores.

Portanto, entende-se a função compras como vital nas atividades componentes da CS, para manter boa relação com fornecedores, administrar custos e aumentar a lucratividade da cadeia de suprimento. Nestes termos, fica explícita a necessidade das empresas reproduzirem a racionalidade econômica capitalista no sentido da acumulação de capital nas diferentes fases do processo produtivo.

Na era da *internet* a cadeia de suprimento passou a ter operações que envolvem apenas o cliente e o fabricante ou o cliente e o distribuidor (atacadista ou varejista) fazendo com que os fluxos na cadeia sejam mais rápidos indo, de jusante a montante e de montante a jusante em poucos dias ou horas. Ressalta-se que estas operações se viabilizam mediante ação

de um sistema de transporte de mercadorias, ora apresentados como insumos em geral e produtos destinados a consumidores finais.

2.1. A cadeia de suprimentos da motocicleta a montante e a jusante

Slack (*apud* FISHER, 2010, p. 408) diz que as políticas da cadeia de suprimento consideradas apropriadas para produtos funcionais ou produtos inovadores são chamadas por Fisher de políticas eficientes da cadeia de suprimento e as políticas responsivas da cadeia de suprimento, respectivamente. Assim sendo, as políticas eficientes requerem estoques baixos, especialmente nos processos mais a jusante da rede, de modo a manter tempo de atravessamento rápido e reduzir o volume do capital preso no estoque.

O estoque existente na rede deve estar a montante, nas operações de manufatura onde se podem manter custos de produção baixos. Para tanto, a informação precisa fluir rápida, abaixo e acima na cadeia de suprimento, dos varejistas aos fabricantes, a fim de que as programações da produção possam ser ajustadas de forma eficiente. Esse modelo é mais adequado para produtos padrões que exigem grau mínimo de customização.

Ao contrário, as políticas responsivas da cadeia de suprimento enfatizam os níveis mais altos de serviço e o suprimento rápido ao consumidor. Nesse caso, o estoque na rede será colocado o mais próximo possível do consumidor final. Assim, a cadeia pode ainda suprir mesmo que ocorram mudanças na demanda do consumidor. Esse modelo é considerado mais adequado para produtos que exigem alto grau de customização e inovação tecnológica e agilidade nos processos produtivos.

A partir da década de 1990, com a liberalização da economia e das mudanças no mundo do trabalho provocadas pela mundialização do capital e da globalização de economias do terceiro mundo, provocada pela inovação tecnológica e da comunicação, novas empresas vêm se instalar no PIM em busca das vantagens oferecidas pelo Governo e de parcerias com outras empresas a fim de reduzir custos de produção.

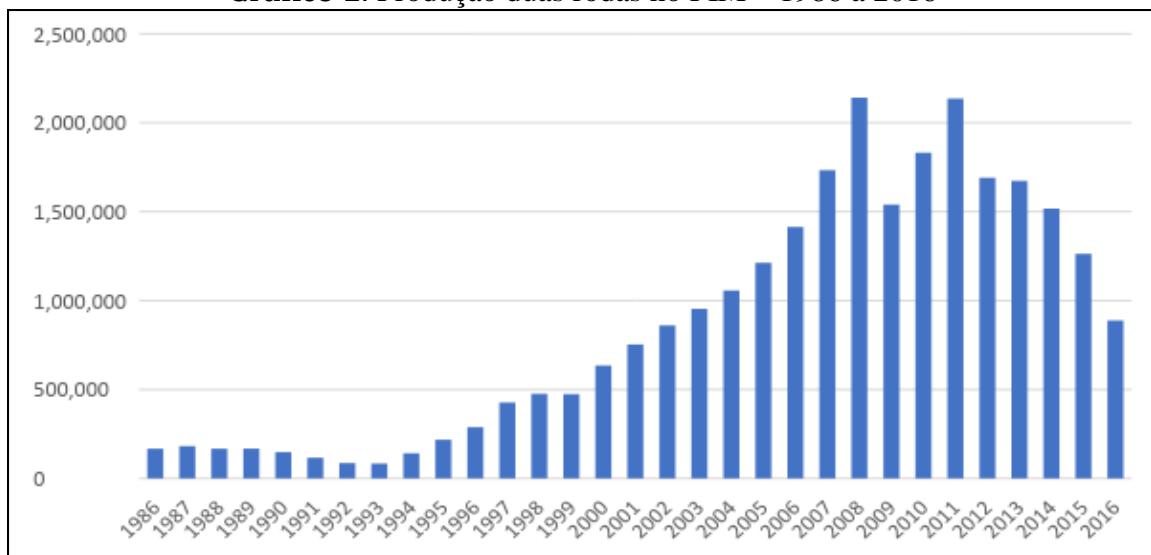
Nessa busca por redução de custos e aumento na competitividade, as indústrias de motocicletas congregam empresas menores, formando uma rede de fornecedores para alimentar a linha de produção de peças para fabricação de motocicletas. Essa rede de fornecedores locais (não necessariamente, de Manaus, mas vindos de outros países e estados), passa a fazer parte de uma cadeia de suprimentos para atender a demanda por peças para alimentar a linha de produção de motocicletas.

2.2. A estrutura produtiva da motocicleta

A Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares – ABRACICLO divulga anualmente os dados de produção, consumo, vendas a varejo e atacado do setor de duas rodas no Brasil. Essa instituição congrega 14 empresas fabricantes de motocicletas e tem como objetivo defender os interesses do setor e fortalecer a representação política nas frentes governamentais.

Para iniciar a discussão quanto à estrutura de produção do segmento de duas rodas, especificamente, da motocicleta se demonstra os dados do setor como um todo. Nos gráficos abaixo é possível verificar a produção e vendas do polo de duas rodas no Polo Industrial de Manaus – PIM de 1986-2016.

Gráfico 1: Produção duas rodas no PIM – 1986 a 2016

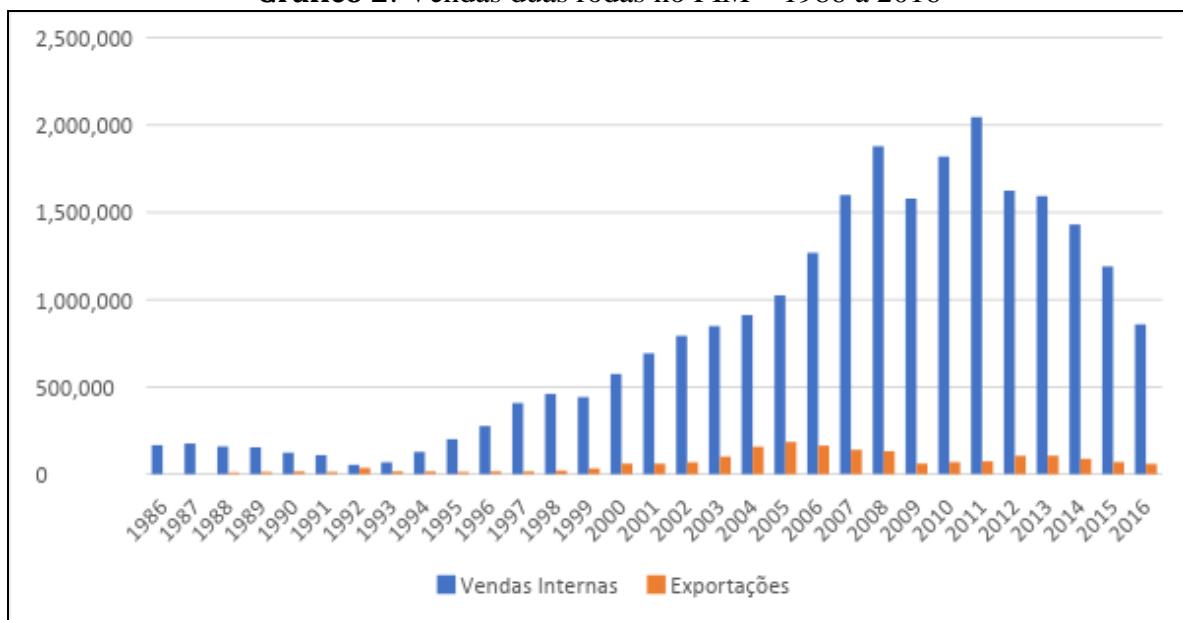


Fonte: Anuário ABRACICLO, 2017
Organização: Ednilce Mendes, 2018.

No Gráfico 1 é possível ver a evolução da produção de produtos de duas rodas no Polo Industrial de Manaus no período de 1986 a 2016, ao longo de 30 anos. Nesse segmento de duas rodas a maior produção é de motocicletas e o aumento dessa produção se dá a partir do final da década de 1990 e início do ano 2000, justamente quando as políticas de incentivo à motorização e ao crédito para veículos de duas rodas e a criação do banco Honda. No ano 2008 e 2011 se atingem mais de 2 milhões de unidades produzidas. Começa-se a ter queda na produção a partir de 2012 e chega 2016 abaixo de 1 milhão de unidades. Um indicador dessa queda é a crise econômica dos últimos anos, com desemprego em alta e a política econômica

de redução de investimentos públicos, o consumo tende a diminuir e o segmento de motocicletas, mesmo com toda estratégia, tende a vender menos.

Gráfico 2: Vendas duas rodas no PIM – 1986 a 2016



Fonte: ABRACICLO, 2016.
Organização: Ednilce Mendes, 2018.

O Gráfico 2 traz informações das vendas do segmento de duas rodas e as exportações. As vendas acompanham a produção e têm pico nos anos de 2008 e 2011. A exportação do segmento inicia em 1989 de forma acanhada e se mantém um pouco melhor nos anos de 2004 a 2008 e como não é foco das indústrias de motocicletas a exportação pode-se observar que não crescem muito, pois a produção de motocicletas é voltada para o mercado nacional, com motos de baixa cilindrada, que é uma política das indústrias desse segmento e faz parte da política do Governo de incentivo a motorização individual. Esta é uma estratégia de produção flexível voltada para atender a mercados emergentes, onde o Brasil se destaca por ter no Polo Industrial de Manaus as fábricas de motocicletas da Honda e Yamaha, que são líderes na produção e vendas de motocicletas no mercado nacional e internacional, sendo que no Mercosul ocupa o primeiro lugar nas exportações de motocicletas para a Argentina (ABRACICLO, 2017).

Na Tabela 1, no período de 2005 a 2016 a Honda aparece desde 2006 com produção acima de 1 milhão de unidades, em 2008 atinge 1,6 milhão de unidades e se mantém até 2015 com a produção acima de 1 milhão de unidades, em 2016 há uma queda para 758.787 unidades. Já a Yamaha, durante o mesmo período chegou ao ano de 2008, época de maior crescimento econômico a pouco mais de 300 mil unidades produzidas. A Yamaha no ano de

2012 decai na produção para 159.153 unidades e vai decaindo até 2016 para 95.590 unidades. As fábricas menores de marcas menos populares só decaem no *ranking* de produção nesse período, o que provavelmente é um efeito da crise econômica que atingiu as fábricas no Polo Industrial de Manaus, conforme dados divulgados pela ABRACICLO (ANUÁRIO, 2016).

As outras marcas de motocicletas ficam com a produção muito abaixo das duas líderes do setor (Honda e Yamaha). Dentre as menores, a Kasinski e Sundown iniciam no *ranking* desde 2005 com uma pequena produção. A Dafra inicia sua produção em 2008 acima de 100 mil unidades, no ano seguinte tem uma queda, ficando abaixo da metade da produção inicial. Nessa demonstração é visível a liderança na produção da marca Honda, através da Moto Honda da Amazônia.

Tabela 1: Produção de motocicletas por fabricante 2005-2016

Fabricante	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Honda	981.590	1.131.374	1.376.880	1.600.270	1.196.226	1.441.662	1.687.436	1.397.698	1.375.350	1.239.188	1.041.492	758.787
Yamaha	190.195	211.884	260.009	328.524	185.965	208.923	275.354	159.153	185.158	196.446	137.897	95.590
Sundown	36515	65106	87859	78320	14.982	6.962	0	0	0	0	0	0
Kasinski	5.227	3.584	6.831	7.829	4.106	23.722	61.636	30.786	3.552	0	0	0
Harley-Davidson	0	1.114	2.770	6.305	3.082	2.833	4.935	6.996	8.053	7.377	6.397	4.391
Suzuki	0	0	0	0	82.749	55.637	27.744	23.120	24.213	9.434	21.965	7.641
Traxx	0	0	0	0	0	28.328	16.110	12.232	21.512	21.715	17.267	2.163
Kawasaki	0	0	0	0	1.954	10.710	11606	10566	8073	5392	6363	3327
Dafra	0	0	0	119.377	49.500	51.832	52.070	43.180	39.654	27.553	18.406	5.558
BMW	0	0	0	0	0	0	0	6.228	4.885	5.996	8.528	5.125
Triumph	0	0	0	0	0	0	0	228	3.012	4.398	4.393	3.388
Bramont	0	0	0	282	459	5	0	0	15	163	0	0
Buell	0	0	0	0	450	0	0	0	0	0	0	0
Ducati	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.117
Indian	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	566
TOTAL	1.213.527	1.413.062	1.734.349	2.140.907	1.539.473	1.830.614	2.136.891	1.690.187	1.673.477	1.517.662	1.262.708	887.653

Fonte: Anuário ABRACICLO, 2016.

Organização: Ednilce Mendes, 2018.

Na Tabela 2, vendas de motocicletas no atacado – 2005 a 2016, novamente tem-se a Honda à frente das demais empresas, demonstrando sua liderança. A partir de 2006, a Honda bate o *ranking* de 1 milhão de motocicletas vendidas e nos anos seguintes mantém a média sempre acima de 1 milhão e em 2008, quase chega a 1,5 milhão de motocicletas, em 2011 bate recorde com 1,6 milhão de motocicletas vendidas. A partir de 2012 há uma queda nas vendas, mesmo assim, a Honda ainda atinge até 2014 vendas acima de 1 milhão de unidades. Porém, em 2015 e 2016 há uma queda significativa para as vendas da Honda fechando 2016 com 719.669 mil unidades vendidas.

Na seqüência, a Yamaha aparece com 147 mil motocicletas vendidas em 2005 e chega a 2010 com 228 mil unidades vendidas, em 2011 chega a 236.630 mil unidades, em

2016, decai para 95.582 unidades vendidas. As empresas menores que têm motocicletas menos populares acompanham a queda das vendas no período.

As demais empresas seguem com uma venda muito inferior à da segunda colocada, sendo que a Sundown se mantém no mercado até 2010 e a Kasinski até 2013.

Tabela 2: Vendas de motocicletas no atacado por fabricante - 2005 a 2016

Fabricante	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Honda	835.165	1.018.634	1.276.329	1.450.917	1.186.007	1.397.907	1.629.098	1.311.283	1.298.339	1.164.712	984.652	719.669
Yamaha	147.306	179.327	226.798	249.732	191.919	228.090	236.630	167.823	177.779	178.426	130.306	95.582
Sundown	36.505	65.106	87.859	78.320	27.412	11.246	0	0	0	0	0	0
Kasinski	5.227	3.576	6.783	6.633	5.552	23.762	58.362	35.607	6.375	0	0	0
Bramont	0	0	0	376	547	2	0	0	15	106	0	0
Dafra	0	0	0	88.523	58.796	59.322	56.461	43.448	38.234	27.417	15.445	7.355
Kawasaki	0	0	0	0	1.779	8.033	10.583	9.051	9.039	6.739	6.043	5.915
Suzuki	0	0	0	0	82.749	55.637	27.744	29.760	24.104	12.898	18.377	12.374
Harley-Davidson	0	1.398	2.388	5.194	3.415	3.357	5.011	6.971	8.240	7.416	6.342	4.825
Traxx	0	0	0	0	20.892	30.811	20.643	15.332	22.747	21.942	16.222	1.462
BMW	0	0	0	0	0	0	0	5.948	4.912	5.993	8.561	5.482
Buell	0	0	0	0	19	14	0	0	0	0	0	0
Ducati	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.106
Indian	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	565
Triumph	0	0	0	0	0	0	0	223	2.893	4.744	3.985	3.843
TOTAL	1.024.203	1.268.041	1.600.157	1.879.695	1.579.087	1.818.181	2.044.532	1.625.446	1.592.677	1.430.393	1.189.933	858.178

Fonte: Anuário ABRACICLO, 2016

Organização: Ednilce Mendes

Esses números de produção e venda de motocicletas Honda vêm corroborar com os estudos já realizados por Eudes Melo (2010), Daniel Marin (2010) e Elias Moraes (2011) que apontam a liderança da Moto Honda da Amazônia frente às demais fabricantes do setor. Perceptível também com a pesquisa de campo realizada na cidade de Itacoatiara junto às lojas de peças para motocicletas. Os proprietários das lojas de peças citam a liderança da Honda no mercado devido às peças serem mais baratas e de mecânica simples e que aceita peças similares que têm um custo bem abaixo dos originais. O que não ocorre com as da Yamaha que têm peça mais cara e torna difícil encontrar similares no mercado. Isso torna o custo de manutenção de uma motocicleta Yamaha mais caro do que uma Honda.

Conforme observado nos relatórios divulgados pela ABRACICLO, a Honda e a Yamaha são as empresas que se destacam na fabricação e vendas de motocicletas no PIM. Porém, a Honda é líder no mercado brasileiro. Nos anos referentes a essa pesquisa 2005-2010 e 2011-2016, a Honda e a Yamaha mantiveram a produção e a venda dentro de uma margem de equilíbrio entre produção e venda, ou seja, uma confirmação de que o setor de motocicleta produz no sistema *pull* – puxados pela demanda. As motocicletas são fabricadas conforme os pedidos dos clientes (concessionárias) para atender a um mercado específico e sem gerar estoque.

2.3. Polo de duas rodas e cadeia de suprimentos para acumulação flexível

Segundo Harvey (1992), o fordismo como modelo de produção de massa e de acumulação capitalista que transformou a indústria automobilística na primeira metade do século XX, serviu de modelo para outras indústrias ao redor do mundo. Esse sistema é pautado em princípios desenvolvidos pelo seu criador Henry Ford. Dentre os princípios fordistas estão a intensificação que visava diminuir o tempo na fabricação desde a matéria-prima até a colocação do produto no mercado. A economia consistia em reduzir o volume de estoque de matéria-prima em transformação. A produtividade consistia em aumentar a capacidade de produção do homem no mesmo período por meio da especialização e da linha de montagem, na qual o operário ganhava mais quanto mais fabricasse em menor tempo, o capitalista ganhava mais em cima da mais-valia.

Na visão fordista, Harvey (1992) analisa que essa produção em massa significava consumo em massa e um novo sistema de reprodução da força de trabalho, com uma nova política de controle e gerência do trabalhador, assim como uma nova psicologia do trabalho, pautado em uma sociedade democrática, racionalizada, modernista e populista que serviu de modelo para a indústria se expandir pelo mundo com o apoio estatal.

Antes do sistema fordista de produção, as indústrias não praticavam a produção em série e a maior parte praticava a produção artesanal. O sapato era feito pelo sapateiro, a agricultura era de subsistência e os alimentos produzidos cada qual segundo a sua cultura e os artesãos se concentravam em várias atividades comerciais e de produção. Os carros eram produzidos artesanalmente para um público de posses segundo a encomenda. Após a década de 1930 começam a haver mudanças nas relações de classe e a partir de 1950 o modelo fordista se dissemina na Europa.

No pensamento de Harvey (1992, p. 117), o modo de regulamentação se refere ao regime de acumulação e de regulamentação social e política a ele associado. O pensamento conhecido como a “escola de regulamentação”, que o autor explica ser o estudo do regime de acumulação como o da estabilização por um longo período, da alocação do produto líquido entre o consumo e a acumulação, implica observar alguma correspondência da transformação tanto das condições de produção como de reprodução de assalariados.

No entanto, para que um dado sistema funcione é necessário normatizar os comportamentos de todo tipo de indivíduos: capitalistas, trabalhadores, funcionários públicos, financistas e outras espécies de agentes político-econômicos, de modo a assumirem papéis no sistema. Para isso, a materialização do regime de acumulação toma forma de normas, hábitos,

leis, redes de regulamentação que garantem a unidade do processo entre comportamentos individuais e esquema de reprodução.

Conforme Harvey (1992), Valle (2007) e Melo (2010), esse é um processo que chega à Zona Franca de Manaus com a implantação das indústrias no Polo Industrial e no que tange ao nosso estudo as indústrias de motocicletas que se instalaram ancoradas nesse modelo se reproduzem para as cidades do interior da Amazônia, onde as mercadorias desse setor chegam com a implantação da Zona Franca de Manaus em 1967, e a partir da década de 1990, com a liberalização da economia e com estabilidade do plano real, se expande para todos os lugares, ocupando os espaços mais longínquos das cidades ribeirinhas e vilas.

Harvey (1992, p. 117-118) explica que para o capitalismo se manter como regime de acumulação ele precisa da intervenção estatal através de políticas econômicas e legislação que favoreça o capital a se instalar e expandir em várias frentes. Harvey desenvolveu um conceito que explica o que vem ocorrendo no mundo capitalista a partir da crise do modo de regulação fordista.

A acumulação flexível, como vou chamá-la, é marcada por um confronto direto com a rigidez do fordismo. Ela se apoia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. Caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional. A acumulação flexível envolve rápidas mudanças dos padrões do desenvolvimento desigual, tanto entre setores como entre regiões geográficas, criando, por exemplo, um vasto movimento no emprego no chamado setor de serviços [...] (HARVEY, 1992, p.140).

Essa cadeia de suprimentos, que antes estava fora de Manaus, em outros países emergentes e no próprio Japão, passa a migrar para o PIM, trazida inicialmente pela Moto Honda da Amazônia e depois pela concorrente Yamaha Motor da Amazônia e passa a instalar-se próxima à planta produtiva das mesmas, para alimentar a linha de produção no tempo certo e assim reduzir custos de armazenagem, deslocamento e tempo na linha de produção.

Essas empresas se especializam em produzir determinados produtos para agilizar o tempo na produção das motocicletas. Com uma estrutura descentralizada de peças e componentes, alimentando a linha de produção numa organização e divisão do trabalho e alta tecnologia faz com que uma moto seja entregue pronta em poucos minutos e distribuída para os centros de distribuição e concessionárias em todo o país.

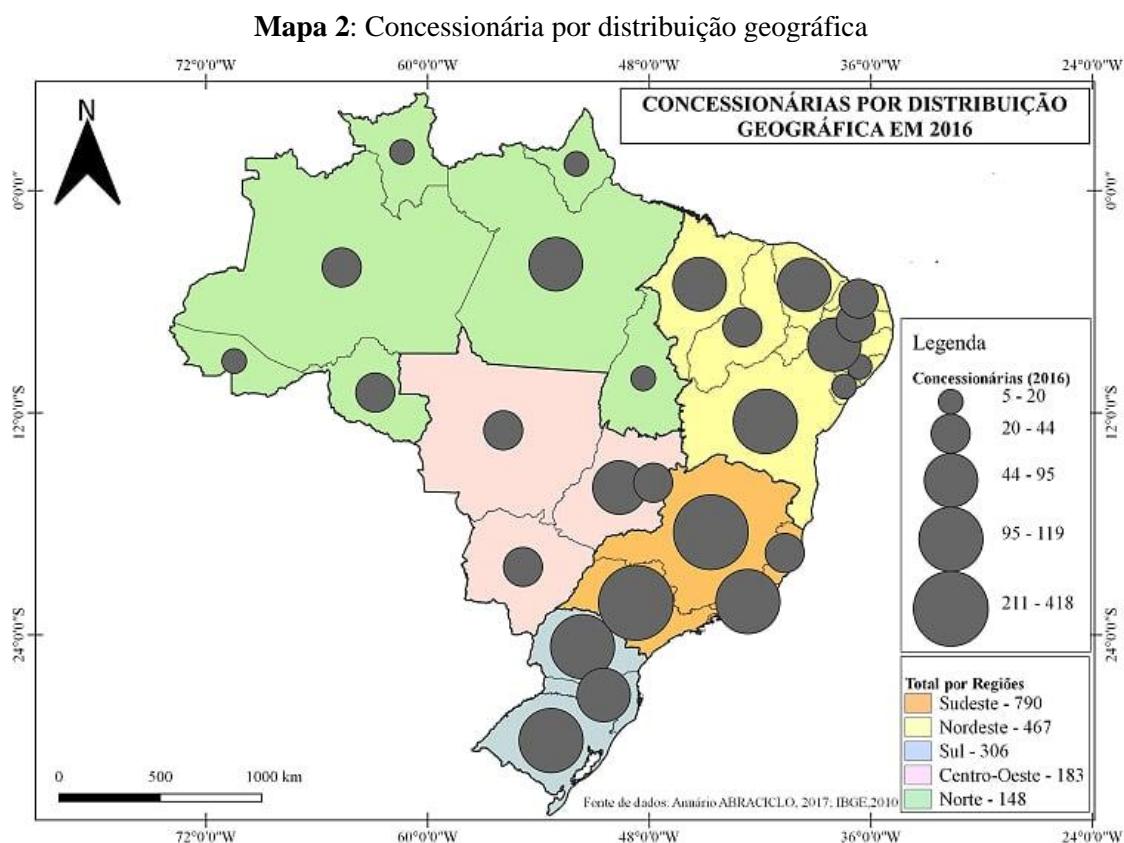
Para atender a estrutura de comercialização da empresa Moto Honda da Amazônia existem as concessionárias que vendem as motocicletas diretamente ao consumidor através de consórcio, venda à vista, e a prazo no cartão de crédito ou financiada pelo Banco Honda. Sendo a primeira opção a mais explorada pelos consultores porque rende mais lucro para a loja e maior comissão para o consultor. O consultor de venda é a pessoa que é responsável em vender a motocicleta ao cliente. Ele deve encantar o cliente e levá-lo ao ato da compra fazendo uso de todas as técnicas e oferecendo o melhor plano de compra (à vista ou a prazo no cartão ou consórcio).

Isso fica expresso nos resultados divulgados pela Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares – ABRACICLO. Segundo o Anuário 2016, nos anos de 2011 a 2016, as vendas por consórcio e financiamento lideraram o *ranking* de vendas a varejo. Ficando 27%, em 2011, ascendendo, em 2016, para 36%. O setor duas rodas gerou, em 2015, 16.102 empregos, teve uma produção de 1.262.708 unidades, contribuiu com 17,77% do faturamento do PIM, sendo um setor significativo economicamente para o Estado.

As vendas por consórcio e financiamento são motivadoras do consumo de motocicletas em todo o Brasil. A empresa Honda, marca líder no mercado, consegue chegar a todos os municípios do país através de 1.884 concessionárias localizadas em todas as capitais e cidades médias, além de lojas de revenda e representantes autônomos em pequenas cidades, que com o suporte do Consórcio Nacional Honda, criado em 1981, escoa mais de 20% da produção de motocicletas da Moto Honda da Amazônia.

No mapa abaixo é possível visualizar as concessionárias da empresa Honda por distribuição geográfica onde a região Sudeste lidera o *ranking* com 790 concessionárias, na sequência a região Nordeste com 467, depois a região Sul com 306, a região Centro-Oeste com 183, e com menor número de concessionárias está a região Norte com 148 concessionárias, onde no estado do Amazonas existem 23, dentre essas, uma encontra-se instalada em Itacoatiara/AM e possui mais 5 revendas autorizadas, levando suas mercadorias ao Polo Médio Amazonas.

Isso demonstra como a motocicleta enquanto meio de transporte individual está consolidada no espaço econômico e o quanto o capital internacional tem dominado a economia nacional de modo vender não só um meio de transporte, mas uma ideologia, uma cultura homogeneizada que chega aos lugares mais distantes do Brasil, em especial, no estado do Amazonas, na cidade de Itacoatiara.



Fonte: Anuário Abraciclo (2017)

Além do consórcio, a empresa possui o Banco Honda que, desde 2000, atua dando suporte à rede de concessionárias nas vendas com Crédito Direto ao Consumidor – CDC, tanto pessoas físicas como jurídicas, facilitando as vendas através de financiamento.

A produção flexível consiste em levar a estrutura produtiva e a tecnologia para lugares onde a indústria (o capital) possa produzir com menor custo, no menor tempo e em maior quantidade e variedade de mercadorias com alto nível de inovação e melhores processos produtivos, gerando maior produtividade para a indústria e, consequentemente, mais lucros. A indústria de motocicletas instalada no Polo Industrial de Manaus aplica essa técnica de produção flexível ao trazer empresas multinacionais e nacionais de outros estados para se instalarem no Polo, sendo a Honda a primeira na década de 1980 e a Yamaha em 2006 direcionaram a produção de peças e componentes para alimentar a linha de produção das duas maiores empresas do setor.

Isso corresponde devido aos mercados emergentes como China, Índia, Indonésia, Brasil e Taiwan estarem produzindo principalmente motocicletas de até 125cc, assim o Japão concentra-se na produção de motocicletas acima de 250cc. Esse cenário da produção flexível espalhando-se para países emergentes é apontado na pesquisa de Marin (2010) e confirmado

na interpretação de Harvey (1992, p.140) e de (BENKO, 1999, p.156) quanto à cumulação flexível².

O estudo de Eudes Melo sobre o Polo de Duas Rodas na Amazônia (2010, p. 139), trata das redes de produção na moto Honda da Amazônia e descreve as estratégias da empresa e sua relação com os fornecedores. A realização do processo produtivo da Moto Honda da Amazônia – MHA está associada a um princípio de que a empresa deve produzir onde está localizada.

Significa dizer que a cadeia produtiva deve ser fixada na região ou mais precisamente na mesma cidade local. Esse princípio corresponde a uma estratégia em si, porque além de afastar vários tipos de dificuldades e necessidades, há nela embutida certa lógica, no que diz respeito aos efeitos que tal processo pode fazer por estar voltada à produção local, em termos de emprego e desenvolvimento da atividade fabril. Os fornecedores locais significam parcerias estratégicas que reduzem custos de produção e que recebem os benefícios da isenção fiscal oferecidos pela Superintendência da Zona Franca de Manaus – SUFRAMA.

Melo (2010, p. 140-141) se refere ao processo de produção local como “glocalização”, o qual está associado ao processo de reestruturação produtiva no mundo, sendo caracterizado pelo reordenamento do mercado, o aumento da produtividade pelo novo processo de difusão das inovações tecnológicas percebidas nas cadeias produtivas. Ele relata que essas mudanças ocorreram na América Latina no mesmo instante em que se deu a transformação do modelo de industrialização pela substituição de importações e as mudanças são observadas no âmbito das relações inter-firmas no mercado de trabalho, na comercialização de produtos, na mobilidade do trabalhador e nos requisitos profissionais que já vinham ocorrendo desde a década de 1980.

Na análise da pesquisa de Melo (2010, p. 133), as empresas transnacionais buscam maximizar resultados sob o regime da produção flexível, materializando-se por meio da desregulamentação do trabalho e da fragmentação das organizações sociais. Cita as pesquisas feitas por Gitahy, Leitee Rabelo (1993) que ilustram quantitativa e significativamente empresas que iniciaram um emprego de novos modelos focados na eficiência e em novas metas e princípios organizacionais em que a externalização das atividades produtivas era uma questão relevante (ABREU *apud* MELO, 2000, p. 28).

²Conceito apontado em David Harvey para o confronto direto com a rigidez do fordismo. Ela se apoia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. Caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de produtos financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional [...].

Nos relatos das pesquisas de campo de Melo (2010, p. 145), os diretores da Moto Honda da Amazônia destacam que a estratégia usada pela empresa na relação com seus fornecedores de peças é o *Just-in-time* e o *kanban*, com a finalidade de enxugar os estoques da empresa e repassar os mesmos para os fornecedores com a finalidade de reduzir custos de produção, entrega das peças na linha de produção no tempo programado, assim como, custos com logística. A aplicação dos sistemas de gestão pela qualidade na MHA vem de dentro para fora da empresa, atingindo todos os seus fornecedores até as concessionárias.

Nos relatos dos diretores entrevistados na MHA, Melo (2010, p. 146) verifica que o *Just-in-time* e *kanban* são realizados pelo setor de controle de materiais há um tempo estabelecido para que certo modelo de motocicleta seja entregue no horário programado, implica dizer que o fornecedor que vai abastecer determinada peça deve apresentar-se no tempo previsto na plataforma com programação de poucos minutos de antecedência.

Portanto, o tempo é fator fundamental na produção e o fornecedor deve estar no horário programado para que as peças possam ir para a linha de montagem. Conforme Melo (2010), dependendo do fornecedor local, as entregas diárias das peças variam entre quatro ou cinco vezes. A diferença entre os fornecedores locais, os fornecedores nacionais e internacionais ocorrem devido à distância que, por esse motivo, necessariamente, é gerado um estoque de dias, ao contrário dos fornecedores locais, para os quais não é preciso que seja gerado nenhum estoque.

Os fornecedores nacionais especificamente, os de São Paulo, em que o estoque é no máximo de três dias, a regra desenvolvida pela MHA é fazer com que todos os estoques estejam em trânsito e não no seu almoxarifado. Essa é compreensão de estoque enxuto para os administradores da Moto Honda da Amazônia.

Já para as peças dos fornecedores internacionais o estoque leva um tempo maior de 10 dias é importante ressaltar que a técnica do estoque enxuto não eliminou a figura do almoxarife uma vez que, apenas aos fornecedores locais não geram estoques. Portanto, essa função na fábrica ainda é necessária porque o serviço de estoque segue sendo uma necessidade devido aos três dias de estoque nacional e aos dez dias de estoque das peças importadas do exterior. Nessa forma de administrar os estoques e reduzir custos de produção é evidente que a indústria de motocicletas instalada no Polo Industrial de Manaus está organizada de forma horizontalizada, buscando reduzir custos de produção e melhorar a produtividade.

A exemplo da produção horizontal, a Moto Honda da Amazônia tem 115 fornecedores de peças e componentes, os quais abastecem a linha de produção da motocicleta

e possibilitam a empresa agilidade na produção com entregas no tempo programado. A estratégia de fábrica horizontalizada é uma forma de as empresas reduzirem custos, descentralizando partes do processo produtivo para outras empresas.

A cadeia de suprimentos das peças de reposição que estão organizadas a jusante para atender ao consumidor final é planejada, organizada e globalizada em mercados emergentes ao redor do mundo, onde a China domina com aproximadamente 70% a fabricação de peças para motocicletas (SINDPEÇAS, desempenho do setor de autopeças, 2017).

Essa estrutura produtiva de fabricação de peças de reposição para motocicletas está organizada no Brasil por segmento através da Associação Nacional dos Fabricantes e Atacadistas de Moto peças – ANFAMOTO. Fazem parte dessa associação 250 empresas entre fabricantes, atacadistas, comerciantes, lojistas e representantes do setor de moto peças que atuam nos seguintes setores: capacetes, freios, coroa corrente e pinhão, escapamentos e baterias.

A entidade está organizada para realizar o acompanhamento estatístico do setor, promover estudos específicos sobre as atividades, acompanhar as mudanças na legislação e assessorar as empresas associadas em assuntos econômicos, técnicos e de comércio exterior. Tem representação na esfera política através de Frente Parlamentar dos Veículos sobre Duas Rodas, na assembleia legislativa de São Paulo.

Dentre os associados da Associação Nacional dos Fabricantes e Atacadistas de Moto peças – ANFAMOTO pode-se verificar que a maioria das empresas se localiza em São Paulo, existe somente uma empresa sediada em Manaus, na Av. Tefé, Praça 14, em Itacoatiara não há nenhuma empresa associada a essa entidade. Quanto às empresas associadas ao SINDPEÇAS, também estão localizadas em São Paulo, em Manaus existe uma empresa associada instalada no Polo industrial de Manaus. Não há em Itacoatiara nenhuma empresa associada ao Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores – SINDPEÇAS.

2.4. Estrutura da cadeia de suprimentos da motocicleta

Em seu estudo sobre estratégia na indústria de motocicleta, Marim (2010) expõe que devido à distância entre Manaus e São Paulo e da inexistência de uma cadeia de fornecedores de motocicleta no Brasil, a Honda na busca de atender o índice de nacionalização, exigidos pelo Governo Federal, optou pela estratégia de verticalização do seu parque industrial. Dessa forma, fez investimentos para suprir a falta de fornecedores e passou a fabricar as peças

internamente, o que fez reduzir seus custos de logística. Em 1979, a Honda fez uma parceria com a Motogear S/A empresa que fabricava engrenagens.

Diante do cenário de mudanças no mundo capitalista, na década de 1980, a Honda que na época estava com o mercado em retração, então se reestruturou, enxugou sua estrutura organizacional e, em 1985, a Honda Motor do Brasil virou uma *holding* do grupo e a Moto Honda da Amazônia passou a ter uma filial em São Paulo que ficou com a incumbência das áreas de *marketing*, vendas, peças de reposição, pós-venda, suprimentos, logística, desenvolvimento de produto, comunicação e tecnologia da informação (MARIM, 2010).

Essa estratégia da Honda vem a se consolidar a partir do final da década de 1990 e início do ano 2000 quando passa a trazer empresas multinacionais japonesas e brasileiras de São Paulo para se instalarem no PIM e passarem a fabricar peças, componentes, acessórios e fornecer matérias-primas necessárias a produção das motocicletas, e assim reduzir os custos de produção, possibilitando através de uma relação de parceria entre empresas, baseadas na produção flexível, redução de custo e tempo na produção e aumento de produtividade e dos lucros para toda a cadeia.

Conforme Marim (2011, p.82) no final da década de 1970 a Honda fez parcerias com a Motogear para produzir peças para a fabricação de motocicletas. Em 1985, tornou-se uma *holding* do grupo Honda no Brasil fazendo um a fusão com a Motor Honda da Amazônia na parte comercial e produtiva e passou a ter uma filial em São Paulo para realizar toda parte de criação até o pós-venda e assim economizar em despesas administrativas e custos fiscais.

A cadeia de suprimentos da motocicleta instalada no Polo Industrial de Manaus trabalha no conceito *comakership*³ e atende as indústrias que fabricam motocicletas. Dentre as fabricantes de motocicletas, a cadeia de suprimento das duas maiores empresas do setor e que lideram o *ranking* de produção e vendas, a Moto Honda da Amazônia e Yamaha Motor da Amazônia é que se optou por abordar.

Essa cadeia de suprimento da motocicleta voltada para atender a indústria alimentando sua linha de produção, conforme Relatório Sustentabilidade Honda (2016) é composta por 115 empresas que fornecem peças, componentes, matéria-prima e material secundário para a fabricação de motocicletas.

Conforme Relatório de Sustentabilidade Honda (2016), os fornecedores são escolhidos através de um estudo de viabilidade que busca analisar a capacidade produtiva, a qualidade e o custo competitivo, a situação financeira e gerencial feita pelo departamento de

³*Comakership* é uma relação evoluída entre cliente e fornecedor e é considerado um fator prioritário na estratégia indústria IMerli (1998).

compras, a avaliação de riscos que visa medir o potencial do fornecedor interferir na produção da Honda na ocorrência de um evento natural ou de mercado, e também são exigidas certificações ambientais e de qualidade, que integram o padrão Honda assim definido pela sigla QCDEMS – Qualidade, Custo, Entrega, Meio Ambiente, Gerenciamento e Segurança.

O padrão de qualidade e segurança da Honda está amparado nas matérias-primas utilizadas pela companhia e na escolha dos fornecedores. Para isso, a empresa segue diretrizes internacionais, definidas pela matriz japonesa e especificações técnicas como princípios que determinam a compra dos insumos aplicados nos produtos da marca. Nessa diretriz da indústria japonesa de motocicleta fica evidente o conceito de Slack (2009) quanto à importância da função compras na gestão de custos e na lucratividade da cadeia de suprimento. A indústria busca classificar os fornecedores com a finalidade de avaliar a sua capacidade técnica e gerencial e para isso utiliza ferramentas de qualidade, como ciclo PDCA⁴ ou ciclo de Deming.

Com a finalidade de proporcionar alinhamento do fornecedor aos indicadores de desempenho o departamento de compras pode utilizar ferramentas para fazer o fornecedor atingir metas, tais como: proposta de alteração técnica que consigam manter o padrão de qualidade com redução de custo, aprovação de matéria-prima equivalente a especificada e que consiga reduzir custo, nacionalização de itens importados e regionalização por meio de uso de especificações do mercado local. Além de oferecer oportunidades para que os fornecedores se desenvolvam anualmente, através do New Honda Circle Suppliers - Novo Círculo Honda de Fornecedores, que é um programa desenvolvido para estimular os participantes da cadeia produtiva a buscarem a melhoria contínua dos processos produtivos e desenvolver os colaboradores.

Desses grupos de fornecedores 25% do total estão localizados no Polo Industrial de Manaus – PIM e representam 67% das compras totais dos itens necessários para a fabricação de uma motocicleta. O Relatório demonstra em percentuais do que é feita uma motocicleta Honda. Ficando assim distribuído os materiais que a compõem: 65% aço; 1% ferro; 21% alumínio; 4% borracha; 4% plástico; 5% outros materiais.

Visando incentivar seus fornecedores de peças a Moto Honda da Amazônia realizou em Manaus, no Tropical Hotel um encontro para premiar os melhores em sete áreas de atuação. Esse reconhecimento é feito com base no cumprimento das metas anuais, estimulando-os a aprimorar os bons resultados e motivando os demais. Na edição 2017 foram

⁴Processo de melhoramento contínuo no qual é realizada a análise crítica dos resultados e que significa: planejar, fazer, checar e agir (SLACK *et al.* 2009, p. 578).

premiadas 18 empresas, em sete categorias, levando em consideração os seguintes critérios: qualidade, entrega, atendimento, custos, preservação do meio ambiente e desempenho na programação de peças.

As indústrias de motocicletas do PIM importam motocicletas de países como China, Japão, Alemanha, Áustria, Itália, Tailândia, Taiwan, Reino Unido, França e Estados Unidos, conforme demonstra abaixo.

Quadro 2: Importações – *Ranking* por país de origem (2011-2016)

	2011		2012		2013		2014		2015		2016	
	País	unidades	País	unidades	País	unidades	País	unidades	País	unidades	País	unidades
1º	China	201.759	China	224.017	China	175.350	China	173.210	china	123.455	China	32.892
2º	Japão	5.781	Tailândia	6.931	Alemanha	2.452	alemanha	2.019	Japão	1.164	Japão	899
3º	Alemanha	1.776	Japão	4.899	Japão	2.446	Japão	1.576	Áustria	267	Estados unidos	726
4º	Áustria	895	Alemanha	2.105	Tailândia	846	Reino Unido	218	Alemanha	265	Taiwan	402
5º	Itália	856	Taiwan	1.781	Áustria	501	Áustria	203	França	170	Áustria	209

Fonte: Anuário ABRACICLO, 2017.

As exportações do PIM vão para Argentina, México, Colômbia, Estados Unidos, Austrália, Peru, Equador, Estados Unidos, África do Sul, Canadá e Costa Rica.

Quadro 3: Exportações – *Ranking* por país de destino (2011-2016)

1º	Argentina						
2º	México	Peru	Estados Unidos				
3º	Colombia	Colombia	Peru	Colombia	Colombia	Colombia	Colombia
4º	Estados Unidos	Equador	Colombia	Austrália	Austrália	Austrália	Austrália
5º	Austrália	Estados Unidos	Equador	África do Sul	Canadá	Canadá	Costa Rica

Fonte: Anuário ABRACICLO, 2017.

A Yamaha Motor do Brasil teve como estratégia a fabricação de motos de baixa cilindrada quando iniciou suas atividades, em 1974, em São Paulo e lançou a RD50, conhecida como “cinquentinha”, que tinha motor de dois tempos, devido à empresa ter *knowhow* nessa tecnologia. Marim (2010) no seu estudo sobre a estratégia da indústria de motocicleta no Brasil aponta que a Yamaha teve problemas para desenvolver sua cadeia de fornecedores quando se instalou no país e a solução encontrada foi fazer parceria com os fornecedores de peças para a indústria automobilística e, assim, tentar transformá-los em

fabricantes de peças para motocicletas, o que não foi muito fácil devido às características das peças, principalmente no *design*. Então, a empresa verticalizou algumas atividades produtivas e passou a fabricar o selim da motocicleta no Brasil em sua fábrica em Guarulhos. As outras peças vinham de fornecedores estrangeiros.

Somente em 2005 a empresa inaugura no PIM a Yamaha Componentes da Amazônia e começou a produzir peças e componentes com o objetivo de aumentar a verticalização⁵ da empresa e buscar a redução dos custos de produção, foram investidos 31 milhões de dólares na primeira etapa do projeto. Em 2006, a empresa faz a transferência da fábrica de componentes de Guarulhos para Manaus e unifica a fabricação de peças e acessórios para fabricar as motocicletas.

Através dessa ação, a Yamaha passa a produzir o seu modelo mais vendido, a YBR, que passou a ter um índice de nacionalização da ordem de 70%, dos quais 30% eram produzidos no PIM. A partir de então a empresa buscou atrair fornecedores do Sul e do Sudeste, bem como de fora do país com a finalidade de fabricar as peças localmente e assim reduzir custos de transporte, estoque de peças e melhorar o tempo na linha de produção. A empresa fez investimentos altos para aquisição de maquinários para o desenvolvimento de produtos na ordem de R\$100 milhões e em 2007 mais R\$ 110 milhões para ter uma linha de montagem exclusiva para fabricar motocicletas até 125cc.

Para dar suporte às vendas, a Yamaha Motor do Brasil, ligada à Yamaha Motor Company, criou em 2008, o banco Yamaha que existe em 104 países com a finalidade de oferecer produtos sob medida para os clientes da empresa. Nesse mesmo ano, com a crise econômica mundial, houve queda nas vendas e fechou o ano com 249.732 mil unidades produzidas, sendo 100.268 unidades a menos do que havia sido planejado que era 350 mil motocicletas.

Em 2009 a empresa produziu apenas 190 mil motocicletas. A partir dessa data, a estratégia da Yamaha Motor Company foi fortalecer os mercados chineses, asiáticos e brasileiros, investindo em produtos de baixo custo.

Nas pesquisas nas bases de dados e no portal da Yamaha não encontramos nenhuma indicação de como é o processo de produção da motocicleta Yamaha, mas como a referida empresa tende a seguir as estratégias da concorrente Honda, conforme estudos consultados e

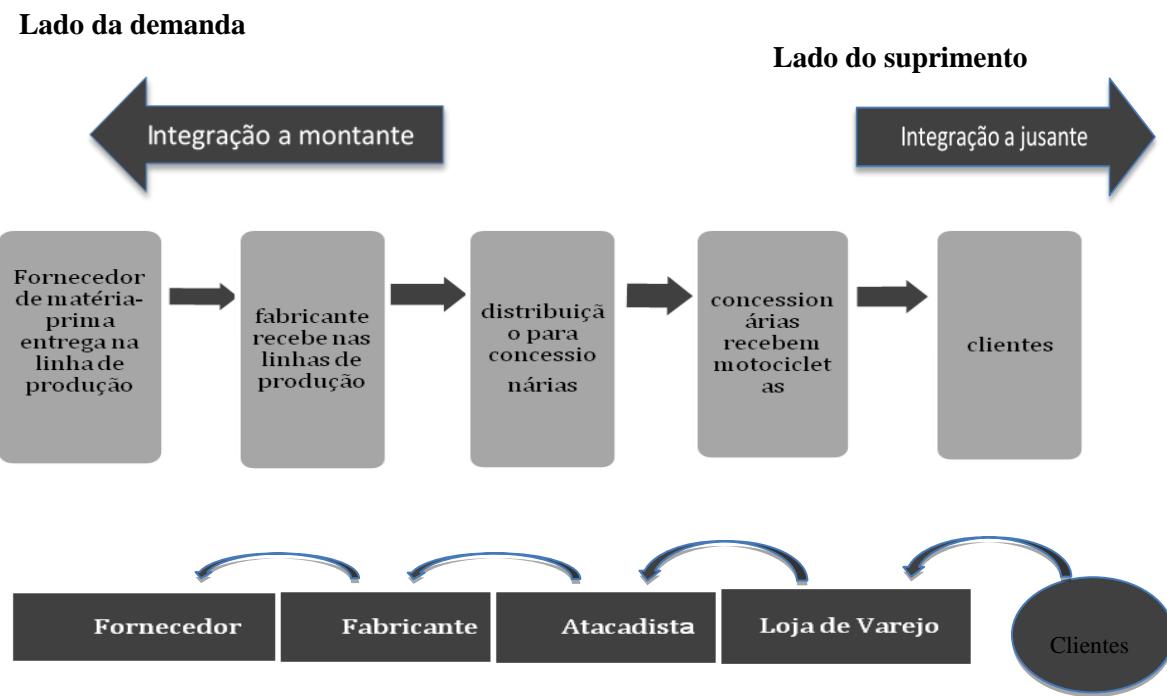
⁵(estratégia de expandir-se no lado do fornecimento da rede, também chamado de integração vertical a montante (upstream) ou para trás, enquanto que expandir-se para o lado da demanda é algumas vezes, chamado integração vertical a jusante (downstream) ou para frente (SKACK *et al.*, 2009, p. 150).

no portal oficial, ela também usa parcerias com outras empresas para produzir peças e componentes para fabricação de motocicletas.

No estudo de Marim (2010, p. 75), tanto a Yamaha quanto a Honda sofreram para desenvolver o segmento de moto peças no Brasil. Para solucionar estes problemas, as duas empresas optaram por três estratégias de fornecimento: importar componentes das filiais pelo mundo, verticalizar a produção e atrair fornecedores japoneses, para implantar fábricas no Brasil. Empresas como Sumidenso, Showa, Denso, Nissin Brake e Nippon Seiki são exemplos de empresas que foram atraídas pela Yamaha e Honda para instalar-se no Brasil.

Diante disso, supõe-se que seja o mesmo modelo adotado pela Honda, visto que as indústrias nipônicas trabalham com sistema *just-in-time*. Abaixo se apresenta a cadeia de suprimento da motocicleta de montante à jusante visando atender ao consumidor.

Figura 6 – Dinâmica da cadeia de suprimento de uma motocicleta



Fonte: Relatório Sustentabilidade/2017 e Relatório Geral de Observação Honda/2009)

Organização: Ednilce Mendes baseado em (Slack, 2009)

De acordo com as publicações da Honda, no Relatório Sustentabilidade Honda/2017 e no Comportamento Social e Trabalhista – Relatório Geral de Observação Honda/2009, a estrutura da cadeia de suprimento da motocicleta está estruturada conforme visto acima. Os fornecedores de matéria-prima entregam na linha de produção do fabricante, conforme programação de produção, no tempo e na quantidade solicitados, as peças e componentes. Após entrar na linha de produção A, B, C ou D, a motocicleta começa a ser fabricada de acordo com o modelo e o tempo programado. Após a fabricação do modelo de acordo com a especificação solicitada segue para o processo de inspeção e depois é distribuída para as concessionárias e vendidas aos clientes. Para melhor compreensão, apresenta-se o processo de produção de uma motocicleta segundo informações obtidas no portal<www.moto.com.br> e nos estudos já realizados por Daniel Marim (2010) e Eudes Melo (2010).

Figura 7: Processo de Produção de uma motocicleta Honda



Fonte: <http://moto.com.br/motociclismo>, 2018.

Elaboração: Ednilce Mendes

A primeira etapa de produção é a concepção do produto no setor de pesquisa e desenvolvimento (P & D) levando em consideração o que o consumidor (cliente) espera de uma motocicleta. A partir dessa informação o Centro de Desenvolvimento e Tecnologia – CDT dá início à criação do novo produto. A equipe de engenharia trabalha em cima do detalhamento dos componentes da motocicleta, ou seja, as peças necessárias para sua fabricação e são realizados testes antes de seguirem para as outras etapas.

A segunda etapa é o processo de sinterização e fundição, feito para compactar um pó metálico de ferro, cobre, níquel e grafite para formar as peças como a engrenagem que compõe o conjunto da embreagem do motor. As peças vão em seguida para um forno a 1.150°C onde ocorre a sinterização. Nessa etapa também são fabricadas as peças que utilizam ligas especiais de alumínio como matéria-prima e são injetadas através de equipamentos modernos em moldes projetados para fazer as peças como os aros de liga leve, partes do motor e outras.

A terceira etapa é a usinagem que consiste de acabamento de componentes de alumínio fundido. Esse processo exige precisão para dar o acabamento nos motores a fim de garantir durabilidade e eficiência. Na sequência a ocorre a fundição centrífuga, que é um processo novo dentro da unidade do PIM, utiliza o forno de fusão de aço e a fundição centrífuga para fabricar a camisa do cilindro do motor. Após o processo, a peça é extraída do molde, cortada e usinada. A camisa do cilindro é responsável pela passagem do pistão no motor. Com essa técnica, há uma melhoria no rendimento do motor, quanto em relação à potência e à economia de combustível.

A quinta etapa é a estamparia, na qual as peças que compõem os chassis das motocicletas são estampadas em enormes prensas e soldadas por robôs. Depois segue para a pintura de aço e recebe acabamento antes de ir para linha de montagem e são feitos testes em laboratório para verificar a durabilidade e o desempenho. O próximo processo é a injeção plástica que é feita com moldes de alta tecnologia que injetam as resinas que resultam em peças plásticas como os para-lamas e tampas laterais que vão compor o visual da motocicleta.

Em seguida é fabricado o assento que vai servir de base para que o condutor e passageiro possam sentar na motocicleta confortavelmente. Ele é feito de espuma através de moldes e a napa é cortada e moldada formando o assento de acordo com o modelo da motocicleta.

Para a motocicleta ter uma estrutura segura o conjunto do chassi, tanque de combustível, garfo traseiro e escapamento precisam ser soldadas e fixadas umas às outras e depois recebem a pintura eletrostática. Em seguida, as peças vão para pintura que vai garantir

resistência e acabamento. A Honda conta com diversos processos de pintura que são feitos em vários setores, atendendo as normas ambientais com produtos à base d'água, estação de tratamento de efluentes. Atualmente a pintura do tanque é feita por robô o que reduz o consumo de tinta.

Após a fabricação dessas peças chega a hora de montar a motocicleta na etapa motores. Já com os componentes do motor e as peças produzidas pelos fornecedores, todos os itens seguem para a linha de montagem. Ali montados, o conjunto motor de transmissão, depois ajustado e encaminhado para etapa final de produção na linha de montagem de acordo com os conjuntos de guidão, rodas, escapamentos, chassis, tanques e motores, entre outros, vão ficando prontos e devidamente inspecionados seguem por transportadores aéreos e terrestres para abastecer todas as linhas de montagem. O chassi é suspenso em uma esteira e cada cavalete recebe as peças e os componentes que o transformam em uma motocicleta completa. Com a precisão e rapidez nas linhas de montagem em intervalos de segundos, fica pronta uma nova motocicleta, que segue para a esteira de testes.

A última etapa desse processo é a inspeção final, na qual as motocicletas são inspecionadas e submetidas a testes funcionais a fim de garantir a qualidade do produto. Depois da inspeção final, segue a parte da logística de distribuição para levar as motocicletas de Manaus-AM para as mais de 1000 concessionárias espalhadas pelo Brasil. Para São Paulo elas vão de barco até Belém-PA e depois seguem por rodovias até a concessionária, onde será vendida e passará a circular nas ruas das cidades.

2.5. A estrutura de comercialização e de serviços para motocicletas em Itacoatiara

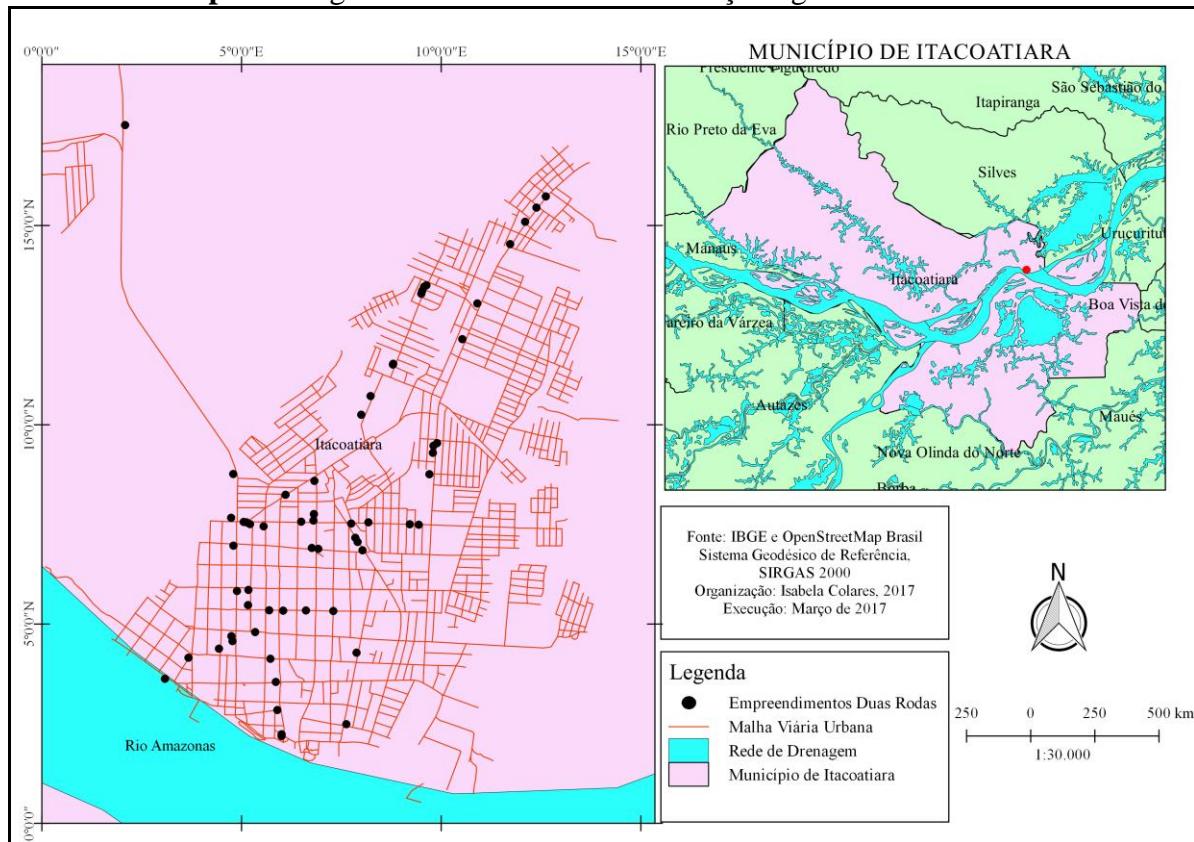
A comercialização de motocicletas e a rede de serviços para atender a demanda do consumidor final passam a se estruturar em Itacoatiara/AM a partir da instalação da Concessionária da Honda – Amazônia Moto Center. Antes da instalação da concessionária da Honda, houve revendas autorizadas desta que negociavam motocicletas e alguns mecânicos conhecidos na cidade que atendiam a um seletivo grupo de clientes que possuía motocicletas. Essa rede de serviços que existe hoje, não existia há 20 anos, antes das políticas econômicas do Governo de incentivo à motorização e ao crédito para motocicletas. Atualmente, é visível nas ruas através de lojas de peças e oficinas, borracharias, lava a jatos que se estabelecem visando atender ao consumidor de motocicletas.

Em março de 2017, foi realizado um mapeamento prévio pela pesquisadora visando identificar os comércios e serviços que procuram atender a necessidade de manutenção da

motocicleta nas principais vias de acesso aos bairros da cidade. Dentre esses empreendimentos estão as concessionárias, lojas de peças, oficinas, borracharias, lava a jatos e postos de gasolina, aqui denominados todos como “empreendimentos duas rodas”. Esses últimos não atendem somente ao usuário de motocicleta, mas a maioria são motocicletas, chegando a mais de 17 mil motocicletas a frota do município (DENATRAN, 2016).

Abaixo, o primeiro mapeamento (diagnóstico) em trabalho de campo realizado nos dias 09 e 10/03/2017, foram localizados os empreendimentos ligados ao setor de duas rodas nas principais vias de acesso aos bairros da cidade. Na Avenida Parque, principal via de acesso que corta a cidade de norte ao sul, existem 4 postos de gasolina, 1 concessionária da Honda (Amazônia Moto Center), 1 oficina de motocicleta. Na Av. Cons. Rui Barbosa, 1 loja de peças e acessórios para motocicleta com oficina (Moto Tintas IIa). Na Rua Isaac Peres, 1 loja de renda de Peças com oficina (HC Moto Peças), 3 oficinas (Léo Motos, Oficina do Patão, Oficina e Borracharia Mancha Verde) e 3 Lava a jatos. Na Av. Manaus 1 loja de peças e oficina. Na Rua Borba com a Av. Parque até a Rua Mário Andreazza, Oficina do Daniel, Oficina Espaço Motos, Posto Atem, Posto Equador, Autopeças da Val, Oficina Fofilhos, 5 borracharias, 1 Concessionária Canopus Motos. Na Rua Armindo Auzier foram mapeados Moto Peças e Acessórios Nossa Bike, A Motociclista, Posto Santo Antonio, Posto Popular, 5 lava a jatos, 3 oficinas, 3 borracharias. Na Rua Mário Andreazza que dá acesso aos bairros Mamoud Amed, Eduardo Braga, São Francisco, dentre outros, que vai do bairro Jauari II até a margem do Lago do Canaçari, atividades do setor de duas rodas, visto a maioria dos moradores dos bairros citados tem como meio de transporte a motocicleta, foram identificadas 4 oficinas, 5 lava a jatos, 5 borracharias e 3 postos de gasolina. O que evidencia o predomínio de uma rede de serviços voltados para atender a demanda por motocicletas.

Mapa 3: Diagnóstico dos comércios e serviços ligados à motocicleta



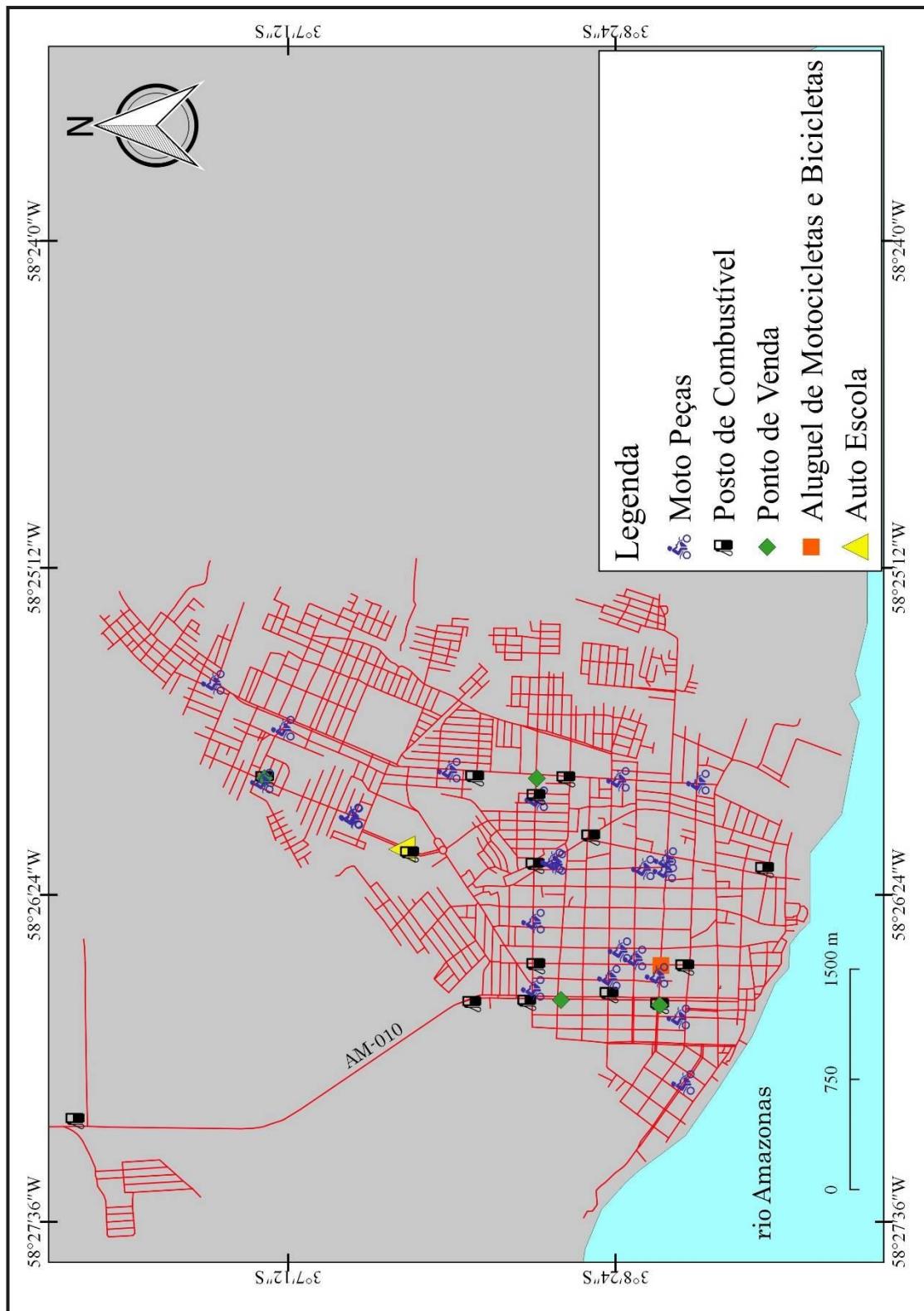
Fonte: IBGE, 2010
Organização: Isabela Colares, 2017.

No segundo mapeamento, em janeiro de 2018, em vias principais e secundárias, que são eixos de ligação entre o centro e os bairros, fica visível que houve alterações na quantidade de comércios e na rede de serviços, com a inauguração de novos postos de gasolina, abertura de oficinas, lava a jatos e borracharias. Como na estrutura de vendas de motocicletas com incorporação da concessionária Amazônia Moto Center, a Canopus Motos dá abertura de mais uma revenda autorizada da Honda no bairro São Francisco, vários pequenos negócios ligados à motocicleta aparecem nesse segundo mapeamento, conforme apresentado na figura 11. Quase um ano após o primeiro, percebe-se a dinâmica desse segmento em se espacializar em ruas estratégicas de acesso aos bairros da periferia, no caso das motopeças elas estão em algumas ruas do centro e se concentram mais na rua Borba, onde estão também outros tipos de comércios e serviços como os de alimentação e confecções e Av. Mário Andrade, onde se concentram vários comércios e prestadores de serviço, e são localizadas escolas municipais e estaduais, universidades (UFAM e UEA), CETAM, posto de saúde, tem órgãos públicos próximos e essa avenida corta a cidade do Jauari II até a beira do lago do Canaçari, onde, no início do bairro Mamoud Amed, passa a ter o nome de Av.

Liberdade. O transitar de motocicleta nesses eixos de comércio e serviços é frequente e intenso em horários de pico como 6h30 até as 8h, de 11h as 14h e de 17 as 19h, horário de deslocamento das pessoas para o trabalho e a escola.

Os postos de gasolina estão situados nas ruas Av. Parque, Av. Mário Andreza, Borba e na rua Francisco Fiúza do Mutirão, ambas as vias são eixos de ligação do centro com os bairros. Os pontos de venda da Honda também são estrategicamente instalados na Av. Parque, e rua Eduardo Ribeiro, centro, e rua Borba e Penetração nos bairros Santo Antonio e São Francisco, ambos bairros bastante populosos e que dão acesso a outros mais distantes. O que demonstra que existem segmentos especializados de comércios e serviços voltados para atender a demanda da motocicleta.

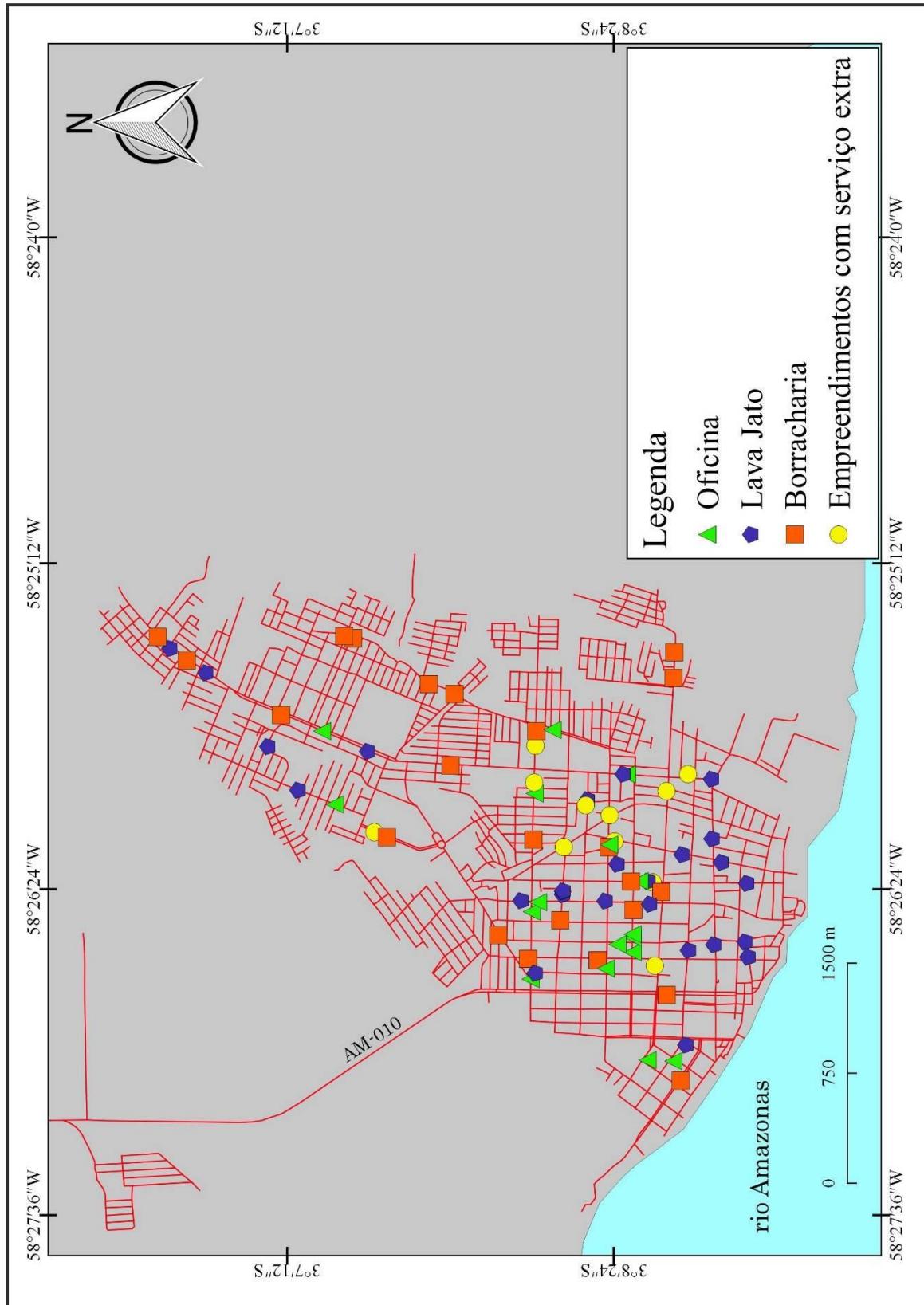
Mapa 4: Comércios e serviços ligados ao setor de motocicletas



Fonte: IBGE e levantamento de dados com o Locus Map Free

Organização: Isabela Colares, 2018.

Mapa 5: Prestadores de serviços ligados ao setor de motocicletas



Fonte: IBGE e levantamento com o Locus Map Free
Organização: Isabela Colares, 2018.

No segundo mapeamento dos empreendimentos do setor de motocicletas realizado nos dias 25 e 26/01/2018, percebeu-se o fechamento de um empreendimento na Rua Borba, a Concessionária Canopus Motos. Em entrevista com o gerente da Concessionária na Av. Parque, foi detectado que quem havia fechado foi a Amazônia Moto Center, que foi comprada pelo grupo Canopus. A foto abaixo mostra as duas concessionárias.

Figura 8: Concessionária Canopus Motos Rua Borba, Araújo Costa



Fonte: Paola Santana, 2016.

Figura 9: Concessionária Amazônia Moto Center/2016 - Av. Parque



Fonte: Paola Santana, 2016.

Na Rua Mário Andreaza um novo empreendimento do ramo de motopeças foi encontrado, a Fox Motos. Loja com boa infraestrutura que abriu no mês de dezembro/2017 e fechou no mês de fevereiro/2018, conforme a última etapa do trabalho de campo. Indagou-se dos vizinhos sobre o fechamento da loja disseram ser pelo movimento fraco.

Além deste que abriu e fechou em três meses, a loja Bolinha Motopeças, na rua Uatumã, nova no ramo, abriu em dezembro/2017. Outra atividade que houve aumento foram os lava a jatos na cidade, no primeiro mapeamento realizado em março/2017, foram mapeados 10 lava jatos estabelecidos principalmente nas vias secundárias. No segundo, foram encontrados 25 (vinte e cinco) estabelecidos em vias secundárias e alguns em vias primárias, como a av. Mário Andreza e a rua Borba, em frente às residências e sem infraestrutura adequada (fossa, rampa para lavagem e registro junto à Secretaria Municipal do Meio Ambiente e no setor de tributação do município). Esse é um serviço que se tornou uma forma de renda para as pessoas que estão desempregadas, conforme relatos.

A atividade que aumentou nesse período de quase um ano entre um mapeamento e outro, foi posto de gasolina. Em março/2017, foram mapeados 13 postos, já em janeiro/2018, passou para dezenas. Sendo que após o mapeamento ainda abriram mais três postos de gasolina. Sendo dois, bandeiras ATEM um localizado na estrada AM-010, na entrada da estrada da Penha (vicinal que dá acesso à comunidade da Penha) e ao lado do prédio do Instituto Federal do Amazonas – IFAM. Outro na av. Mário Andreaza esquina com a N. Sra. do Rosário, próximo a UFAM, bandeira ATEM. Mais um de bandeira branca, Posto Santo Antonio na av. Sete de Setembro esquina com a rua Eduardo Ribeiro.

Além desses que entraram em funcionamento no final de fevereiro/2018, durante as observações feitas nos postos de gasolina no dia 01/03/2018, através de informações de um frentista do posto na rua Francisco Fiúza, Conj. Mutirão – bairro São Francisco, que em breve o proprietário desse posto vai abrir outro na av. Mário Andreaza, em frente ao Centro de Educação Tecnológica do Amazonas – CETAM.

É visível que no decorrer de um ano os empreendimentos do ramo de motocicletas tenderam a aumentar e a concessionária Canopus (revenda Honda) se espacializou na cidade de forma estratégica em espaços de consumo como o supermercado Ouro Verde e postos de gasolina ATEM e EQUADOR, além de um ponto fixo com barraca na esquina da rua Mário Andreaza com a rua Borba, onde o fluxo de pessoas é intenso e o apelo ao consumo é feito com a exposição das motocicletas.

A estrutura comercial de vendas de motocicletas na cidade é dominada pela marca Honda, visto que não há revenda de outra marca atualmente na cidade. Nesse contexto, a

publicidade é usada como um recurso estratégico feito com a mercadoria exposta em espaços de consumo visíveis aos olhos do consumidor. Esse recurso é usado como forma de seduzir e atrair o cliente (consumidor) para o ambiente de consumo e mostrar a mercadoria com toda beleza, o signo de uma marca, o sonho de consumo, a felicidade pelo ato da compra.

As lojas de peças têm um eixo espacializado ao longo de vias principais e secundárias que dão acesso aos bairros, o que facilita a venda das mercadorias e como elas oferecem o serviço de oficina, tem-se uma rede comercial e de serviços voltados para atender um público específico, que são os condutores de motocicleta (motociclistas e moto taxistas). As borracharias, as oficinas e os lava a jatos se estabelecem em diversas ruas da cidade, principalmente nas vias secundárias e geralmente estão no espaço da residência, na frente ou ao lado, assim como as lojas de peças também têm essa característica.

2.5.1. A origem das mercadorias vendidas em Itacoatiara

Com o objetivo de conhecer a estrutura de comercialização das motocicletas em Itacoatiara foram aplicados formulários na concessionária e nos grupos de venda e consultores de venda, lojas de peças e acessórios, oficinas, borracharias, lava a jatos e locadoras de motocicleta existentes na cidade.

Em Itacoatiara atualmente, existe uma concessionária da Honda, a Canopus Motos e um grupo de venda pertencente à concessionária Cometa, de Manaus. A Canopus Motos além da concessionária situada na Av. Parque, bairro Pedreiras, tem pontos de revenda autônoma em locais estratégicos da cidade que são espaços de consumo propícios para estimular as vendas, sendo nos seguintes: Posto Ferreira – bandeira ATEM, na Av. Parque, Centro; Bela City Center, dentro do Supermercado Ouro Verde, na rua Eduardo Ribeiro, Centro; Posto Jobson & Mayra – bandeira Equador, na rua Francisco Fiúza Lima, Mutirão; além de uma barraca de revenda da concessionária na esquina da rua Mário Andreaza com a rua Borba. Abaixo, demonstra-se a estrutura de comercialização da Honda na cidade de Itacoatiara.

Figura 10: Estrutura de vendas da Honda em Itacoatiara – Concessionária Canopus



Nota: A - Concessionária Canopus, Av. Parque – bairro Pedreiras; B – Revenda autorizada Canopus no Posto Ferreira, bandeira ATEM, av. Parque, centro; C – Ponto de venda Canopus na Av. Mário Andreaza c/ rua Borba; D – Revenda Autorizada Canopus no Posto Jobson e Mayra – bandeira EQUADOR na rua Francisco Fiúza, São Francisco; E – Revenda Autorizada Canopus no Supermercado Bela City Center, na rua Eduardo Ribeiro.

Fonte: Ednilce Mendes (2017)

Essa estrutura de comercialização permite à concessionária Canopus Motos se localizar em espaços de consumo, como postos de gasolina e supermercado. Além de uma via de acesso aos bairros como a Avenida Mário Andreaza com Rua Borba, onde o consultor de vendas é visto por todos que se deslocam no sentido centro-bairro-centro. Isso faz com que a

Canopus leve a mercadoria para perto do consumidor e bloqueie a expansão do grupo Cometa que está na Rua Eduardo Ribeiro, centro, próximo ao Supermercado Ouro Verde, onde há uma revenda autônoma.

Identificou-se que as representações autorizadas autônomas da Honda ligadas à concessionária Canopus Motos são de consultores de vendas que já trabalhavam na Amazônia Moto Center. Dentre elas, a do Posto Atem que o consultor trabalha a 15 anos no ramo e tem a revenda há três anos. Assim como a barraca de vendas na Rua Mário Andreza que é da própria concessionária. Em relação à revenda do Supermercado Ouro Verde, o consultor já era da Canopus enquanto grupo de venda e funciona no local há dois anos. Já a revenda do Posto Equador abriu há dois meses. O consultor também era da Canopus e trabalhava em Manaus, foi transferido para Itacoatiara há dois anos. Quando a Canopus comprou o grupo Amazônia Moto Center ele continuou como consultor e recentemente foi convidado pela gerência da concessionária a abrir a representação autorizada autônoma.

As motocicletas vendidas na Concessionária Canopus e nas representações autorizadas são fabricadas no Polo Industrial de Manaus e são transportadas para Itacoatiara por caminhão baú parcialmente montadas (rodas, guidão, selas). Quando chegam à loja a equipe monta as peças menores (retrovisores, carenagem, descanso dos pés).

Conforme informado pelo gerente, a concessionária Canopus entrega mensalmente 70 motocicletas por contemplação em consórcio e 50 motocicletas por financiamento e à vista. A cada dez motocicletas vendidas oito são por consórcio. Conforme os consultores de venda entrevistados, essa é a melhor forma para o cliente adquirir uma motocicleta Honda, pois com R\$ 3.800 (três mil e oitocentos reais) de lance estando em um grupo em andamento o cliente consegue ser contemplado. A política de venda da loja é oferecer ao cliente primeiramente o consórcio, depois o financiamento pelo Banco Honda e a venda à vista fica por último.

Todos os meses são colocadas aproximadamente 120 motocicletas em circulação na cidade de Itacoatiara e nos municípios de Itapiranga, Silves, Urucurituba, Urucará, São Sebastião do Uatumã, Vila de Novo Remanso, Vila do Engenho, Vila de Lindóia e Pedras, próximo a Barreirinha, que fazem parte da área de atuação geográfica da concessionária Canopus. Dentre esses municípios e vilas, o maior percentual de clientes da loja é de Itacoatiara e da estrada AM-010. Portanto, a concessionária atua nessas áreas com ações de venda, levando os consultores e as motocicletas para exposição nas tendas em localização estratégica. Essas ações são planejadas com a equipe de vendas mensalmente e o deslocamento é feito de carro e/ou de barco.

O perfil dos consumidores de motocicletas apontado pelos consultores é na maior parte de autônomos, jovens entre 18 a 25 anos, de baixa renda, mulheres a partir de 20 anos. Dentre as motocicletas mais vendidas estão a BIZ-110cc e 125cc, TITAN-160cc, FAN-160cc e POP-110cc. A preferida das mulheres é a BIZ-110cc e BIZ-125cc por ser motoneta de fácil manuseio, sem embreagem e com bagageiro interno. Os homens preferem a TITAN-160cc e FAN-160cc que também são muito utilizadas nos serviços de mototaxi.

Na entrevista com o supervisor de vendas da Canopus, identificou-se que não faz parte da política de venda o seguro para motocicletas. E não são pré-requisitos para a compra o emplacamento e a comprovação de Carteira Nacional de Habilitação – CNH. É oferecida ao cliente a opção de compra com e sem emplacamento. Se o mesmo escolher sem emplacamento, fica na sua responsabilidade emplacar a motocicleta. Quando a compra é através de consórcio a loja só entrega mediante o emplacamento, o que não ocorre com as vendas por financiamento ou à vista.

No entanto, após os dias 25 e 26/01/2018, quando foram realizadas blitz na cidade pelo DETRAN e Polícia Militar, a loja foi notificada para vender somente mediante emplacamento. A partir dessa ação, a loja está emitindo um documento informando ao DETRAN quanto às motocicletas vendidas.

Na visão do supervisor de venda da Canopus, o mercado de motocicleta é promissor em Itacoatiara tendendo a aumentar as vendas por ser um veículo econômico tanto na aquisição como na manutenção em relação ao carro. Pois as ações de vendas dão prioridade aos consórcios por ser a melhor forma de aquisição para o cliente e a melhor rentabilidade para a concessionária.

Diante das informações obtidas nas pesquisas realizadas é possível verificar que a concessionária trabalha dentro da filosofia Honda de satisfação do cliente. Para a rede de concessionárias a empresa mantém equipes de venda e pós-venda em contato direto com as concessionárias que seguem o padrão Honda de atendimento e que são elo entre o consumidor e a marca e tudo que ela pode proporcionar de satisfação a sua rede de clientes.

As concessionárias, para seguir o padrão da empresa, participam de encontros anuais com os titulares das revendas para conhecerem as estratégias da empresa no mercado nacional e sul-americano. Devem seguir normas quanto à instalação física, atendimento de venda e pós-venda que são avaliados pelos colaboradores da Honda a fim de ganharem certificações junto à rede.

2.5.2. Os Consultores de vendas

Foram entrevistados quinze consultores de vendas que emitiram opinião sobre o mercado de motocicletas. O perfil dos mesmos é acima de 40 anos, estão no ramo de vendas de motocicletas Honda entre 3 a 10 anos. O que os motivou a entrar para o segmento de motocicletas foi a oportunidade de renda e o gosto em trabalhar na empresa. A comissão oferecida pela empresa é de 1% para cada motocicleta vendida e a carteira assinada com salário mínimo. Há os que conseguem se destacar em vendas e fazer um salário mensal de até R\$3.000,00 (três mil reais) e ganham bônus como viagens para resort uma vez ao ano quando batem meta de venda.

Faz parte da política da concessionária Honda Canopus Motos qualificar e motivar sempre a força de vendas. Para isso, os consultores são treinados em técnicas de venda e têm reuniões semanais com o supervisor. Recebem treinamento em Manaus e na própria loja em Itacoatiara. São cobrados por metas mensais de venda e cumprem jornada de 8 horas diárias, fazendo plantão de vendas nos finais de semana e ações de vendas na cidade e em outros municípios que fazem parte da área de atuação geográfica da empresa.

Os consultores de venda consideraram que a tendência do mercado de motocicleta em Itacoatiara é de crescimento a cada ano, pois com o aumento do combustível até as pessoas que têm carro estão comprando motocicleta. Na fala de um consultor de venda: “Em toda casa há pelo menos uma motocicleta”.

Percebe-se na fala dos consultores de vendas a satisfação em trabalhar na empresa e de vender motocicleta Honda. Eles falam da motocicleta como se estivessem vendendo uma casa, uma geladeira, um fogão, têm boa argumentação e oferecem vantagens como prorrogar a data da entrada, colocar o cliente em grupo de consórcio em andamento, dividir a entrada em dinheiro e cartão de crédito) para convencer o cliente a comprar a motocicleta.

2.5.3. As lojas de peças para motocicletas em Itacoatiara

Em Itacoatiara foram mapeadas vinte e uma lojas de vendas de peças para motocicletas. Dentre estas, as maiores e mais antigas no ramo são: A Motociclista, Moto Tintas Ilá, HC Moto Peças, Nil Motos. Essas empresas se consolidaram no mercado e permanecem com clientela fixa. Depois, com o crescimento da frota de motocicletas na cidade, vieram outras lojas que foram se consolidando no mercado.

Nas vinte e uma lojas de peças foram aplicados 19 formulários semiestruturados com treze perguntas fechadas e abertas junto à loja de peças e acessórios para motocicletas, que se

encontram espacializadas ao longo das vias primárias que ligam o centro aos bairros e algumas em vias secundárias.

A caracterização das empresas que vendem peças e acessórios para motocicletas conforme a Lei nº 123/2004, Lei Geral da micro e pequena empresa, quinze delas são microempresas, dois são microempreendedores individuais – MEI e dois são não formalizados (avulsos). Dentre estes, quatro atuam há até 1 ano; seis estão no ramo a partir de 1 a 5 anos; três estão no ramo de 5 a 10 anos; e seis estão no ramo há mais de 20 anos. Observou-se que os que estão no mercado acima de 10 anos são microempresas e estão consolidados no mercado atendendo aos comerciantes menores e muitos deles iniciaram atividades no ramo de bicicletas e depois com a expansão das motocicletas na cidade, mudaram de ramo. No entanto, três destes, ainda permanecem vendendo peças para bicicletas e um vende também bicicletas.

A origem da maioria das mercadorias vendidas nas lojas de peças e acessórios de Itacoatiara é fabricada na China de acordo com a pesquisa de campo nas lojas, dentre cada dez peças compradas de fornecedores, sete são de origem chinesa, principalmente o kit de transmissão e peças do motor. As peças de fabricação nacional são na maioria de São Paulo, conforme dados da Associação Nacional dos Fabricantes e Atacadistas de Motopeças – ANFAMOTO.

As mercadorias chinesas e nacionais são compradas de distribuidores localizados em Manaus, Rondônia, Goiânia e de São Paulo. Foi possível identificar que os comerciantes menores que atuam a menos de um ano no mercado compram das lojas maiores de Itacoatiara.

Conforme entrevista com os proprietários das lojas de peças a maioria vende à vista (dinheiro), cartão de débito e crédito e alguns vendem no crediário próprio, outros disseram vender somente à vista, no dinheiro. As lojas também oferecem serviço de oficina e encontramos uma que oferece serviço de lava a jato na oficina.

A característica deste comércio é ser instalado na frente ou do lado da residência do proprietário, o que deixa aparente uma relação informal, que caracteriza uma extensão da casa e relações de amizade entre o cliente e o proprietário. Em todos os entrevistados foi possível observar que os funcionários na maioria são parentes ou amigos dos proprietários e geralmente nos cargos administrativos e de mecânico.

Neste ramo de comércio foi observado que a maior parte dos resíduos gerados pela oficina como pneu, óleo e bateria são vendidos para reciclagem. Detectou-se que há uma empresa na cidade que compra pneus usados em boas condições. O óleo é vendido para os

operadores de motosserra. As baterias são vendidas para pessoas que moram em comunidades no interior que reutilizam, algumas são destinadas a empresa de reciclagem.

Desta forma, essa rede de serviços da motocicleta cria uma logística reversa⁶ permitindo assim, que materiais antes descartados no lixo, passem a ter valor comercial. O que não tem destinação adequada são as câmaras e as embalagens de óleo lubrificante, papel e plásticos, que são jogados no lixo.

Conversando com os comerciantes, a maioria deles, principalmente os mais antigos no ramo, diz que a demanda por peças aumentou nos últimos 10 anos, quando houve o incentivo ao financiamento de motocicletas. Os que abriram seus negócios na época do incentivo ao crédito contam que a demanda só aumenta. Alguns mais novos no ramo contam que houve queda nos últimos dois anos. No entanto, todos são otimistas e dizem que a tendência desse segmento é crescer mais.

Diante do cenário de inovação tecnológica, exigências de mercado e do Governo os comerciantes do setor de motocicletas dizem ter mais dificuldade com as questões burocráticas do Governo quanto à diferença de alíquota do ICMS e as inovações referentes à injeção eletrônica das motocicletas por não disporem de mão de obra qualificada.

Diante do aumento da concorrência de lojas na cidade, muitos entendem que a concorrência é salutar para os negócios. Há uma prática de parceria dos maiores em fornecer peças aos menores, principalmente mecânicos de oficinas próprias que compram dos comerciantes mais antigos da cidade.

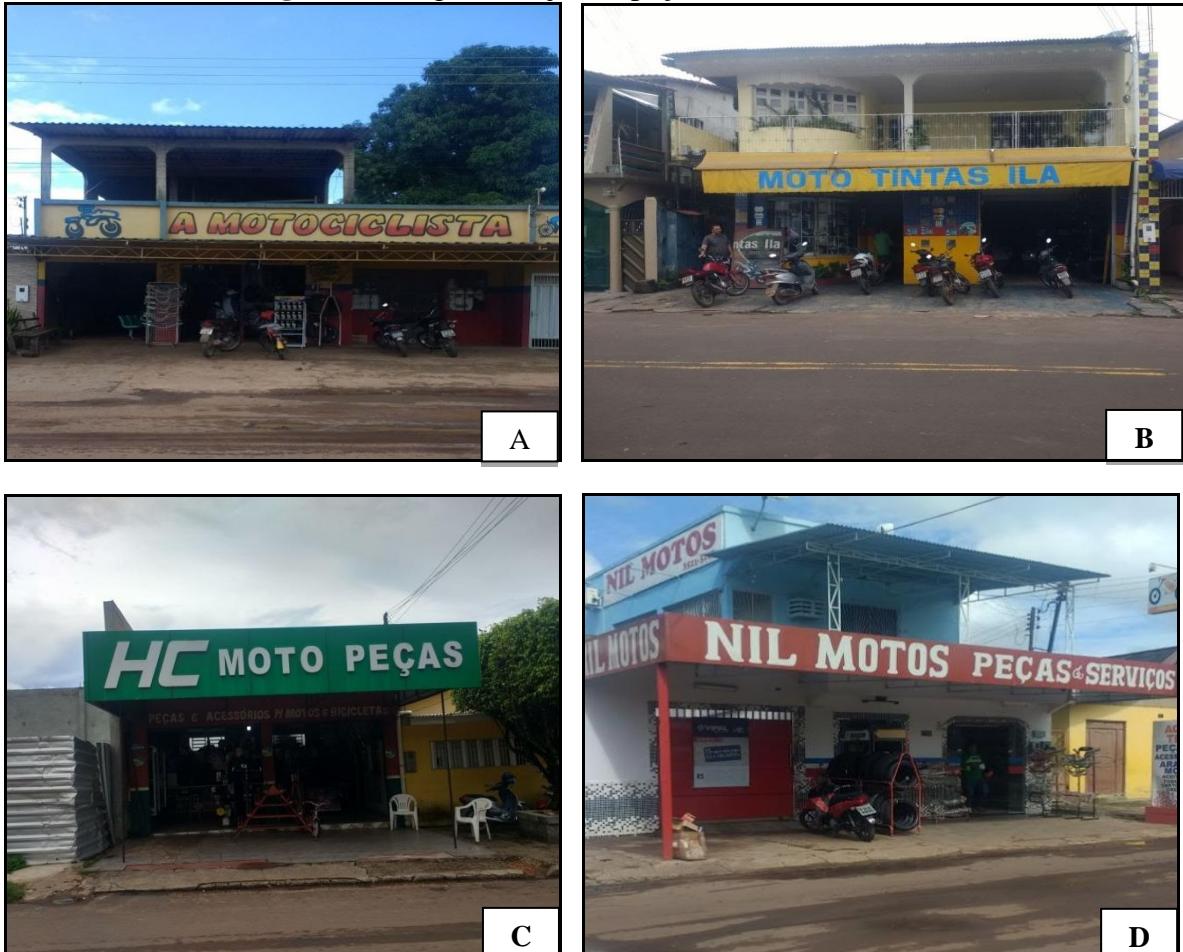
O tempo é fator importante na cadeia de suprimentos tanto na linha de produção (montante) quanto na distribuição e comercialização (jusante). Para as empresas locais que comercializam as peças para as motocicletas, o estoque é fator primordial, principalmente para aquelas mais vendidas, como o kit de transmissão (peça que é fundamental para que a motocicleta possa rodar), lona de freio, rolamento, câmara, pneu, óleo lubrificante e cabo de embreagem.

Devido à distância de onde vêm as mercadorias, é necessário realizar pedidos frequentes, sendo que os distribuidores de Manaus entregam as mercadorias dentro de até 3 dias. Já os de outros estados como: São Paulo, Rondônia e Goiânia são de 25 a 30 dias. Pois, alguns fornecedores de Rondônia e de São Paulo enviam por balsa para Manaus e outros por via aérea. No entanto, a maior dificuldade dos comerciantes é de ordem burocrática no que se

⁶ Processo eficiente e de baixo custo, de planejamento e implantação do controle dos fluxos de materiais, de produtos acabados e de informações relacionadas, do ponto de consumo ao ponto de origem, para recuperar o valor ou fazer o descarte de forma apropriada (ROGERS & TIBBEN-LEMBKE *apud* VALLE & SOUZA, 1998).

refere à diferença de alíquota do ICMS para as mercadorias vindas de outros estados, o que encarece o produto e reduz a margem de lucro. Abaixo, demonstram-se algumas lojas de peças existentes na cidade.

Figura 11: Algumas lojas de peças existentes na cidade



Nota: A - A motociclista Rua Armindo Auzier, bairro Araújo Costa; B – Moto tintas Ilá, rua Rui Barbosa, centro; C – HC Motopeças, rua Isaac Peres, centro; D – Nil Motos, Av. Manaus, Santa Luzia.

Fonte: Ednilce Mendes (2018)

2.5.4. Postos de Gasolina

Dentre os quinze postos de gasolina mapeados na cidade, escolheram-se os que estão localizados em vias principais de acesso aos bairros e de bandeiras diferentes para realizar observação, a fim de verificar o movimento do abastecimento dos veículos (carros e motocicletas). Adotou-se o procedimento de uma hora de observação em cada posto, verificando a cada dez veículos abastecidos quantos eram motocicletas e quantos eram carros. Diante das observações, obtiveram-se os resultados descritos abaixo.

O Posto Ferreira na Av. Parque tem loja de conveniência, vende açaí da WakuSese Amazônia, uma de produtos personalizados, um consultório de dentista e uma revenda

autorizada da Honda – concessionária Canopus. Vende no cartão de crédito e débito, à vista em espécie e está localizado, na esquina com a rua N. Sra. do Rosário, próximo a lojas e bancos. Durante uma hora (10h50min às 11h50min) foram abastecidos 70 veículos, sendo 65 motocicletas e 5 carros. Vale ressaltar que essa observação consistiu no início do horário de pico, pois o maior movimento é entre 12h30min e 13h30min, horário em que os pais começam a levar as crianças para escola e ir para o trabalho.

Os frentistas informaram que em todos os horários sempre abastecem mais motocicletas do que carros. O preço da gasolina estava R\$ 4,85 (quatro reais e oitenta e cinco centavos). Nessa Avenida tem mais três postos de gasolina, sendo um na entrada da cidade, posto Eloisa, bandeira ATEM do mesmo proprietário do observado. Um na esquina da rua Borba, posto Letícia II, bandeira BR e na esquina da rua Benjamin Constant, posto Central de Bandeira branca, mesmo proprietário do posto Santo Antonio.

O Posto J.M. bandeira Equador, na av. Mário Andreaza esquina com rua Acácio Leite é um posto pequeno que só vende à vista em dinheiro, não aceita nenhum tipo de cartão e não funciona 24 horas. Durante uma hora (13h46min às 14h46min) de observação foram abastecidos 30 veículos sendo 25 motocicletas e cinco carros. O horário de observação não era de pico, segundo os frentistas era o horário mais fraco. O horário bom é o mesmo citado pelo posto ATEM das 12h30min às 13h30min. durante esse tempo, foi possível verificar o movimento de várias motocicletas que chegavam ao posto para abastecer e vinha parando antes de chegar na bomba, indicando que não havia mais gasolina. Os frentistas ajudavam os clientes a empurrar a motocicleta para chegar até a bomba e abastecer. Alguns colocavam pouca gasolina, menos de 1 litro. O preço era R\$ 4,79 (quatro reais e setenta e nove centavos), R\$ 0,06 (seis centavos) de diferença do posto ATEM. Porém, mesmo em horário de movimento fraco e tendo outros três postos de gasolina na mesma avenida o abastecimento de 30 veículos no total parece não ser tão fraco assim, levando em consideração que as vendas são somente no dinheiro e que há concorrentes próximos.

O Posto São Cristóvão Bandeira Rezende, também localizado na Av. Mário Andreaza, a poucos metros do J.M. está na entrada do conjunto Cidadão, não está em cruzamento, tem funcionamento 24 horas e aceita os seguintes cartões de crédito (Visa, Master e Cielo) e débito e à vista em espécie. Tem loja de conveniência, vende água e bebidas e possui um salão de beleza. O preço da gasolina era de R\$ 4,79 (quatro reais e setenta e nove centavos), mesmo preço do J.M. O horário da observação foi das 15h18min às 16h18min, também não era de pico, mas o movimento era constante. A observação demonstrou em uma hora foram abastecidos 50 veículos, sendo 46 motocicletas e 4 carros.

No Posto Santo Antonio, bandeira branca, na entrada do conjunto Cidadão, próximo ao Posto São Cristovão. Funciona 24 horas e vende bebidas, possui box para aluguel, mas todos estavam vazios. Aceita cartões de crédito e débito e à vista em espécie, o preço da gasolina era R\$ 4,85 (quatro reais e oitenta e cinco centavos). Na observação durante uma hora (15h27min às 16h27min), foram abastecidos 40 veículos, sendo 38 motocicletas e 2 carros. Nesse horário não era de pico e o movimento era constante. Os frentistas comentaram que os abastecimentos são a maioria de motocicletas numa proporção a cada 10 veículos, de 8 motocicletas para 2 carros. Que mesmo com a crise as pessoas estão abastecendo, embora que coloquem pouco, falou: “De pouquinho em pouquinho a gente vende muito”.

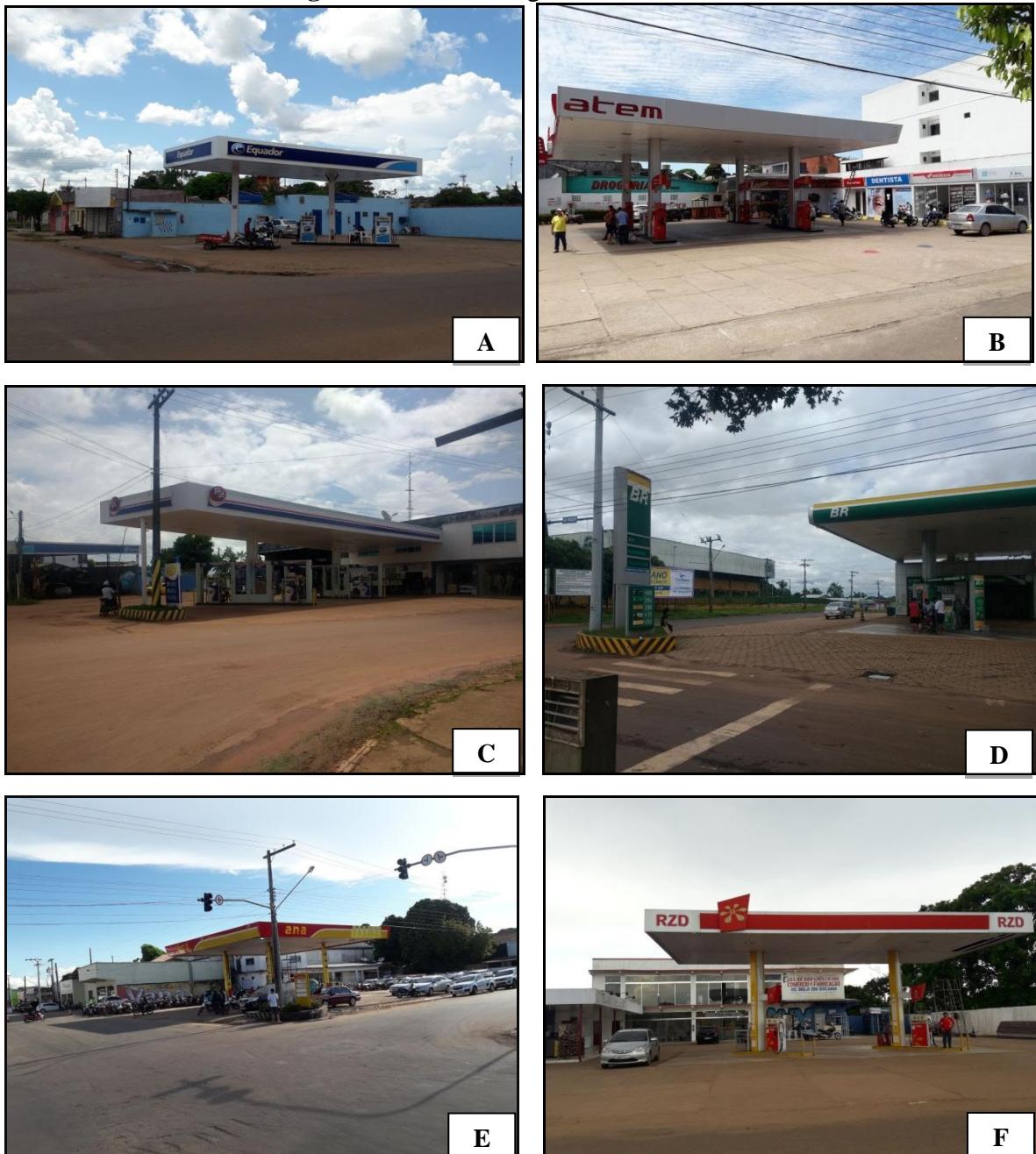
O posto Jobson e Mayra fica na rua Francisco Fiúza Lima, via que corta o conjunto Mutirão e liga com o bairro Mamoud Amed e Nogueira Júnior. É uma via bastante movimentada, fica em frente à loja de material de construção e vendas de peças para motos do mesmo nome e na esquina tem um supermercado do mesmo proprietário. Tem box para aluguel, mas somente um está ocupado, que tem revenda autorizada da Honda – concessionária Canopus. Na observação durante uma hora (16h45min às 17h45min) horário de pico, foram abastecidos 60 veículos, sendo 56 motocicletas e 4 carros. O preço da gasolina estava R\$ 4,79 (quatro reais e setenta e nove centavos). Vende nos cartões de débito e crédito, à vista em espécie e é o único que vende a crédito (para alguns clientes do supermercado Jobson e Mayra).

Esse posto serve de parada de ônibus da rota das empresas Hermasa e Mil Madeireira. A rua tem movimento intenso de motocicletas e pessoas, o bairro onde está inserido é bastante populoso e os adjacentes também. Daí haver bom movimento para o posto que está localizado em uma via de acesso a outros bairros. O proprietário é dono de empreendimentos em outras áreas como: supermercado, loja de material de construção, revenda de gás e água, recentemente abriu uma loja de moto peças e vai abrir outro posto de gasolina na esquina da rua Mário Andreaza com rua Penetração, em frente ao CETAM.

Concluindo as observações realizadas em cinco horas, chegou-se a 250 abastecimentos, onde 230 foram motocicletas e apenas 20 carros. Isso pode ser indicador da liderança da motocicleta na cidade como veículo que mais movimenta os postos de gasolina e que alavanca a economia desse segmento. Podendo também ser indutor da abertura de postos de gasolina em vias de acesso aos bairros mais distantes do centro, onde a população faz uso diário da motocicleta como meio de transporte.

Abaixo se apresenta fotos dos postos de gasolina nas vias de acesso aos bairros.

Figura 12: Postos de gasolina em Itacoatiara



Nota: A - Posto JM - bandeira EQUADOR – Rua Mário Andreza, Santo Antonio; B – Posto Itacoatiara - bandeira ATEM- Av. Parque, centro; C – Posto Sto. Antonio – bandeira branca – Rua Armindo Auzier, Araújo Costa; D – Posto Letícia – bandeira BR – Av. Parque , Pedreiras; E - Posto Vanna – bandeira branca – Av. Sete de Setembro c/ a rua Borba, Iraci; F - Posto São Cristóvão – bandeira RDZ, Rua Mário Andreatta, São Cristóvão;

Fonte: Hugo Pantoja/2018, Ian Borges (2018)

O trabalho de mapeamento nos postos de gasolina conforme figura 11, contabilizaram quinze. Foi possível verificar que no registro da Agência Nacional do Petróleo – ANP o número apresentado é de cinquenta e três. O trabalho de campo mostrou uma realidade diferente com menor número de postos, poiso objetivo do trabalho foi de localizar os postos em funcionamento na cidade. Sendo assim, iniciou-se pelo Posto Letícia, na estrada AM-010, na entrada do Conjunto Habitacional Poranga até o último posto na Rua Francisco Fiúza, no bairro São Francisco, totalizando quinze postos de gasolina.

Após o mapeamento realizado em janeiro/2018, abriram mais quatro postos na cidade, que não foram contados no trabalho, sendo o Posto MAGA, bandeira ATEM na AM-010, ao lado do Instituto Federal de Educação do Amazonas – IFAM, Posto M.M., bandeira ATEM ao na Av. Mário Andreaza próximo à UFAM e dois Postos Santo Antonio, Bandeira branca. No trabalho de campo não foram incluídos os pontões devido à pesquisa tratar das motocicletas e os mesmos serem voltados para o comércio fluvial.

No registro da ANP há nove postos que não estão mais em atividade, conforme marcado em vermelho. Existem postos que podem estar localizados nas Vilas de Lindóia, Novo Remanso e Engenho, alguns têm essa denominação. Outros não foram possíveis, somente pela razão social, identificar suas prováveis localizações.

No contexto da dinâmica do abastecimento de combustíveis no município de Itacoatiara há uma rotatividade nesse ramo de comércio que contrasta com a realidade acima caracterizada e apresentada pela ANP, devido a muitos empresários não darem baixa nas firmas quando encerram as atividades comerciais, a exemplo os nove postos marcados como inativos na relação. No total foram identificados do registro da Agência Nacional do Petróleo vinte e oito postos de combustíveis.

2.5.5. As Oficinas

As oficinas estudadas são empreendimentos diretamente ligados à motocicleta. Toda motocicleta precisa fazer manutenção preventiva (troca de óleo) e/ou corretiva (troca de peças, manutenção), que ocorre em consequência do uso do veículo. Esse setor de serviços é que demanda peças nas lojas e faz o conserto das motocicletas para que elas possam rodar. As oficinas empregam no mínimo os mecânicos que geralmente são os donos das mesmas. Dependendo do tempo no mercado, elas têm outros mecânicos ou auxiliares que quase sempre

são parentes dos proprietários. Elas são encontradas dentro da concessionária e da loja de peças e em pontos específicos, têm público certo e são fonte de renda para muitas famílias.

Foram entrevistados vinte e quatro proprietários de oficinas de motocicletas, dos quais sete são microempreendedores individual – MEI, (faturamento até 56 mil reais), dez são microempresas e sete são não formalizados. Dentre estes, oito estão no ramo há mais de 10 anos, quatro estão entre 5 a 10 anos, nove estão entre 3 a 5 anos e três estão no ramo até 2 anos. Isso demonstra que nesse segmento existem profissionais estabelecidos a algum tempo estáveis e com carteira de clientes.

A motivação maior para esses profissionais estarem no ramo é a experiência na área, a oportunidade de negócio e a independência financeira. Dentre os entrevistados, dois relataram que trabalhavam com mecânica de bicicletas e com o crescimento das motocicletas migraram para o ramo. Alguns disseram estar no ramo por ser negócio de família.

Os informantes prestam serviço de oficina com mecânica e elétrica e alguns serviço de preparação de motos para competição, pintura e um faz conserto em motor de popa⁷. O prestador de serviço que faz conserto em motor de força era dos mais antigos mecânicos da cidade e disse estar mudando de ramo e que só trabalha com motocicletas de poucos clientes. Os que trabalham com preparação de motocicletas para corrida no *motocross*, disseram que como trabalham com um público específico, não sofrem muita influência dos concorrentes.

Nas oficinas não foi observado muito entulho de resíduos como pneus, câmaras, papelão, etc. Os prestadores de serviço informaram que os resíduos mais comuns são: óleo lubrificante, pneu, ferro, cobre e alumínio. Esses materiais têm valor no mercado da reciclagem e são vendidos para empresas de Manaus e da cidade. Dentre os resíduos gerados, apenas as embalagens de óleo lubrificante e as câmaras são jogadas no lixo. Portanto, observou-se que as oficinas vendem o óleo para uso no motor serra, doam os pneus desgastados para os artesãos e, vendem ou doam para catadores de lixo as peças em alumínio, dessa forma, mesmo sem terem conhecimento do conceito de logística reversa, eles estão iniciando a prática do conceito.

A demanda por serviços nesse segmento é estável e a maior parte dos informantes nas oficinas disse que aumentou nos últimos 10 anos. Poucos reclamaram da concorrência e da prefeitura ou outros órgãos governamentais quanto às dificuldades com fiscalização.

A maior dificuldade dos empreendedores consiste em tecnologia e mão de obra qualificada devido às motocicletas com injeção eletrônica. Muitos reclamaram do acesso ao

⁷Motor estacionário conhecido como rabetá usado pelos ribeirinhos na Amazônia (Relatório Sustentabilidade Honda, 2017).

crédito, porém dentre estes muitos são informais. Alguns reclamaram da infraestrutura da cidade, da atuação do DETRAN quanto à fiscalização (blitz) e da falta de emprego.

Sobre as perspectivas do setor de motocicletas, a maior parte disse que o setor de motocicletas só tende a crescer e que os mecânicos precisam se aperfeiçoar para atender a demanda das motocicletas modernas.

Nesse setor de serviços, a técnica é exigência para que esses profissionais se mantenham no mercado de trabalho. Quando os proprietários de oficinas reconhecem suas limitações quanto à tecnologia como a injeção eletrônica é uma demonstração de que a cadeia de suprimentos da motocicleta desenvolve inovações constantes com alta tecnologia e que a qualificação é fator primordial para que os mecânicos se mantenham trabalhando. Isso requer aprendizado em novas técnicas de trabalho, pois a indústria de motocicletas é focada em inovação e estratégias de redução de custos de produção. Abaixo algumas oficinas.

Figura 13: Oficina de motos



Nota: A - Espaço Motos, Rua Borba – Iraci; B – Oficina do Daniel, rua Borba, Iraci; C – Val Motopeças e Oficina, Rua Borba, Santo Antonio; D – Oficina Nil Motos, Av. Manaus.

Fonte: Ednilce Mendes (2018)

2.5.6. As borracharias

Através dos proprietários de 16 borracharias da cidade, foram observados a forma de trabalho e os serviços oferecidos. Em relação à caracterização dos empreendimentos, conforme a Lei nº 123/2004 – da micro e pequena empresa, três são empreendedores individuais – MEI, cinco são microempresa e oito são não formalizados (avulsos). Dentre estes, nove estão no ramo há mais de 20 anos, dois acima de 10 anos, três entre 1 a 5 anos e somente dois, até 1 ano de atuação no setor. A motivação para trabalhar nessa área, segundo os informantes foi a busca de independência financeira, a oportunidade de negócio e renda extra. Alguns disseram que a falta de emprego e por ser negócio familiar, estavam entre os fatores influentes.

Observaram-se os que trabalham não formalizados tinham borracharias pequenas e não dispunham de máquinas mais modernas para trabalhar com as motocicletas com pneu vulcanizado, aro de liga leve e não possuíam macaco hidráulico. Dentre as borracharias pesquisadas, cinco oferecem somente serviço de borracharia, cinco oferecem também lava a jato, seis oferecem pequenos serviços de oficina.

As borracharias ao oferecerem serviços geram resíduos como: pneus, câmaras, óleo, água e plásticos das embalagens. Os resíduos como pneus são vendidos para reciclagem, o óleo é vendido para os operadores de motosserra. A embalagem plástica do óleo lubrificante é jogada no lixo, assim como alguns ferros e papelão. A água que é usada para lavar as motocicletas vai para rua e o tanque onde se testa a câmara fica com água suja parada por muito tempo. Apesar desse cenário, observou-se que esse segmento tem a principal mercadoria que é o pneu sendo reciclado. Assim como algumas peças de alumínio que são vendidas para empresa de reciclagem. Já existe nesse setor uma logística reversa sendo empregada de forma iniciante e sem muita organização.

A demanda das borracharias é contínua, pois sempre há quem precise trocar um pneu. Segundo os proprietários a demanda nos finais de semana é mais alta. Alguns relembraram que nos anos de 2013 a 2015 foi a época de maior procura. Supõe-se que, como a cidade está com as ruas precárias, com muitos buracos em praticamente todas as vias, o movimento das borracharias seja constante.

Dentre os proprietários, há os que consideram ser sazonal o movimento e dependente da época de festas, do início de mês até dia 10 e final de mês, quando o movimento parece maior. Alguns citaram os concorrentes como fator para a queda no movimento. No entanto, a maior parte deles considera que o mercado de motocicletas vem crescendo e que aumentou o

número de prestadores de serviço, porém o ramo de borracharia está em um processo de inovação, pois os borracheiros precisam se atualizar frente às novas tecnologias e adquirir máquinas e equipamentos para trabalharem com as motocicletas mais modernas que possuem injeção eletrônica e são poucos os que já têm esses maquinários, a maioria ainda usa instrumentos como a marreta para trocar o pneu.

Dentre as dificuldades do setor estão o acesso ao crédito, a tecnologia das motocicletas e a mão de obra qualificada para trabalhar com as motocicletas com injeção eletrônica. Somente seis borracharias disseram não ter dificuldade em trabalhar com a injeção eletrônica. Apesar das dificuldades, os mesmos têm boas perspectivas para o setor devido ao aumento da frota de motocicletas na cidade e pensam em buscar qualificação e se legalizar para poder investir no empreendimento.

Esse setor é importante para que a motocicleta circule nas ruas e as inovações na tecnologia dos pneus e os aros de liga leve exigem desses profissionais qualificações nas novas técnicas e no uso de equipamentos e máquinas mais modernas para facilitar o seu trabalho. As borracharias fazem parte de um setor que gera resíduos para a reciclagem. As empresas que compram pneus e peças em alumínio, ferro e cobre encontram-se estabelecidas na cidade. Além de o óleo queimado ser vendido para reutilizar em motosserra, há duas empresas de Manaus que bimestralmente compram o óleo queimado a partir de mil litros. Abaixo fotografias dos locais visitados.

Figura 14: Borracharia I



Nota: A – Nossa Borracharia, Av. Parque, Centro; B – Borracharia 15 de Novembro,

Fonte: Ednilce Mendes (2018)

Figura 15: Borracharia II



Nota: C – Borracharia Borba, rua Borba, Santo Antonio; D – Borracharia Perereca – Rua Mário Andreaza, São Francisco.

Fonte: Ednilce Mendes, 2018

2.5.7. O lava a jato

Com o aumento da quantidade de motocicletas nas ruas da cidade surgiu um novo segmento ligado à rede de serviços voltada para atender ao condutor (consumidor) da motocicleta, os lava a jatos. Segundo proprietários de lava a jato, dos 19 empreendimentos, 16 são não formalizados, dois microempreendedores individual-MEI e apenas um é microempresa. Dentre estes, treze, estão no ramo há até 3 anos e apenas seis estão há mais de 5 anos. E dos que estão há até três anos, cinco estão há menos de um ano e estes alegaram que a motivação para abrir um lava a jato foi estar desempregado.

Dentre esses prestadores de serviço, oito buscam oferecer serviços além da lavagem dos veículos (motos e carros), como a troca de óleo e a higienização, a borracharia e a oficina. No entanto, esses serviços geram resíduos como: água, óleo, produtos químicos da lavagem e algumas peças. Desses resíduos, apenas o óleo em alguns lava a jatos é coletado para reciclagem. A maioria, ou seja, dezessete deles despejam água na rua ou em aningal⁸ próximo ao estabelecimento. Somente dois têm fossa para os resíduos.

Quanto à demanda por esse serviço, os entrevistados consideram que é próspera e tende a aumentar devido à quantidade de motos. No entanto, alguns reclamaram da concorrência. Os que reclamaram foram os que estão a menos de um ano no ramo. Aqueles

⁸Planta conhecida popularmente como aninga (*Montrichardia linifera* (Arruda) Schott, família *Araceae*) é uma macrófita aquática anfíbia vastamente distribuída nas várzeas amazônicas e igualmente encontrada em diversos ecossistemas inundáveis como os igapós, margens de rios, furos e igarapés (AMARANTE e.al., 2010).

que estão há mais tempo em atividade, não reclamaram muito de dificuldades tecnológicas, de mercado ou do Governo.

Alguns reclamaram da exigência da prefeitura e do serviço de água por aumento na taxa para lava a jato. Outros, do DETRAN, por conta da Blitz, poucos reclamaram da falta de clientes. A maior parte diz que o setor é promissor e que nos finais de semana e nas festas na cidade o movimento é garantido. É comum na frente das residências uma placa de lava a jato, na calçada em frente a algumas oficinas e borracharias. Geralmente, esses empreendimentos são mais instalados em vias secundárias, em bairros e junto da residência, sendo na frente ou ao lado. Na maioria dos lava a jatos de até três anos de funcionamento quem trabalha são jovens a partir de 25 anos que estavam desempregados.

No estudo de Jeronimo e Asevedo (2012, p. 2) sobre diagnóstico ambiental de postos de lavagem de veículos (lava a jatos) em Natal-RN há um apontamento para poucos estudos disponíveis sobre os danos ambientais causados por esses empreendimentos, os autores descrevem a sua problemática e alguns pontos para que haja um melhor gerenciamento ambiental.

Esses postos de lavagem pesquisados pelos autores encontravam-se operando fora dos padrões exigidos pela Política Nacional de Resíduos Sólidos– PNRS, Lei nº 9,605/1998, em seus artigos 10 e 11:

Art. 10. Incumbe ao Distrito Federal e aos municípios a gestão integrada dos resíduos sólidos gerados nos respectivos territórios, sem prejuízo das competências de controle e fiscalização dos órgãos federais e estaduais do Sisnama, do SNVS e do Suasa, bem como da responsabilidade do gerador pelo gerenciamento de resíduos, consoante o estabelecido nesta lei.

Art. 11. Observadas as diretrizes e demais determinações estabelecidas nesta lei e em seu regulamento, incumbe aos estados:

I – Promover a integração da organização, do planejamento e da execução das funções públicas de interesse comum relacionadas à gestão dos resíduos sólidos nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, nos termos da lei complementar estadual prevista no § 3º do art. 25 da Constituição Federal;

II – Controlar e fiscalizar as atividades dos geradores sujeitas a licenciamento ambiental pelo órgão estadual do Sisnama.

Parágrafo único. A atuação do estado na forma do caput deve apoiar e priorizar as iniciativas do município de soluções consorciadas ou compartilhadas entre dois ou mais municípios.

Conforme a pesquisa realizada pelos autores, a cidade de Natal-RN não operava com lava a jatos de veículos dentro da legislação pertinente e o município não implementou a gestão integrada dos resíduos sólidos. Observou-se que falta adequação dos empreendimentos na questão ambiental, principalmente em relação aos resíduos (segregação e destinação

adequada), instalações de caixas separadoras de água/óleo adequadas. O estudo também apontou que apesar das respostas afirmativas dos empresários em relação ao controle do consumo de água utilizada na lavagem de veículos, esta atividade torna-se cada vez mais restritiva no que concerne ao meio ambiente, por lidar com matéria prima cada vez mais escassa, principalmente, no Nordeste.

De acordo com o Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), em sua resolução 362/2005, ficam proibidos quaisquer descartes de óleos usados ou contaminados em solos, subsolos, nos corpos da água e nos sistemas de esgoto ou evacuação de águas residuais. Neste contexto, as atividades de lava a jatos são consideradas potenciais fontes de poluição.

Segundo Costa e Sanches *apud* Jeronimo e Asevedo (2012, p.2):

Os lava a jatos são empresas de pequeno porte que colaboram com o desenvolvimento das cidades, empregando pessoas e participando em outros setores da economia além do público em geral, desta forma os lava-jatos participam da distribuição de renda das cidades. No entanto, precisam se adequar à sustentabilidade ambiental, não desperdiçando água, tratando seus efluentes e reutilizando a água resíduária, já que a destinação inadequada de resíduos acarreta grandes impactos ambientais negativos. Que segundo a literatura técnica, o conceito de impactos ambientais corresponde a qualquer alteração no meio ambiente em um ou mais dos seus componentes – provocado por uma ação humana.

Diante da pesquisa de campo pode-se afirmar que o estudo de Jeronimo e Asevedo (2012) não difere do município de Itacoatiara-AM e provavelmente de muitos municípios brasileiros quanto à implementação da Política Nacional de Resíduos Sólidos.

Não há ainda, por parte da prefeitura de Itacoatiara e de órgãos ambientais, uma fiscalização quanto aos lava a jatos e às exigências legais para esse setor. Conforme informações obtidas no SEBRAE a orientação é quanto à inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas – CNPJ e na prefeitura para tirar alvará de funcionamento, no corpo de bombeiros para obter alvará de licença sanitária. Em âmbito federal é fiscalizado pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária, em âmbito estadual e municipal fica a cargo da Secretaria Estadual e Municipal de Meio Ambiente, com relação às emissões de ruídos, fumaça, a disposição de resíduos sólidos e efluentes líquidos (óleos e graxas). Portanto, é importante ter a licença da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e seguir as normas da lei trabalhista CLT quanto ao uso de EPIs pelos funcionários.

Além das legislações ambientais citadas é importante cumprir a NR24 do Ministério do Trabalho e Emprego, que trata das condições sanitárias e de conforto nos locais de trabalho, a NR6 que trata dos equipamentos de proteção individual – EPIs.

O empreendimento está isento de obter registro ou autorização de funcionamento específico, junto a entidades ou órgãos fiscalizadores de atividades regulamentadoras. Bastando estar registrado nas sociedades empresárias em geral e não está sujeito à responsabilidade técnica, devendo observar o Código de Defesa do Consumidor. No caso da Classificação Nacional de Atividades Econômicas – CNAE, o lava a jato para motocicletas não possui distinção em relação aos estabelecimentos que lavam carros e caminhões. Ambos os estabelecimentos são enquadrados na classe 5020-2/03 – serviços de lavagem, lubrificação e polimento de veículos.

Diante das informações obtidas e do que foi observado e coletado junto aos lava a jatos de Itacoatiara esses prestadores de serviço estão trabalhando em situação de irregularidade e que não existe por parte dos órgãos governamentais como Secretaria do Meio Ambiente, Secretaria de Infraestrutura, Corpo de Bombeiros e Setor de Tributação, uma regulamentação municipal para a implantação e funcionamento de lava a jato. Abaixo, fotos de dois lava a jatos.

Figura 16: Lava a jatos



Nota A – Lava a jato do Bob e Oficina do Barba rua Borba - Santo Antonio: B – HC Motopeças Oficina e lava jato, rua Isaac Peres – centro.

Fonte: Ednilce Mendes (2018)

2.5.8. Aluguel de Motocicletas

Nesse mercado da motocicleta em Itacoatiara, o aluguel é um serviço que já funciona há bastante tempo na cidade. Aproximadamente, no final da década de 1990, esse serviço já era prestado em Itacoatiara pela loja Moto Tintas IIa, que implantou na época o aluguel de motos e, conforme depoimento da proprietária, foi um mercado que contribuiu para “ganhar

dinheiro". Iniciaram com seis motocicletas e chegaram a ter trinta para aluguel. Atualmente, trabalha somente com peças e oficina.

No ano de 1997, conforme relato do proprietário do lanche Cantinho da Energia que também alugava motocicletas, foi muito bom esse ramo e chegou a ter 10 motocicletas disponíveis para aluguel. Manteve a atividade até 2001, quando encerrou as atividades devido aos roubos de motocicletas e aos acidentes com condutores.

A pesquisa de campo localizou dois prestadores de serviço nesse ramo, um ao lado do outro, na rua Nossa Senhora do Rosário com a av. Sete de Setembro. Ambos são microempreendedores individuais – MEI e estão em atividade há 12 e 15 anos respectivamente. Para eles, a maior motivação para atuarem no ramo é a fonte de renda e um deles era mototaxista.

Dentre os critérios para alugar uma motocicleta foi informada a exigência da carteira de identidade e comprovante de residência, outro disse solicitar ser maior de idade e ter carteira de habilitação. Quanto ao capacete para uso pelo cliente uma locadora disponibiliza outra não. As motocicletas disponibilizadas para aluguel são a BIZ-125cc e a CG-150cc. Cada locadora dispõe de sete motocicletas para aluguel.

Nesse segmento, a demanda maior é no final de semana e a média diária é de sete motos por dia. Os empreendedores relataram que a maior dificuldade que a locadora enfrenta é a falta de habilitação das pessoas que utilizam o serviço. As perspectivas dos empreendedores para o setor é a diminuição a cada dia até acabar, devido a muitas pessoas serem proprietários de motocicleta e as dificuldades quanto à habilitação dos clientes em enfrentar a fiscalização que está sendo feita pela polícia militar.

Diante das observações feitas e das entrevistas percebeu-se que esse ramo de serviço está estagnado e os locadores desmotivados. Além da locadora junto com o serviço de aluguel de motocicletas, há uma associação de mototáxi e algumas bicicletas para aluguel. Esse ponto há muito tempo era utilizado por uma associação da categoria, depois um deles montou nesse ponto uma locadora de motocicletas e bicicletas e começou a funcionar o serviço. Então, os mototaxistas dessa associação dividem o ponto com a locadora. Próximo ao local há uma oficina e lava a jato de motocicletas.

2.6. O tempo da produção e do consumo da motocicleta

A cadeia de suprimento da motocicleta, no entendimento da autora, faz parte do que Harvey (1992) chama de “cadeia da mercadoria” e está dentro de um sistema de acumulação

flexível apoiado em flexibilidade de processos, do mercado de trabalho, dos produtos e dos padrões de consumo.

É neste cenário de mudanças e inovações que a indústria de motocicletas se consolida, expande-se e atinge espaços longínquos do mundo e na Amazônia, em especial no Amazonas, em Itacoatiara, a motocicleta adentra a vida cotidiana e ocupa o espaço público nesta cidade do interior amazonense de modo a agilizar o tempo nas várias esferas sociais (trabalho, escola, passeio, compras), enfim essa mercadoria facilita o deslocamento e torna-se uma necessidade para as pessoas.

Diante do que foi vivenciado no trabalho de campo durante a pesquisa, pode-se dizer que a acumulação flexível para Harvey (1992), conceitua os 42 anos desde a implantação da fábrica da Honda em Manaus no Polo Industrial com o modelo fordista de produção, que a partir da década de 1990, passou pelas mudanças no mundo do trabalho pautadas em novos métodos de gestão do trabalho, inovação tecnológica, terceirização, mudanças no mercado de trabalho com a flexibilização do trabalho e redução do emprego formal.

Conforme Valle (2007, p. 2018-2019), a reestruturação produtiva sobre a qualificação do trabalhador brasileiro apontou para a emergência na época do estudo nas empresas do setor eletroeletrônico sobre a produção offshore⁹ no Polo Industrial de Manaus. Diante das comparações de seu estudo com os de outros autores como Piore e Sabel (1984) “considera que uma das condições para a utilização eficiente dos sistemas integrados de produção é que os trabalhadores possuam algumas habilidades, isto é, que sejam portadores de capacidades cognitivas e capacidades comportamentais”.

No caso desse estudo, entende-se que esse processo de flexibilização do trabalho e redução do emprego formal está presente nas concessionárias da Honda, quando os consultores são demitidos e convidados a abrir uma revenda autorizada passando de empregado a empresário. No caso das oficinas e borracharias quando os mecânicos e borracheiros têm que se qualificar nas novas tecnologias (injeção eletrônica, aro de liga leve, pneu vulcanizado, motor modelo flex-gasolina e álcool), para continuarem a prestar serviço.

A redução do emprego formal ocorre justamente porque as empresas prestadoras de serviços como oficinas e borracharias, bem como revendas autorizadas mantêm uma relação de informalidade trabalhista com os funcionários.

Baseado num modelo padronizado e globalizado do mercado de trabalho, a indústria de motocicletas atinge novos mercados numa relação espaço-tempo e, nesse tempo foi se

⁹ Produção realizada pelas empresas transnacionais em países distintos de onde estão seus escritórios contábeis e financeiros em áreas mundialmente conhecidas como de livre produção ou zonas francas (VALLE, 2007).

expandindo para as cidades do interior do estado como uma “moda”, uma “necessidade” que foi sendo cultivada e influenciada pela publicidade, o acesso ao crédito dado pelo governo, o incentivo à motorização individual e a falta de investimento em transporte público nas pequenas e médias cidades. A acumulação flexível como regime de acumulação do capital é pautada na redução do tempo de giro no consumo, na desregulamentação e inovação financeira onde o capital financeiro tem poder coordenador e as informações precisas e atualizadas são agora uma mercadoria muito valorizada, a tecnologia, a inovação e a comunicação são pilares desse modelo que se apoia na flexibilidade dos processos e dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo (HAVEY, 1992, p. 140).

Esse processo se caracteriza pelo surgimento de setores de produção novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional o que faz com muitas empresas pequenas não consigam se manter no mercado. Os pequenos comerciantes, por exemplo, têm dificuldades em concorrer com grupos econômicos multinacionais organizados em frentes de produção e comercialização de bens de consumo que vão dos alimentos aos remédios.

O mesmo acontece com os fabricantes de peças de reposição que se encontram nos países como China, Taiwan, Índia, Brasil, Estados Unidos, Alemanha, México, Coreia do Sul e Tailândia. Onde no *ranking* dos países de origem das importações brasileiras de autopeças estão os Estados Unidos com 14,1%; a Alemanha com 10,5% e a China com 10,2%.

A cadeia de suprimentos da motocicleta é alimentada por empresas multinacionais que, aliadas à indústria de motocicletas, participam do sistema de produção *just-in-time/kanban* e objetivam colocar no mercado uma mercadoria que tem no Estado o apoio para se desenvolver e expandir para todos os lugares onde alguém precise se deslocar de forma rápida e econômica. Quando o Estado deixa de investir em política de mobilidade urbana nas cidades tende a favorecer a cadeia produtiva dessa mercadoria.

Para a indústria, o tempo na produção é sinônimo de dinheiro. Ou seja, quanto mais rápido com melhor qualidade e menor custo se consegue produzir um produto e colocá-lo no mercado para ser consumido, assim maior é o lucro para a indústria. O tempo na produção de motocicleta é fator decisivo para aumentar a produtividade e os lucros. Esse tempo na fábrica tem sentido diferente do tempo no deslocamento da mercadoria e da distribuição e comercialização. Cada etapa da cadeia de suprimento seja ela a montante ou a jusante tem o seu tempo e esse tempo implica em uma mudança técnica, racional, administrativa,

burocrática que envolve pessoas, máquinas, estrutura política e o capital para colocar em tempo recorde uma motocicleta da concessionária para venda ao consumidor.

Dentre as mudanças provocadas pela acumulação flexível estão as mudanças dos padrões de desenvolvimento desigual tanto entre setores quanto entre regiões geográficas. Harvey (1992, p. 140) destaca o movimento no setor de serviços e de novas áreas industriais que recebem investimentos do capital estrangeiro. O Polo Industrial de Manaus é um espaço de acumulação flexível com implantação de indústrias de setores relojoeiro, eletrônicos, duas rodas e, polos de negócios na área de produtos da floresta amazônica (cosméticos, madeira, fármacos e alimentos).

As relações na vida social são transformadas nas relações entre o dinheiro, o espaço e o tempo, como fontes interligadas do poder social (HARVEY, 1992, p. 208). Assim sendo, as relações sociais são determinadas na relação espaço-tempo e a medição do tempo em horas, dias, meses, designa o tempo do trabalho e o valor do trabalho, não obstante os outros tempos da vida como os dos deslocamentos e dos lazeres (LEFEBVRE, 1991). Essa relação está implícita desde a linha de produção para fabricação da motocicleta até a sua comercialização na concessionária. Aqui é o tempo da produção e da comercialização sendo contabilizado no valor da motocicleta e na comissão do vendedor. A partir do momento em que a motocicleta passa a circular ela tem outra condicionante do tempo, que é o tempo do consumo.

Esse tempo do consumo é que determina o desgaste das peças da motocicleta pelo tempo de uso e a obsolescência programada da máquina. Nessa relação de espaço-tempo, onde o uso vai provocar a necessidade de manutenção da motocicleta no espaço, a rua é esse espaço por onde circula a motocicleta e onde ela é consumida pelo seu condutor. A partir desse ponto de consumo no espaço-tempo, a rede de serviços se estabelece para atender as necessidades provocadas pelo tempo do consumo. A reposição de peças, o serviço do mecânico, do borracheiro é essencial para a circulação da motocicleta enquanto mercadoria que se realizou no ato da compra e venda, mas que gera outras mercadorias sejam bens e serviços. Esse ciclo da mercadoria não para. Ele é cíclico e faz uma retroalimentação do sistema de produção com a logística reversa que possibilita a indústria receber de volta os resíduos gerados a partir do consumo.

A logística reversa é o processo de recuperação dos resíduos de pós-venda ou de pós-consumo, pela coleta e pré-tratamento, beneficiamento e distribuição de forma a ou retorná-los à cadeia produtiva, ou dar-lhes destinação final adequada. Deve enfocar a minimização dos rejeitos e dos impactos negativos e a maximização dos impactos positivos, sejam ambientais, sociais ou econômicos. Este processo incorpora as atividades

operacionais, de gestão e de apoio que, de forma integrada e envolvendo os diversos atores, planejem e viabilizem a implementação das soluções mais adequadas para os resíduos (COSTA *et al.*, 2014, p. 27).

Desta forma, na cadeia de suprimentos da motocicleta esse conceito é praticado pelas indústrias, gerando uma cadeia de suprimentos integrada onde os fluxos de informação, produtos, serviços, fundos e conhecimento trabalham em parceria, possibilitando que peças de motocicletas retornem para a linha de produção através das empresas de reciclagem no processo de remanufatura.

A exemplo disso pode-se citar o estudo de Cidade e Oliveira (2017, p. 492), sobre a cadeia produtiva reversa de pós-consumo na cidade de Manacapuru-AM, o estudo analisou que a cadeia produtiva reversa de pós-consumo é dependente da cidade de Manaus e a ausência de indústria de reciclagem, o que limita o trabalho dos catadores à coleta, à reciclagem e à comercialização, sendo que em Manacapuru é realizada “apenas a coleta, enfardamento e comercialização, sendo escoado para Manaus onde ocorre um certo nível de reciclagem e a maior parte da produção é repassada a indústria nacional de reciclagem”.

No estudo de Cidade e Oliveira (2017, p.493) a cidade de Manacapuru em relação a outras do estado do Amazonas não possuía na época nenhuma sucataaria e os sucateiros tinham função secundária na cadeia do pós-consumo, pois os pequenos estabelecimentos comerciais existentes realizavam a atividade de compra de sucata como forma de aumentar a renda e não como atividade principal.

Em outras cidades como Parintins e Itacoatiara é comum os catadores venderem os materiais coletados a sucatarias, em Manacapuru a situação se inverte, são os catadores que se encontram na posição de comprar esses materiais, já que na maioria dos casos esses pequenos estabelecimentos não têm transporte e espaço suficiente para armazenar os recicláveis (CIDADE E OLIVEIRA, 2017, p. 494).

No trabalho de campo nas oficinas de motocicletas e nas borracharias foi identificado que os proprietários das oficinas maiores vendem os pneus para empresa de reciclagem na cidade e em Manaus. Nas pequenas oficinas e borracharias os pneus são doados para os artesãos, que reaproveitam em suas atividades, assim como, para as pessoas que trabalham com jardinagem.

Os estudos dos autores citados vêm a corroborar com o que o trabalho de campo apontou quanto à logística reversa que vem sendo praticada entre os proprietários de oficinas e borracharias na cidade.

CAPÍTULO III – CONSUMO DE MOTOCICLETA: A INFLUÊNCIA NA VIDA URBANA DE ITACOATIARA

3. O que é o cotidiano

O cotidiano não é um espaço-tempo abandonado, não é mais o campo deixado à liberdade e à razão ou a bisbilhotice individual. Não é mais o lugar em que se confrontavam a miséria e a grandeza da condição humana. Não é mais apenas um setor colonizado, racionalmente explorado da vida social, porque não é mais um setor e porque a exploração racional inventou formas mais sutis que as de outrora (LEFEBVRE, 1991, p. 81-82).

O cotidiano para Lefebvre é objeto do domínio da organização, espaço-tempo da auto regulação pautado num sistema produção-consumo-produção, onde a delimitação e a criação de necessidades pelo sistema capitalista determinam o que consumimos desde a alimentação até o carro que compramos como meio de transporte, estilo de vida, *status* e poder.

Essa relação do cotidiano no ambiente leva a escolhas que muitas vezes são tomadas sob influência de modelos vendidos pela publicidade na mídia e que têm poder de mudar vidas. Nesse contexto do cotidiano, Lefebvre (1991, p. 86) diz que “a cidade e o urbano correm o risco de se tornar a riqueza suprema dos privilegiados, um bem de consumo superior que confere certo sentido a esse consumo”.

O cotidiano é estruturado pelo capital e pelo Estado a fim de levar as pessoas a se enquadrarem em padrões de consumo chamado de dirigido. Esse consumo é estimulado pela criação de necessidades que irão induzir satisfação ou insatisfação pela mercadoria consumida em busca de satisfazer novas necessidades criadas pelo sistema.

Esse círculo parece não se fechar, pois há sempre novas necessidades que ocupam o espaço o vazio definido e delimitado pelo sistema aonde o consumo e o consumidor vêm a encher esse vazio em busca da felicidade mediada pelas mercadorias (objetos, produtos) e pela moda.

Lefebvre (1991, p. 86) diz que “essa história possível e indispensável corre o risco de perder-se em minúcias descriptivas (os objetos) ou nos mal-entendidos, se ela não se prender ao global em cada sociedade, para cada época, isto é, as relações sociais, os modos de produção, as ideologias”.

É preciso analisar e compreender o cotidiano nessa tríade acima e verificar que há na história três partes: os estilos, o fim dos estilos e o começo da cultura (Século XIX) a instalação e a consolidação da cotidianidade, que mostraria como o cotidiano se cristaliza há mais de um século, com o fracasso de tentativas revolucionárias. (LEFEBVRE, 1991).

O cotidiano faz história e é parte da história numa reprodução de padrões de consumo mundial onde a ciência, a mercadoria e o mercado se integram numa relação capitalista de produção onde a apropriação do corpo, do tempo, do espaço e do desejo é estruturante para a reprodução do capital.

Nessas relações sociais Lefebvre fala que o cotidiano foi estruturado no processo do domínio técnico sobre a natureza onde o crescimento (industrialização) e o desenvolvimento urbano (urbanização) são condicionantes da vida urbana num processo de globalização do consumo dirigido onde a sociedade é direcionada ao consumo de mercadorias padronizadas onde a efemeridade é a principal característica.

Nesse estudo, a motocicleta, enquanto mercadoria globalizada tem seu apelo ao efêmero com os novos modelos ditando regras e padrões num apelo ideológico a satisfação, do sonho, da realização pessoal, da felicidade pelo ato de ter uma motocicleta numa relação de *status* e poder pelo consumo, estruturando o cotidiano (trabalho, vida privada e lazer) alterando o espaço urbano e a vida dos moradores.

3.1. Os números e o cotidiano

Para entender o cotidiano é necessário ir além da análise dos números, sem eles não há como saber a quantidade das coisas, da comida para uma família, quanto dinheiro para comprar os alimentos, quantos filhos o casal quer e pode ter, quantas horas de trabalho ao dia, tudo tem de ser contado. O cotidiano é planejado e estruturado em cima de números, o governo planeja o crescimento do país, conta o número de habitantes, determina quanto vai ser o salário mínimo, quantos estão empregados e desempregados.

Mas e o cotidiano? Aí tudo conta, porque tudo é contado: desde o dinheiro até os minutos. Aí tudo se enumera em metros, quilos, calorias. E não apenas os objetos, mas também os viventes e os pensantes. Há uma demografia das coisas, que mede o seu número e a duração da sua existência, assim como uma demografia dos animais e das pessoas (LEFEBVRE, 1991. p. 27).

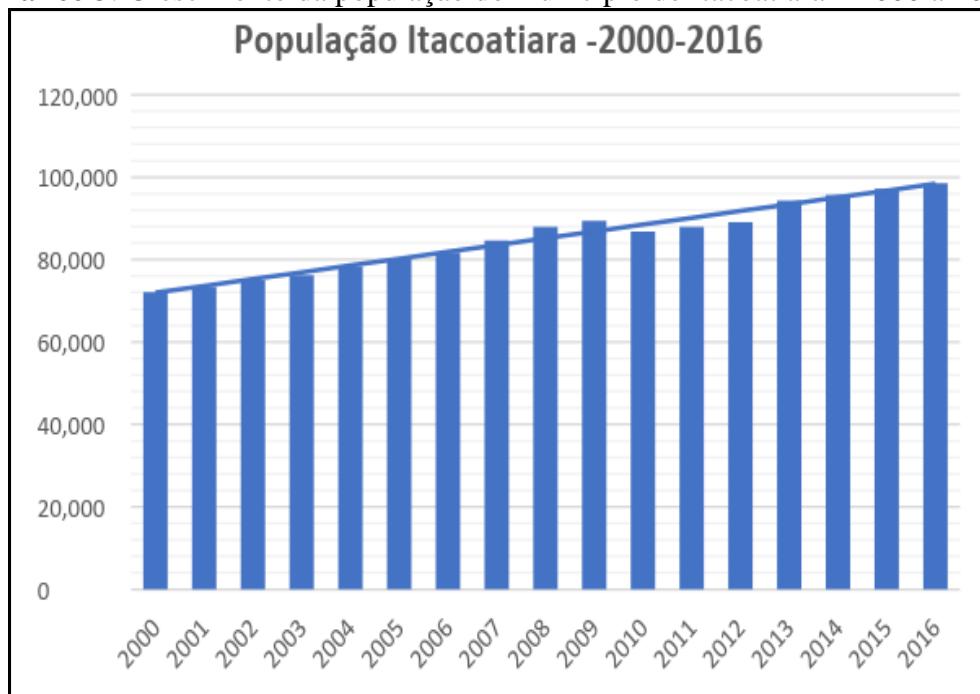
Diante dessa demografia das coisas, esse estudo buscou os dados da estrutura burocrática que tratam da administração municipal, estadual e nacional relativa ao

funcionamento do mundo das duas rodas. Dentre os dados quantitativos, está a população, a frota de veículos da qual a motocicleta faz parte, o número de habilitados e veículos emplacados e o Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores – IPVA.

Abaixo, demonstra-se o crescimento da população de Itacoatiara no período de 2000 a 2016, a fim de complementar a análise do que foi apresentado no primeiro capítulo, com a finalidade de demonstrar a influência da expansão da área urbana nos últimos dez anos. Em 2000, o município tinha 72.105 habitantes e ao longo dos anos vai ascendendo, em 2003 inicia-se a expansão da área urbana com cinco bairros novos denominados, Mamoud Amed, Eduardo Braga I e II, Paz e Nogueira Júnior, criada mediante a ocupação de terras do empresário Moysés Benarrós Israel. Em 2012, através do programa Minha Casa Minha Vida do Governo Federal ocorreu a implantação do Conjunto Poranga, com 500 UH (unidades habitacionais), posteriormente com a expansão de mais 500 UH do referido programa para o Conjunto Jacarezinho, ambos situados na estrada AM-010, assim, criou-se uma demanda por deslocamento desses novos moradores.

No ano de 2010, quando foi realizado o Censo do IBGE, a população urbana era igual a 58.157, enquanto a rural era de 28.682 e o efetivo populacional no município era 86.839. Observa-se, assim, que 66,97 % da população de Itacoatiara encontra-se na sede municipal. O Gráfico 3 mostra a tendência demográfica crescente no período de 2000 a 2016.

Gráfico 3: Crescimento da população do município de Itacoatiara – 2000 a 2016



Fonte: IBGE
Organização: Ednilce Mendes

Esse aumento populacional intensificou a necessidade das pessoas se locomoverem na cidade para realizar atividades diariamente, isso pode ter despertado a demanda do setor de motocicletas instalado na cidade, através da concessionária da Honda que tem toda uma estrutura de comercialização para atender a demanda por suas mercadorias. O aumento da frota de veículos, principalmente da motocicleta é motivado por ser um veículo mais acessível, de manutenção e custo mais econômico, passa a ser utilizado pelos novos moradores da cidade em seus deslocamentos inter e intraurbano.

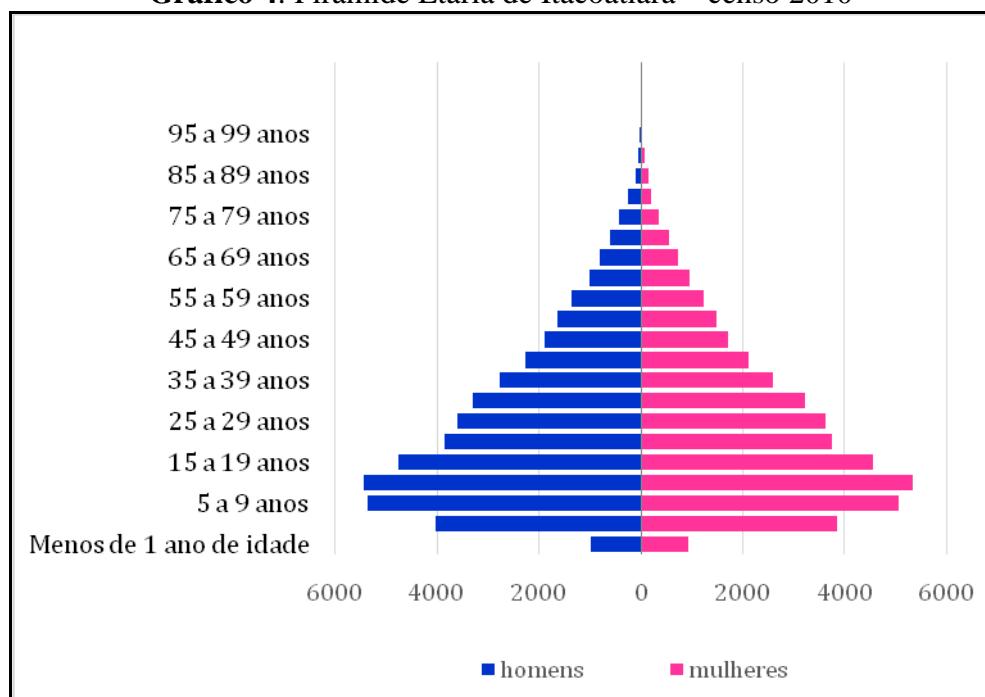
A pirâmide etária abaixo demonstra o quantitativo de homens e mulheres por idade, onde é possível verificar que a população de Itacoatiara está concentrada na base da pirâmide onde estão as pessoas com faixas de idade mais jovens, o que representa alta taxa de natalidade.

No meio da pirâmide, onde ficam as pessoas com idade adulta de 35 a 59 anos, há uma queda nessas faixas etárias, o que demonstra que muitos jovens não estão chegando a idade adulta. Isso pode ser indicador que a pesquisa de dados primários apontou quanto ao número de acidentes de trânsito com morte. Assim também como pode ser indicador de outros fatores, como migração ou doenças que levam a óbito. No topo da pirâmide, onde estão as pessoas com idade acima de 60 anos, há um índice menor, o que pode ser indicador de que a população de Itacoatiara tem baixa expectativa de vida.

Diante dos números, pode-se perceber que o gráfico 4 vem a corroborar com a pesquisa de campo quanto à idade dos motociclistas, que demonstrou que a motocicleta é mais utilizada por jovens e adultos jovens.

Outro indicador da pirâmide é o quantitativo de homens ser maior que o de mulheres até a idade de 79 anos, a partir de 85 anos as mulheres passam a ser maioria, demonstrando maior longevidade que os homens.

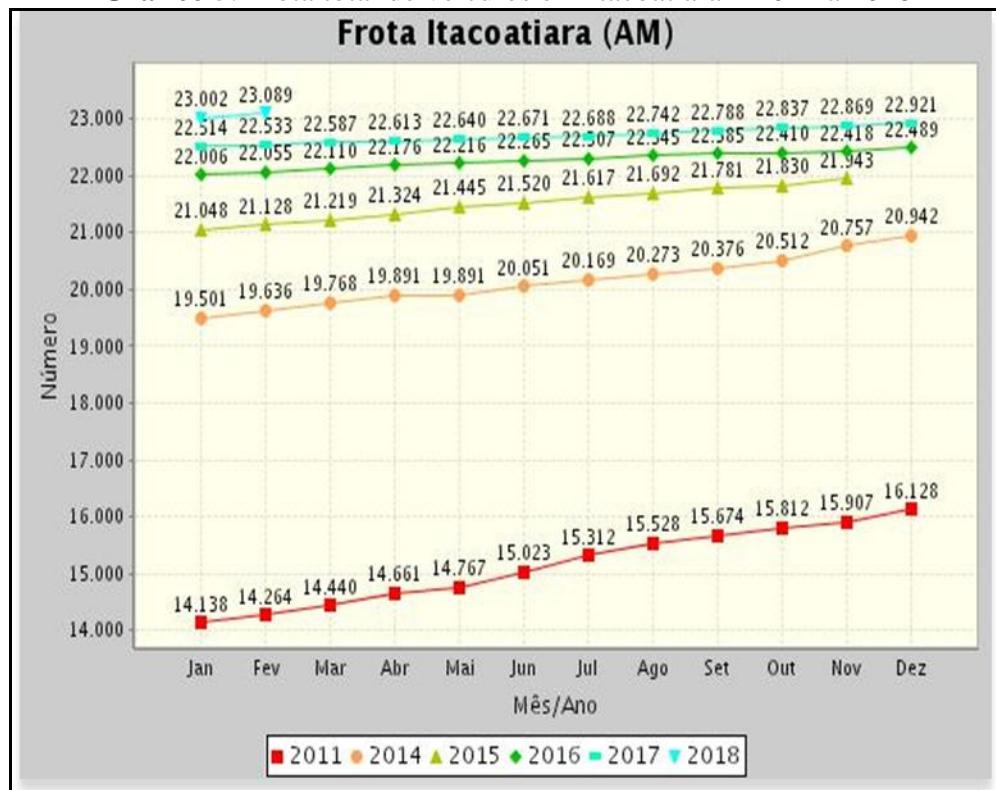
As informações desse gráfico são importantes para o governo municipal direcionar políticas públicas voltadas para educação e saúde para os jovens, visando reduzir a natalidade na base da pirâmide e aumentar a taxa de longevidade para os adultos e idosos com políticas que visem à melhoria da saúde e da qualidade de vida.

Gráfico 4: Pirâmide Etária de Itacoatiara – censo 2010

Fonte: IBGE, 2010
Organização: Ednilce Mendes, 2018

O gráfico 5 demonstra um crescimento da frota de veículos no período de 2011 a 2018, onde Itacoatiara encerra o ano de 2017 com 22.921 veículos, destes 17.149 são motocicletas, o que representa 74,82%. Neste gráfico elaborado pelo Sistema de Informações Governamentais do Amazonas, disponível no site <<http://www2.e-siga.am.gov.br>>, não há dados referentes à frota de todos os veículos com data inferior a 2011.

O gráfico 5 refere-se a frota total de veículos no município de Itacoatiara. Esses dados disponibilizados referem-se aos veículos licenciados com placa de Itacoatiara. No entanto, existem condutores que registram o veículo com placa de Manaus, há também os que vêm de outros estados ou municípios. Portanto, os números podem ser maiores, visto que muitos condutores de motocicleta não a emplacam e outros carros trafegam com placa de Manaus.

Gráfico 5: Frota total de veículos em Itacoatiara – 2011 a 2018

Fonte: PRODAM/DETRAN

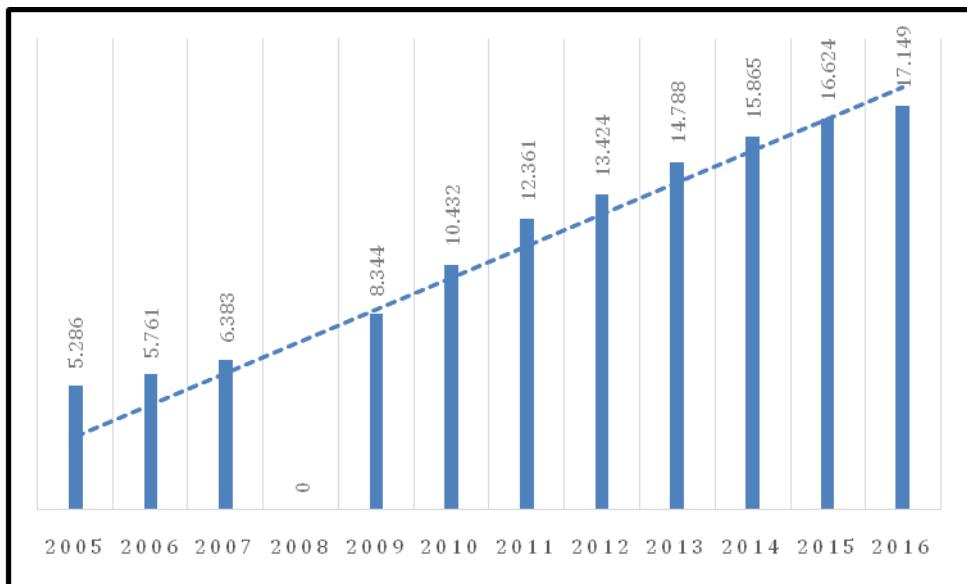
Organização: SIGA

Conforme informações divulgadas pelo Sistema de Informações Governamentais do Amazonas – SIGA, o gráfico 5 refere-se a todos os tipos de veículos cadastrados no município, segundo a base de dados do DETRAN – Departamento Estadual de Trânsito do Amazonas, que é um órgão regulador e executor da Política Nacional de Trânsito no âmbito de sua jurisdição, conforme o Art. 22 do Código de Trânsito Brasileiro.

A PRODAM – Processamento de Dados do Amazonas S\A – é uma empresa de economia mista do Governo do Estado do Amazonas, responsável pela organização do sistema de informação e comunicação dos órgãos da Administração Pública Estadual.

Portanto, as informações constantes dos gráficos 5 e 6 são referentes as informações disponíveis na base de dados do SIGA organizadas pela PRODAM a partir das informações do DETRAN-AM.

Gráfico 6: Crescimento da frota de motocicletas em Itacoatiara 2005 a 2016



Fonte IBGE/DENATRAN
Organização: Ednilce Mendes

O gráfico 6 demonstra o crescimento da frota de duas rodas na cidade (motocicletas e motonetas) no período de 2005 a 2016. No ano de 2008 não houve registro pelo DENATRAN do número de veículos. A partir de 2009, a frota ultrapassa 8 mil motocicletas, ascendendo ano após ano, chegando no ano de 2016, com mais de 16 mil (motocicletas e motonetas). Importante notar que o aumento no número de motocicletas não se reflete no número de habilitados, conforme demonstrado no gráfico 6, que soma todas as categorias de habilitados (de A-Moto até E-caminhões e máquinas pesadas).

Esse aumento da frota de motocicletas, que cresce a partir do ano 2005, coincide com o período de incentivo à motorização individual pelo Governo Federal através da autorização à formação de consórcios e de vendas financiadas em longo prazo. “No período de 2004 e 2011, as vendas financiadas e os consórcios corresponderam a 76,1% das vendas” (VASCONCELOS, 2014, p. 85).

Nesse período do incentivo ao crédito para veículos e de maior crescimento da economia do país, o polo de duas rodas teve maiores índices de produção, vendas e consequente faturamento. Conforme Anuário ABRACICLO/2016, no ano de 2005, o setor teve um faturamento de R\$7,6 bilhões e vendeu R\$1,2 bilhão. Em 2011, atinge R\$14,5 bilhões de faturamento e R\$2,1 bilhões de vendas. Em 2014, o setor tem uma queda no faturamento para R\$10,9 bilhões e nas vendas para R\$1,5 bilhão. No ano de 2015, atinge R\$10,4 de faturamento e R\$1,3 bilhão de vendas. Mesmo com a crise do final desse período,

o setor não deixou de vender menos de R\$1 bilhão por ano e manteve faturamento acima de R\$10 bilhões anuais. No entanto, o número de habilitados em todas as categorias no município não acompanha o crescimento da frota de motocicletas conforme o gráfico 7.

Gráfico 7: Total de habilitados em todas as categorias de CNH em Itacoatiara 2014 a 2018



Fonte: PRODAM/DETAN

Organização: SIGA, 2018

No ano de 2014, havia 8.126 habilitados em todas as categorias de veículos e em 2017 o total de habilitados atinge somente 9.515 em todas as categorias de CHN. Importante analisar que o total de habilitados em todas as categorias de veículos não chega ao total da frota de motocicletas de 17.149 no ano de 2017. Significa que 7.634 veículos trafegam no espaço urbano com condutores sem CHN, o que pode ser um fato indutor das infrações cometidas pelos condutores de motocicletas nas ruas da cidade.

A realidade é que a quantidade de motocicletas que trafegam na cidade de Itacoatiara fica visível no espaço urbano e se sobrepõe aos demais veículos, dando uma ideia de crescimento econômico pelo aumento da frota e de que mais pessoas estão comprando motocicletas. A ideia de propriedade de ter um meio de transporte individual não significa qualidade no deslocamento urbano e nem segurança para os que conduzem e são conduzidos nas motocicletas.

Essas informações vêm a ser confrontadas com o comandante da polícia militar e a realidade observada nas ruas, onde os motociclistas trafegam em motocicletas sem emplacamento e tem comportamentos contrários ao Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei nº 9.503/1997.

Conforme a Constituição Federal de 1988 compete aos municípios, no Art. 23, inciso XII: “estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito”. No código de Trânsito Brasileiro, Art. 21, inciso X, compete aos municípios: “implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito”. Diante das atribuições dadas aos municípios pela CF e pelo CTB, Itacoatiara, através do Instituto Municipal de Trânsito e Transporte – IMTT, enquanto órgão responsável da política municipal de trânsito deveria atuar de forma mais efetiva a fim de fiscalizar os condutores de veículos, principalmente, os de motocicletas, quanto ao comportamento e cumprimento da lei dentro do espaço urbano, além de implantar políticas de educação para o trânsito.

O município é um ente federado que tem atribuições perante a lei com a finalidade de promover a melhoria das relações sociais entre os cidadãos e os órgãos estaduais e municipais de trânsito, bem como, entre os condutores de veículos e pedestres no espaço urbano, bastando, para isso, agir dentro de suas atribuições conferidas por lei.

Esse ente faz parte da estrutura federativa do Estado brasileiro que é uma estrutura dominante estruturante do sistema estatal e capitalista que, através da normatização do trânsito, e da emissão da Carteira Nacional de Habilitação, do licenciamento de veículos e do IPVA recebe uma quantidade de recursos através de taxas e impostos pagos pelo contribuinte.

Quando o órgão de trânsito estadual DETRAN exige que ao comprar um veículo o proprietário deva registrá-lo através do emplacamento e depois fazer o licenciamento anual e o pagamento do IPVA, do seguro obrigatório DPVAT e dos impostos que incide no ato da compra do veículo, ele arrecada recursos públicos e nessa relação social entre estrutura estatal e cidadão há uma relação mercadológica, que é a compra do direito de circular ou trafegar no espaço público (a rua) através do licenciamento anual, bem como do pagamento dos impostos e taxas e do direito a receber indenização por acidente através do pagamento do seguro obrigatório.

A CNH também é condição para trafegar com o veículo, sendo necessário ser aprovado em teste de habilidades física, mental e técnica (aulas práticas de direção) para a primeira habilitação. Após aprovação no teste, é necessário realizar renovação da CNH a cada cinco anos para os condutores até 65 anos, a partir dessa idade a renovação deve ser a cada três anos, conforme determina o CTB, em seu Art. 162, inciso V, para renovar a licença é necessário pagar a taxa para o órgão de trânsito e realizar exame de aptidão física e mental. O valor varia de acordo com a categoria da CNH e o estado.

Assim o espaço urbano e social tem no Estado o espaço de representação, no qual este é a dimensão simbólica do espaço.

O capitalismo e o neo-capitalismo produziram o espaço abstrato que contém o “mundo da mercadoria”, sua “lógica” e suas estratégias à escala mundial, ao mesmo tempo em que a potência do dinheiro e a do Estado político. Esse espaço abstrato apoia-se em enormes redes de bancos, centros de negócios, de grandes unidades de produção. E no espaço das auto-estradas, dos aeroportos, das redes de informação. Nesse espaço, a cidade, berço da acumulação, lugar da riqueza, sujeito da história, centro do espaço histórico, explodiu (LEFEBVRE, 2000, p. 51).

Dessa forma, o Estado se insere no mercado e prevê a política pública de acordo com as previsões mercadológicas e os recursos arrecadados, influenciando o cotidiano da vida urbana dos moradores das cidades através das leis que normatizam o espaço público, a prestação de serviços e a arrecadação de impostos que é dividida entre os municípios para execução das ações de saúde, educação, segurança e a manutenção da estrutura existente.

O Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores – IPVA – é regulamentado pela Constituição Federal de 1988, Art. 155, inciso III e pela Lei Complementar nº 19/1997, que institui o Código Tributário do Estado do Amazonas. O Estado através do DETRAN em cada unidade da federação arrecada o IPVA durante todo o ano e de acordo com a legislação repassa valores mensais do montante arrecadado para os municípios.

O fato gerador do IPVA segundo o Código Tributário do Estado em seu Art. 148, incisos de I a III, o Estado determina: I - na data da aquisição por consumidor final, em relação a veículo novo; II - no dia 1º de janeiro de cada exercício, em relação a veículo usado; III - na data do desembarque aduaneiro, em relação a veículo importado do exterior por consumidor final.

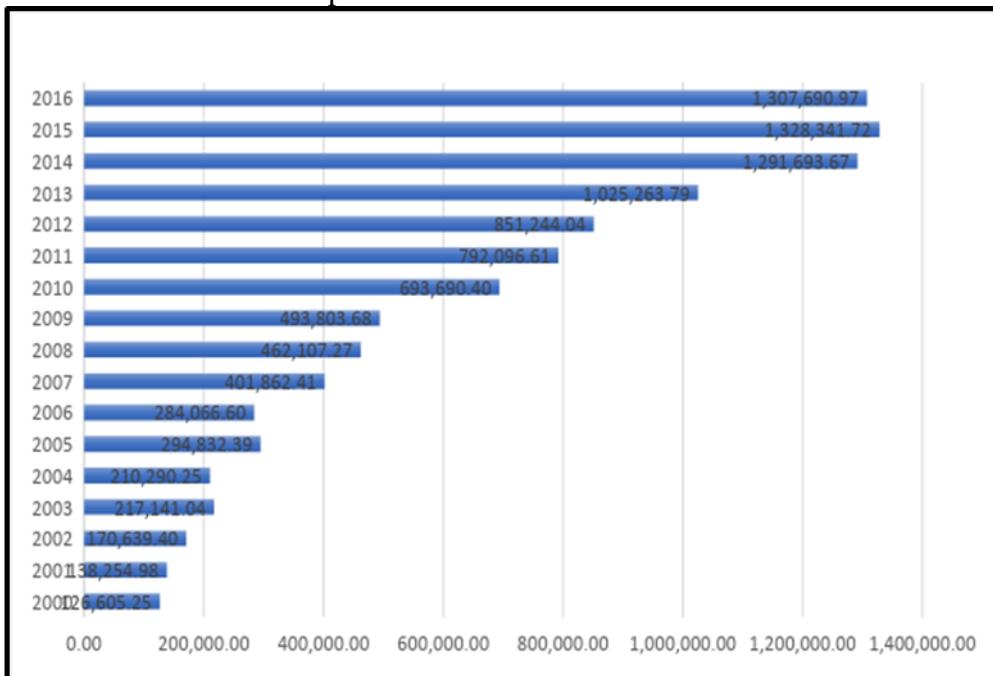
No estado do Amazonas segundo o Art. 157, acrescentado pela Lei Complementar 66/08, efeitos a partir de 1/1/2009, diz que: “do produto da arrecadação do IPVA, incluídos os acréscimos legais correspondentes, 50% (cinquenta por cento) pertence ao Estado do Amazonas e 50% (cinquenta por cento) ao município amazonense onde se encontra registrado, inscrito, matriculado ou licenciado o veículo”.

Parágrafo único. Não estando o veículo sujeito ao registro, inscrição, matrícula ou licenciamento, 50% (cinquenta por cento) do produto da arrecadação do imposto pertence ao município amazonense onde se encontrar domiciliado o contribuinte.

A arrecadação do IPVA é feita pelo Departamento de Trânsito através da geração do Documento de Apuração Mensal – DAM que deve ser pago nas agências bancárias conveniadas. No ano de 2017, conforme divulgado no portal da Secretaria do Estado da Fazenda, a arrecadação do IPVA foi de R\$323 milhões.

Em 2016, o valor repassado pelo governo do estado do Amazonas (SEFAZ-AM) ao município de Itacoatiara foi de R\$ 1.307.690,97. Abaixo, demonstra-se o gráfico de repasse do IPVA para o município de Itacoatiara no período de 2000 a 2016.

Gráfico 8: Repasses do IPVA Itacoatiara - 2000 a 2016



Fonte: SEFAZ-AM
Organização: Ednilce Mendes

O repasse do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – IPVA é uma variável que ascende a partir de 2005, com o incentivo ao crédito para veículos e o consequente aumento da frota.

Conforme o portal da SEFAZ-Amazonas, os caminhões, ônibus, motocicletas, triciclos, veículos de passeio e comerciais leves com capacidade até 1.000 cilindradas recolhem 2% do valor venal do veículo, os com capacidade superior a 1.000 cilindradas pagam 3% do valor venal do veículo ao serem emplacados pela primeira vez. O IPVA dos usados é calculado com base no levantamento de preços realizado pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe). Desde 2013, o instituto presta serviço técnico especializado com a finalidade de identificar os valores de mercado dos veículos usados no Amazonas. Esse imposto é cobrado em cima da depreciação determinada pela variação do mercado, no caso de uma CG 125cc, o IPVA em 2017, custou R\$ 52,08. Em 2018, o imposto teve redução de 2,57%, sendo pago R\$ 50,74. O seguro obrigatório DPVAT é o que pesa para os motociclistas

devido ao maior risco de acidente do veículo, para uma CG-125 o valor é de R\$ 650,00 (seiscentos e cinquenta reais).

As motocicletas emplacadas fabricadas no PIM são voltadas para atender a demanda do mercado interno e, conforme a tabela 3 abaixo, a maioria dos emplacamentos é da líder japonesa Honda e em segundo lugar a Yamaha, depois segue as outras marcas menos populares. Assim, como já demonstrado nos índices de produção e vendas, no capítulo 2, a Honda é líder na produção e nas vendas para o mercado nacional. A Yamaha é a segunda colocada nos emplacamentos, que é também evidenciado nos dados citados. Ela se faz presente nas ruas dessa cidade alterando sua dinâmica urbana.

Tabela 3: Emplacamentos por fabricante no Brasil de 2011 a 2016

Empresa	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Honda	1.529.585	1.304.154	1.224.171	1.148.925	993.579	724.593
Yamaha	230.018	171.927	165.539	179.791	141.297	107.925
Dafra	44.048	33.536	25.571	20.664	16.689	11.605
Suzuki	41.186	34.614	27.085	15.145	18.726	5.907
Shineray	11.968	15.657	10.812	11.747	30.746	54.421
BMW	55.553	6.351	7.599	7.848	9.477	6.482
H.Davidson	-	8.857	7.764	7.586	7.797	4.734
Kawasaki	10.647	9.251	8.985	7.146	6.129	5.907
Traxx	-	7.176	6.676	6.977	13.466	22.627
TOTAL	1.591.523	1.484.202	1.405.829	1.237.906	944.201	

Fonte: ABRACICLO/2016

Organização: Ednilce Mendes

Esses dados demonstram a liderança que a marca Honda tem no mercado de motocicletas no Brasil. Sendo que no período apresentado em 2011 ficou acima de 1.529.585 motocicletas emplacadas, em 2012 decai para 1.304.154 e nos anos seguintes vai decrescendo até chegar abaixo de mil unidades emplacadas. Nas pesquisas em base de dados do DETRAN-AM e do escritório regional não foi possível ter acesso a informação quanto aos emplacamentos para Itacoatiara. No entanto, foi possível saber que a Concessionária Honda entrega mensalmente 120 motocicletas aos consumidores, porém só saem emplacadas da loja as que são compradas através de consórcio, as financiadas e à vista ficam na responsabilidade do consumidor o emplacamento.

Diante dos números aqui demonstrados, pode-se entender que essa demografia das coisas é determinante nas decisões tomadas pelas indústrias de motocicletas em analisar o mercado para produzir e essa produção é acionada pela demanda pelas mercadorias. Todos esses números indicam não somente o que está evidente, mas também o que está por trás

desses números e indicadores. Há uma estrutura econômica, política e ideológica que planeja o cotidiano da vida urbana e, consequentemente, a vida de cada consumidor é pautada nesse sistema ideológico do consumo, onde a publicidade tem o poder de convencer pelas imagens e linguagens seduzindo e/ou induzindo necessidades que se concretizam no espaço e no tempo quando o governo não investe no transporte público e incentiva o transporte individual.

3.2. A motocicleta como objeto de consumo

A motocicleta é um subsistema estruturado de atos como objeto da técnica, em instituições e organizações (o Estado e a indústria), logo uma hierarquia e formas escritas (códigos, manuais, guias e escritos publicitários). Assim como o carro, a motocicleta, com seus mortos e feridos, como cita Lefebvre (1991, p. 111), nesse caso mais morto e ferido do que os carros, “é um resto de aventura no cotidiano [...]”, que depois que o descobrimos (o carro) só resta a estrutura dos álibis. A moto, enquanto objeto técnico funcional e estrutural tem esse apelo do álibi que o carro tem ao seu proprietário (liberdade, aventura, sensualidade, poder, status).

Esse veículo de duas rodas tem apelo do álibi ao seu consumidor que é trabalhado pela publicidade quando o transforma numa necessidade para driblar o engarrafamento nas grandes cidades, deixar de usar o transporte público lotado, chegar mais rápido aos lugares, ser mais econômico no consumo de combustível e ter custo de manutenção mais barato em relação ao carro. Mas na realidade de Itacoatiara, nem tudo disso faz sentido.

Levando em conta que a frota de motocicletas é de mais de 17 mil, pode-se atribuir a cada motocicleta o seu condutor, então temos 17 mil motociclistas. Será que todos esses se deslocam de motocicleta porque são seduzidos pela publicidade, estão tentando driblar o trânsito ou deixar de usar transporte público? A cidade não dispõe de transporte público, não tem engarrafamento, porém a área urbana expandiu-se, novos bairros foram criados e isso demandou deslocamentos mais distantes para o centro. As pessoas precisam se deslocar para o trabalho, a escola, as compras. No intuito de ter um meio de transporte rápido e econômico muitas pessoas optam pela motocicleta como meio de transporte urbano.

Analisando esse objeto técnico ele é funcional (permite circular, rodar nas ruas), é estrutural (peças, motor, chassi, caranagem – carcaça que cobre a estrutura). Lefebvre (1991, p. 111) nos diz que “na verdade não é a sociedade que o automóvel conquista e “estrutura”, é o cotidiano [...]. A motocicleta tem esse apelo do automóvel, no caso de Itacoatiara, ela estrutura o cotidiano, ela domina o espaço e os consumidores são dominados por ela.

O automóvel conquista o cotidiano para além da funcionalidade, Lefebvre (1991, p. 111) diz que ele “dá lugar às hierarquias: a hierarquia perceptível e sensível (tamanho, potência, preço) e se desdobra numa hierarquia mais complexa e mais sutil, a das performances”. O homem vale o carro que tem na escala das performances, ter um carro significa conquistar uma mulher, é status social, é poder, é prestígio. Esse objeto rei fruto do capitalismo e do desenvolvimento da técnica é considerado por Lefebvre como um subsistema social, que tem a seu favor toda uma estrutura estatal e do capital. As cidades são estruturadas para receber o automóvel, as grandes não têm mais espaço para o pedestre e nem o ciclista.

A motocicleta enquanto subsistema conquista o cotidiano de Itacoatiara para além da função deslocamento urbano, ela entra na hierarquia das performances e torna-se objeto de desejo, mercadoria valorizada por quem a tem e desejada por quem não tem sendo signo de consumo e felicidade.

O espaço urbano tende a ser mais ocupado pela motocicleta do que pelos demais meios de transporte como o carro, a bicicleta, bem como, o próprio andar a pé. A presença da motocicleta indica a existência de um dos elementos do cotidiano urbano, portanto, Itacoatiara se transformou em função desse veículo através das diversas formas de uso e consumo. O movimento de motocicletas ocorre nos espaços de consumo e de produção, ocupando calçadas, ruas, estacionamentos públicos e privados. Novas construções já reservam áreas (m^2) para atender a demanda de usuários a estacionarem meios de transporte particulares. Os efeitos da industrialização estão se disseminando na medida em que influencia na urbanização.

A motocicleta, essa mercadoria desejada e necessária para se deslocar nas ruas, objeto da técnica, parece ter vida própria através das imagens delas nas ruas, nos espaços de consumo e de produção. Os consumidores buscam a satisfação de uma necessidade que se tornou básica, a necessidade de locomoção. O apelo ideológico ao consumidor que a publicidade se encarrega de fazer e estimular sempre nas propagandas na televisão, nos panfletos e nos espaços de consumo onde estão expostas na cidade, como no supermercado Ouro Verde, no Posto Atem e no Posto Equador, na esquina da rua Borba com a Mário Andreza.

A motocicleta não é só um veículo, ela é uma mercadoria que tem um apelo emocional, ao status social, a necessidade criada pelo consumo dirigido através da publicidade feita em cima dos novos modelos de motocicleta. É o designer das máquinas, a potência dos motores, as cilindradas. Quanto maior a cilindrada mais possante a máquina e maior o status de quem as tem, são usadas para passeios, viagens, corridas, arrancadas. São

“brinquedos” (no sentido de que as motos são para alguns como brinquedos para as crianças) possantes nas mãos de consumidores que gostam de consumir e usufruir o que uma motocicleta de alta cilindrada pode trazer e fazer.

Para consumi-la, comprá-la, deseja-la e adorá-la há uma estrutura de álibis montada pelo sistema econômico-social e político-ideológico criando necessidades pautadas na vida cotidiana. Isso é disseminado através de um componente importante, ou seja, a publicidade. Conforme define o crítico da publicidade Henri Lefebvre (1991, p.117), ela é a ideologia da mercadoria que determina o que devemos usar, comer, ter, vestir, habitar e até como mobiliar a casa. No caso da motocicleta, a publicidade nos diz como driblar o engarrafamento das grandes cidades, apesar deste argumento que parece ainda não funcionar do caso da dimensão de Itacoatiara, como chegar mais rápido, como se destacar na sociedade do consumo.

A velocidade foi motivadora da criação e da inovação da motocicleta. A performance de meios de transporte era medida numa relação tempo-velocidade, o tempo está relacionado ao cotidiano, que altera os ritmos da vida conforme a lógica da aceleração da circulação da mercadoria. Na sociedade burocrática do consumo dirigido o tempo é uma variável das coisas, a vida moderna gira em torno do tempo acelerado. O tempo do relógio condiciona a vida em diversos sentidos.

Para a mobilidade urbana, o tempo pode interferir no cotidiano fazendo as pessoas chegarem cedo ou tarde aos lugares. Na vida econômica e financeira, o tempo significa dinheiro. Nos hospitais significa a vida ou a morte. Na produção de mercadorias significa aumento da produtividade e do lucro. No consumo o tempo pode significar a duração da vida da mercadoria, a efemeridade. Entre essa relação dialética da mercadoria e o consumidor está o tempo e o espaço, onde o consumidor preenche esse espaço.

3.3. Caracterização dos consumidores e da motocicleta

Quem são os consumidores da motocicleta? São na maioria jovens e adultos jovens, os idosos também andam de motocicleta, assim como os menores de dezoito anos. O grau de instrução não é fator que influencie andar ou não de motocicleta. Por que as pessoas andam de motocicleta? A pesquisa apontou que a maioria das pessoas anda de motocicleta por necessidade de mobilidade urbana, pois não há serviço de transporte público.

Em Itacoatiara o transporte público intraurbano é inexistente, o que fortalece a cultura do transporte individual. O transporte interurbano para as comunidades das estradas vicinais há duas empresas de ônibus local. Para a vila de Lindóia, existe serviço de transporte

privado feito em ônibus das empresas Eucatur e Aruanã. Para Novo Remanso e Engenho, a empresa Aruanã oferece linhas diárias, além das vans e carros de passeio que fazem transporte de passageiros.

O que fica evidente nos números quando, dos 100 abordados, 65 utilizam a motocicleta como meio de transporte, 33 usam como fonte de renda e 2 usam como forma de lazer. Da amostra, 98 condutores utilizam a motocicleta diariamente para se locomover e somente 2 para passeios ou viagens.

Dentre os abordados, 64 são motociclistas e 36 são mototaxistas. A forma de locomoção desses motociclistas e mototaxistas é inter e intraurbana. Sendo que 57 declararam que se locomovem somente na cidade e 43 disseram dirigir na estrada AM-010 até os conjuntos habitacionais Poranga e Jacarezinho, que estão na área urbana, no entanto o conjunto Poranga fica localizado na estrada do aeroporto e o Jacarezinho na AM-010, km 4, o que é entendido pelas pessoas que se locomovem até esses conjuntos como fora da cidade. Dentre estes, há os que se locomovem para as estradas vicinais e passeios no final de semana e os que vão até Rio Preto da Eva e Manaus de motocicleta. Mais uma vez, o fator mobilidade urbana é motivador do uso da motocicleta, ou seja, a necessidade de se locomover, o tempo no deslocamento para as atividades cotidianas é uma variável importante na escolha da motocicleta como meio de transporte.

Dentre as motivações para se ter uma motocicleta, a facilidade e a rapidez de locomoção é a primeira a ser apontada pelos seus condutores. O que parece não fazer sentido levando-se em conta a distância entre os deslocamentos na cidade. Porém os motociclistas apontam que a rapidez na locomoção é fator que os motiva a adquirir uma motocicleta. Outro fator considerado foi a distância do percurso entre a casa e o trabalho, quanto maiores esta distância a ser percorrida maior a propensão a adquirir uma motocicleta.

A facilidade de compra também foi apontada como um motivador, bem como a necessidade de ter um transporte. O sonho de ter a motocicleta aparece na fala de alguns, que pode ser alimentado pelo desejo despertado pela influência da publicidade. Neste contexto a publicidade tem seu caráter ideológico e massificador de despertar necessidades, desejos através das imagens, do corpo, no sentido de apelo a sensualidade, a liberdade que a motocicleta deixa como mensagem nos comerciais da televisão e na exposição da mercadoria nos espaços de consumo e de produção. A publicidade é ideológica, faz apelo ao desejo, ao sonho, a realização de necessidades e a satisfação delas, quando o objetivo é a realização da mercadoria, portanto, a concretização do ato de compra e venda.

Comprar uma motocicleta significa o que? Significa ter dinheiro, *status*, realização? Como e por que as pessoas compram motocicletas? A pesquisa apontou que a forma de compra da motocicleta para 44 abordados foi à vista (dinheiro), sendo 31 de segunda mão (usada) e somente 13 na concessionária. O consórcio é uma modalidade de compra que facilita para muitas pessoas conseguirem comprar a motocicleta, 29 dos abordados declararam ter comprado em consórcio, dos que compraram financiada 26 foi na concessionária, 2 em Manaus e 1 em Boa Vista do Ramos. O financiamento aparece como terceira opção entre as modalidades de compra, 22 abordados informaram que compraram motos financiadas.

Um indicador que vem a fortalecer as publicações da ABRACICLO (2017, p. 104) quanto à venda por consórcio que aponta em 2011, ano de aumento na produção e nas vendas, 27% das motocicletas foram vendidas através de consórcio. Em 2016, esse percentual chegou a 36%, época da queda na produção e na venda, o que indica que as pessoas estão optando por fazer consórcio talvez como forma de poupança com a finalidade de adquirir o bem ou pegar a carta de crédito para outra finalidade, visto que, conforme informações de um consultor de venda, muitas pessoas utilizam o consórcio como uma forma de poupar e depois converter o dinheiro da carta de crédito em outros investimentos como a reforma de casa, cirurgia plástica, compra de outros bens de consumo duráveis. Portanto, a motocicleta como bem de consumo é mercadoria com valor de troca no mercado.

A marca, o ano e o modelo da motocicleta significam valor de troca e de uso no mercado e isso é o que importa na relação de troca para quem negocia essa mercadoria. No mercado de Itacoatiara de motocicletas usadas a marca que possibilita e facilita a troca é a Honda. Na pesquisa 75 delas são da marca HONDA, 16 YAMAHA, 2 GARINI, 3 SUZUKI, 1 MAX, 2 DUCAR e 1 SOUSA.

Fica evidente a supremacia da líder japonesa Honda nas ruas de Itacoatiara assim como nos relatórios publicados pela ABRACICLO e SUFRAMA onde a mesma se destaca na produção e nas vendas. Além de ser a única empresa a ter concessionária na cidade atualmente. Nesse contexto, temos uma vertente a ser analisada que é a obsolescência que determina o tempo de vida das coisas, dos objetos.

[...] demografia dos objetos, em correlação com os custos de produção e os lucros. Os escritórios que organizam a produção sabem levá-las em conta para reduzir a esperança de vida, para acelerar a rotação dos produtos e do capital. No que se refere ao automóvel, o escândalo atingiu proporções mundiais. [...] (LEFEBVRE, 1992, p. 91).

No caso da motocicleta não é diferente do carro, ela tem um tempo de vida útil para rodar nas ruas, apresentar desgastes das peças e sofrer a depreciação no mercado. Ao projetar a motocicleta, os engenheiros levam em conta todo o conjunto da obra (produção) da mercadoria, o que confirma as afirmações de Lefebvre.

A obsolescência programada dos objetos para Lefebvre (1991, p. 91) é a esperança de vida das coisas, quantos anos dura um carro, uma geladeira, um móvel? “Os escritórios que organizam a produção sabem levá-las em conta para reduzir a esperança de vida, para acelerar a rotação dos produtos e do capital”.

Lefebvre (1991, p. 91) estudou também a obsolescência perceptiva ou obsolescência da necessidade, ou seja, “aqueles que manipulam os objetos para torná-los efêmeros manipulam também as motivações, e é talvez a elas, expressão social do desejo, que eles atacam, dissolvendo-as”. A moda, a estética, os novos lançamentos de celulares, carros, motocicletas, criam necessidades nos consumidores, essa obsolescência ideológica e prática, nos diz o autor, “é apenas um método para tornar o cotidiano rentável”.

Refletindo o pensamento Lefebvriano, pode-se então entender que uma estratégia do capital para a acumulação é a obsolescência das mercadorias nas duas dimensões, a programada e a perceptiva, ambas estruturantes do cotidiano da vida moderna.

Quanto ao ano que indica o tempo de uso da motocicleta, somente uma é de 1997, 36 das motocicletas que circulavam na cidade nos dias da abordagem estão entre os anos de 2000 a 2010, dez anos de uso, 44 estão entre os anos de 2011 a 2015, cinco anos de uso, 11 estão entre os anos de 2016 a 2018, dois anos de uso. O que corresponde a uma frota de motocicletas em idade média de cinco anos. Esses números vêm corroborar com os dados divulgados pelo SINDPEÇAS – relatório da frota circulante brasileira/2018 que aponta que 37% da frota circulante de motocicletas no Brasil tem idade até 5 anos, podendo indicar também, o aumento do número de lojas de motopeças e de serviços ligados a motocicleta, como oficinas, borracharias e lava a jatos, visto que a motocicleta para rodar precisa de manutenção e com 5 anos a tendência é que ela apresente maior necessidade de reposição de peças e de serviços de mecânica.

Neste contexto da idade da frota da motocicleta, temos o que Lefebvre (1990, p.57-91) chama de obsolescência programada, pois ela é um objeto técnico, uma máquina funcional e estrutural que circula nas ruas, enquanto mercadoria tem prazo para apresentar defeitos, ficar ultrapassada devido às novas tecnologias desenvolvidas pelo homem, ficando visível quanto ao desenvolvimento da injeção eletrônica e da passagem de marcha no modelo hidráulico. De todo modo, o tempo de vida útil vai depender do uso, por exemplo.

Com relação ao item legalidade do condutor, detectamos dos 100 abordados, 55 declararam não ser habilitado, 45 declararam que são habilitados para dirigir motocicleta. O uso do capacete dentre os habilitados foi mais frequente do que entre os não habilitados. Temos aqui uma situação de irregularidade quanto às normas de trânsito e o não cumprimento do art. 140 e 143 do CBT que define as regras da habilitação. E o artigo 54 e 55 do CTB que define o uso do capacete pelos condutores e os passageiros de motocicletas.

E quais são as vantagens e desvantagens em ter uma motocicleta? Em que e como esse veículo sobre rodas traz vantagens aos seus consumidores? A pesquisa buscou saber quais as vantagens e as desvantagens ou problemas da motocicleta em Itacoatiara. Com relação às vantagens, a maioria dos condutores de motocicleta considera que a maior vantagem é a facilidade e a rapidez de locomoção, depois a fonte de renda, o custo-benefício menor que do carro e a vantagem de ser forma de lazer e transporte.

Quanto às desvantagens ou problemas da motocicleta em Itacoatiara foram elencados pelos motociclistas os acidentes, a falta de cumprimento da lei de trânsito, pessoas não habilitadas, falta do uso do capacete, desobediência à sinalização, imprudência, falta de atenção, motocicletas sem placa e menor dirigindo. Muitos apontaram como problemas as questões urbanas e de infraestrutura como as ruas esburacadas, a falta de infraestrutura da cidade e de organização e sinalização e alguns visualizaram a desvantagem de manutenção da motocicleta.

No decorrer das abordagens, uma questão de legalidade citada dentre os problemas e desvantagens foi a prática de assaltos com o veículo e de roubos de motocicletas, além de mototaxistas irregulares e pessoas que dirigem embriagadas. Alguns motociclistas disseram não ver problemas e algo que chamou atenção foi um dizer que “a blitz era um problema e que os semáforos demoram muito”.

As infrações cometidas diariamente por condutores de motocicletas nos semáforos, quando não respeitam o sinal, fazem manobras em lugares inadequados, estacionam em lugares não permitidos, sobem nas rampas para cadeirantes na calçada da Avenida Parque e provocam acidentes. As contravenções têm caracterizado o trânsito dessa cidade devido a uma relativa desobediência ao CBT.

A cotidianidade com a motocicleta é o ir e vir das pessoas para o trabalho, a escola, os passeios, as compras. Estas últimas, em especial, motivadoras do ir aos espaços de consumo diversos da cidade para consumir, somos todos consumidores de coisas, objetos, espaço e o tempo do consumo é variável presente na vida cotidiana de todos. Os

motociclistas, os mototaxistas, os pedestres, os passageiros vivem o tempo de diferentes modos, ora mais rápidos, ora mais lentos, apesar de todos parecerem correr contra o tempo.

É o espaço vivido que Lefebvre (2000, p. 40) chama “espaço dos habitantes, espaço dos usuários”. Esse é o espaço da rua, dos estacionamentos, da calçada (espaços urbanos coletivos), que é ocupado por grande número de motocicletas que circulam na pequena cidade de Itacoatiara dando um ar de bairro movimentado da capital amazonense e ao invés de carros nas ruas, há muitas motocicletas. Assim é o espaço vivido pelas pessoas no tempo de cada condutor, de cada passageiro, de cada pedestre. É o tempo vivido para cada um desses personagens na cotidianidade do seu dia de trabalho, de estudo ou de passeio.

A cidade tem nas motocicletas a alteração do espaço urbano. Esse espaço que é de todos os moradores, mas está em constante mudança e conflito com o espaço que parece ser das motocicletas, ou melhor, dos condutores da motocicleta. Visto que, as motocicletas são objetos que não têm vida para circularem sozinhas nas ruas. Elas precisam do condutor para conduzi-las aos lugares onde eles querem ir.

Então, é nesse ir e vir da motocicleta que ocorrem as alterações na vida urbana devido ao aumento da frota e dos condutores não habilitados, despreparados para respeitar o espaço vivido e talvez contrário ao espaço concebido (desenhado, planificado pelos urbanistas ou engenheiros). No entanto, vivendo o espaço percebido (o tempo do trabalho, do estudo e do passeio), esse tempo que cada um considera o seu mais precioso ou importante que do outro. É esse tempo percebido que motiva o comportamento de cada um no espaço urbano.

O consumidor da motocicleta usa o espaço urbano, na forma da rua, das calçadas, dos estacionamentos públicos e privado. Para que circule é necessária uma infraestrutura nas ruas como pavimentação, sinalização e calçadas para os pedestres. Acontece que como apontado pelos informantes, a infraestrutura da cidade está comprometida e a sinalização não se refere somente a semáforos, mas a placas, faixas de pedestres, faixas de circulação, agentes de trânsito e outros.

3.4. Espaços do Consumo

A motocicleta, esse objeto técnico, é usada pelos motociclistas, mototaxistas e pelos passageiros, alguém em algum momento poderá ser um passageiro de uma moto. Ela é usada para ir à feira, um espaço de consumo frequentado por muitas pessoas. Esse espaço do consumo que ora é da produção, devido ser o local de trabalho dos feirantes, esse é o espaço vivido, onde a motocicleta predomina, pois a maioria das pessoas vai à feira de motocicleta e

conduz suas compras em sacolas penduradas no guidão, em cima do tanque, no meio da carenagem (saia) da motoneta ou com um passageiro segurando as sacolas.

O movimento de um sábado pela manhã é intenso, as pessoas vão fazer as compras para a semana e a feira fica animada, há os que colocam carro de som e fazem pregação, os que vendem em frente à feira churrasquinho e guloseimas. Na frente da feira os motociclistas estacionam suas motos e vão às compras. Os mototaxistas têm um ponto na frente da feira onde aguardam os passageiros, a freguesia. O movimento do ir e vir de mototaxistas e motociclistas é reflexo do consumo dos produtos dos feirantes e de mercadorias chegando em motocicletas com carrocinhas acopladas, assim como mercadorias sendo entregues aos clientes. São formas de uso da motocicleta para o trabalho de condução de mercadorias, uma forma mais barata de transportar sem utilizar os carros-frete.

Quanto às infrações de trânsito são as mesmas cometidas nas ruas, no entanto, observou-se que alguns condutores, principalmente mulheres e idosos, usavam o capacete, inclusive um senhor de 81 anos ainda dirige sua motocicleta e disse nunca ter sofrido um acidente, pois dirige com atenção e devagar para não ter problemas.

Esse espaço de consumo da cidade já foi mais dinâmico antes da modernização das pequenas tabernas para mercearias, posteriormente em mercadinhos e supermercados, atualmente encontra-se um pouco estagnado, pois alguns supermercados e atravessadores compram a produção antes de chegar à feira.

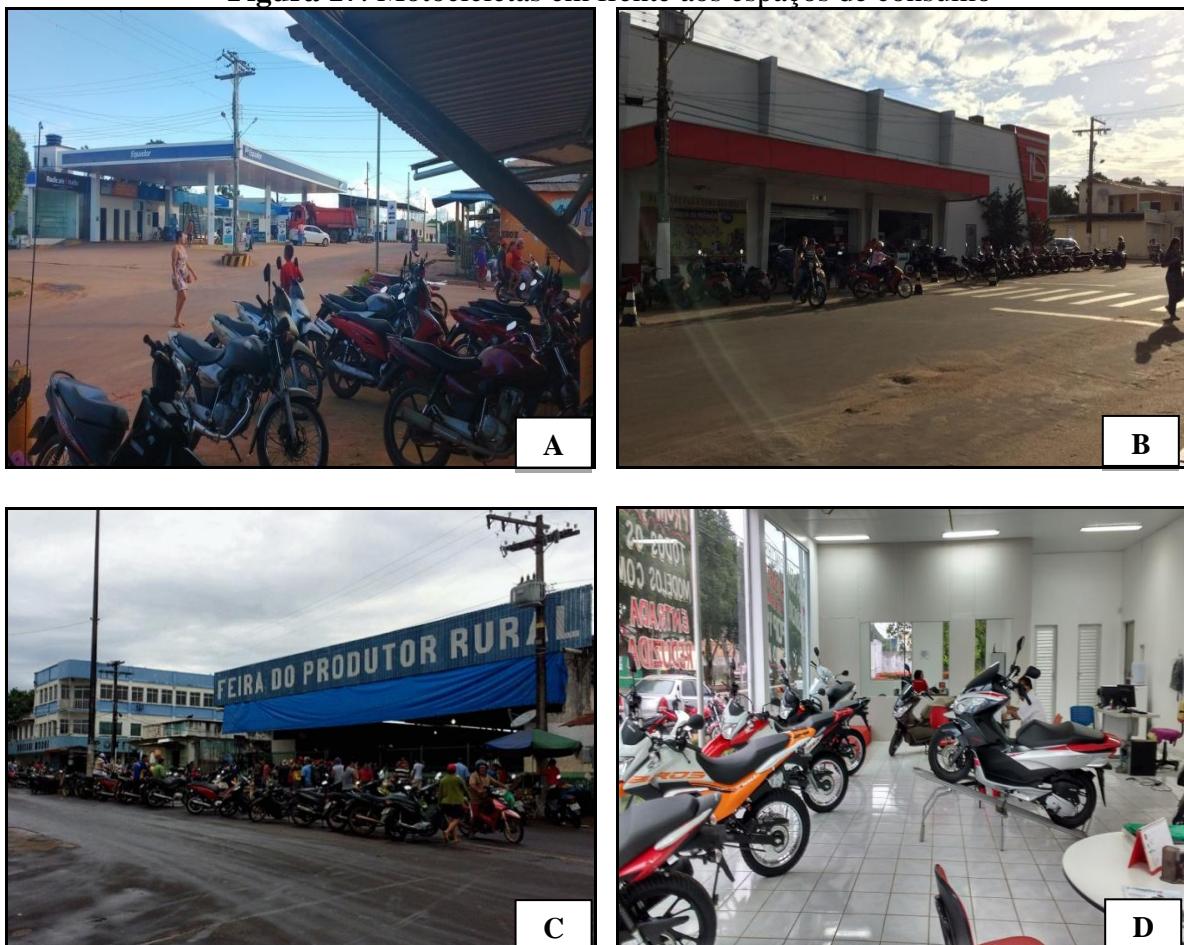
A rua é o espaço de todos onde as pessoas e as motocicletas circulam no ir e vir de casa para o trabalho, do trabalho para casa, a escola e o passeio, é aqui que a motocicleta é utilizada pelo seu condutor, como a avenida Mário Andreaza, uma via principal que liga os bairros Mamoud Amed, Eduardo Braga, Jardim Florestal, Jardim Amanda, Jardim Adriana, Conjunto Habitacional Cidadão I e II, Santo Antonio, São Cristovão, São Francisco, São Raimundo, Centro de Eventos, São Jorge, Tiradentes e Jauari II. Além de ser uma via que dá acesso a outros bairros e ruas principais, ao longo de sua extensão, tem quatro escolas de ensino fundamental, a Universidade do Estado do Amazonas – UEA, o Centro de Educação Tecnológica – CETAM e o Polo Moveleiro.

Esta rua possui um fluxo de veículos intenso e a motocicleta, nesse contexto, é objeto que Lefebvre (1991) faz referência em sua crítica ao automóvel. Os motociclistas estavam fazendo compras na loja de material de construção, no supermercado e circulando, carregando cimento na motocicleta, barra de ferro amarrada na garupa, sacolas no guidão. Uma figura diferente aparece a nossa frente, é um moto-frete que fica estacionado próximo desse local aguardando serviço. O moto-frete é oferecido às vezes pela loja, mas há os particulares que

fazem o frete até a casa do cliente. Dentre estes, encontrou-se um que tem triciclo de fábrica da marca Sousa, fabricado em Manaus, no bairro Cachoeirinha. Ainda não tinha sido encontrado nenhum dessa marca. O proprietário disse ter comprado de segunda mão e que é seu meio de vida conduzindo mercadorias e pessoas.

Em todos os espaços do consumo instalados na cidade existem motocicletas na frente dos supermercados, feiras, lojas, estacionamentos, não há um único lugar onde esse meio de locomoção não se faça presente. Há pessoas que não conseguem ir à esquina da rua em que moram comprar pão, se não forem de motocicleta. Esse objeto técnico é necessário na cidade, nas vilas e até nos sítios onde há uma motocicleta. O espaço é tomado por ela e parece que ninguém vive mais sem ter uma. Um vendedor disse “em toda casa tem que ter pelo menos uma motocicleta”. Abaixo, fotos de motocicletas estacionadas nos espaços de consumo onde foram aplicados formulários e feitas observações em trabalho de campo.

Figura 17: Motocicletas em frente aos espaços de consumo



Nota: A – Supermercado Jobson & Mayra, Rua Francisco Fiúza, São Francisco; B- Supermercado Dona Novinha, rua Isaac Peres, centro; C – Feira do Produtor Rural, Av. 15 de Novembro; D – concessionária Honda, salão de exposição de motos.

Fonte: Ednilce Mendes, 2018

3.5. Espaço da produção

Conceitua-se espaço da produção, conforme Lefebvre (2006, p. 79), o espaço das forças produtivas e técnicas que podem modificar o espaço geográfico e histórico em todos os níveis, do local ao planetário. “Onde os lugares situados nos diferentes níveis do espaço social que substitui o espaço natureza por um espaço produto. Desse espaço produto, o espaço da produção (das coisas no espaço)”.

Esse espaço é do trabalho onde as pessoas realizam suas atividades diárias, o mototaxista, o feirante, a rua, os estacionamentos públicos e privados, enfim a produção do espaço com o crescimento das forças produtivas e das relações dos modos de produção.

Dentre essa força produtiva e das relações dos modos de produção, quanto ao trabalho autônomo, estão as associações de moto taxistas que na maioria não têm estrutura física como ponto de prestação de serviços, mas esses profissionais se organizam em pontos estratégicos em frente a espaços de consumo e nos espaços de produção à espera de passageiros.

No trabalho de campo foi encontrada somente uma associação com ponto comercial na Av. Sete de Setembro com a rua N. Sra. do Rosário, que também funciona com aluguel de motocicletas e bicicletas. Pelas informações coletadas é uma das mais antigas da cidade, os informantes relataram que existem moto taxistas ilegais (aqueles sem registro em associação e sem carteira de habilitação), e que isso prejudica o trabalho dos que são legalizados. Quanto ao registro no IMTT os mesmos informaram que são registrados, porém isso não tem muita importância porque o Instituto não reorganizou o cadastro dos profissionais e qualquer pessoa pode colocar um colete pintado com um nome de moto taxi e sair pela cidade transportando passageiros.

Essa informação vem a ser confirmada quando da entrevista com o Comandante do 2º BPM que informou que haviam moto taxistas ilegais que praticavam assaltos e vendiam entorpecentes fazendo entrega em domicílio. Essas informações também são confirmadas na entrevista feita com o Diretor do IMTT de que eles ainda não tinham o registro das associações e do número de profissionais que estavam trabalhando. Esse é um fato que favorece a ilegalidade e a prática de crimes daqueles que andam disfarçados de moto taxistas. Na figura abaixo moto taxistas estão à espera dos passageiros no bairro do Jauari.

Figura 18: Ponto de Mototaxistas em frente à CIEX no bairro Jauari

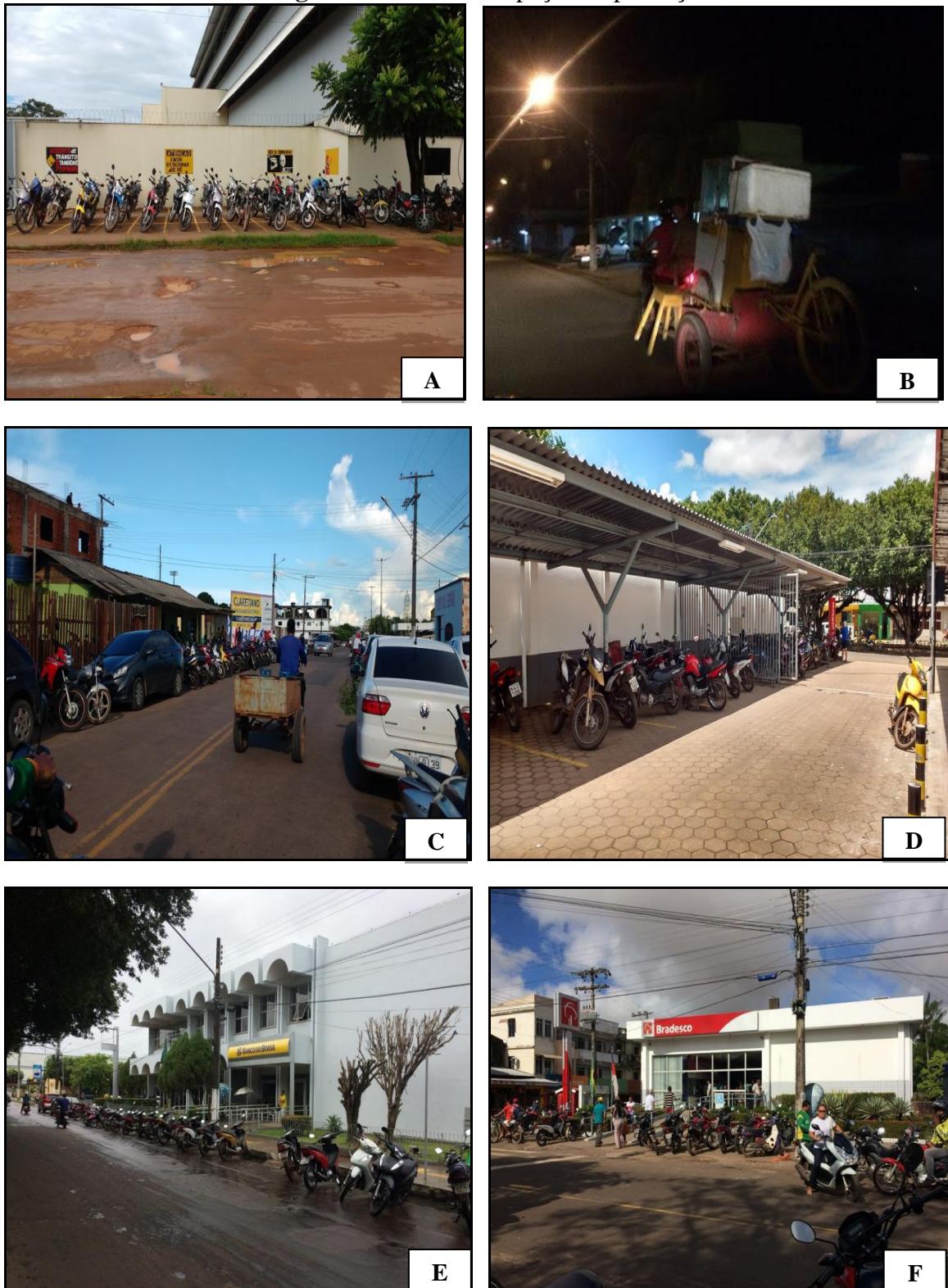


Nota: Foto A – Mototaxistas aguardando passageiros; Foto B- flutuante no bairro Jauari recebe barcos expresso que fazem linha para os municípios de Urucurituba, Urucará, São Sebastião do Uatumã.

Fonte: Ednilce Mendes (2018)

Este é um dos pontos dos mototaxistas no bairro do Jauari, há outro na rua Estrada Stone na esquina da loja Nacional Celular. Na rua Quintino Bocaiúva, no porto da cidade, onde param os barcos de linha e no bairro da Colônia próximo ao mercado, na rua Fileto Pires, são pontos estratégicos para esses profissionais conseguirem passageiros que vêm de comunidades do interior e de outros municípios, bem como fazer conexão com transporte rodoviário para Manaus.

Figura 19: Diversos espaços da produção I



Nota: A – Estacionamento do Estaleiro da Hermasa Navegação da Amazônia, rua Estrada Stone; B - Trabalhador conduzindo seu material de trabalho em triciclo à noite; C – trabalhador da distribuidora de gás em triciclo, rua Acácio Leite; D – Estacionamento da loja Bemol; E - Motocicletas estacionadas em frente ao banco do Brasil, na Av. Parque; F – Motocicletas em frente ao banco Bradesco, Rua Cons. Rui Barbosa;

Fonte: Ednilce Mendes (2018)

Figura 20: Diversos espaços da produção II



Nota: G - Estacionamento supermercado Dona novinha, rua Isaac Peres, Centro; H - estacionamento supermercado ouro Verde, rua Eduardo Ribeiro, centro; I e J – estacionamento da UFAM, rua N. Sra. Do Rosário – Tiradentes

3.6. Espaço do Lazer e da festa

Na tarde de domingo, 25 de fevereiro de 2018, foi possível observar a cidade depois de uma partida de futebol entre o time local, o Penarol, e o Manaus Futebol Clube. Aproximadamente 3.000 motocicletas, segundo estatísticas da PM, estavam estacionadas nas ruas laterais do estádio, em frente ao Hospital José Mendes, na esquina do Posto de Gasolina – Posto Vana, atrás do estádio pela Av. Manaus e pela Rua Borba. Nesse espaço, os consumidores da motocicleta têm o comportamento que já é rotina, isto é, a ausência do uso de capacete e a condução de crianças abaixo da idade permitida nas motocicletas.

Ao final do jogo, as pessoas foram pegando suas motocicletas e saindo do local, não foi visto nenhum condutor com capacete. A presença dos agentes de trânsito e da polícia não intimidava nenhum condutor que circulava nas Av. Manaus e Sete de setembro. A rotina de

infrações de trânsito usando a motocicleta consiste no consumo de bebida alcoólica, excesso de passageiros sem o uso do capacete pelo condutor e passageiro, menores dirigindo, motocicletas sem placas. Dentre as motocicletas, pode-se ver alguns carros, também estacionados na parte de trás do estádio, pela av. Manaus, destaque para um carro conversível da Audi e um Mercedes, que destoavam em meio as motocicletas.

Na quarta-feira à tarde, dia 28 de fevereiro de 2018, novamente, teve jogo entre Penarol e Fast, neste dia parecia ter mais motocicletas que no domingo. Pois até próximo a rodoviária tinham motocicletas estacionadas nas calçadas, nas ruas, em todos os espaços onde cabia uma motocicleta. Os agentes de trânsito e a polícia militar estavam presentes no estádio e viaturas circulavam nas ruas próximas ao estádio.

Ao final do jogo a mesma prática do domingo foi observada pelos motociclistas quanto às infrações de trânsito. Havia também muitos carros neste dia, mais do que no domingo, inclusive vans que tinham cartaz de transporte de passageiros para Manaus. Neste dia, o Penarol perdeu o jogo, mesmo assim o torcedor pareceu sair do estádio satisfeito, numa quarta-feira, a cidade mobilizou-se dois dias para assistir ao jogo do time da casa.

Figura 61: Estádio Floro de Mendonça em dia de jogo



Nota: Foto A – Frente do estádio Floro de Mendonça; Foto B – motocicletas estacionadas na rua Acácio Leite

Fonte: Ednilce Mendes (2018)

O futebol é uma forma de lazer e entretenimento para os moradores que apreciam esse esporte, principalmente quando é com times de Manaus. Como a cidade dispõe de poucas alternativas de lazer, assistir aos jogos do campeonato amazonense traz alegria e faz os moradores e o comércio parar suas atividades mesmo em um dia útil da semana, como a quarta-feira.

A festa é parte do cotidiano, é a noite que as altas cilindradas desfilam pela cidade. As motocicletas de alta potência, de design customizado, das celas, das rodas, dos tanques e dos capacetes personalizados. Pessoas, aparentemente, bem vestidas quando não se reúnem em bares e postos de gasolina, organizam suas próprias festas no centro da cidade. A praça da matriz, principal ponto de encontro de Itacoatiara, torna-se o centro da ostentação e exibição dos motociclistas em suas motocicletas. Os diversos grupos sociais que ali interagem, exibem suas motos e as utilizam como apoio para bebidas, comidas e caixas de som, transformando a praça num espaço de lazer e consumo, principalmente, de bebidas alcóolicas.

As infrações cometidas por motociclistas, de certa forma, agravam-se no decorrer da noite. Muitos motociclistas embriagados deslocam-se em alta velocidade, sem o uso do capacete, com excesso de passageiros, demonstrando irresponsabilidade no que concerne às normas de trânsito. Em um dos momentos de observação, um motociclista passou por cima da passagem de cadeirante e na calçada onde passam pedestres na Avenida Parque para atravessar para o outro lado da faixa.

Figura 22: Motocicletas durante a noite na Avenida Parque em frente a um bar



Fonte: Yan Borges (2018)

Na Avenida Sete de Setembro o ronco dos motores é constante durante o dia e a noite. Mas é a noite que a velocidade é destaque no ronco dos motores, os motociclistas circulam num vai e vem, parecem apostar corrida, gritam e aproveitam a noite. São motos de performances diferentes das que ficam na praça da Matriz, geralmente BIZ-125cc e CG125cc, mas nem por isso deixam de ser motivadoras de velocidade e da busca de lazer, liberdade e divertimento para os jovens. Essa rotina é mais presente nos fins de semana, pois parece que há uma motivação para andar de motocicleta à noite até a madrugada.

Os ruídos das descargas das motocicletas soam longe e dentro de casa são símbolos da efemeridade nas ruas da cidade. Não se sabe quem são eles de tão rápido que passam, é impossível identificá-los. Parece não terem medo de nada, nem de cair, da polícia ou da morte. Os acidentes ocorridos no final do ano de 2017 foram graves com morte, mas parece não ter sido suficiente para mudança de comportamento dos condutores. A polícia fez fiscalizações recentemente e houve muitas motocicletas retidas no pátio do batalhão com pendências administrativas. No entanto, as performances da madrugada continuam e parecem que não vão parar. Por que esse sentimento de aventura e indisciplina domina os jovens pela velocidade sob rodas? Será que é típico da juventude ou é ausência de atuação dos órgãos competentes para fazer cumprir a legislação? Não se sabe responder essas questões, fica para futuros estudos sobre o comportamento dos jovens motociclistas.

3.7. O cotidiano dos motociclistas nas ruas

Diante do que foi visto, ouvido e percebido no contexto urbano da cidade, cada motociclista, mototaxista, passageiro e pedestre, têm comportamentos diferentes de acordo com a condição de cada um dentro do espaço e no tempo. Os motociclistas e mototaxistas parecem estar com pressa para chegar em algum lugar, no trabalho, levar filhos na escola, passear, e/ou fazer compras. Lefebvre fala do cotidiano e de sua divisão.

[...] A administração do cotidiano, sua subdivisão (trabalho, vida privada, lazer), organização controlada e minuciosa do emprego do tempo. Qualquer que seja a sua renda, e qualquer que seja a classe a que pertence (empregados, “colarinhos-brancos”, pequenos e médios técnicos, grupos pequenos e médios) o habitante da cidade nova recebe o estatuto generalizado de proletário [...] (LEFEBVRE, 1991, p. 67).

Essa é organização funcional e estrutural em relação ao tempo de cada um. Então, as pessoas para usufruírem desse tempo passam a dividi-lo em atividades no seu cotidiano durante o tempo que dispõem. Numa cidade embora pequena como Itacoatiara os lugares começam a ficar mais distantes, devido à expansão urbana, o que leva os moradores a usarem meios de transporte para se deslocarem. A motocicleta é um deles, sendo utilizada diariamente pelas pessoas no seu deslocamento.

A vertente do consumo do tempo no deslocamento das pessoas de um lugar para outro faz parte dessa estrutura do cotidiano. E o que é o tempo para os motociclistas e mototaxistas? Esses condutores de motocicleta parecem estar sempre com pressa, o tempo deles parece ser diferente do tempo dos outros. Ultrapassam no sinal vermelho, parecem andar

com velocidade sempre acima do que é permitido, não param para o pedestre. Isso pode ser devido à necessidade de pegar o maior número de corridas possíveis, pois assim podem aumentar a renda. Por que numa cidade pequena as pessoas vivem com tanta pressa? Todos têm um tempo que conta regressivamente e faz com que a motocicleta apontada por muitos como um veículo rápido seja mais usado numa condição em que o tempo é determinante no deslocamento e o espaço condicionante do cotidiano.

O tempo do mototaxista enquanto trabalhador autônomo exige dele organização do seu dia para trabalhar e ter dinheiro para o seu sustento. Ele tem no espaço urbano o seu local de trabalho, estando presente em pontos em frente à Caixa Econômica, supermercado Dona Novinha, praça do São Francisco, feira do produtor, nas esquinas de algumas ruas, como a N. Sra. do Rosário com a Av. Sete de Setembro, na rua estrada Stone, no bairro do Jauari, na rodoviária, além de outros espaços de consumo onde as pessoas circulam fazendo compras. Outro ponto disputado pelos mototaxistas é à beira do rio, no Jauari, na rua Fileto Pires, próximo ao mercado central e no cais do porto, onde eles ficam em busca dos passageiros que chegam de barco das comunidades e de outros municípios.

O serviço prestado por esses trabalhadores de Itacoatiara e Parintins foi estudado por Schor & Pinto (2013), o qual aponta que o número de moto taxistas que recebiam remuneração igual ou superior ao salário mínimo da época, que era de R\$545,00 (quinhentos e quarenta e cinco reais), os de Itacoatiara recebiam 52,03% e os de Parintins 87,8%. O motivo dessa assimetria no faturamento foi o excesso de oferta do serviço, que em Itacoatiara a época já contava com mais de mil, uma razão de 86 habitantes por moto taxista. Além de 79% dos entrevistados no estudo terem motocicletas financiadas.

Ainda nos estudos de Schor & Pinto (2013, p.25), foi apontado “a importância da implantação de leis municipais que regulamentassem a profissão visando tirar da informalidade e da precarização, em especial com relação ao endividamento dos jovens das cidades estudadas”. O que leva a refletir que ainda podem continuar nessa situação, pois o Instituto Municipal de Trânsito e Transporte – IMTT não tem controle sobre o cadastro e não soube informar quantas associações e nem quantos mototaxistas existem na cidade.

A ausência da normatização e do controle pelo órgão de trânsito municipal quanto à profissão de mototaxista causa uma influência negativa no cotidiano dos moradores quanto à segurança na utilização dos serviços e contribui para a precarização do trabalho desses profissionais.

O tempo do motociclista, aquele condutor de motocicleta que não a utiliza como forma de renda, parece ser diferente do mototaxista que a tem como uma. Isso implica dizer

que o tempo do moto taxista significa quantos passageiros ele consegue conduzir por dia, o que irá determinar seu faturamento ao final do dia e na semana, consequentemente, no mês para arcar o seu sustento e de sua família. Para o motociclista o tempo está relacionado a chegar no horário certo no trabalho, na escola dos filhos, nas compras, enfim nas suas atividades diárias.

Mas no que tange ao item apontado na pesquisa quanto a usar a motocicleta por ser um veículo que facilita o deslocamento com rapidez, isso é ponto em comum evidente na forma como os motociclistas se locomovem nas ruas e nas relações socioespaciais do ir e vir da estrada AM-010 para a cidade e da cidade para a AM-010. Nos espaços da produção, que também é o espaço vivido dos moradores, a motocicleta enquanto meio de transporte está presente na vida dos seus consumidores no ir e vir da estrada AM-010. Às 6h o movimento é no sentido ir para o trabalho, os trabalhadores das empresas situadas na AM-010 são conduzidos na maioria de ônibus, alguns de carros e poucos se arriscam em ir de motocicleta. Já no sentido AM-010 – Itacoatiara o fluxo a partir das 6h e 40min se dá por meio da motocicleta.

Figura 23: O deslocamento dos moradores da AM-010 para a cidade



Nota: Movimento do ir e vir (sentido AM-010 para cidade)

Fonte: Ednilce Mendes (2018)

Figura 24: O deslocamento dos moradores da cidade para AM-010



Nota: Movimento do ir e vir (sentido cidade para AM-010)

Fonte: Ednilce Mendes (2018)

A motocicleta é o meio de transporte de quem vem da estrada para estudar e/ou trabalhar na cidade. A cada dez motocicletas que vinha da estrada, apenas duas conduziam somente com o condutor, as outras com no mínimo dois passageiros e sem capacete. Dentre as que conduziam acima de um passageiro, sempre havia crianças pequenas sendo conduzidas para a escola, penduradas no braço das mães, com pelo menos mais um no meio, entre o passageiro e o condutor, crianças sentadas no tanque das motos, os pais parecem não ter preocupação com a segurança. Dirigem rápido e passam no redutor de velocidade (quebramolas) sem muito cuidado com os pequenos. Outra atitude comum é a dos adolescentes dirigindo uniformizados para a escola, alguns vêm trazendo um adulto ou criança menor na garupa.

Nesse trânsito onde predomina a motocicleta, ainda há os que usam a bicicleta para se deslocar da estrada para a cidade. Dentre as motocicletas, foi possível notar condutores de bicicleta que, muitas vezes, passam despercebidos no fluxo dos motores de manhã cedo, onde motociclistas entram na contramão pelo lado do conjunto SHAM, talvez para encurtar o caminho até o seu destino, sem temer o perigo, os condutores desses veículos seguem tranquilos. Nesse ir e vir do espaço vivido na cidade, há aqueles que utilizam o calçadão da Av. Parque para a prática de atividade física, são jovens, adultos e idosos que se locomovem cronometrando o tempo no relógio de pulso.

O movimento do ir e vir está no tempo do abastecimento da motocicleta no posto de gasolina, os que vêm da estrada precisam encher o tanque para se deslocar para o trabalho,

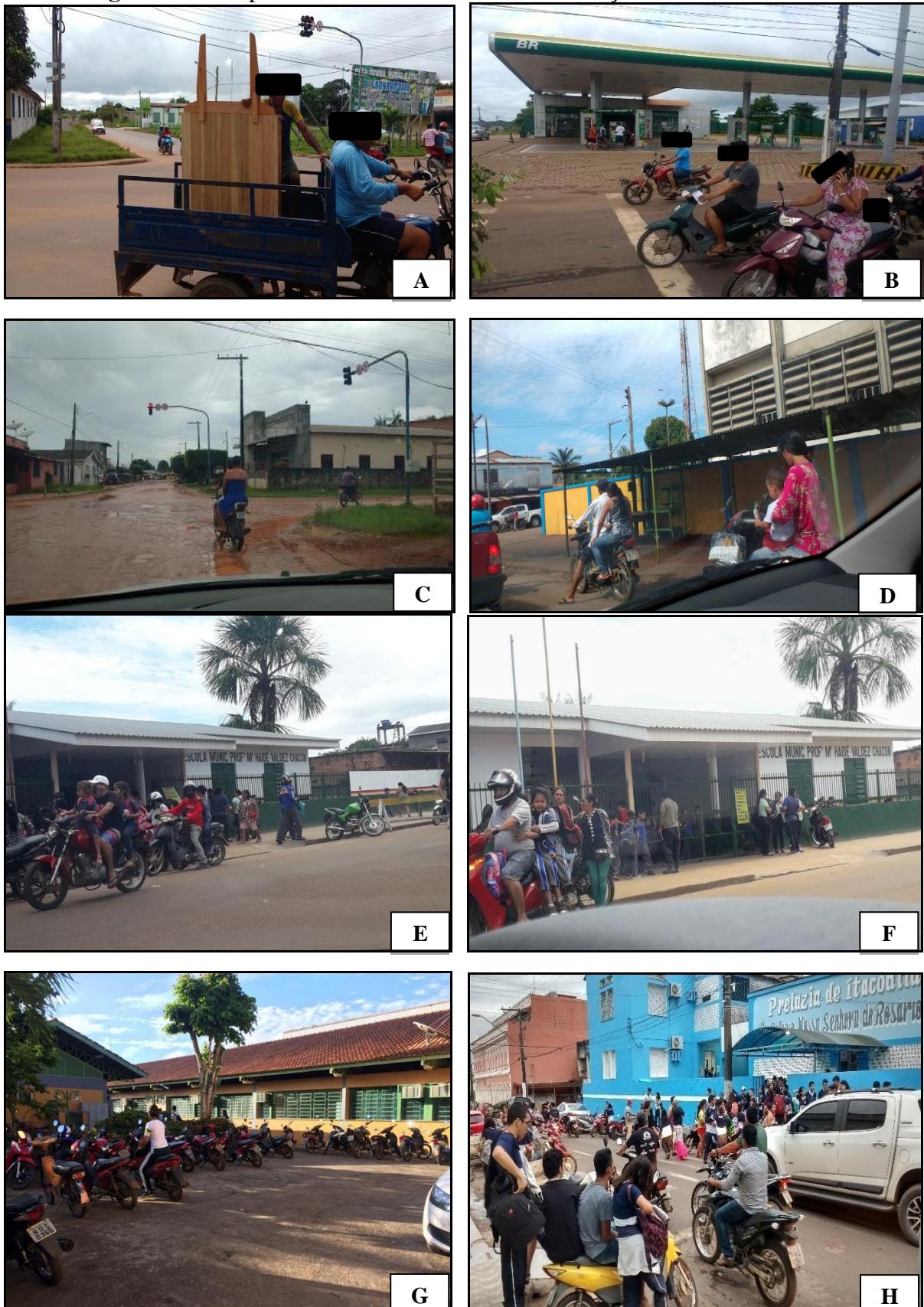
conduzir os filhos para escola, passear. É o fluxo da motocicleta no cotidiano da cidade, o ronco dos motores na cotidianidade da vida urbana, a batalha diária do trabalhador que quer ter o transporte público e escolar para os filhos faz a escolha de arriscar a vida na motocicleta ou deixar os filhos sem estudar.

Nesse ir e vir, o viajar, está presente na vida das pessoas, na rodoviária a atitude dos mototaxistas e taxistas é de ocupação do espaço em busca dos passageiros, cada categoria tem seu espaço delimitado. Os taxistas ficam em um box ao lado das empresas de ônibus a Aruanã e a Eucatur que fazem o transporte de passageiros para Manaus, Vila de Lindóia e Rio Preto da Eva e param na estrada AM-010 para deixar e pegar passageiros. Os mototaxistas ficam no lado esquerdo das agências de passagem numa mesa que serve de ponto. Quando os ônibus chegam, os mototáxi ficam perto da porta abordando os passageiros com a finalidade de conduzi-los ao seu destino. O que muitas vezes parece ser inconveniente aos passageiros e aos motoristas, que ficam aglomerados tentando conseguir também um passageiro, após alguns minutos tudo se ajeita, os que têm interesse no serviço de mototáxi vão rumo ao seu destino, sobra uns para os taxistas e ficam ainda alguns (mototaxista e taxistas) que não conseguiram corrida.

O serviço de mototáxi é necessário em uma cidade onde não existe transporte público e que tem vinte e cinco bairros. Em abordagem aos passageiros, alguns fizeram elogios ao serviço e disseram ser muito útil, que o trabalho deles é muito importante. Algumas senhoras que utilizam esse serviço falaram que os mototáxi são educados, prestativos e que as conduzem com cuidado e elas confiam neles, deixando claro que só andam com conhecidos.

Nas relações do ir e vir nas ruas, os motociclistas circulam com pressa e essa atitude os leva a cometer infrações de trânsito, como ultrapassar no sinal vermelho, fazer manobras em locais não permitidos e perigosos. Dentre as muitas infrações, as mais comuns são a falta do uso do capacete, da CNH e do emplacamento da motocicleta. Diante das observações realizadas nos espaços de consumo e de produção, onde as motocicletas se fazem presentes com seus condutores (motociclistas) realizando suas atividades diárias, foi possível identificar o comportamento dos mesmos, que foram registrados nas fotografias abaixo.

Figura 25: Comportamento dos motociclistas – Infrações de trânsito nas ruas



Nota: A - Av. Mário Andreaza com rua Borba, motociclista conduzindo triciclo sem capacete carga conduzida de forma inadequada; B- motociclistas sem capacete, uma fala ao celular; C- avanço do sinal vermelho; D – Mãe conduz criança na frente na motocicleta, parada no sinal olha mensagem no celular

E- pais buscam as crianças na escola e as conduzem sem capacete e em cima do tanque; F- pai conduz três crianças na motocicleta sem capacete, mas ele usa capacete; G – menor estaciona motoneta no pátio da escola; H – jovens menores de idade chegam de motocicleta para buscar estudantes da escola, também menores.

Fonte: Ednilce Mendes (2018)

3.8. Influências do consumo de motocicletas na vida urbana

A reprodução das relações sociais é alterada pelo consumo dessa mercadoria que se destaca no espaço e no tempo, alterando a vida dos moradores. É na vida cotidiana que se efetiva a práxis da sociedade enquanto classe numa hierarquia econômica e social (organização e divisão social do trabalho) e de uma estrutura estatal (Governo) que promove as condições para que essa sociedade possa, através da venda e de sua força de trabalho, adquirir salário para a sua sobrevivência.

A motocicleta enquanto objeto técnico no contexto da vida urbana de Itacoatiara é indutora de mudanças no cotidiano pelo seu consumo nas vias públicas e do comportamento das pessoas que a possuem como meio de transporte, quanto para as que a têm como objeto de ascensão social e status.

A sociedade é chamada por Lefebvre (1991) de “sociedade burocrática do consumo dirigido”, ou seja, somos a todo tempo induzidos ao consumo por necessidades diversas criadas por nós e pela publicidade, a tendência é sempre termos novas necessidades de consumo. Assim, quem possui motocicleta tem necessidade diária de espaço para locomover-se de um local para outro e isso gera uma reprodução material (de objetos técnicos e utensílios) e nas relações sociais.

No contexto da vida cotidiana essa reprodução se reflete em novas mercadorias e serviços e em ações dos motociclistas, passageiros, pedestres e do governo que influenciam o espaço urbano e refletem em mudanças relacionadas com o consumo da motocicleta.

3.8.1. O custo em ter a motocicleta

O consumo de motocicletas gera uma rede de serviços a jusante da cadeia de suprimentos que inicia quando o consumidor (cliente) compra uma motocicleta e sai com ela da concessionária ou revenda autorizada. A partir desse momento a motocicleta começa a criar necessidades de consumo a fim de poder circular e cumprir sua função como veículo (meio de transporte). A primeira demanda é por combustível (gasolina ou etanol) para rodar. Com o passar do tempo, aproximadamente 6 meses, a motocicleta deve ir à oficina autorizada fazer a primeira revisão. O que demanda a troca de algumas peças e o serviço do mecânico.

Após o período das revisões, que devem ser feitas na oficina autorizada, o tempo de uso é fator de desgaste das peças e isso implica em manutenção constante (troca de óleo, kit de transmissão, pneu, embreagem, faróis, etc.). As oficinas e as borracharias são serviços que o proprietário de motocicleta precisa custear para manter a máquina funcionando.

O aumento da frota de motocicletas é visível na cidade em todos os espaços de consumo (lojas de peças, oficinas, borracharias, lava-jatos, supermercados, feiras, etc.) e em espaços de produção (escolas, órgãos públicos, empresas, hospital, vias públicas, estacionamentos de órgãos públicos, etc.). Em relação aos custos de se ter uma motocicleta, apesar de serem mais baixos do que de um carro, nem todos os consumidores da motocicleta têm condições de pagar.

Todo ano é necessário pagar o Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores – IPVA e o seguro obrigatório – DPVAT, o que fica aproximadamente R\$ 388,00 (trezentos e oitenta e oito reais) para uma motoneta BIZ-125cc. E para uma motocicleta FAN-160cc em aproximadamente de R\$ 450,00 (Quatrocentos e Cinquenta Reais). Tem também o custo de lavagem da moto caso o proprietário não lave em casa, que custa em torno de R\$ 5,00 a R\$ 10,00 no lava a jato. E o custo de encher o tanque, no mínimo R\$20,00 por semana para quem pode encher o tanque. Esses custos tornam-se pesados para o condutor que muitas vezes desconhece que ao comprar a motocicleta terá despesas para mantê-la. Ou às vezes, por ficar desempregado não tem como manter a motocicleta sendo obrigado a se desfazer dela.

O tempo é fator que determina a vida útil das peças. O uso do veículo causa o desgaste das peças e é necessário fazer revisão, conserto ou substituição, que envolve o custo da peça e da mão de obra do mecânico. Os pneus devem ser substituídos dependendo do uso com menor prazo, antes de ficarem “carecas” (desgastados), para a segurança do condutor.

3.8.2. O comércio informal da motocicleta

Durante as pesquisas de campo, observou-se que em alguns lava a jatos, oficinas e em um ponto específico na Rua Armindo Auzier, próximo ao mercado, existe um comércio de motocicletas praticado por pessoas físicas, sem CNPJ e sem credenciamento junto à concessionária.

Essas pessoas compram e vendem os veículos com preço bem abaixo de uma concessionária ou loja de revenda, para saber mais a respeito dessa atividade, buscou-se um comerciante de venda de motocicletas usadas na condição de cliente. Conseguimos algumas informações em relação às motos que estavam à venda na frente de um ponto comercial sem

identificação. Havia três motocicletas CG 125cc e duas BIZ 125cc à venda. Ambas estavam aparentemente em bom estado de conservação. Pelo valor de R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais) é possível comprar uma BIZ-125 e pelo valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) é possível comprar uma CG-125. Todas tinham pendência de IPVA e seguro obrigatório, algumas estavam sem emplacamento e tinham acima de 5 anos de uso. O comerciante relatou que com as fiscalizações (blitz) feitas na cidade no final do mês de janeiro/2018, muitas pessoas que estavam com motocicletas irregulares o procuraram para vender. Abaixo foto do local onde são comercializadas motocicletas usadas.

Figura 26: Local onde vende motocicletas usadas



Fonte: Ednilce Mendes (2018)

Esse tipo de comércio se espacializa em vários pontos da cidade, é acionada pelo consumo da motocicleta e por um mercado de motocicletas usadas que são comercializadas por pessoas físicas, é o comércio informal da motocicleta.

Assim o valor de uso da motocicleta (sua utilidade) é um fator importante no mundo da mercadoria e das trocas porque se realiza no consumo, mas antes nos atos de compra e venda. Isso faz com que tenha um valor de troca no mercado da informalidade, pois quem adquire uma motocicleta usada tem como objetivo usá-la para se locomover nas ruas da cidade para algum lugar. Essa utilidade da mercadoria a faz ter valor de troca e isso possibilita a troca da motocicleta por dinheiro que irá permitir ao seu vendedor adquirir outra motocicleta ou empregar o dinheiro em outra necessidade.

O comprador (comerciante) de motocicletas usadas obtém o lucro pelo valor de troca da mercadoria e a transforma em dinheiro novamente e assim, continua a relação de troca entre motocicleta e dinheiro com os consumidores num mercado que cresce cada vez mais.

A essência desse comércio está na utilidade real ou imaginária que tem uma motocicleta usada no mercado da informalidade. Mesmo ela estando sem a documentação necessária para circular nas ruas e/ou com pendências de pagamento de imposto (IPVA), ela tem um valor de uso que possibilita ao seu vendedor negociar um valor de troca com o comprador.

Assim, tem-se um comércio informal e ao mesmo tempo ilegal da motocicleta, que tende a ser gerado a partir do consumo por pessoas sem condições de mantê-la, por venda com interesse em comprar outra ou talvez, por ser proveniente de práticas ilícitas.

3.8.3. O comércio ilegal da motocicleta

Conforme as pesquisas de campo foram sendo realizadas no decorrer do trabalho de mapeamento dos estabelecimentos ligados ao setor de motocicletas e diante das observações e percepções obtidas, pode-se supor a existência de um comércio de motocicletas que são desmontadas em pequenas oficinas e após serem remontadas e com prováveis alterações no chassi são comercializadas e circulam nas ruas da cidade.

Essa percepção tende a ser comprovada com os dados fornecidos pelo 2º Batalhão de Polícia Militar depois da fiscalização realizada em Itacoatiara nos dias 25 e 26/01/2018, onde aparecem informações sobre 8 motocicletas. Essas motocicletas, segundo informações do Comandante, estariam sendo usadas para praticar assaltos na cidade. Além dessas motocicletas apreendidas na fiscalização, o cotidiano da cidade passa a sofrer alterações na segurança pública devido aos assaltos praticados com uso de motocicleta, o que é comprovado nas informações do comando militar de que no ano de 2017 houve uma média de 10 assaltos por dia praticados com motocicleta, ou seja, 3.600 assaltos por ano.

O delegado da Polícia Civil relatou a ocorrência de muitos furtos, principalmente, em estacionamentos de bares e lojas, a qualquer hora, porém são registrados com mais frequência na madrugada. Os dados contabilizados nos últimos três meses, apontam 90 (noventa) motocicletas furtadas, tendo sido 41 (quarenta e uma) recuperadas. As motocicletas furtadas em Itacoatiara são vendidas para Manaus e outros municípios do estado, inclusive em Manacapuru, já houve registros de motocicletas de Itacoatiara. Nesse comércio ilegal, segundo o delegado, algumas das motocicletas furtadas são desmontadas e as peças vendidas na cidade.

As duas autoridades de segurança da cidade informaram que a prática de atos ilícitos com motocicletas é comum, dentre elas, furtos, assaltos e comercialização de drogas. As

condições das motocicletas usadas para prática de crimes são geralmente motos sem emplacamento, relativamente novas e na maioria dos casos com condutores jovens.

Os principais motivos para a apreensão e detenção das motocicletas foram: infração de trânsito como dirigir sem capacete, sem habilitação, sem documento do veículo, menor de idade dirigindo, excesso de passageiros, criança abaixo da idade permitida sendo conduzida em motocicleta, escapamento adulterado, motos sem placa.

3.8.4. Os acidentes causados por motocicleta

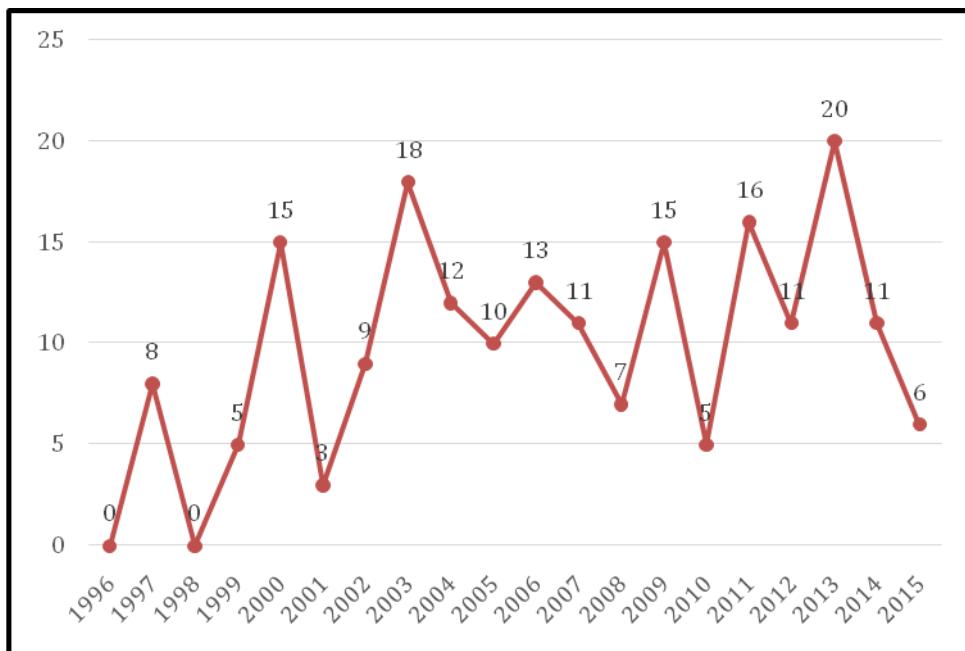
Com a finalidade de adquirir informações sobre os acidentes com motocicleta em Itacoatiara, foi enviado ofício à direção do hospital, visto que na base de dados do DATASUS só foi possível obter ocorrências por óbito. O responsável pelo Serviço de Arquivamento Médico e Estatístico (SAME) esclareceu que os levantamentos estatísticos do hospital só começaram a ser computados quando o Ministério da Saúde criou o Sistema Integrado de Informatização de Ambiente Hospitalar (HOSPUB), em junho de 2005, de maneira que anteriormente os dados eram subscritos manualmente. Devido a isso, os dados de pacientes com entrada no hospital por acidentes envolvendo motocicletas só foram fornecidos a partir da data de criação do sistema.

As principais dificuldades enfrentadas pelo SAME, segundo o responsável, são os cortes de gastos do Ministério da Saúde com o sistema E-SUS e a não-utilização do cartão SUS pelos pacientes. A entrada dos acidentados no hospital sem a apresentação do cartão não pode ser contabilizada no sistema que só registra pelo número deste documento. Diante disso, outro problema que pode ser gerado pela não-contabilização dos pacientes é o diagnóstico impreciso das necessidades de abastecimento do hospital, uma vez que remédios e equipamentos não são contabilizados de acordo com a demanda. Outra dificuldade apontada se encontra na sobrecarga de atendimentos que o hospital José Mendes realiza, pois abrange os municípios de Silves, Itapiranga, Urucurituba, Urucará e São Sebastião do Uatumã e estes não contribuem com as despesas de seus pacientes, assim o município de Itacoatiara deve arcar com esses custos, desde a entrada do paciente no hospital até o encaminhamento a Manaus.

Os dados conseguidos através do DATASUS, no período de 1996 a 2015, contabilizaram-se 195 óbitos, conforme CID -10- Pedestre, ciclista, motociclista, ocupante de automóvel e outros veículos automotores traumatizado em acidente de transporte, porém não foi possível saber quantos desses foi de acidente com motocicleta, os dados são contabilizados

juntos nessa categoria. A seguir, o gráfico dos dados de acidentes com óbito da base do DATASUS em Itacoatiara é apresentado.

Gráfico 9: Acidentes de trânsito com óbito em Itacoatiara – 1996 a 2015



Fonte: DATASUS
Organização: Ednilce (2018)

Conforme se pode verificar, em 1996, não houve registro de óbito, a partir de 1997 ocorrem 8 óbitos, em 2000 eleva para 15, em 2003 chega a 18 e em 2013 atinge 20 óbitos, a partir de 2014 tem uma queda para 11 e finda 2015, com apenas 6 óbitos. No decorrer do período, ocorreram 195 acidentes com óbito.

A frota de motocicletas em Itacoatiara teve aumento crescente no decorrer dos últimos 10 anos como demonstrado anteriormente no gráfico 5, em 2006 o DENATRAN apontava 5.761 motocicletas e em 2016, chega a 17.149 motocicletas registradas, ou seja, as que são emplacadas no DETRAN-AM, pois com a pesquisa foi possível verificar que a proporção desse veículo na cidade pode ser bem maior do que os dados oficiais, devido à quantidade de motocicletas sem emplacamento que circulam nas ruas e nas informações obtidas pela Polícia Militar e Civil.

Como o número de pessoas habilitadas para conduzir as motocicletas, categoria A, não é divulgado pelo órgão de trânsito, foi possível conseguir os dados somente de habilitados em todas as categorias que é de 9.541 contabilizados até fevereiro/2018, sendo o número de pessoas habilitadas menor que a própria frota dos veículos na categoria A.

Diante do que foi visto nas ruas os motociclistas e mototaxistas têm um comportamento imprudente e não cumprem a legislação de trânsito quanto ao item mais básico que é se habilitar antes de comprar um veículo. Eles fazem o contrário, primeiro compram o veículo e passam a circular com ele nas ruas, depois pensam em tirar a Carteira Nacional de Habilitação, como não têm dinheiro para pagar o licenciamento anual e o seguro obrigatório e nem para a CNH, ficam em situação de irregularidade perante o órgão fiscalizador.

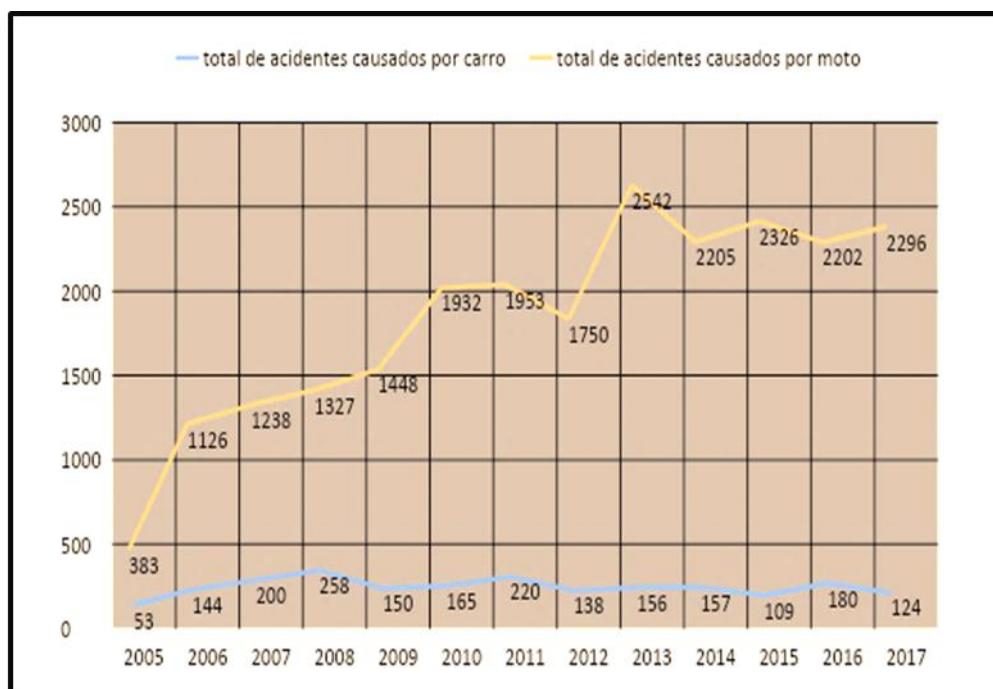
No entanto, por trás dessas irregularidades praticadas pelos motociclistas na cidade, tem um fator que implica de forma negativa que são as políticas de trânsito que, conforme o Código Brasileiro de Trânsito – CTB, é de responsabilidade dos municípios, entretanto, o órgão municipal de trânsito, o IMTT, não tem atuado de forma a fiscalizar e autuar os motociclistas que descumprem o CTB, as ruas estão sem sinalização de faixas e placas e não se vê no dia a dia os agentes de trânsito nas ruas, somente quando há eventos na cidade. Outro fator que agrava muito a situação do trânsito na cidade é a pouca obediência às normas ou até a imprudência dos motociclistas, ao dirigirem ultrapassando semáforo, sem capacete, conduzindo mais de um passageiro e praticando todo tipo de manobra em qualquer local.

Diante de todos esses problemas apontados, há um dado preocupante nas estatísticas, os acidentes de trânsito. Segundo informações conseguidas no hospital José Mendes, com base em levantamentos feitos na base do DATASUS no período de 2005 a 2018, fornecido pelo Sistema Arquivamento Médico e Estatístico (SAME), quanto aos acidentes de trânsito com motocicleta somaram 383 em 2005, saltam para 1.126 em 2006 e conforme pode ser observado vão ascendendo, em 2010 chegam a 1.932 e em 2015 saltam para 2.326, finalizando 2017 com 2.296 acidentes.

Vale ressaltar, que esses números compreendem ao total de pessoas que dão entrada no Hospital, ou seja, tanto os da cidade quantos os de outros municípios e comunidades do interior, contabilizando na base de dados para Itacoatiara, o que implica dizer que pode ser um pouco menor os acidentes ocorridos na cidade, mas ponderando que o maior número de motocicletas está em Itacoatiara do que nos municípios do entorno é uma variável que merece um estudo mais aprofundado. As informações sobre os acidentes de trânsito em Itacoatiara no período de 2005 a 2017, fornecidas pelo Serviço de Arquivamento Médico e Estatístico (SAME) do Hospital José Mendes, encontram-se no gráfico 10, no qual pode-se verificar que no ano de 2005 ocorreram 383 acidentes com motocicleta e 53 acidentes com carro, em 2011 ocorreram 1.953 acidentes com motocicleta e 220 com carro, em 2013 chega a 2.542 acidentes por motocicleta e 156 com carro. A partir de 2014 há uma queda no número de

acidentes por moto chegando 2017 com 2.296 acidentes e quanto ao número de acidentes com carro em 2014 ocorreram 157, em 2015, 109, em 2016 aumenta para 180 e em 2017 tem uma queda para 124 acidentes com carro.

Gráfico 10: Acidentes de Trânsito sem óbito causados por motocicleta e carro no município de Itacoatiara de 2005 a 2017



Fonte: SAME/HOSPUB
Organização: Adison Leite de Almeida (2018)

Uma variável a ser levada em conta nessa análise é que o aumento do número de acidentes com motocicleta a partir de 2006 coincide com o aumento nas vendas da Honda no atacado, onde foram vendidas neste ano mais de 1 milhão de motocicletas, 2008 atinge acima de 1,4 milhão, em 2011 bate recorde com mais de 1,6 milhão, a partir de 2012 há uma queda nas vendas, porém o número de acidentes dá um salto de 1.750 em 2012 para 2.542 em 2013 e tem uma queda em 2014 para 2.205 mais não reduz abaixo de 2 mil por ano até 2017, conforme o gráfico 10. Mesmo as vendas sendo distribuídas para todo o país e a região Norte ainda significar pouco na frota nacional de motocicletas, pode-se arbitrar que esse aumento da frota pode relacionar-se com o aumento nas vendas, que se reflete também nos acidentes devido o número de habilitados não acompanhar esses números conforme verificado no gráfico 6 – total de habilitados – CNH.

3.9. Órgãos Governamentais e sua atuação

Conforme o Código Nacional de Trânsito em seu Art. 1º, parágrafo 2º e 3º dispõe sobre o sistema nacional de trânsito e suas disposições preliminares.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não as medidas destinadas a assegurar esse direito.

§ 3º Os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro. (CTB, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997).

Assim, o Estado divide as responsabilidades com os entes federados (estados, municípios e o distrito federal) visando ao funcionamento adequado do trânsito no espaço urbano.

No Art. 7º, o CTB dispõe sobre a composição e a competência de cada órgão que compõem o Sistema Nacional de Trânsito, sendo os seguintes órgãos e entidades:

I – o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo; II – os Conselhos Estaduais de Trânsito (Centran) e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal (Contrandife), órgãos normativos, consultivos e coordenadores; III – os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios; IV – os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios; V – a Polícia Rodoviária Federal; VI – as polícias militares dos estados e do Distrito Federal; e VII – as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (Jari). (CTB, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997).

Diante do que determina o CTB, na cidade de Itacoatiara existe escritório do DETRAN-AM, que é subordinado a Manaus e o Instituto Municipal de Trânsito – IMTT – que faz parte da estrutura administrativa como uma autarquia municipal.

Como órgão que faz parte da estrutura administrativa estadual, a polícia militar age em parceria com o DETRAM e o IMTT quanto à fiscalização do trânsito na cidade.

3.9.1. DETRAN

Diante da necessidade de obter informações dos órgãos públicos que regulamentam o trânsito, buscou-se o DETRAN para saber da sua atuação em Itacoatiara onde foi possível

saber que o órgão exerce a função de legalizar e regularizar os documentos dos veículos e dos condutores. Dentre os veículos em Itacoatiara que tem mais procura por legalização atualmente é a motocicleta, principalmente depois da blitz (fiscalização) realizada em janeiro/2018, em média 70% das legalizações de veículos são motocicletas.

Quanto às atividades realizadas pelo DETRAN/Itacoatiara, a rotina de trabalho é a legalização de documentos de veículos, arrecadação de impostos, taxas, renovação de CNH, vistoria e licenciamento. A renovação é feita constantemente, pois já tem uma clínica de trânsito na cidade. O DUT ainda não é emitido por Itacoatiara, somente em Manaus. Mas, pode dar entrada por aqui e receber com 30 dias. A primeira habilitação é feita nas autoescolas e o recebimento é no órgão. Abaixo foto do DETRAN em Itacoatiara.

Figura 27: Posto de Atendimento do DETRAN



Av. Parque, Centro – térreo do prédio Itacoatiara Mall

Fonte: Ednilce Mendes (2018)

Quanto à fiscalização realizada na cidade, buscou-se saber se é de competência do órgão, onde foi informado que essa ação foi pelo DETRAN/Manaus em parceria com o 2º Batalhão de Polícia Militar, IMTT e outros órgãos de segurança pública. A última blitz realizada em janeiro, veio desde a delegacia especializada em roubos e furtos.

Depois das ações de fiscalização a demanda de atendimentos que era de 30 por dia passou para 150 por dia. As pessoas agora estão procurando se legalizar e regularizar seus veículos perante o órgão. Quanto à política de educação informou que fazem ações educativas na semana nacional do trânsito no mês de setembro, com ações nas escolas e nas ruas. No momento, estão trabalhando com somente para atender a demanda por legalização de veículos, vistoria e renovação de CNH. Além de entrega da 1ª habilitação aos aprovados.

A estrutura física do órgão melhorou muito e está há 10 meses no novo prédio, pois o antigo estava com infiltrações. Em Itacoatiara o órgão tem deficiência de funcionários para atender a demanda e necessita de um sistema de informação integrado com Manaus que permita realizar todas as atividades. O DETRAN no estado do Amazonas, em especial Itacoatiara, ainda está aquém de prestar um serviço com qualidade e agilidade, devido utilizar o sistema de tecnologia obsoleto, seu quadro de funcionários ser antigo e não atender a contento a demanda com agilidade e presteza. Sendo assim, o padrão de atendimento tende a ser não muito cortês e com deficiência de qualidade, o que não faz jus ao volume de arrecadação do órgão. Acredita-se que poderiam ser feitos investimentos mais significativos na sinalização, treinamento de agentes de trânsito, melhoria na infraestrutura do órgão, política de educação no trânsito e campanhas educativas, no entanto, como foi informado acima ele só tem função de órgão legalizador, regularizador e arrecadador de impostos e taxas, a função de implementar a política de trânsito está por conta dos municípios desde a implantação do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, Lei nº 9.503/1997, Art. 24, “compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios, no âmbito de sua circunscrição”.

3.9.2. Instituto Municipal de Trânsito e Transporte – IMTT

Esse órgão é responsável da normatização no trânsito em Itacoatiara. A assessoria técnica do IMTT informou que a política municipal de trânsito em Itacoatiara está no nível de educação, trabalhando em parceria com as empresas Mil Madeireira e Equador e a Polícia Militar com palestras educativas sobre o trânsito nas empresas e escolas. Informou que o Instituto atua em conjunto com o 2º Batalhão de Polícia Militar e que na última blitz (fiscalização) realizada nos dias 25 e 26/01/2018, atuaram junto com a polícia. Abaixo, foto do IMTT.

Figura 28: Instituto Municipal de Trânsito e Transporte – IMTT



Fonte: Ednilce Mendes (2018)

Conforme a assessora, o IMTT não pode multar, para isso ocorrer é necessário que o Instituto esteja integrado no sistema da PRODAM. Há uma proposta de até junho/2018 o sistema está integrado com a base de dados da frota no sistema DETRAN/PRODAM. Assim, quando o condutor infrator for multado em Itacoatiara, caso não pague a multa, a mesma ficará no sistema e será cobrado por isso, inclusive com pontos na carteira. A maior dificuldade em trabalhar a política de trânsito. Ao que informados que a parte cultural, pois a população insiste em não obedecer à legislação. “A população não se deixa educar”. “Só vai melhorar a partir do momento que o Instituto tiver o poder de multar os infratores”.

Atualmente, caso emitam multa e o infrator não pague, nada ocorre, pois não fica na base de dados de DETRAN e não aparece essa multa quando o proprietário vai licenciar o veículo anualmente. Outro problema, é que existem muitas motocicletas sem placa e isso impede imputar a multa. Por isso, agora o 2º Batalhão de Policia Militar está atuando ostensivamente para forçar os condutores a emplacar seu veículo, através de blitz e abordagens aos condutores em situação irregular.

A quantidade de agentes de trânsito informada ainda permanece o mesmo de um ano atrás, ou seja, oito funcionários. A assessora informou que só poderá aumentar o número de agentes quando a prefeitura realizar concurso público, o que ainda não tem previsão. Completou dizendo que além do problema de educação no trânsito, a questão econômica também é um fator que influencia na irregularidade das motocicletas. Pois, segundo ela, muitas pessoas não têm condições financeiras de ter uma motocicleta e pagar os custos de licenciamento e seguro anual, capacete e manutenção do veículo. Por isso, se vê muitas

motocicletas sem emplacamento, as pessoas não têm noção de responsabilidade em ter um veículo. Informou que no momento, o IMTT irá trabalhar a educação no trânsito com as crianças nas escolas para que essas sejam adultos mais conscientes. “Depois desse trabalho e da integração ao sistema do DETRAN iremos atuar com repressão”.

No início do mês de maio/2018, foi realizada na cidade uma ação conjunta da Prefeitura, IMTT, 2º Batalhão de Polícia Militar, escolas, Secretarias municipais e sociedade civil organizada, como parte da programação do maio Amarelo. O evento tem a finalidade de sensibilizar a sociedade quanto às normas e as ações de cada um no trânsito, inclusive o tema da campanha do maio amarelo “Nós somos o trânsito”, que faz um apelo à responsabilidade de cada um no trânsito, sejam motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres.

Este é um movimento criado pelo Observatório Nacional de Segurança Viária, a partir da Assembleia Geral das Nações Unidas (ONU), que editou uma resolução na qual definiu o período de 2011 a 2020 como a década de ações para a segurança no trânsito, passando a ser realizado em todo o país através de ações entre o Poder Público e a sociedade civil. Abaixo, fotografia da abertura do maio Amarelo em Itacoatiara.

Figura 29: Passeata do maio amarelo “Nós somos o trânsito”



Fonte: Ednilce Mendes (2018)

3.9.3. Batalhão de Polícia Militar

Dentre os órgãos que compõem o sistema de trânsito na cidade, está o 2º Batalhão de Polícia Militar – 2º BPM que atua em conjunto com o Instituto Municipal de Trânsito e Transporte – IMTT e o DETRAM. O comandante fez saber detalhes da operação que foi realizada em conjunto com a Polícia Militar, IMTT, DETRAN e Polícia de Manaus no mês de

janeiro de 2018, onde durante os dias de operação foram apreendidas 30 e retidas mais de 300 motocicletas. As que foram retidas ficaram no pátio do batalhão e seus condutores encaminhados à delegacia. As apreendidas ficaram disponíveis aos proprietários dos veículos a fim de regularizar pendências administrativas (emplacamento, pagamento de IPVA e irregularidades quanto à condução do veículo). Um mês após a fiscalização, ainda havia no pátio do batalhão 293 motos retidas e 8 apreendidas.

Dentre as providências tomadas estão a regularização dos mototaxistas e das associações, para isso, está sendo dado um prazo para os mesmos se regularizarem junto ao DETRAN e ao IMTT a fim de tirar de circulação os irregulares. Segundo informado pelo comandante, há mototaxistas envolvidos com o crime (roubos, assaltos, estupros, venda de drogas) disfarçados no meio dos profissionais. A média de assaltos, em 2017, foi de 10 assaltos por dia e 3.600 por ano praticados com o uso da motocicleta, isso altera o cotidiano dos moradores da cidade que passou a conviver com problemas de cidades grandes e médias quanto à violência. Abaixo, fotografia do pátio do batalhão um mês após a fiscalização operação conjunta, fiscalização da PM, IMTT, DETRAN e Polícia Civil de Itacoatiara e Manaus. Abaixo, também foto do pátio do 2º BPM um mês após as apreensões de motocicletas em operação de fiscalização em janeiro 2018, com várias pendências administrativas (falta de emplacamento, imposto atrasado, escapamento adulterado) e por roubo ou furto.

Figura 30: 2º Batalhão de Polícia Militar



Rua Benjamin Constant, Tiradentes
Fonte: Ian Borges (2018)

Figura 31: Pátio do Batalhão da PM um mês após fiscalização conjunta da PM/DETRAN/IMTT



Fonte Yan Borges/2018

3.9.4. 1^a Companhia Independente de Bombeiros Militar

Durante o trabalho de campo com os representantes dos órgãos públicos que direta ou indiretamente têm relação social com a comunidade e outros agentes na esfera pública, o Corpo de Bombeiros é um órgão que recebe demandas relacionadas a acidentes com motocicletas e tem um papel importante no correto atendimento às vítimas. O comandante ressaltou que como os órgãos públicos não trabalham com banco de dados de forma integrada, as informações de cada órgão podem ser diferentes, visto que as vítimas de acidentes de trânsito muitas vezes não chegam a ser atendidas pelos bombeiros. Muitos acidentes onde não há lesão grave ou morte as pessoas não acionam o atendimento da companhia.

Figura 32: Batalhão do Corpo de Bombeiros



Fonte: Yan Borges (2018)

Além disso, os dados referentes às ocorrências atendidas só passaram a ser registradas a partir do ano de 2016, pois antes não havia computadores e servidores administrativos para realizar essa atividade. Portanto, os dados informados pelo comandante se referem aos anos de 2016, 2017 e janeiro de 2018, sendo as ocorrências de acidentes de trânsito com todo tipo de veículos e com pedestres. Diante dessas informações não será possível comparar as informações dos bombeiros com as do hospital que se baseiam no SAME – Serviço de Arquivamento Médico e Estatístico que usa dados do DATASUS.

Diante das limitações do Corpo de Bombeiros o comandante forneceu as seguintes informações quanto aos acidentes que tiveram atendimento da 1ª Companhia Independente de Bombeiros Militar conforme demonstrado.

Quadro 4: Informações do Corpo de Bombeiros

Ano	Acidente com vítima lesionada	Acidente sem vítima lesionada	Acidente com vítima fatal
2016	73	0	1
2017	41	7	2
2018 (janeiro)	8	0	0

Nota: acidentes de trânsito em Itacoatiara nos anos de 2016, 2017 e janeiro 2018.

Fonte: 1ª Companhia Independente de Bombeiro Militar/Itacoatiara-AM
Organização: Ten. Adson de Souza Ferreira (2018)

No quadro acima, a partir de 2016 a companhia começa a sistematizar as informações sobre ações e ocorrências em Itacoatiara, antes não havia registros organizados de forma digital, somente manual. Desta forma, ficou inviável fazer uma análise comparativa com o aumento de acidentes e a frota, somente com as informações do corpo de bombeiros.

Diante disso, estes não foram usados na análise dos resultados, mas sim as do hospital adquiridas através do Serviço de Arquivamento médico e Estatístico – SAME.

3.9.5. Autoescolas

Conforme consulta ao Código Brasileiro de Trânsito – CTB, Lei nº 9.503 de 23/09/1997, e portal do Serviço Brasileiro de Apoio à Micro e pequenas Empresas – Sebrae, cartilha ideias de negócios, o Centro de Formação de Condutores – CFC é uma entidade devidamente certificada pelo Organismo de Qualificação de Trânsito, com registro e licença de funcionamento expedidos pelos Órgãos de Trânsito dos Estados ou do Distrito Federal. Possui administração própria e corpo técnico de instrutores devidamente habilitados para a capacitação teórica e prática de condutores de veículos automotores.

O registro e a licença para funcionamento do CFC são específicos para cada um ou filial, sendo expedido pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal. Os CFCs têm como precursoras as antigas Autoescolas que o atual Código de Trânsito Brasileiro – CTB, Lei nº 9.503 de 23/09/1997, que entrou em vigor em janeiro de 1998, denominou “Centros de Formação de Condutores”. A mudança permitiu uma ampliação nas atribuições e na qualidade dos serviços prestados, com foco maior na educação e melhor formação dos condutores de veículos automotores.

O Sistema Nacional de Trânsito, instituído pelo Código Brasileiro de Trânsito, é composto por diversas entidades com responsabilidades normativas, consultiva, fiscalizadora e de educação para o trânsito. Cabe aos CFCs o papel de capacitar condutores, segundo o Art. 156 do CTB a fim de estimular uma convivência social harmoniosa no trânsito das cidades brasileiras.

A partir do CTB a formação dos condutores passou por mudanças como a obrigatoriedade da realização de aulas teóricas e práticas. Essa preocupação com o ensino foi fundamental para o início de um processo de conscientização em relação aos problemas no trânsito. Importante foi a inclusão de novos cursos de formação nos CFCs, além dos de Primeira Habilitação.

Abaixo segue o quadro referente às categorias, conforme CTB Art. 143, os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte graduação conforme quadro abaixo.

Quadro 5: Especificação da categoria por Habilitação

CAT.	ESPECIFICAÇÃO
A”	Condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral. Ex.: Motocicleta, Ciclomotor, Motoneta ou Triciclo.
B”	Condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista; Ex.: Automóvel, caminhonete, camioneta, utilitário.
C”	Condutor de veículos, utilizados em transporte de carga, cujo peso bruto total excede a três mil e quinhentos quilogramas. Ex: Caminhão.
D”	Condutor de veículos, utilizados no transporte de passageiros, cuja lotação excede a 08 passageiros, excluindo o motorista. Ex: Microônibus, Ônibus.
E”	Condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semi reboque, trailer ou articulada tenha 6.000 kg (seis mil quilogramas) ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação excede a 8 (oito) lugares. Condutor de combinação de veículos com mais de uma unidade tracionada, independentemente da capacidade de tração ou do peso bruto total. Ex.: Veículo com dois reboques acoplados.
D”	Condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semirreboque, <i>trailer</i> ou articulada tenha seis mil quilogramas ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação excede a oito lugares.

Fonte: CTB art. 143

Organização: Ednilce Mendes (2018)

Em pesquisa de campo foram encontradas duas autoescolas em Itacoatiara a Autoescola Safira e Autoescola Vitória. Abaixo fotos das duas autoescolas.

Figura 33: Autoescola Safira

Fonte: Ednilce Mendes (2018)

Figura 34: Autoescola Vitória



Fonte: Ednilce Mendes (2018)

O crescimento na venda de veículos tem contribuído para o aquecimento dos negócios das Autoescolas ou Centro de Formação de Condutores. Segundo dados da FENABRAVE – Federação Nacional de Distribuição de Veículos Automotores no Brasil, a venda de veículos cresceu 9,28% no período de janeiro a outubro de 2017, se comparado ao mesmo período do ano de 2016. No acumulado do ano, foram vendidos 1,82 milhão de veículos novos país. Ainda segundo a entidade, no levantamento divulgado em 2016, o Brasil atualmente ocupa o 9º lugar entre os maiores mercados de carro do mundo, isso sem contar as motocicletas e outros tipos de veículos.

Conforme informações do Anuário ABRACICLO/2016, o crescimento da frota de duas rodas em relação à frota geral do país no período de 2005 a 2015, foi de 198%. No Amazonas, os números são significativos, sendo 22.910 motocicletas, porém com apenas 155.124 motociclistas habilitados, resultando em uma discrepância de 30%. Na capital, Manaus, existem 668.749 veículos, sendo 347.799 automóveis e 170.677 (motocicletas e motonetas). Em Itacoatiara a frota total de veículos até 2016 era de 21.984 sendo 2.947 automóveis e 17.149 (motocicletas e motonetas).

Esse panorama é favorável ao crescimento das empresas de prestação de serviço para automóveis e aquece também o mercado na área de autoescola. Com o crescimento da frota de veículos na cidade principalmente a de motocicleta, houve a necessidade de habilitar os condutores. Em Itacoatiara, existem dois Centros de Formação de Condutores, Autoescola Safira e Autoescola Vitória.

A autoescola Safira está localizada na rua Beija Flor nº 2565 – bairro mutirão, atua no mercado há dez anos e, segundo informações do responsável, já teve mais de 10 mil alunos matriculados, numa média de 1.000 alunos por ano. Não soube informar quantos dos alunos matriculados foram habilitados. Sendo que dentre os matriculados, mais da metade consegue ser aprovado na primeira etapa do exame, no entanto, muitos ficam reprovados e não conseguem passar no reteste (consiste de curso de atualização necessário para as pessoas que deixaram a carteira vencida por mais de 5 anos e querem renovar e pessoas que retiraram carteira antes de 21/01/1998 e ainda não renovaram) (DETRAN-AM, 2018).

A principal dificuldade dos alunos é a baixa escolaridade, o que muitas vezes impede de serem aprovados na prova de legislação. A referida autoescola facilita o pagamento no cartão ou no carnê a fim de possibilitar aos condutores se habilitarem. Segundo informações da direção da autoescola, no ano de 2009, houve uma ação do Governo para habilitar condutores na categoria A, no entanto, não foi possível saber quantos foram habilitados.

A autoescola Vitória está localizada na Av. Sete de Setembro, bairro Centro, atua no mercado há dois anos, desde seu funcionamento matriculou 740 alunos, não souberam informar quantos foram habilitados.

Abaixo folhetos de divulgação das duas autoescolas.

Figura 35: panfleto da autoescola Safira



Fonte: Ednilce Mendes (2018)

No folheto acima da autoescola Safira, a CNH para primeira habilitação na categoria A (Motocicleta, Ciclomotor, Motoneta ou Triciclo e motoneta) é oferecida por R\$650,00 à vista, a prazo no carnê R\$ 230,00 de entrada mais três vezes de R\$150,00 ou no cartão quatro vezes de R\$170,00. Na categoria B – (Automóvel, caminhonete, camioneta, utilitário) à vista por R\$950,00 cinco vezes de R\$230,00 no carnê, seis vezes de R\$192,00 no cartão. Na categoria AB (moto, carro) à vista R\$1.500,00 cinco vezes de R\$310,00 no carnê e oito vezes de R\$195,00 no cartão. Na adição de categoria, que é quando o condutor quer adicionar mais uma categoria na CNH os valores são diferentes, sendo na B/AB – que é quando o condutor já possui a categoria B e quer adicionar A. O valor para adicionar a categoria AB à vista R\$500,00 três vezes de R\$190,00 no carnê e três vezes de R\$180,00 no cartão. Para a categoria A/AB quando o condutor já possui a categoria A e quer acrescentar B, o valor à vista é R\$800,00 três vezes de R\$300,00 no carnê, quatro vezes de R\$225,00 no cartão. A categoria AB/AD à vista R\$1.350,00 três vezes de R\$500,00 no carnê, cinco vezes de R\$300,00 no cartão.

Figura 36: Panfleto da Autoescola Vitória



Fonte: Ednilce Mendes (2018)

A autoescola Vitória oferece a primeira habilitação na categoria A - R\$680,00 à vista, entrada de R\$239,00 mais três vezes de R\$160,00 no carnê ou quatro vezes de R\$180,00 no cartão. Para a categoria B – R\$999,00 à vista, duas vezes de R\$560,00, três vezes de R\$380,00, quatro vezes de R\$295,00, ambos no carnê ou cinco vezes de R\$245,00 no cartão. Para categoria AB – moto e carro R\$1.550,00 à vista ou duas vezes de R\$780,00, três vezes

de R\$523,00, quatro vezes de R\$395,00, cinco vezes de R\$320,00, ambos no carnê ou ainda seis vezes de R\$269,00 no cartão. Para acrescentar a categoria B/AB – para quem já tem habilitação de carro e quer acrescentar moto à vista R\$550,00 ou duas vezes de R\$258,00, três vezes de R\$196,00 no carnê ou cinco vezes de R\$152,00 no cartão. Para acrescentar a categoria A/AB - para quem já tem habilitação para moto e quer acrescentar carro à vista R\$899,00 duas vezes de R\$459,00 três vezes de 310,00 no carnê ou quatro vezes de R\$237,00 no cartão.

A categoria AB/AD-Condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semi-reboque, *trailer* ou articulada tenha seis mil quilogramas ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a oito lugares. Não é oferecida pela autoescola Vitoria.

Diante dos valores oferecidos aos condutores de veículos tanto para a primeira habilitação quanto para adição de categoria, a autoescola Safira oferece menores preços. No entanto, para um cidadão ser habilitado para dirigir quaisquer veículos há um custo para a habilitação, que nem todos os condutores estão preparados para custear, o que pode ser um fator impeditivo para muitos motociclistas não terem habilitação.

3.9.6. Clínica de Trânsito

As Clínicas de Trânsito são credenciadas pelo órgão de trânsito dos estados, no caso do Amazonas pelo DETRAN/AM. São responsáveis pela realização dos exames de aptidão física e mental dos condutores ou candidatos à Carteira Nacional de Habilitação, e é uma prerrogativa do Estado, conforme o CTB no art. 147, onde diz que “o candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito” [...]. No Artigo 22, inciso X “credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do CONTRAN”. No Art. 148 diz “Os exames de habilitação, exceto os de direção veicular, poderão ser aplicados por entidades públicas ou privadas credenciadas pelo órgão executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, de acordo com as normas estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito”. (CTB, 2018)

Como se vê, as clínicas de trânsito fazem parte estruturalmente do Sistema Nacional de Trânsito e são definidas nesse contexto como executoras de uma atribuição do Estado. Sendo assim, as clínicas se caracterizam como uma extensão do serviço público, assumindo coparticipação na responsabilidade da implantação da política setorial, desta forma, presta serviços públicos.

Figura 37: Clínica de Trânsito São Cristóvão



Rua Benjamin Constant, bairro Santa Luzia
Fonte: Ednilce Mendes (2018)

Em trabalho de campo foi encontrada uma clínica de trânsito que foi aberta aproximadamente há um ano, o que tem facilitado aos condutores de veículos realizarem os exames de renovação da CNH e 1^a habilitação, sem precisar se deslocar para a capital. Esses exames têm a finalidade de avaliar a aptidão física (exame de vista) e mental dos condutores (exames psicológicos e psicotécnicos), a fim de aplicar a lei e verificar as condições de saúde das pessoas que dirigem veículos automotores, como forma de prevenção primária aos fatores de riscos que envolvem o ato de dirigir, visto que conforme estatísticas do CONTRAN o fator humano é responsável por 90% das ocorrências de acidentes de trânsito.

Diante da instalação de uma clínica na cidade tem-se a percepção de que o Estado está procurando agir para dar suporte a fim de que os condutores possam buscar se regularizar junto aos órgãos competentes habilitando-se para dirigir. No entanto, o fato da educação no trânsito e do entendimento por parte do condutor de que para dirigir não basta comprar um veículo (motocicleta), por exemplo, e sair por aí dirigindo, é necessária uma sensibilização por parte destes de que o primeiro ato de quem quer comprar um veículo é habilitar-se, ou seja, aprender a dirigir, tirar a CNH e legalizar seu veículo (emplacamento) para então sair dirigindo nas ruas.

3.9.7. Seguro DPVAT

O Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - DPVAT representa uma proteção aos mais de 200 milhões de cidadãos em caso de acidentes de trânsito em todo o território nacional, seja ele motorista, passageiro ou pedestre, sem considerar a responsabilidade sobre o acidente. Reconhecido como um relevante instrumento de proteção social, o Seguro DPVAT oferece cobertura abrangente para todas as vítimas de acidentes de trânsito registrados em território nacional, condição garantida tanto para ocorrências que resultem em morte e invalidez permanente, quanto para a cobertura de custos médico-hospitalares.

A proteção é assegurada por um período de até três anos a partir da data do acidente. Trata-se, portanto, de um seguro inclusivo, universal, de custo reduzido, que beneficia particularmente a população de baixa renda, tradicionalmente vulnerável a situações de risco por não ter acesso facilitado a outros mecanismos de proteção, tais como planos de saúde privados e seguros para veículos automotores.

A indenização pelo Seguro DPVAT, nesse contexto, representa uma conquista e um direito do cidadão brasileiro uma vez que os seus recursos são assegurados por lei e obtidos por meio da cobrança anual de uma quantia paga por todos os proprietários de veículos automotores, uma única vez, junto ao IPVA, ou no licenciamento, para os veículos isentos do imposto.

O seguro existe desde 1966, através do Decreto-Lei nº 73/66, conhecido como a lei do seguro, o RECOVAT - Responsabilidade Civil Obrigatória de Veículos Automotores Terrestres. Em 1974, através da Lei nº 6.194/74, o RECOVAT passou a ser chamado de DPVAT – Seguro de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres, teve ampliado o conceito de responsabilidade civil passando a pagar a indenização independente de quem fosse a culpa pelo acidente, o que perdura até os dias de hoje.

A atual responsável pela administração do Seguro DPVAT é a Seguradora Líder-DPVAT. Em Itacoatiara existe um posto de atendimento da Seguradora Líder situado na Av. Sete de Setembro nº 1463 - bairro Iraci, que realiza procedimentos para solicitar indenização às vítimas de acidentes de trânsito. Em conversa com o corretor nos foi informado que são encaminhados mensalmente de 35 a 40 pedidos de indenização. Dentre estes, uma média de cinco por morte e os demais por invalidez permanente e despesas médicas e suplementares. O escritório tem abrangência para atender a outros municípios próximos a Itacoatiara (Silves, Itapiranga, Urucurituba, São Sebastião do Uatumã, Urucará e Borba).

Figura 38: Escritório da Seguradora Nova Líder



Fonte: Ednilce Mendes (2018)

Conforme divulgado pela Seguradora Líder-DPVAT no relatório anual, em 2017 foram pagas em todo o país mais de 383 mil indenizações, incluindo casos de morte, invalidez permanente, total ou parcial, e resarcimento de despesas médico-hospitalares, cujo montante atingiu R\$ 2,45 bilhões, ficando praticamente no mesmo patamar do ano anterior. Essa situação reflete, de um lado, a ampliação das ações de prevenção de acidentes e fiscalização do trânsito; de outro, o aprimoramento das ações de monitoramento e controle da Seguradora Líder-DPVAT para combate a fraudes, assim como do processo de regulação de sinistros.

Além de beneficiar individualmente as vítimas de acidentes, independentemente de apuração de culpa do condutor, o Seguro DPVAT representa, hoje, uma importante fonte de receita para a União, uma vez que, do total arrecadado por ano, 45% são repassados diretamente ao Fundo Nacional de Saúde (FNS) e destinados ao Sistema Único de Saúde (SUS), para fazer frente aos custos de procedimentos médico-hospitalares decorrentes da assistência a vítimas de acidentes; e 5% são repassados ao Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), para a realização de campanhas e outras iniciativas no âmbito da Política Nacional de Trânsito. Os 50% restantes é que constituem o montante destinado à Seguradora Líder-DPVAT, para o pagamento de indenizações e cobertura de despesas operacionais e administrativas derivadas da operação do seguro obrigatório.

3.10. Motocicletas: investimentos afetivos e/ou consumo dirigido

A publicidade tem um poder incrível de dizer o que é melhor, é gostoso, é bonito, está na moda, enfim ela diz o que fazer no dia a dia, o que consumir para ter saúde, beleza, se vestir bem. Ela passa a mensagem que é paga para passar através das imagens e dos textos, para vender a mercadoria e assim seduzir ao ato da compra. Ela trabalha com o imaginário unindo significantes (imagens) e significados (verdadeira vida, o humano) e assim exerce uma função ideológica que é massificada na mídia motivando o consumo das mercadorias.

Na televisão, a publicidade de empresas que patrocinam programas das emissoras interrompe constantemente a programação para anunciar suas mercadorias e dizer o que consumir, desde a comida até os serviços bancários. Nas revistas as páginas são tomadas por anúncios e nas rádios a publicidade toma conta dos horários dos locutores, chegando a ficar mais tempo falando em patrocinadores do que em informações úteis à sociedade ou tocando músicas aos ouvintes.

Essa publicidade se profissionalizou e não é mais aquela do século XIX como nos diz Lefebvre (1991, p.115) que “descrevia os objetos para excitar o comprador [...] hoje a descrição é apenas o começo, ela é o bem de consumo, [...] produz mitos, ela induz a felicidade de consumir”, trabalhando o imaginário das coisas e despertando o desejo nas pessoas, usando imagens que fazem apelo a sensualidade, sexualidade, feminilidade e a virilidade como o autor diz “algumas outras entidades”.

Isso leva a uma reflexão quanto ao papel da publicidade na era da tecnologia onde os comerciais são produzidos como um trailer de filme, com atrizes profissionais e jogadores de futebol sendo os difusores de objetos de consumo homogeneizados, fazendo com que a mercadoria seja vendida até a última unidade, num jogo de duplo valor, entre a realização do uso e da troca.

A indução a realização da mercadoria envolve o ato da troca quando o consumidor da motocicleta ignora o fato de que por trás da mercadoria tem um trabalhador que a produz, que vende sua força de trabalho ao capital. O caráter social do trabalho é ocultado, a mercadoria ganha vida própria e a mercadoria passa a ser objeto de adoração ou mesmo de mediação ao atendimento a uma necessidade, neste caso, a de mobilidade.

O consumidor é moldado para o ato da compra, às vezes sem sequer refletir, ele simplesmente consome, adquire coisas que podem suprir necessidades das mais básicas às mais sofisticadas. O homem sai da sociedade da escassez para a abundância, onde há uma amplitude do consumo, onde os valores culturais são apagados e uma ideologia do consumo é

pregada, disseminada através de anúncios comerciais, na qual a equipe de *marketing* estuda o cliente e pesquisa para saber as necessidades e em cima disso as mercadorias são criadas e/ou aperfeiçoadas. A estratégia empresarial tem o intuito de garantir as vendas e a acumulação capitalista, que tem a função de promovê-las através dos comerciais feitos para seduzir, envolver e transformar o ato de consumir.

Esse apelo ideológico ao ato de consumir objetos é induzido pelo *marketing* que cria os artifícios da necessidade, álibis para o consumo (o sonho, o *status*, o erotismo, a aventura, o tempo). Assim, a tendência é a criação de novas necessidades que leva ao consumo dirigido, ou seja, aquilo que as empresas podem seduzir, pois hoje o apelo é ao desejo do ter. Passam a circular mensagens no imperativo como “compre o que há de melhor”. A imagem de mulheres ao lado de algumas mercadorias tende a associações quanto ao ter em detrimento do ser. O ato de consumir forjado em marcas (signos) diz o que se deve usar e o que é melhor porque o outro usa. Estes seriam alguns valores desta cultura do consumo próprios do cotidiano que invade a vida em Itacoatiara.

A imagem abaixo de uma camisa do representante de venda da Honda do grupo Cometa (Revenda Autorizada da Honda no estado do Amazonas, instalado em Itacoatiara) é emblemático, neste sentido com o texto, dizendo ao consumidor “minha Honda é um sonho que já transformei em realidade”. A frase apela ao imaginário (o sonho) de ter uma marca, não é só uma motocicleta, é uma Honda. Aqui a mensagem estimula o desejo de ter o objeto adorado – a mercadoria de uma corporação específica e especializada em duas rodas. A imagem da roda da moto com as asas tem um apelo à liberdade, a asa é a logomarca da Honda. O consumidor tem no imaginário a ideia de que ao ter uma Honda ele terá liberdade de se locomover como se estivesse voando sobre rodas.

Figura 39: Camiseta de um representante de venda autônomo Grupo Cometa



Fonte: Hugo Pantoja (2018)

Não é o consumidor nem tampouco o objeto consumido que tem importância nesse mercado de imagens, é a representação do consumidor e do ato de consumir, transformado em arte de consumir. Ao longo desse processo de substituição e de deslocamento ideológicos, conseguiu-se afastar e até apagar a consciência da alienação, acrescentando-se alienações novas às antigas (LEFEBVRE, 1991, p.64).

Essa alienação nova é não perceber o que está por trás do consumo da motocicleta. Na alienação antiga o que estava alienado era o trabalho para se fazer a mercadoria, o quantum de trabalho abstrato estava sendo alienado na relação do trabalhador na indústria ao vender sua força de trabalho em condições de mais-valia, hoje a alienação está no imaginário, o objeto torna-se o signo do consumo da técnica, da riqueza, do *status* e da felicidade.

Dentre todas as marcas de motocicletas oferecidas pela publicidade, há uma que se faz presente não só nos comerciais de TV e nas revistas, mas nas ruas, a vista de todos, nas lojas, concessionárias, barracas de venda e que chega aos 62 municípios do Amazonas. A frase da camiseta acima “minha Honda é um sonho que transformei em realidade” possibilita, através do consórcio e do Banco Honda, o consumidor adquirir sua Honda.

Assim essa empresa vai dominando o mercado nacional e em Itacoatiara isso vem se repetindo, pois se encontra presente nos espaços de consumo estratégicos para a venda, (concessionária na Av. Parque, pontos de vendas no posto Atem da Av. Parque, supermercado Ouro Verde, Posto Jobson e Mayra e barraca de vendas na Av. Mário Andreaza com rua Borba), abordando os clientes nesses locais e oferecendo todas as vantagens de ter uma Honda.

Figura 40: Folheto promocional da Concessionária Canopus Motos

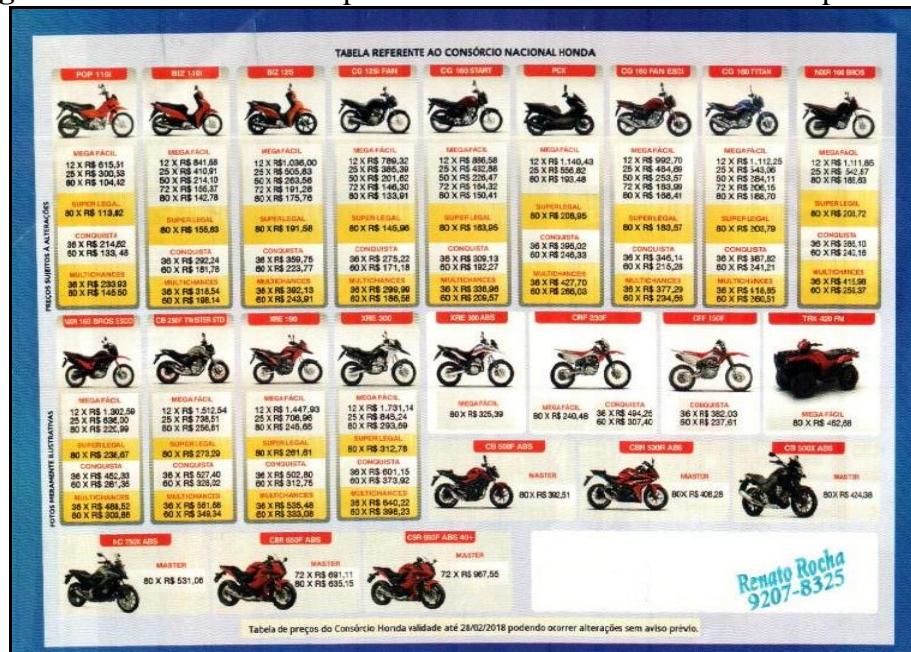


Organização: Ednilce Mendes (2018)

O panfleto acima é distribuído em todas as revendas autorizadas e na concessionária Canopus em Itacoatiara, assim como nas ações de venda realizadas em eventos. Esse especificamente foi feito para divulgar a nova loja da Canopus na antiga loja Amazônia Moto Center e oferece financiamento para servidores públicos federais, estaduais e municipais. Divulga compra programada sem consulta ao Serviço de Proteção ao Crédito – SPC e a SERASA. Sendo oferecidas todas as vantagens para o consumidor comprar uma motocicleta.

O verso do folheto acima traz informações detalhadas quanto aos planos de consórcio. O consultor é instruído a oferecer primeiramente o consórcio ao consumidor e, para isso, oferece vantagens quanto a custo-benefício, possibilidade de troca da carta de crédito por outro bem e os valores de lance para contemplação. O nome do consultor de vendas com o telefone vem carimbado no canto direito. Essa estratégia de vendas na maioria das vezes segundo os vendedores é certa. Cada consultor de vendas tem uma quantidade de folhetos com o seu nome e telefone no verso.

Figura 41: Verso do folheto promocional da Concessionária Canopus Motos



Organização: Ednilce Mendes (2018)

A foto abaixo se refere à entrega de uma moto a um consumidor contemplado em consórcio da Honda. A revenda autorizada segue um padrão definido pela empresa, o qual deve valorizar a compra realizada com a entrega sendo fotografada e divulgada para a concessionária o que conta pontos e comissão para o revendedor.

Analizando no contexto do significante da imagem da moto e do que ela significa ao seu consumidor, é o sonho vendido pelo consórcio agora realizado no ato do recebimento da

motocicleta, o que gera satisfação, realização pessoal, *status* de ser inserido no grupo de pessoas motorizadas pelas duas rodas, da liberdade vendida pela marca da asa e de ter na motocicleta satisfeita a sua necessidade do transporte individual, São muitos os significados de ter uma moto para cada um, ela é um signo do consumo (a marca Honda) e também um consumo do signo (mercadoria).

Figura 42: Entrega de motocicleta ao cliente contemplado em consórcio



Revenda autorizada Canopus (Posto de Gasolina Jobson e Mayra)

Rua Penetração I – bairro São Francisco

Fonte: Foto cedida pelo revendedor autorizado Honda (2018)

O que para o consumidor é um ato de satisfação para o revendedor autorizado significa maior percentual de comissão, para a concessionária pontuação junto à fábrica para cumprir metas de vendas, maior percentual de lucro para o proprietário e para a fábrica além do faturamento e lucros, o aumento da produção e a liderança no setor a cada motocicleta vendida. Mas, vai, além disso, o que há por trás da produção e do consumo da motocicleta?

Há um sistema político-econômico e ideológico-social que estrutura o cotidiano (trabalho, vida privada e lazer) para o consumo como *lócus* da produção, onde a produção é puxada pelo consumo.

Este consumo precisa ser estimulado por “necessidades” da vida urbana numa ideologia da mercadoria, impregnando todas as esferas da sociedade, onde as pessoas são estimuladas pela publicidade e pela estrutura criada pelo sistema político-econômico e

ideológico-social, no qual necessidades passam a ser criadas para manipular os consumidores a adquirir, possuir, ter coisas, objetos e fazer com que não se possa viver sem eles, muitas vezes buscando-se satisfação no ter e pelo ter coisas.

A necessidade se compara a um vazio, mas bem definido, a um oco bem delimitado. O consumo e o consumidor enchem esse vazio, ocupam esse oco. É a saturação. Logo que atingida, a satisfação é solicitada pelos mesmos dispositivos que engendram a saturação. Para que a necessidade se torne rentável, é estimulada de novo, mas de maneira um pouquinho diferente. As necessidades oscilam entre a satisfação e a insatisfação, provocadas pelas mesmas manipulações. Desse modo, o consumo organizado não divide apenas os objetos, mas a satisfação criada pelos objetos (LEFEBVRE, 1991, p.89).

A publicidade como ideologia na produção de necessidades leva o consumo à saturação das mercadorias pela obsolescência programada dos objetos e o tempo de vida da mercadoria e do consumo das mesmas, que vai provocar satisfação ou insatisfação no consumidor.

Assim, sempre haverá novas necessidades, desejos, vontades, numa relação de gerar contínua insatisfação com o objeto adquirido seja através da obsolescência ou do *status* em ter objetos (mercadorias) que são símbolos do consumo e consumo de signos (marcas) que valem dizer quanto vale e o que significa tê-las no mundo do consumo dirigido.

A foto abaixo reflete a hierarquia das performances que define (preço, tamanho, potência, símbolo e *status*), assim chamada por Lefebvre (1991, p.112) [...] “o carro é símbolo de posição social e de prestígio. Nele tudo é sonho e simbolismo: de conforto, de poder, de prestígio, de velocidade” [...]. A motocicleta de alta cilindrada tem esse apelo ao consumidor. Na fotografia abaixo no encontro de motociclistas, atitude comum a todos os participantes é subir no palco com sua motocicleta de alta cilindrada acompanhado da esposa ou namorada e exibir-se junto com ela em sua máquina. Depois que todos se exibem ficam concentrados no evento e cedem as motocicletas para quem quiser ser fotografado e se divertem ouvindo rock.

A relação hierárquica do automóvel que Lefebvre analisa serve para este estudo, pois significa para o motociclista das altas cilindradas o mesmo *status* social, prestígio e poder, que tem o carro na escala das performances.

Nele tudo é sonho e simbolismo: de conforto, de poder, de prestígio, de velocidade. Ao uso prático se sobrepõe o consumo dos signos. O objeto se torna mágico, entra no sonho. O discurso a seu respeito se alimenta de retórica e envolve o imaginário. É um objeto significante num conjunto significante (com sua linguagem, seus discursos, sua retórica). Signo de consumo e consumo de signos, signos de felicidade e felicidade pelos signos,

tudo se encavalando, se intensificando ou se neutralizando reciprocamente [...] (LEFEBVRE, 1991, p. 112).

Figura 43: 2º Encontro de Motociclistas de Itacoatiara-AM – maio/2017



Fonte: Hegilson Rezende (2017)

Nesse ponto, temos como signos do consumo e consumo dos signos (a motocicleta enquanto mercadoria tem marca que é consumida e usada por determinado grupo de motociclistas). Ela é objeto mágico, dos sonhos, símbolo de um consumo de excêntricos onde é signo de felicidade (pela realização pessoal) e felicidade pelos signos (felicidade através da marca e do que ela representa no grupo e o que significa ter uma máquina dessa potência na sociedade). Isso é algo que vai além do simples ato de consumir uma motocicleta para o uso diário como meio de transporte ou trabalho, é um *status* social que tende a fazer com que quem participa do grupo seja visto de forma diferente dos demais motociclistas.

O cotidiano é assim alterado pelo objeto técnico (a motocicleta) que estrutura o espaço e o tempo das coisas e das pessoas e de suas relações sociais, reproduzidas na vida cotidiana de cada cidadão, no movimento do deslocamento para o trabalho, a escola e o passeio que são estruturadas para ocorrer num espaço desregulamentado pelo Estado, facilitando a venda de motocicletas, o trafegar sem capacete, sem habilitação, favorecendo a política de motorização individual e influenciando uma mudança cultural na vida privada, no trabalho e no lazer dos moradores.

CONCLUSÃO

No processo de globalização econômico e mundialização do capital para os países periféricos, a Amazônia, no que tange a esse estudo, o estado Amazonas, na cidade de Itacoatiara, recebe investimentos do capital internacional devido a sua condição de cidade média com função intermediária (SCHOR & OLIVEIRA, 2011) se destacar na rede urbana ao estar localizada próxima a Foz do rio Madeira e assim possibilitar o acesso ao mundo pela hidrovia Madeira/Amazonas, interligada à capital Manaus pela estrada AM-010, esses são condicionantes que influenciam a dinâmica urbana dessa cidade, levando-a a destacar-se nos números diante do cotidiano como segunda maior frota de motocicletas do estado.

Os números apontados neste estudo evidenciam mudanças na vida urbana através das informações nas bases de dados governamentais e pesquisas de campo que revelaram evolução constante do consumo de motocicletas. A partir do processo de liberalização econômica, o incentivo à motorização individual na década de 1990, que se acentuou no ano 2000 com as políticas de crédito para esses veículos, vem acarretar mudanças no contexto urbano, principalmente quanto ao aumento do número de acidentes de trânsito, ao comportamento dos motociclistas nas ruas, a ausência das políticas públicas de mobilidade urbana e educação no trânsito e de atuação efetiva dos órgãos governamentais.

Diante dos resultados da pesquisa, algumas informações são importantes na análise em base de dados secundários sobre o aumento da população e o crescimento da frota de motocicletas que ocorrem a partir de 2006, isto é, os processos associados pela expansão da área urbana, a necessidade de deslocamento dos moradores dos novos bairros para o centro, visto não haver transporte coletivo. Essas variáveis são acompanhadas pelo aumento do número de acidentes de trânsito causados por motocicleta que, em 2005, foi de 383 e, em 2006, passou para 1.126, a partir desse ano o número de acidentes só aumentou na cidade, chegando a 2010 com 1.932 e, em 2016, com 2.202, um número assustador que merece a atenção dos órgãos governamentais nas esferas municipal, estadual e federal.

Assim como a frota de motocicletas que, em 2005, era de 5.586 e no decorrer de cinco anos, ou seja, em 2010, atinge 10.432 e chega, em 2016, com uma frota de 17.149 motocicletas, o IPVA arrecadado para Itacoatiara em 2005 era R\$ 294.832, em 2010 passa para R\$ 693.690, em 2016, alcança R\$ 1.307.690, acompanhando esse crescimento da frota. No entanto, o número de habilitados em todas as categorias no município, em 2016, é de 9.109, atingindo um percentual de 53,12 % de habilitados em relação à frota de motocicleta.

O que aponta a necessidade de um trabalho efetivo de fiscalização e controle e de políticas de educação no trânsito por parte dos órgãos competentes a fim de aumentar o número de habilitados na categoria A – motocicleta, reduzir o número de acidentes causados por esse veículo e melhorar as relações sociais dos condutores no espaço urbano.

Outro indicador que contribui muito para o aumento da frota e dos acidentes de trânsito é a quantidade de motocicletas entregues mensalmente pela concessionária e revendas autorizadas da Honda em Itacoatiara. Conforme informado pelo gerente, a concessionária Canopus entrega mensalmente 70 motocicletas por contemplação em consórcio e 50 motocicletas por financiamento e à vista, totalizando 120 motocicletas entregues. Isso é perceptível no espaço urbano, pois em todos os locais pesquisados a motocicleta estava presente.

Importante ressaltar que desse número de 120 motocicletas postas em circulação não se sabe quantas saem emplacadas da loja, mas isso não é empecilho para a venda, pois fica a critério do cliente emplacar o veículo. Sabe-se através das informações dos consultores de vendas que as motocicletas vendidas em consórcio somente são entregues emplacadas, então se pode esperar que as 50 unidades adquiridas por consórcio saiam da loja emplacadas. Esse fato aponta para necessidade de uma ação dos órgãos reguladores de trânsito quanto à exigência do emplacamento da motocicleta no ato da compra o que gerará mais arrecadação para o Estado e maior controle mediante os órgãos fiscalizadores.

Diante das pesquisas em fontes primárias e secundárias, aponta-se para a necessidade de um banco de dados do governo estadual e municipal compartilhado entre os órgãos de segurança, de normatização e fiscalização de trânsito, com a polícia para roubos, furtos, assaltos, multas, com o hospital para concentrar dados referentes a acidentes e outras informações que são necessárias para a tomada de decisão e implantação de políticas públicas. Em trabalho de campo, foi possível verificar que existe um comércio informal e ilegal da motocicleta, o que indica necessidade de maior atuação de fiscalização dos órgãos competentes.

Em trabalho de campo nas oficinas e borracharias, ficou visível um comércio que se origina a partir da venda de pneus, baterias, óleo e outros resíduos gerados a partir da manutenção da motocicleta, o que demonstrou existir uma logística reversa, sendo praticada mesmo sem saber do conceito entre os prestadores de serviços (oficinas e borracharias) e empresas de reciclagem da Itacoatiara e de Manaus, o que permite realimentar a cadeia produtiva da motocicleta para fabricação de peças de alumínio. Dos pneus para as remanufatura (recauchutagem de pneus), das baterias para reuso por pessoas das comunidades

do interior, do reaproveitamento do óleo trocado das motocicletas em motosserras também em comunidades do interior.

As pessoas que fazem uso da motocicleta se estabelecem num espaço urbano com infraestrutura das ruas totalmente esburacadas. Porém, existem algumas ruas que ainda se encontram trafegáveis, dentre elas: a Rua Borba, parte da Mário Andreazza e Álvaro Franca, Sete de Setembro e Av. Parque. Poucas ruas possuem sinalização adequada das vias, onde tem as faixas de pedestres estão invisíveis ou são inexistentes. A área escolar não é sinalizada, sem placas de velocidade permitida, falta de agentes de trânsito e inexistência de transporte público para os bairros distantes e conjuntos habitacionais da AM-010.

O Estado enquanto agente arrecadador de impostos não tem atendido ao que a legislação determina e nem ao que o cidadão espera dele. A situação de ineficácia dos órgãos públicos responsáveis pelo trânsito em fazer cumprir a lei permite que pessoas não habilitadas, sem capacete, embriagadas possam dirigir colocando em risco a sua vida e a vida de outros. Os menores de idade dirigem motocicletas. Os pais são coniventes com essa situação, pois muitos compram motocicletas para seus filhos menores e ainda são conduzidos por eles como passageiros.

A concessionária não é obrigada a vender motocicleta emplacada e não é exigida a CNH do comprador. É possível comprar uma motocicleta tanto na concessionária e revendas autorizadas da Honda quanto nos pontos de vendas de motocicletas usadas. Os órgãos reguladores e fiscalizadores de trânsito na cidade não estão realizando seu papel, e para isso é necessário a atuação do Instituto Municipal de Trânsito e Transporte no que se refere à fiscalização, sinalização das vias e política municipal de trânsito.

O DETRAN que é um órgão recolhedor de impostos, taxas e multas não tem dado ao cidadão o retorno da arrecadação de 305 milhões de reais somente de IPVA, sem contabilizar multas e taxas. O investimento do Estado em política de trânsito é ínfimo considerando o que se arrecada e os repasses ao município de Itacoatiara ainda é pequeno se considerado os veículos que são emplacados por Manaus e recolhem o imposto para a capital. Diante disso é preciso que o Estado seja mais eficiente na gestão do recurso e devolva ao cidadão o que lhe é de direito em serviços públicos de melhor qualidade.

Nas observações em campo, nos postos de gasolina, ocorreu uma prevalência do abastecimento da motocicleta em relação aos carros, o que pode ser indicador de uma tendência de que motocicleta influencia no fluxo de abastecimento e no aumento do número de postos em Itacoatiara, havendo necessidade de uma pesquisa mais aprofundada sobre o assunto.

Como uma das influências no cotidiano da cidade aparece os acidentes de trânsito causados por motocicletas, conforme demonstrado nas informações do SAME/HOSPUB no gráfico 10 sugere-se pesquisas voltadas para estudar os acidentes de trânsito causados por motocicletas na cidade.

A pesquisa conseguiu realizar dentro das limitações quanto à coleta de informações nos órgãos públicos locais e nas bases de dados institucionais o objetivo proposto de responder como o consumo de motocicletas influencia o cotidiano, demonstrando a evolução da frota de motocicletas e das influências apontadas que são causadas pelo consumo desse veículo até o momento atual, onde é objeto que tende a reinar nas ruas numa disputa pelo espaço numa relação de poder, *status* e realização pessoal, não somente de mobilidade.

REFERÊNCIAS

ABRACICLO. Anuário da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares. **Anuário – 2015**. Disponível em: <www.abraciclo.com.br/anuario-de-2015>. Acessado em: out. 2016.

ABRACICLO. Anuário da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares. **Anuário – 2017**. Disponível em: <www.abraciclo.com.br/anuario-de-2017>. Acessado em: jan. 2018.

ALHO, Milke Cabral. **Uma análise político-econômica de desenvolvimento no município de Itacoatiara (AM)**. Dissertação. 2009. 169p. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) – Universidade Federal do Amazonas. Manaus: UFAM, 2009.

ALVES, Rubem. **A Boa Nova dos Dias**. Porto: Edições Asa, 2006.

ANDRADE, Manuel Correia De. **Geografia Econômica**. 7. Ed. São Paulo: Atlas, 1981.

ANFAMOTO. Associação Nacional dos Fabricantes e Atacadistas de motopeças. **ANFAMOTO em Revista**. Ano 22, nº 137, nov/dez/2016. Disponível em: <www.anfamoto.org/revista>. Acessado em: fev. 2018.

AQUINO, Dayani Cris de. **A lei geral da acumulação capitalista e a teoria da crise baseada na escassez da força de trabalho**. Revista de Economia- UFPR. v.34, nº especial, p.77-98, 2008.

BENKO, Georges. **Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI**. Tradução Antonio de Pádua Danesi. 2. ed. São Paulo. Hucitec, 1999.

CASTELO, Mario Jorge Ribeiro. **Análise da proximidade geográfica da cadeia de suprimentos regional**: um estudo de caso nos indicadores do Polo Industrial de Manaus. Fucapi, 2012.

CHESNAIS, François. **A mundialização do capital**. São Paulo: Xamã, 1996.

CHOPRA, Sunil. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos**: estratégia, planejamento e operação. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2003.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a Rede Urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand-Brasil, 2006.

CRESWELL, John W. **Projeto de Pesquisa**: método qualitativo, quantitativo e misto. 2.ed. Porto Alegre: Artmed, 2007.

FALZONI, Renata. **A bicicleta no Brasil**. Lições da ciclo-história mostram porque a mobilidade urbana precisa mudar. Associação Brasileira das Indústrias do Polo Industrial de Manaus – ABRACICLO. Anuário 2016. São Paulo, p. 85-92, 2016.

FERREIRA, Antonio Carlos de Oliveira. **Entrevista concedida a Ednilce Ferreira Cruz Mendes**. Itacoatiara, 14 de jun. de 2017.

FREITAS, Luiz Alberto. **Localização das Indústrias do Pólo Industrial de Manaus**:uma análise dos fatores determinantes. Dissertação. 2012. 110 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção. Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2012.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

HARVEY, David. **Condição Pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 1992.

_____. **O enigma do capital**: e as crises do capitalismo. São Paulo: Boitempo, 2011.

_____. **Para entender o capital**. Livro I. Tradução Rubens Enderle. S.l. E-book Editora Boitempo, 2013.

HONDA, Honda South América. **Relatório Sustentabilidade 2016**. Disponível em: <<http://www.honda.com.br/institucional/sustentabilidade/relatorios-de-sustentabilidade>>. Acessado em: dez, 2107.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Dados da frota**. Disponível em: <www.ibge.gov.br/dados-da-frota>. Acessado em: jun. 2016.

K. C. S. Asevedo& C. E. M. Jerônimo. **Diagnóstico ambiental de postos de lavagem de veículos(lava-jatos) em Natal-RN**. Revista SCIENTIA PLENA, Vol. 8, NUM. 11, 2012.

LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 5.ed. São Paulo. Atlas, 2003.

LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. Tradução: Alcides João de Barros. São Paulo: Ática, 1991.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: La production de l'espace. 4e éd. Paris: ÉditionsAnthropos, 2000).

MACIEIRA, Fausto. **Motocicleta**: a evolução das máquinas que conquistaram o mundo. São Paulo: Alaúde, 2009.

MARIM, Daniel. **Estratégias na Indústria de Motocicletas**: um estudo exploratório do setor de motocicletas brasileiro. Dissertação. 2010. 168p. Disssertação (Mestrado em Administração). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC-SP. São Paulo, 2010.

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política**. Livro I. Tradução Rubens Enderle. S.l. E-book Editora Boimtempo, 2013.

MEDEIROS, Sylvanio Rodrigues. **Reestruturação produtiva e o esforço de exportação da indústria de motocicletas do Polo Industrial de Manaus – 2000-2007**. Dissertação 2009, 94 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) – Faculdade de Estudos Sociais – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional. Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2009.

MELO, Eudes. **A formação de redes de produção na indústria de veículos sobre duas rodas no norte brasileiro.** Dissertação. 2010. 171 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia). Instituto de Ciências Humanas e Letras. Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2010.

MENDES, Carlos Souza. **Entrevista concedida a Ednilce Ferreira Cruz Mendes.** Itacoatiara, 14 de jun. de 2017. Mp3 (60 min).

MENDES, Mário Benigno. **Entrevista concedida a Ednilce Ferreira Cruz Mendes.** Manaus, 20 de junho de 2017. Mp3 (60 min.)

MENDONÇA, Maurício Brilhante de. **O processo de decisão política e a Zona Franca de Manaus.** Manaus: Valer, Fapeam, 2015.

MONTEIRO, Mário Ypiranga. **Carros e carroças de boi.** Manaus: União Brasileira de Editores – UBE, 1984.

MORAES, Elias de Oliveira. **Corporação em rede:** um estudo sobre a Moto Honda da Amazônia. Dissertação2011. 92 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Ciências Humanas e Letras – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2011.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Estado da motorização individual no Brasil - Relatório 2015.** Disponível em:
http://www.observatoriodasmetropoles.net/download/automoveis_e_motos2015.pdf Acesso em: jun.2016.

OBSERVATÓRIO SOCIAL. **Relatório Geral de Observação. Comportamento Social e Trabalhista Moto Honda da Amazônia.** sl., 2011. Disponível em:
http://www.observatoriosocial.org.br/sites/default/files/01-01-2001_08-honda-comportamento-social_trabalhista-amazonia.pdf. Acessado em: 20 fev. 2018.

OLIVEIRA, Claudemilson Nonato Santos de. **Urbanização no médio Amazonas:** a importância de Itacoatiara (AM) como cidade intermediária. Dissertação. 2007. 185f. Dissertação (Mestrado em Geografia), Departamento de Geografia. Universidade Federal do Amazonas, UFAM, 2007.

OLIVEIRA, José Aldemir & Cidade, Fernanda Cabral. **Da coleta à comercialização: a cadeia produtiva reversa de pós-consumo numa cidade amazônica.** Revista GEO-UERJ, Rio de Janeiro, n. 31, p. 474-503, 2017

PEREIRA, Cristiano José. **Interdita Liberdade em duas rodas:** juventude e desenvolvimento da indústria motociclística no Brasil (1974-2000). Tese. 2013. 300 f. (Tese de Doutorado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – FFLCH. Programa de Pós-Graduação do Departamento de História Econômica. Universidade de São Paulo – USP, São Paulo, 2013.

RODRIGUES, Marcelo da Silveira. **Civilização do automóvel:** a BR-319 e a opção rodoviária brasileira. Manaus. EDUA, 2013.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** 4. ed. São Paulo: EDUSP, 2006.

_____. **O Espaço Dividido:** os dois circuitos da economia dos países subdesenvolvidos. 2. ed. São Paulo: EDUSP, 2008.

_____. **Espaço e método.** São Paulo. Editora da USP, 2014.

SEBRAE, Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas. **Ideias de negócios. Como montar um lava rápido de motos.** Disponível em:

<<http://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/ideias/como-montar-um-lava-rapido-de-motos>>. Acessado em: abr. 2018.

SILVA, Francisco Gomes da. **Entrevista concedida a Ednilce Ferreira Cruz Mendes.** Manaus, 10 de jun. de 2017.

SILVA, Francisco Gomes da. **Fundação de Itacoatiara** (1º volume da Trilogia Itacoatiara 330 Anos). Manaus: Editora Cultural da Amazônia Ltda., 2013.

_____. **Cronografia de Itacoatiara:** apontamentos para a história do município (da Serpa Colonial à adesão de Itacoatiara à República). Manaus: [s.n.], 1997.

SILVA, Jouber da Costa. **Estudo dos deslocamentos urbanos de Coari, Itacoatiara e Parintins e possíveis influências da topografia na divisão modal.** Dissertação. 2016. 87 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Ciências Humanas e Letras – ICHL. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2016.

SOUZA, Márcio. **História da Amazônia.** Manaus: Ed. Valer, 2009.

SCHOR & OLIVEIRA. Reflexões metodológicas sobre o estudo da rede urbana no Amazonas e Perspectivas para a análise das cidades na Amazônia brasileira. **Revista Acta Geográfica.** Roraima, edição especial: Cidades na Amazônia Brasileira, 2011, p. 15-30.

SCHOR, Tatiana & PINTO, Moisés Augusto Tavares. **Precarização sobre duas rodas:** uma análise do serviço de moto táxi nas cidades de Itacoatiara e Parintins – Amazonas – Brasil. Caderno Prudentino de Geografia. Presidente Prudente, n. 35, v.2, p.-5-27, ago./dez, 2013.

SUFRAMA, Superintendência da Zona Franca de Manaus. **Indicadores de Desempenho do Polo Industrial de Manaus 2010 – 2015,** 2016. Disponível em: <http://site.suframa.gov.br/@@busca?SearchableText=indicadores+de+desempenho+do+PI_M+>>. Acessado em: out. 2016.

VALLE, Izabel. **Globalização e reestruturação produtiva:** um estudo sobre a produção offshore em Manaus. Manaus: Editora da Universidade Federal do Amazonas – EDUA, 2007.

VALLE, Rogério; SOUZA, Ricardo Gabbay (Orgs.). **Logística Reversa:** processo a processo. São Paulo: Atlas, 2014.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Políticas de Transporte no Brasil:** a construção da mobilidade excludente, São Paulo: Editora Manole, 2014.

_____. **Risco no trânsito, omissão e calamidade:** impactos do incentivo à motocicleta no Brasil. São Paulo: Instituto Movimento, 2013.

_____. **Mobilidade Urbana e Cidadania.** Rio de Janeiro: SENAC editora, 2012.

YIN, Robert. **Estudo de Caso Planejamento e Métodos.** 3. ed. Porto Alegre: Bookman, 2005.

Anexo 1: Acidentes de Trânsito no Município de Itacoatiara no período de 2011 a 2017

PROCEDIMENTOS 2005	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
ACIDENTE DE TRASITO POR MOTO	-	-	-	-	-	43	61	44	91	59	85	383	
ACIDENTE DE TRANSITO POR CARRO	-	-	-	-	-	02	07	14	09	08	13	53	
ACIDENTE POR ATROPELAMENTO	-	-	-	-	-	03	06	11	04	11	13	48	
ACIDENTE DE TRANSITO POR CICLISTA	-	-	-	-	-	11	13	11	11	13	05	64	
ACIDENTE DE TRANSITO CAUSADO /ANIMAL	-	-	-	-	-	10	02	28	04	01	01	46	
TOTAL						69	89	108	119	92	117	594	
2006	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
ACIDENTE DE TRASITO POR MOTO	72	30	28	52	89	130	121	123	158	125	97	101	1.126
ACIDENTE DE TRANSITO POR CARRO	03	05	04	03	11	13	16	20	23	12	07	27	144
ACIDENTE POR ATROPELAMENTO	06	09	12	08	14	08	04	16	18	16	11	04	126
ACIDENTE DE TRANSITO POR CICLISTA	17	10	09	14	20	10	15	13	20	14	10	17	169
ACIDENTE DE TRANSITO CAUSADO /ANIMAL	03	01	03	04	07	02	06	03	02	03	02	02	38
TOTAL	101	55	56	81	141	163	162	175	221	170	127	151	1.603
2007	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
ACIDENTE DE TRASITO POR MOTO	85	94	85	116	110	119	94	88	127	120	91	109	1.238
ACIDENTE DE TRANSITO POR CARRO	17	25	20	14	25	12	15	07	20	10	17	18	200
ACIDENTE POR ATROPELAMENTO	01	01	01	03	-	07	13	10	12	13	12	16	89
ACIDENTE DE TRANSITO POR CICLISTA	27	07	14	12	12	10	15	10	17	12	10	09	155
ACIDENTE DE TRANSITO CAUSADO /ANIMAL	06	02	02	05	03	09	03	07	10	-	07	04	58
TOTAL	136	129	122	150	150	157	140	122	186	155	137	156	1.740
2008	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
ACIDENTE DE TRASITO POR MOTO	65	78	102	97	128	107	100	119	98	124	154	155	1.327
ACIDENTE DE TRANSITO POR CARRO	52	19	28	10	21	15	22	19	26	17	21	08	258
ACIDENTE POR ATROPELAMENTO	04	03	14	06	03	23	17	10	10	12	14	16	132
ACIDENTE DE TRANSITO POR CICLISTA	13	09	13	26	12	12	09	16	17	13	15	07	162
ACIDENTE DE TRANSITO CAUSADO/ANIMAL	06	05	05	-	06	02	05	02	06	07	07	13	64
TOTAL	140	114	162	139	170	159	153	166	157	173	211	199	1.943
2009	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
ACIDENTE DE TRASITO POR MOTO	105	90	103	96	136	105	131	150	124	126	140	142	1.448
ACIDENTE DE TRANSITO POR CARRO	07	15	12	05	07	07	22	13	15	09	17	21	150
ACIDENTE POR ATROPELAMENTO	12	08	13	13	29	12	12	16	12	09	07	04	147
ACIDENTE DE TRANSITO POR CICLISTA	09	12	08	03	05	11	12	18	14	17	20	14	143
ACIDENTE DE TRANSITO CAUSADO/ANIMAL	03	03	09	06	05	02	05	05	04	02	-	06	50
TOTAL	136	128	145	123	182	137	182	202	169	163	184	187	1.938
2010	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
ACIDENTE DE TRASITO POR MOTO	139	115	143	132	145	151	167	190	184	191	169	206	1.932
ACIDENTE DE TRANSITO POR CARRO	24	11	10	11	11	10	09	10	26	14	11	18	165
ACIDENTE POR ATROPELAMENTO	08	23	14	13	23	15	13	16	12	14	21	12	184
ACIDENTE DE TRANSITO POR CICLISTA	11	09	11	14	13	08	11	15	13	10	04	07	126
ACIDENTE DE TRANSITO CAUSADO/ANIMAL	05	05	06	03	05	01	02	02	02	07	02	11	51
TOTAL	187	163	184	173	197	185	202	233	237	236	207	254	2.458

FONTE: SAME

Fonte: SAME/Hospital José Mendes

Organização: Adison Leite de Almeida (março, 2018)

Anexo 2: Acidentes de Trânsito no Município de Itacoatiara no período de 2011 a 2017

PROCEDIMENTOS 2011	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
ACIDENTE DE TRASITO POR MOTO	132	143	99	168	162	185	196	211	146	179	152	180	1.953
ACIDENTE DE TRANSITO POR CARRO	12	07	21	22	15	11	07	20	08	15	06	76	220
ACIDENTE POR ATROPELAMENTO	16	13	08	19	29	06	20	22	16	08	13	17	187
ACIDENTE DE TRANSITO POR CICLISTA	06	04	05	03	03	08	03	04	03	04	07	06	56
ACIDENTE DE TRANSITO CAUSADO /ANIMAL	06	04	08	07	06	03	04	05	05	10	06	03	64
TOTAL	172	171	141	219	215	213	230	262	183	212	181	281	2.480
2012	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
ACIDENTE DE TRASITO POR MOTO	143	139	185	161	157	170	215	204	204	162	09	01	1.750
ACIDENTE DE TRANSITO POR CARRO	10	23	14	05	04	15	11	24	29	03	-	-	138
ACIDENTE POR ATROPELAMENTO	12	14	10	06	07	11	06	12	11	15	-	-	104
ACIDENTE DE TRANSITO POR CICLISTA	03	02	06	01	04	03	01	05	05	01	-	-	31
ACIDENTE DE TRANSITO CAUSADO /ANIMAL	04	05	02	02	-	05	03	05	01	04	-	-	31
TOTAL	172	183	217	175	172	204	236	250	250	185	09	01	2.054
2013	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
ACIDENTE DE TRASITO POR MOTO	154	200	188	191	245	224	197	228	190	229	219	277	2.542
ACIDENTE DE TRANSITO POR CARRO	28	14	13	09	14	13	08	04	18	15	12	08	156
ACIDENTE POR ATROPELAMENTO	11	15	16	13	17	20	13	26	24	14	05	12	186
ACIDENTE DE TRANSITO POR CICLISTA	01	03	04	06	04	01	06	02	08	04	03	06	48
ACIDENTE DE TRANSITO CAUSADO /ANIMAL	-	03	07	02	05	06	04	03	05	-	04	01	40
TOTAL	194	235	228	221	285	264	228	263	245	262	243	304	2.972
2014	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
ACIDENTE DE TRASITO POR MOTO	192	183	210	184	163	177	168	195	191	117	180	245	2.205
ACIDENTE DE TRANSITO POR CARRO	14	08	16	14	14	10	11	19	27	05	08	11	157
ACIDENTE POR ATROPELAMENTO	06	07	08	04	03	03	02	05	06	04	06	05	59
ACIDENTE DE TRANSITO POR CICLISTA	09	06	08	09	10	07	07	07	04	03	06	05	81
ACIDENTE DE TRANSITO CAUSADO/ANIMAL	05	02	03	04	04	-	02	01	03	01	01	01	27
TOTAL	226	206	245	215	194	197	190	227	231	130	201	267	2.529
2015	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
ACIDENTE DE TRASITO POR MOTO	130	165	180	182	211	218	165	212	201	200	240	222	2.326
ACIDENTE DE TRANSITO POR CARRO	13	05	07	09	07	04	12	06	14	11	10	11	109
ACIDENTE POR ATROPELAMENTO	09	03	03	06	-	-	01	03	-	08	03	03	39
ACIDENTE DE TRANSITO POR CICLISTA	08	05	08	07	11	04	05	03	05	05	04	04	69
ACIDENTE DE TRANSITO CAUSADO/ANIMAL	-	-	01	05	02	-	03	07	01	04	04	06	33
TOTAL	160	178	199	201	231	226	186	231	221	228	261	246	2.576
2016	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
ACIDENTE DE TRASITO POR MOTO	201	162	166	189	198	160	191	165	214	238	150	168	2.202
ACIDENTE DE TRANSITO POR CARRO	20	15	11	13	06	12	23	20	17	20	12	11	180
ACIDENTE POR ATROPELAMENTO	02	01	05	03	12	03	04	08	11	05	14	02	70
ACIDENTE DE TRANSITO POR CICLISTA	06	08	06	05	02	03	04	03	-	04	03	02	46
ACIDENTE DE TRANSITO CAUSADO/ANIMAL	01	-	06	03	05	04	05	02	06	03	02	01	38
TOTAL	230	186	194	213	223	182	227	198	248	270	181	184	2.536
2017	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL
ACIDENTE DE TRASITO POR MOTO	183	165	169	188	194	203	203	147	190	214	207	233	2.296
ACIDENTE DE TRANSITO POR CARRO	02	13	08	12	12	09	06	13	11	04	21	13	124
ACIDENTE POR ATROPELAMENTO	05	-	-	-	-	02	02	04	03	05	03	02	26
ACIDENTE DE TRANSITO POR CICLISTA	02	07	06	07	06	04	07	05	06	02	05	04	61
ACIDENTE DE TRANSITO CAUSADO/ANIMAL	-	01	-	-	-	-	-	01	05	01	01	08	17
TOTAL	192	186	183	207	212	218	218	170	215	226	37	260	2.524

FONTE: SAME

Fonte: SAME/Hospital José Mendes

Organização: Adison Leite de Almeida (março, 2018).

Apêndice 1: Postos no município de Itacoatiara segundo a ANP – 2018

Situação	Razão Social	Nome Fantasia	Bandeira/Início
1. Fluvial	Azevedo & Freire Ltda	Pontão Vanna	Bandeira Branca - 05/06/2000
2. Cidade	Posto Itacoatiara Ltda	Posto Itacoatiara	SABBÁ - 05/06/2000
3. Fluvial	Ermelson Dos Santos Ferreira	Pontão Maria Alegrinali	ATEM - 09/06/2017
4. Cidade	Ermelson Dos Santos Ferreira	Posto Itacoatiara	ATEM - 21/02/2014
5. Cidade	Marcos Antonio Da Silva Cabral	Posto Santo Antonio Center	Bandeira Branca - 03/01/2018
6. Cidade	Marcos Antonio Da Silva Cabral	Posto Santo Antônio	Bandeira Branca - 16/09/2011
7. Fluvial	Marcos Antonio Da Silva Cabral	Pontão Santo Antônio	Bandeira Branca - 16/09/2011
8. Cidade	Marcos Antonio Da Silva Cabral	Posto Santo Antonio Eventos	Bandeira Branca - 16/09/2011
9. Cidade	Marcos Antonio Da Silva Cabral	Santo Antonio 7 De Setembro	Bandeira Branca - 05/03/2018
10. Cidade	Marcos Antonio Da Silva Cabral	Posto Santo AntonioCidadao	Bandeira Branca - 29/09/2016
11. Cidade	Adriano Marques Franco – Me	Posto Popular	Bandeira Branca - 05/04/2017
12. Inativo	Reijane Rodrigues Fernandes	Central Lubrificantes	Bandeira Branca - 30/10/2007
13. Fluvial	Antonia Henrique De Souza	Pontão Ceará	Bandeira Branca - 05/11/2002
14. Cidade	Emaquison Dos Santos Ferreira - Me	Auto Posto Eloisa	ATEM - 09/06/2017
15. Inativo	Mario Correa Cabral	Pontao Cabral	Equador - 22/06/2005
16. Não localizado	Aluízio Pereira Da Silva	Posto Teca	Petro Amazon - 05/06/2000
17. Inativo	Antonio Roque Rodrigues	Posto Alvorada	Bandeira Branca -
18. Inativo	Antonio Roque Rodrigues	Posto Amazonia	Petrobras Distribuidora S.A. - 05/06/2000
19. Inativo	Barros & Oliveira Ltda	Posto Sao Sebastiao	Bandeira Branca - 06/12/2001
20. Estrada AM-010	Robert Hadson Silva Maia	Auto Posto Leticia	Petrobrás Distribuidora - 08/08/2002
21. Fluvial	SidineyAraujo Da Silva	Pontao Novo Remanso	Bandeira Branca - 18/02/2016
22. Não localizado	I B K Comercio E Servicos Ltda	Posto IBK III	Bandeira Branca - 16/05/2005
23. Não localizado	M. De J. R Canavarro Arruda	Posto Gama	Bandeira Branca - 22/02/2005
24. Não localizado	M. De J. R Canavarro Arruda	Posto GG	Bandeira Branca - 15/10/2013
25. Fluvial	V. Araújo Da Silva	Pontão Samara Posto Flutuante	ATEM - 26/01/2005
26. Cidade	Fernando Azevedo Filho	Auto Posto Vanna	Bandeira Branca -

			25/05/2007
27. Cidade	Posto Letícia Ltda.	Posto Letícia	Petrobras Distribuidora S.A. - 15/03/2006
28. Estrada AM-010	Posto Letícia Ltda.	Posto Letícia	Petrobras Distribuidora S.A. - 29/08/2006
29. Vila Novo Remanso	M. V. Comercio De Derivados De Petróleo Ltda –Epp	Posto Novo Remanso	Bandeira Branca - 10/08/2015
30. Não localizado	Jamil Da Silva – Combustível	Amazomil Comércio De Combustível	Bandeira Branca - 19/03/2008
31. Fluvial	Pontao Beira Rio Comercio De Combustiveis E Lubrificantes Ltda.	Pontao Beira Rio	Bandeira Branca - 13/05/2011
32. Não localizado	Auto Posto Sao Jorge Eireli - Me	Auto Posto São Jorge Ltda	Equador - 20/11/2017
33. Vila do Engenho	Auto Posto Engenho Ltda	Posto Engenho	ATEM - 06/09/2013
34. Não localizado	E C De Vasconcelos - Me.	Auto Posto Ita	Equador - 05/10/2010
35. Vila do Engenho	Engenho Comercio De Combustiveis Ltda	Auto Posto Engenho	Bandeira Branca - 17/08/2017
36. Cidade	Marenilda De Souza Macedo - Me	Posto Jobson & Mayra	Equador - 23/09/2013
37. Não localizado	E N Freire	Pontão Herison	Bandeira Branca - 06/11/2015
38. Cidade	A D Comercio De Combustiveis Ltda - Me	Auto Posto São Cristovao	RZD Distribuidora - 25/06/2013
39. Não localizado	Ednilson Augusto De Queiroz Me	Posto Queiroz	ATEM - 10/10/2011
40. Cidade	Comercio De Derivados De Petroleo M M Ltda	Posto M M	Bandeira ATEM - 20/05/2014
41. Não localizado	Julio Cesar Amaro De Souza		Equador - 31/10/2013
42. Não localizado	W. M. Ferreira	Posto Sheila E Shelzia	Bandeira Branca - 11/06/2001
43. Cidade	Nobre e Braga Ltda.	Posto Vana	Bandeira Branca - 05/06/2000
44. Cidade	M M Comercio De Derivados De Petroleo Ltda - Epp	Posto M & M	ATEM - 24/01/2018
45. Estrada AM -10	M M Comercio De Petroleo Ltda – Epp	Posto Maga	ATEM - 11/01/2018
46. Não localizado	Auto Posto Marcia Ltda	Auto Posto Márcia Vii	Petrobras Distribuidora S.A. - 13/10/2000
47. Não localizado	Auto Posto Marcia Ltda	Auto Posto Márcia Viii	Petrobras Distribuidora S.A. - 13/10/2000
48. Inativo	Posto De Derivados De Petroleo Rodrigues Ltda	Posto Rodrigues	Petrobras Distribuidora S.A. -

			05/06/2000
49. Inativo	Orlandino Marreiro Lucio	Posto Kokali	Bandeira Branca - 27/03/2007
50. Inativo	Orlandino Marreiro Lucio	Koka I	Bandeira Branca - 05/06/2000
51. Não localizado	Mucuripe Comercio De Combustiveis Ltda	Mucuripe	Equador - 12/02/2016
52. Cidade	Posto Ferreira Ltda - Me.	Posto Ferreira Ltda	ATEM - 21/02/2014
53. Inativo	Rodrigues E Martins Ltda	Posto Central	Bandeira Branca - 05/06/2000

Fonte: Agência Nacional do Petróleo – ANP
Organização: Paola Santana e Ednilce Mendes, 2018