
ARTÍCULO

Carlos Alberto Rizzi

EXPANSÃO DAS VIAGENS DE MOTO EM SÃO PAULO ENTRE 1987 E 1997: ASPECTOS ECONÔMICOS E SOCIAIS

Revista Transporte y Territorio N° 4, Universidad de Buenos Aires, 2011.



Revista Transporte y Territorio
ISSN 1852-7175
www.rtt.filo.uba.ar



[Programa Transporte y Territorio](#)
Instituto de Geografía
Facultad de Filosofía y Letras
Universidad de Buenos Aires

Cómo citar este artículo:

RIZZI, Carlos Alberto. Expansão das viagens de moto em São Paulo entre 1987 e 1997: aspectos econômicos e sociais. *Revista Transporte y Territorio N° 4, Universidad de Buenos Aires, 2011.* pp. 118-132. <www.rtt.filo.uba.ar/RTT00407118.pdf>

Recibido: 3 de agosto de 2010
Aceptado: 7 de febrero de 2011



Expansão das viagens de moto em São Paulo entre 1987 e 1997: aspectos econômicos e sociais.

[Carlos Alberto Rizzi](#)¹

RESUMO

A partir do final do século XX, tem ocorrido uma série de mudanças estruturais nos modos de transporte da Metrópole de São Paulo. Uma delas é o crescente uso das motos no setor de entregas rápidas. O presente artigo resume os resultados de uma pesquisa realizada junto a empresa Metropolitana de São Paulo – Metrô-SP, que teve como foco, a análise de três características desse crescente uso: a expansão das motos no setor de serviços, o perfil do comprador de motocicletas e a evolução histórica das viagens diárias de motos no Município de São Paulo. Como veremos, os dados são concentrados nos levantamentos tabulados pela pesquisa decenal Pesquisa Origem e Destino, entre os anos de 1987 e 2007, com ênfase nos dados de 1997 e 2002, porque nesses há a alternância clara no padrão de uso e circulação das viagens diárias por modo moto. Essa análise é uma “fotografia” daquele momento, de certo modo, como uma forma de marcar tal passagem tão importante. Obviamente, estudos mais próximos do presente mostrarão com mais detalhe e refino, as características internas à essa nova situação da produção das viagens diárias por Modo Moto. Outro objetivo do artigo é inserir no debate técnico dos especialistas em transportes, o papel estratégico das motos para os circuitos da economia urbana, tendo os sistemas de consórcio e a força de trabalho urbana dos “motoboys” como duas características a serem elencadas. É importante ressaltar que os dados apresentados não são a totalidade das viagens realizadas por modo moto. Antes, os dados são qualitativos e representam a taxa de crescimento do uso das motos com destino Serviço. Com isso, se busca indicar o padrão das viagens diárias mais como um sintoma ou uma ressonância da transformação de uma dinâmica espacial do que propriamente uma medida geometricamente perfeita para a mesma.

ABSTRACT

From the late twentieth century, there has been a series of structural changes in modes of the metropolis of São Paulo. One is the growing use of motorcycles in the sector of rapid turnaround. This article summarizes the results of a survey of company Metropolitana de São Paulo - Metro-SP, which focused on the analysis of three characteristics of this increasing use, the expansion of the bikes in the service sector, the profile of the buyer historical development of motorcycles and motorcycle trips a day in São Paulo. Another objective of the article is inserted in the discussion of technical experts in transport, the strategic role of the bikes for the circuits of the urban economy: the role of intercropping systems and daily trips by bike as a way urban labor force are two of the characteristics are listed. Importantly, the data presented are not all the journeys made by bike. In this sense, the rate of growth in the use of the bikes destined Service means another symptom, a resonance of the transformation of a dynamic space that properly measure a geometrically perfect for it.

Palabras Claves: Ambiente de circulación; Flota de motos; Sistema de consorcios; Motocicletas; Circuitos de la economía urbana.

Palavras-chave: Ambiente de circulação; Frota de motos; Sistema de consórcios; Motociclos; Circuitos da economia urbana.

Keywords: Environment movement; Motorcycle fleet; System consortium; Motorcycles; Circuits of urban economy.

1. APRESENTAÇÃO

A partir do final do século XX, tem ocorrido uma série de mudanças estruturais nos modos de transporte da Metrópole de São Paulo. Uma delas é o crescente uso das motos no setor de entregas rápidas. O presente artigo resume os resultados de uma pesquisa realizada junto a empresa Metropolitana de São Paulo – Metrô-SP, que teve como foco, a análise de três características desse crescente uso: a expansão das motos no setor de serviços, o

¹ Mestrando do Programa de Pós-Graduação, Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, Brasil - carizzi91@gmail.com



perfil do comprador de motocicletas e a evolução histórica das viagens diárias de motos no Município de São Paulo.

Os dados são concentrados nos levantamentos tabulados pela pesquisa decenal Pesquisa Origem e Destino, entre os anos de 1987 e 2007, com destaque para os dados de 1997 e 2002, porque nesses há a alternância clara no padrão de uso e circulação das viagens diárias por modo moto. Essa análise é uma “fotografia” daquele momento, de certo modo, como uma forma de marcar tal passagem tão importante. Obviamente, estudos mais próximos do presente mostrarão com mais detalhe e refino, as características internas à essa nova situação da produção das viagens diárias por Modo Moto. Não obstante, tais dados foram analisados à luz dos debates técnicos realizados à *posteriori* da formatação das decenais Pesquisas Origem e Destino, de 1997 e 2002, de onde originaram os dados analisados. Esses debates refletem o impacto que o então, novo dado, havia trazido para a comunidade técnica versada no tema dos transportes metropolitanos.

O contexto sócio-econômico da década de 1990 inseriu o uso expansivo das motos no processo da globalização financeira, e está intrinsecamente vinculado à mudança estrutural sofrida pela economia urbana paulistana. Para exemplificar essa transformação na forma e na função do uso das motos na circulação metropolitana, duas datas foram escolhidas: 1987 e 1997. Não por acaso, essas datas são referenciadas a partir dos dados decenais levantados pela principal pesquisa de transportes metropolitanos do Brasil, a Pesquisa Domiciliar da Pesquisa Origem e Destino - Pesquisa O/D realizada pela Empresa Metropolitana de São Paulo – Metrô-SP. O ano de 1987 marca o quadro da circulação metropolitana anterior ao advento, na economia mundial, da chamada Acumulação Flexível, nova e provisória interpretação formulada por David Harvey. Seu marco emblemático no Brasil foi a chamada Abertura Econômica, instaurada a partir da Carta da Constituição de 1988, seguida do processo de redemocratização conhecido como Nova República. O ano de 1997 marca essa nova etapa do capitalismo brasileiro, com a consolidação da nova moeda, o Real, com a ascensão da chamada Nova Direita no Brasil e com a inserção da globalização financeira viabilizada pela Abertura Econômica.

Outro objetivo do artigo é inserir no debate técnico dos especialistas em transportes, o papel estratégico das motos para os circuitos da economia urbana: o papel dos sistemas de consórcio e as viagens diárias por modo moto como uma força de trabalho urbana.

É importante ressaltar que os dados apresentados não são a totalidade das viagens por moto realizadas. Nesse sentido, a taxa de crescimento do uso das motos com destino Serviço significa mais um *sintoma*, uma *ressonância* da transformação de uma dinâmica espacial que propriamente uma medida geometricamente perfeita para a mesma.

2. O DEBATE SOBRE A EXPANSÃO DAS VIAGENS PELO MODO MOTO NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

Em primeiro lugar, a partir dos anos de 1990, com o advento do novo modelo econômico-produtivo chamado de Acumulação Flexível (Harvey, 2003), houve um expressivo aumento do setor de serviços (Gráfico 1).

Esse aumento no setor de serviços, na cidade de São Paulo, advém do processo de descentralização das cadeias produtivas (Dupas, 1999), concomitantemente com o processo de centralização das atividades administrativas e de comando. Trata-se de uma alternância programada. Instituições financeiras e corporações, no intuito de manterem faturamentos positivos, readequam suas plantas industriais e cadeias de produção. Prospectam lugares, municípios e regiões, para neles aportarem as bases físicas de suas ações. Subespaços, em geral, com mão-de-obra barata (mas, capacitada se possível)



associada a encargos sociais mínimos, (seja pré-existent, seja facilitados pelos governos locais) compõem a receita básica para uma nova re-espacialização dos complexos industriais (Lencioni, 2002 e 2003). A nova reorganização produtiva significou, no espaço urbano paulistano, numa nova reestruturação espacial: acarretou na depreciação produtiva de lugares antes, eminentemente industriais, *pari passu* ao surgimento de lugares densamente tecnificados, poderosamente encarecidos pela centralização das sedes de bancos, instituições financeiras e corporativas em geral. No Município de São Paulo, dois dos mais didáticos exemplos, respectivamente, são os casos do distrito da Vila Leopoldina (Rizzi, 2008) e das Avenidas Luiz Carlos Berrini e Águas Espreiadas (Fix, 2001 e 2007; Ferreira, 2003).



Fonte: Metrô-Pesquisa OD/97 e Aferição da OD/2002

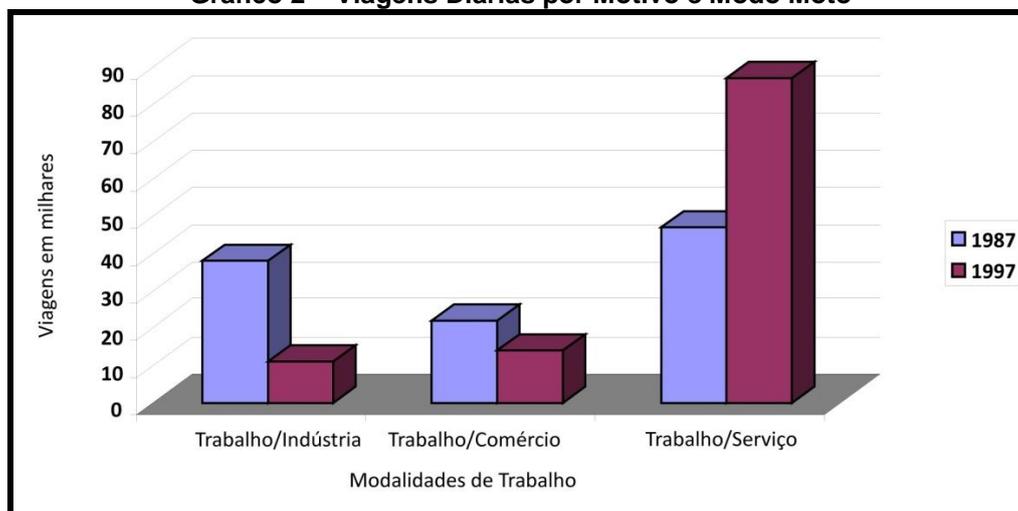
Especialistas têm debatido que, nessa nova paisagem urbana paulistana, o setor de entregas rápidas se expande como uma resposta para a demanda corporativa por fluxos específicos de comunicação e por atividades complementares intra-urbanos. Também a demanda por mercadorias pela classe média é atendida por solicitações via *internet*, telefone, entre outros meios informacionais. Mediado por tais meios, o aumento dessa demanda impulsiona a logística para entrega das mercadorias (Gráfico 2). A forma de entrega rápida via moto adquire, assim, algumas variações: *motoboys*, moto-frete e motociclistas profissionais, se constituem, pois, como subprodutos dessas demandas. Sem embargo, especialistas discutem também que há uma preocupante defasagem entre o desenho viário da cidade e a expansão das viagens por modo moto. Os motociclistas profissionais e os chamados *motoboys*, na busca pelo atendimento dos prazos exigidos para a realização das entregas diárias, encontraram na circulação entre faixas de trânsito (uma prática proibida por lei), um meio para otimizar o tempo de entrega. Ocorre que a regulamentação na Constituição Federal de 1988 proíbe a circulação de motocicletas na interface das pistas. O argumento baseado em normatizações oficiais afirma que a engenharia de tráfego prevê a interface mínima necessária entre veículos de quatro rodas como uma medida de segurança (4º Fórum Técnico, 2005).

No cotidiano, o aumento dessa prática *informal e irregular* constrói um quadro ainda mais preocupante. Na metrópole de São Paulo, as duas principais vias de circulação são as avenidas de fundo de vale, comumente denominadas *marginais*, Tietê e Pinheiros. Acidentes com motos nessas vias são quase sempre fatais. Esse fato é conhecido, tanto por estudos técnicos realizados por especialistas em engenharia de tráfego da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, quanto pelos representantes da categoria dos *motoboys* que o corroboram devido ao contato com a realidade desses trabalhadores urbanos (4º Fórum Técnico, 2005). Altos índices de acidentes fatais associados à prática de circular entre as



faixas de segurança, em conjunto, constituem o insumo para o arrefecimento de grande parte das discussões em torno da questão do uso das motos no ambiente construído.

Gráfico 2 – Viagens Diárias por Motivo e Modo Moto



Fonte: Metrô-Pesquisa OD/97 e Aferição da OD/2002

Subjacente, no debate urge a seguinte questão: como conciliar, ao mesmo tempo, a demanda por comunicação entre as empresas e a reprodução do padrão de consumo da classe média na economia urbana, sem se desacordar das leis nacionais e parâmetros internacionais de circulação e de trânsito em vias intra-urbanas, juntamente com a manutenção das vidas dos trabalhadores envolvidos? Como resolver essa questão? Essas indagações são o *locus* de discussões realizadas pelas partes interessadas e envolvidas.

Para o quadro que se apresenta, especialistas em engenharia de tráfego, empresários do setor de motos e acessórios e representantes dessa nova categoria se arremetam na defesa de qual seria a melhor resolução. Empresários do setor de acessórios para motos, por exemplo, solicitam um maior monitoramento dos acessórios das motos; na regulamentação quanto ao peso, baú, cilindros laterais e equipamentos de segurança, para que a viagem via modo moto seja minimamente segura. Especialistas da área da saúde, por outro lado, afirmam que deve haver um maior e melhor monitoramento, triagem psicológica e psiquiátrica sobre os motoboys. O argumento é que esses trabalhadores urbanos são *“impulsivos, querendo viver a margem da vida”* e que devem, portanto, ser triados com teste de aptidão similares aos realizados com pilotos de avião. Há, sob esse ponto de vista, uma preocupação para que os profissionais que forem atuar com motocicletas sejam avaliados dentro de um perfil considerado adequado para o desenvolvimento dessas funções. Isso asseguraria uma melhoria no nível dos profissionais vinculados a essa categoria. Já especialistas em engenharia de tráfego afirmam que a CET (a empresa paulistana responsável pelo monitoramento e controle do tráfego metropolitano) deve propor uma política mais dura de fiscalização das infrações porque nos países mais desenvolvidos, as multas são pesadíssimas (4º Fórum Técnico, 2005).

O debate constrói a questão como uma demanda aparentemente de ordem técnica, o que é limitador, uma vez que são desprezados os *“aspectos políticos e sociais dos problemas de transporte e trânsito”* (Vasconcellos, 2009:11). Há, por exemplo, a discussão sobre a possibilidade de se diminuir a largura das faixas de rolamento como forma de segurança para evitar que as motocicletas ultrapassem os veículos. Essa medida pressupõe uma mudança comportamental, que necessita de uma campanha de sensibilização e divulgação acompanhada por uma fiscalização rigorosa. Já, por outro lado, estudos baseados nos acidentes com os motociclistas sinalizam um comportamento mais agressivo e despreparado do motociclista. Segundo esse ponto de vista, dirigem muitas vezes “de



maneira inadequada” e sem os equipamentos de segurança necessários, contrariando assim qualquer manual de conduta defensiva no trânsito. Também há a visão de que, com uma variedade de cursos disponíveis na Companhia de Engenharia de Tráfego - CET, por exemplo, os motociclistas estariam cada vez mais qualificados a dirigir de forma mais defensiva no trânsito. Assim, a mudança comportamental dos motociclistas somente seria garantida através de investimento maciço em treinamento, comprovado pela experiência já adotada em algumas empresas de moto-frete. Outras leituras técnicas pautadas no argumento legalista, por exemplo, apontam para a revisão de um decreto municipal que regulamenta a categoria dos *motoboys* e estabelece parâmetros a serem fiscalizados pelos órgãos competentes. Algumas empresas, como casos constatados, já proibem a circulação de motos pelos grandes eixos viários (4º Fórum Técnico, 2005).

3. SUPERENDIVIDAMENTO DO TRABALHADOR METROPOLITANO E O PERFIL DO COMPRADOR DE MOTOS

Obviamente, o debate permanece e seriam necessárias muitas linhas para se esmiuçar todos os pontos em questão. Não obstante, a expansão dos serviços de entregas rápidas e o uso das motos como meio de circulação física, apontam para outras variáveis, como a do emprego metropolitano. O que é importante reter da discussão é o fato da atividade econômica diretamente vinculada a esse tipo de transporte ter passado de um modelo tradicional de compras para um modelo (serviço) de entregas rápidas. Se, de um modo ou de outro, as viagens diárias por Modo Moto sempre estiveram vinculadas ao processo produtivo, o relevante é que a partir da década de 1990 passam a ser fortemente reticuladas pelas atividades urbanas (Gráfico 3). O acréscimo de 15% no número de empregos na Região Metropolitana de São Paulo, entre os anos de 1997 e 2002 (Pesquisa OD, 2002:14), contextualiza o incremento da categoria do motociclista profissional.

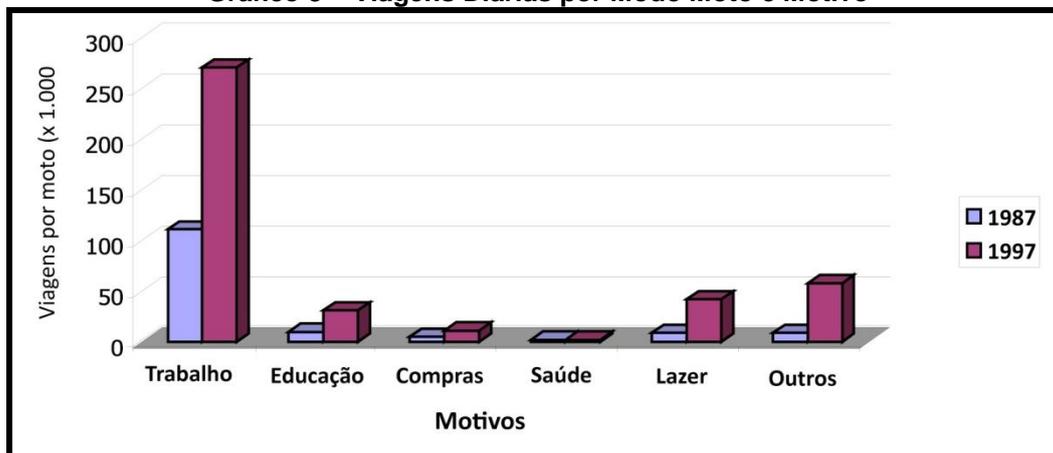
O debate apresenta o fato de que, mesmo ainda dentro de uma relação profissional à margem da informalidade, o aumento da categoria dos *motoboys* é um resultado da ampliação do uso dos serviços de moto-fretes, na medida em que essa atividade profissional torna-se uma alternativa ao desemprego metropolitano. Por outro lado, do ponto de vista do transporte de passageiros, a agilidade que este tipo de transporte oferece, faz com que o mesmo seja atraente para uma parte da população dependente do transporte coletivo, mas, que não tem condições econômicas de migrar diretamente para o uso do automóvel (4º Fórum Técnico, 2005). Inadvertidamente, esses fatos trazem a dimensão espacial para a questão do uso das motos.

Mas, o novo uso para a frota de motos, indica haver outra questão à montante dessa espacialização. Trata-se da questão da financeirização que esse uso recebe. Em primeiro lugar, é importante abordar a noção de *Superendividamento* que alguns pesquisadores desenvolvem na Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor - PROCOM. Em 2006, com o “Congresso e 22º Encontro de Defesa do Consumidor do Estado de São Paulo”, teve início um enfrentamento científico acerca da crescente preocupação com a “*inadimplência, e [...] com as facilidades de crédito disponíveis, sem controle*”. O PROCON – Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor, do Estado de São Paulo, promoveu “a criação do Núcleo de Tratamento do Superendividado” (PROCON – SP, 27/07/2006) como advento para do debate sobre o tema do superendividamento. Esse núcleo de pesquisas econômicas setoriais tem como premissa estudar caminhos para o “*resgate da saúde financeira dos consumidores superendividados*”. O núcleo propõe estudar a idéia de superendividamento enquanto condição crônica de uma pessoa física devedora. Isso significa afirmar que essa pessoa física é incapaz de pagar a totalidade de suas dívidas, sejam presentes, sejam futuras. Dito de outro modo, o consumidor/comprador passa a viver permanentemente endividado. Como um importante adendo para se estudar a questão do uso das motos e a



condição do *motoboy*, segundo a concepção inicial desse núcleo, afirma-se que a inadimplência é a causa de muitas “*tensões sociais*” (PROCON – SP, 27/07/2006).

Gráfico 3 – Viagens Diárias por Modo Moto e Motivo



Fonte: Metrô-Pesquisa OD/97 e Aferição da OD/2002

O superendividamento está em função direta com o perfil do comprador de motocicletas e com o trabalhador profissional chamado *motoboy*. Uma forte evidência dessa relação é o uso dos sistemas de consórcios² na catalisação de crédito necessário para a aquisição dos motociclos. Do perfil do comprador de motociclo, segundo a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas e Bicicletas - ABRACICLO, em pesquisa divulgada no *website* da Associação Nacional dos Fabricantes e Atacadistas de Motopeças – ANFAMOTO, conclui-se que:

“A grande maioria do comprador de motociclos é pessoa física, do sexo masculino, possui idade entre 26/30 anos, casado, compra a motocicleta para substituir o ônibus/metrô, utiliza a moto na cidade, com finalidade de uso para trabalho e realiza a compra da motocicleta através de consórcios.” (ABRACICLO, 18/12/2004).

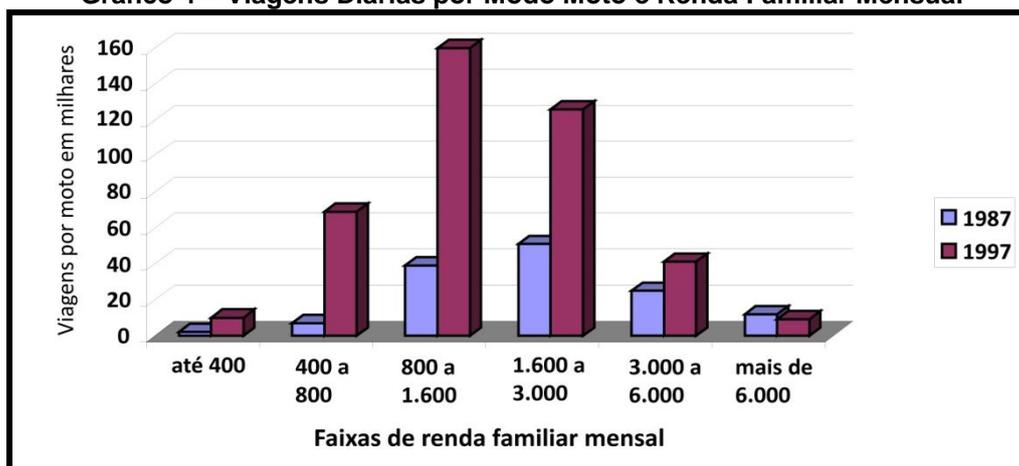
O perfil econômico do comprador de moto é fundamentado pelos dados sobre a circulação metropolitana do Modo Moto, da série histórica da Pesquisa Domiciliar da Pesquisa Origem e Destino – Pesquisa O/D, realizada pelo Metropolitano de São Paulo – METRO/SP. Segundo dados dessa pesquisa, acredita-se que a maioria das viagens diárias por Modo Moto concentra-se nas faixas de renda entre R\$400,00 a R\$3.000,00 reais (Gráfico 4).

Se confrontada tal informação aos dados apresentados pelo Gráfico 3, é possível observar que o aumento do uso das motos para o Motivo Trabalho acompanhou *pari passu* o aumento da renda familiar mensal relacionada ao mesmo modo individual de transporte. Essa assertiva é corroborada pelo fato do sistema de consórcio se apoiar num endividamento (cartas de crédito) de longo prazo pelo comprador de motociclos. Esse, por sua vez, necessita de um rendimento familiar mensal regular para assegurar o endividamento diante dos credores. A maneira como o quita, por outro lado, se relaciona ao papel que o motociclo desempenha na composição do seu rendimento, fato já evidenciado pelo Gráfico 3 e referenciado no setor de serviços através dos dados apresentados pelo Gráfico 2.

² “Art. 2o Consórcio é a reunião de pessoas naturais e jurídicas em grupo, com prazo de duração e número de cotas previamente determinados, promovida por administradora de consórcio, com a finalidade de propiciar a seus integrantes, de forma isonômica, a aquisição de bens ou serviços, por meio de autofinanciamento.” (LEI nº 11.795, de 8 de outubro de 2008).



Gráfico 4 – Viagens Diárias por Modo Moto e Renda Familiar Mensual



Fonte: Metrô-Pesquisa OD/97 e Aferição da OD/2002

Esses dados se apresentam como um ponto de chegada, mas, também um ponto de partida. Como o Gráfico 3 demonstra, a maioria das viagens diárias por Modo Moto é produzida pelo Motivo Trabalho. Dessas, grande parte se concentra no Motivo Trabalho/Serviço (Gráfico 2). Como se afirma que a compra das motos ocorre com a “finalidade de uso para trabalho” e que essa compra se realiza “através de consórcios”, é possível de se supor que as motos são inseridas na circulação metropolitana a partir de um forte endividamento desses trabalhadores urbanos. Ao mesmo tempo, necessitam utilizá-la para saldar a dívida adquirida com o consórcio, além de terem de realizar a manutenção da reprodução da vida. Como há forte concentração de viagens diárias por Modo Moto nas faixas de renda familiar mensal baixa e média baixa (Gráfico 4) também é possível de se supor que essa concentração decorre do aumento do poder aquisitivo desses trabalhadores urbanos, adquirido a partir da compra das motos via consórcios, no intuito de inseri-las nos circuitos da economia urbana.

4. DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DAS VIAGENS DIÁRIAS POR MODO MOTO NA RMSP

A produção cartográfica para uma espacialização das informações apresentadas a seguir requer uma síntese e uma tabulação de dados a partir de fluxos viários e também um cruzamento desses dados vetoriais aos dados de concentração de atividades econômicas. Além disso, uma imagem mais interessante poderia surgir de uma série histórica cartográfica seguindo a mesma rotina, em especial, retratando os períodos apresentados. No espaço urbano, essa cartografia exige uma espacialização dos dados por trechos de vias, setores de bairros e uma minúcia na projeção do dado que demandaria um esforço que transcende este limitado estudo. Não obstante, é um cargo imprescindível a ser realizado. De imediato, pode-se afirmar que a espacialização dos fluxos de viárias segue, necessariamente, as avenidas de fundo de vale, de grande carregamento, como avenidas histórica e economicamente importantes da cidade de São Paulo. O alastramento da atividade industrial e a concentração das atividades de serviço e informática são outras informações que vão compor esse futuro mapa da densidade de viagens diárias por modo moto. O mapa 1 vai nesse sentido, na busca por apresentar a base espacial para essa futura projeção espacial dos fluxos viários.

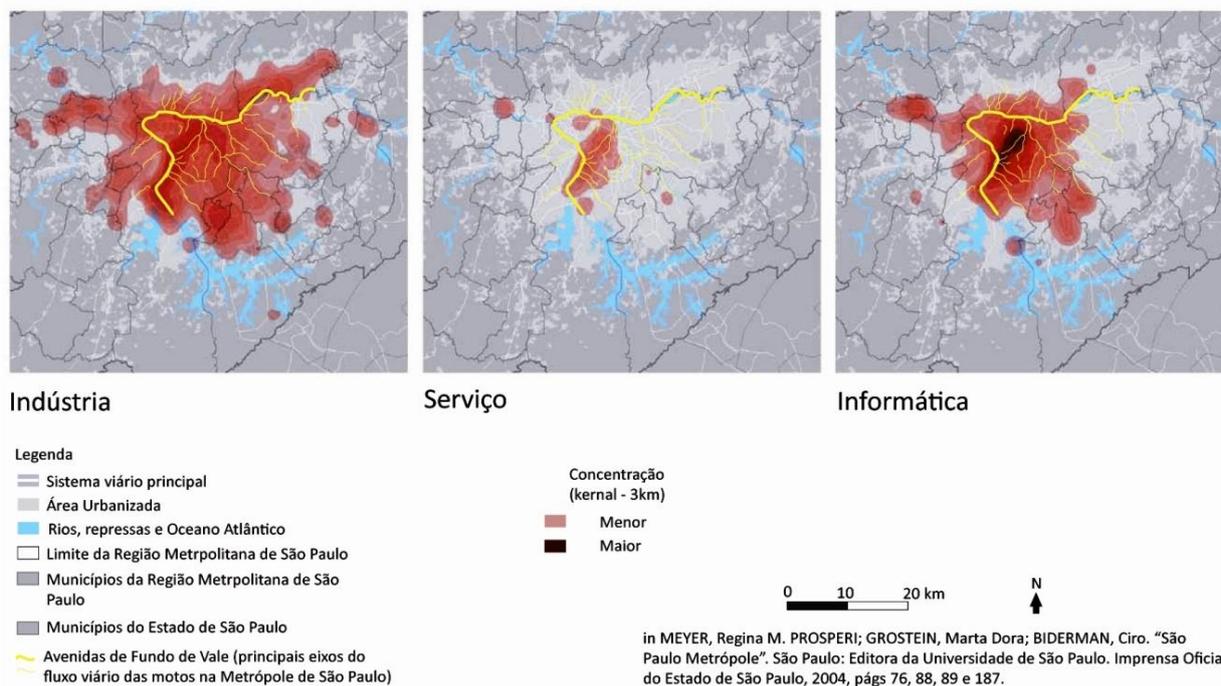
Um primeiro produto cartográfico desse cruzamento advirá da representação (não em zonas da cidade e sim, em trechos viários) dos dados levantados pela Pesquisa OD, em sua série histórica. Duas datas (1997 e 2002) são apresentadas para ilustrar que é possível a realização de tal esforço (ver tabela 1). De todo modo, essa nova forma e essa nova função do uso das motos também correspondem a um padrão específico de inserção no ambiente



de circulação paulistano. Nesse sentido, ainda permanece outra questão a ser respondida: qual é o papel do sistema de consórcios na composição da totalidade da frota de motocicletas? Certamente, dados sobre vendas internas no mercado brasileiro de motocicletas trazem novas informações sobre a questão. A Associação Brasileira de Administração de Consórcios (ABAC), por sua vez, em um Release de novembro de 2004 afirma que:

“As motocicletas e as motonetas novas nacionais continuaram sendo o maior setor dentro dos automotores e dentro do sistema [Consórcios]. Elas representaram 65% e 56%, respectivamente, com um total de 1,90 milhões de participantes, totalizados em novembro/2004, 8% mais que os 1,76 milhões atingidos naquele mesmo mês em 2003. As vendas de novas cotas acumularam 847,2 mil (jan-nov/2004), 0,6% mais que as 842,5 mil (jan-nov/2003). As contemplações acumuladas superaram 441,4 mil (jan-nov/2004), 6,3% maiores que as 415,3 mil (jan-nov/2003) (Tabela 01)” (ABAC, Release, 2004).

Mapa 1 – Sede de Empresas por Setor Na RMSP



Dentro da totalidade dos modos de transportes da cidade, as viagens por Modo Moto não representam o principal sistema de circulação metropolitana (Pesquisa OD, 2002, p.34, ver tabela 1). É importante reforçar que sua importância reside na forma como sua produção tem sido influenciada pela mudança do padrão de acumulação metropolitana. A crescente produção de viagens calibradas para o sistema de serviços especializados, incorporada na economia urbana na forma das empresas de entregas rápidas e visível na passagem da primeira contagem (1997) para a aferição recente seguinte (2002), reflete didaticamente as características do atual período da acumulação flexível. Esse período está eminentemente baseado na financeirização dos territórios e na compressão espaço-tempo (Harvey, 2006).

Tabela 1. Brasil - Vendas Internas de motocicletas e motonetas pelo sistema de consórcios

Motocicletas e motonetas	Jan a Nov/2004
**Contemplação pelo sistema de consórcios	441.438
*** Vendas no Mercado Interno (atacado)	843.027

Participação do sistema de consórcios sobre as vendas 52,36%

Fontes: ANFAVEA, (**)*BACEN, (***)ABRACICLO



Dessas constatações se extrai uma singular pista sobre a natureza das viagens pelo Modo Moto na Região Metropolitana de São Paulo: mais da metade dos participantes do Sistema de Consórcio, no Brasil, buscam adquirir cartas de crédito para a compra de motocicletas. Não obstante, se essa informação for confrontada com o número total das vendas internas por atacado, surge a importante constatação que de pouco mais da metade da frota de motocicletas é inserida no espaço geográfico brasileiro por meio de cartas de crédito, ou seja, por meio do fenômeno do superindivíduo (Tabela 2).

Tabela 2. Brasil - Vendas Internas de motocicletas e motonetas pelo sistema de consórcios

Motocicletas e motonetas	Jan a Nov/2004
**Contemplação pelo sistema de consórcios	441.438
*** Vendas no Mercado Interno (atacado)	843.027
Participação do sistema de consórcios sobre as vendas	52,36%

*Fontes: ANFAVEA, (**) BACEN, (***) ABRACICLO*

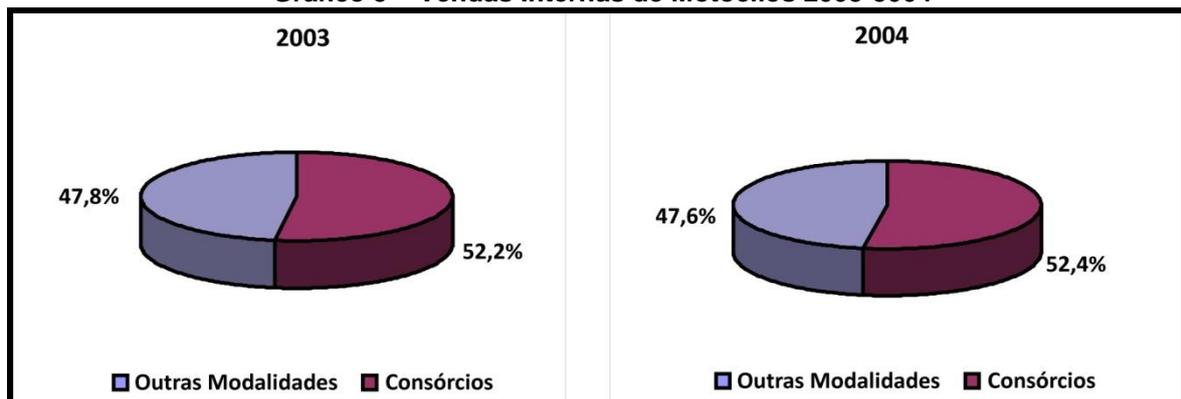
A Tabela 2 deixa clara, também, a relação entre a aquisição de motos via superindivíduo por cartas de créditos (441.438) e sua participação (52,36%) sobre o total das vendas (843.027) de motocicletas no mercado interno brasileiro. Esse quadro indica, novamente, que a compra dos motocicletas é realizada visando uma inserção no processo produtivo do contexto metropolitano. O aumento da frota de motos por meio do endividamento trata-se, pois, da questão da elasticidade do trabalhador metropolitano, uma importante variável, que, não raro das vezes, se esvanece nos entremeios dos debates técnicos.

Dito de outro modo, essa forma de inserção da frota de motocicletas na economia urbana e no espaço brasileiro, ao que indicam os dados, conforma um circuito espacial (Gráfico 5) subjacente na regularidade das vendas internas de motocicletas. Conforma, pois, um aspecto da financeirização do espaço. A montante da espacialidade das motos há a demanda por um serviço de entregas rápidas vital à reprodução do consumo da classe média e para o suporte urbano de certas solidariedades organizacionais de redes corporativas. À jusante há o Sistema de Consórcio, a rede de montadoras e distribuidoras, sustentadas pela única saída encontrada por grupos de trabalhadores urbanos para se adequarem às novas demandas da economia urbana: o superindivíduo dos compradores de motocicletas.

A outra parte da frota de motos provinda de outras fontes de vendas é produzida pelas empresas transportadoras. Essas empresas desempenharam um papel duplo. Empregam, em grande medida, os compradores de motos adquiridas via Sistema de Consórcio. Por outro lado, essas próprias empresas de entrega rápida montam suas frotas particulares. *“Agnaldo Brandini, gerente da Madia Motors, empresa com 25 anos de mercado, calcula que 50% das vendas de motocicletas são asseguradas por empresas de entrega expressa.”* (Jornal do Correio Popular 16/03/03). Assim, é posteriormente *alugada* a maior das motos que compõem a frota, mas que não foram compradas por essas empresas. Daí surge grande parte da informalidade e da super-exploração do *motoboy*. Pelo fato deste ter de vender sua única força de trabalho (as viagens diárias por moto) da maneira que encontrar para ter de saldar sua dívida com os credores, torna-se conveniente para as empresas de entrega rápida *quaternizar* o serviço: porque não são as principais responsáveis pela produção e manutenção da frota de motos e porque, com a liberação de despesas vinculadas a direitos trabalhistas e de manutenção da frota, conseguem externalizar alguns tipos de encargos sociais, como aqueles relativos aos acidentes no trânsito.



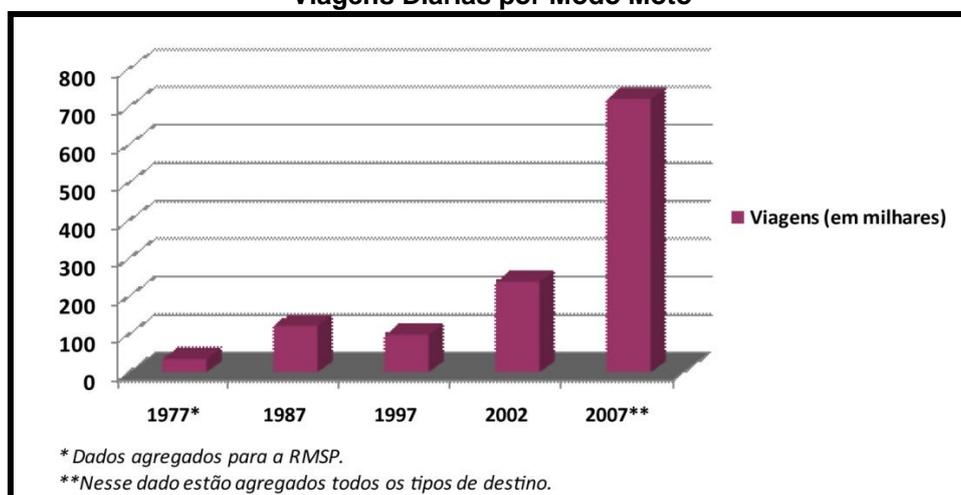
Gráfico 5 – Vendas Internas de Motocilos 2003-2004



Fonte: Administradores de Consórcios – ABAC-SINAC

É a centralidade que representa o *motoboy*, o fundamento desse circuito de atividades urbanas. No espaço geográfico, esse circuito tem suas expressões na forma da espacialização das vendas de motocicletas e no padrão de viagens diárias. Na verdade, desse ponto de vista, a questão do crescente uso das motos nas viagens diárias da circulação metropolitana se apresenta mais como um fator estratégico da cadeia de reprodução do circuito da economia urbana do que um grupo residual de atividades urbanas complementares. São parte intrínseca e, como os dados comprovam, são tão relevantes e tão indispensáveis no próprio funcionamento interino da economia urbana das grandes cidades.

**Gráfico 6 – Município de São Paulo
 Viagens Diárias por Modo Moto**



* Dados agregados para a RMSP.

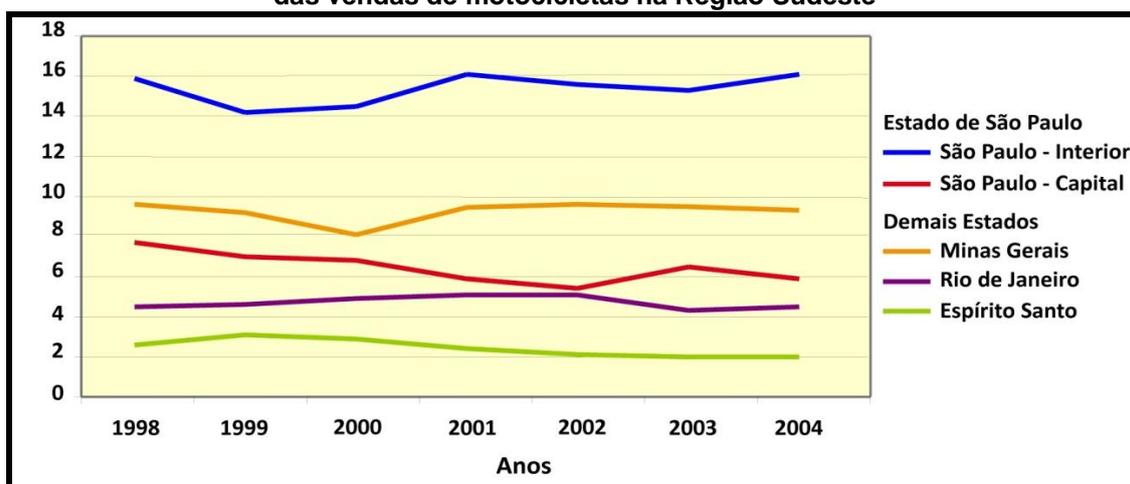
** Nesse dado estão agregados todos os tipos de destino.

Fonte: Metrô-Pesquisa OD/97 e Aferição da OD/2002

Outros dados expressam essa assertiva. A produção das viagens diárias em sua série histórica, desde 1977 a 2002, para a o Município de São Paulo (Capital), apresenta um quadro em que, após o advento da acumulação flexível no Brasil, as viagens tiveram uma sensível redução. A aferição registrou 122 mil viagens diárias foram realizadas em 1987. Uma década depois, em 1997, a aferição computou uma redução de 23%, ou 99 mil viagens diárias. Contudo, pouco menos de dez anos depois, em 2002, a aferição registrou um salto para 239 mil das viagens diárias, um aumento de 59% no volume em relação à aferição anterior (Gráfico 6).



Gráfico 7 – Brasil, Distribuição percentual das vendas de motocicletas na Região Sudeste



Fonte: ABRACICLO, Revisão 2004, 10/02/03

A comparação entre os dados sobre as vendas internas de motocicletas e o volume das viagens diárias realizadas, para o Município de São Paulo também evidencia essa nova condição do papel da moto e do *motoboy* no período da acumulação flexível. Em especial, para as vendas aferidas entre 2003 e 2004, o Estado de São Paulo apresentou um quadro no qual houve uma diminuição das vendas de motos na Capital (Gráfico 7).

Mas, essas vendas nunca poderiam se realizar enquanto um padrão, por exemplo, similar ao ciclo decenal de renovação/sucateamento da frota de ônibus, sem a existência de algum mecanismo que sustentasse uma *continuidade constante* entre a longa cadeia de produção e realização da moto enquanto mercadoria. O crédito é o artifício estratégico para a supressão da *questão do acaso* presente na descontinuidade existente entre as fases de produção, compra e uso das motos e sua conseqüente inserção no ambiente de circulação.

“O sistema de crédito possibilita a expansão geográfica do mercado por meio do estabelecimento da continuidade onde antes não existia continuidade alguma. A necessidade de anular o espaço pelo tempo pode, em parte, ser compensada pelo surgimento de um sistema de crédito.” (Harvey, 2006:51).

Essa supressão do espaço pelo tempo de que fala Harvey diz respeito ao longo caminho da cadeia produtiva da moto, desde sua montagem na Zona Franca de Manaus até a aquisição por meio de cartas de crédito em alguma agência de bairro na metrópole de São Paulo. Após 2002, com a carta de crédito, o *“longo período de giro”* e a *“falta de continuidade no emprego do capital”* (Harvey, 2006:51) são reduzidos e o tempo do ciclo de produção e reprodução da frota de motos. O ano de 2002 marca o período de maior volume de viagens diárias registradas para o Modo Moto (Gráfico 6), mas, também corresponde a um período de menor volume de vendas de motocicletas para o Município de São Paulo (Gráfico 7). Muito embora ainda não se possa *medir* o ciclo de renovação/sucateamento para a frota de motos, tal período se mostra ainda importante, por parecer se estabelecer, a partir daí, o atual cenário (ciclo de renovação e sucateamento) do uso das motos no Município de São Paulo:

- Um aumento das viagens diárias no modo Moto para uso no setor de serviços, baseado no superendividamento do *“motoboy”* via carta de crédito (Sistema de Consórcio) para a compra da moto;
- Um setor de serviços que recebe por moto, tudo aquilo que não pode receber via internet;



- A condição de “*spin off*” de “*atividades terciárias*” na indústria, o que determina a separação da dinâmica espacial (viagens de moto por motivo serviço) daquelas atividades mais vinculadas à produção;
- Uma super-exploração dos garroteadores pelos juros, paralelo ao superendividamento dos operadores do moto-frete e;
- A constatação de que o superendividamento crescente entre esses trabalhadores urbanos não preocupa o sistema bancário brasileiro pelo fato do prejuízo na inadimplência já estar embutido nos juros cobrados.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As motos têm sua inserção na circulação metropolitana por dois caminhos. Um primeiro caminho é por meio do sistema de consórcios e recentemente via financiamento direto ao custo de baixas mensalidades. Neste âmbito, o crédito é extremamente importante para o comprador, geralmente um usuário de renda baixa ou média que busca remuneração por meio do uso das viagens por moto. Sua liquidez é extrema. Num segundo caminho, o capital de giro é mais importante para a constituição/manutenção de uma frota particular de motocicletas. Outras formas de compra são utilizadas. A busca desenfreada por liquidez para saldar as despesas básicas da mão-de-obra barata e informal do condutor do motociclo, representa o *serviço prestado* da empresa de entrega expressa. Esta é a estratégia mais eficaz para obtenção de lucro para girar o capital investido.

A relativa facilidade de compra do veículo, a qualificação do condutor, a ausência do poder público na regulação no setor de entregas expressas e a diminuição da presença dos setores formais de emprego são os elementos indutores da expansão das viagens diárias por modo Moto na RMSP e, em especial, no Município de São Paulo. Seu principal agente é a empresa de entrega rápida, ávida por atender a crescente demanda por serviços, uma das atuais aspirações econômicas da metrópole paulista.

A economia de pequenas quantidades é geralmente informal. É caracterizada pela busca desenfreada por crédito. Um de seus elementos definidores é a extrema e extensa liquidez. Esta economia dos pobres é fundamental para a manutenção das atividades de instituições bancárias que administram os sistemas de consórcios e o sistema de financiamento direto, no caso dos usuários de motocicletas. Idem para as empresas de comércio, para a indústria de exportação, e para as empresas urbanas que dependem de ampla logística para fazer circular suas mercadorias, suas informações e seus serviços.

Nesse artigo foi analisado o uso da moto como um desses meios de circulação nevrálgicos à demanda metropolitana. Como foi demonstrado, o aumento das atividades do setor de serviços intensifica o uso da moto e em consequência, expande suas viagens diárias. Contudo, ao custo do endividamento e precarização da elasticidade do trabalhador urbano.

As viagens por moto são especializadas para o setor de serviços. A própria viagem por moto é um serviço prestado, um meio de circulação que corresponde ao meio de produção, representante da força de trabalho com que alguns grupos apostam suas esperanças de viver e trabalhar honestamente na cidade. Integrada a outras atividades produtivas e atividades urbanas, tais atividades nutrem-se diretamente deste meio de circulação, fazendo dele, um dos principais elos que interligam amplas atividades econômicas. Dão coesão e coerência ao circuito da economia urbana do ambiente construído. Observar as viagens diárias por moto, mesmo que essas sejam reduzidas, se comparadas aos demais tipos de viagens, é observar um dos melhores casos que exemplificam a natureza da atual circulação metropolitana da cidade de São Paulo.



BIBLIOGRAFIA

4º FORUM TÉCNICO. *Gestão da Mobilidade. Motos: Transporte ágil e frágil* (19/05/05). Evento realizado no Auditório Caio Graco, Secretaria de Engenharia de Tráfego, São Paulo, 2005.

ANDERSON, James. A Nova Direita e a privatização: malogros britânicos, lições mundiais?. Trad. de Yvonne Mautner. In: *Espaço & Debates: Brasil pós-80: Novo Estado, Novas Territorialidades, Revista de Estudos Regionais e Urbanos*. São Paulo: NERU, Ano XI, nº32, 1991, pp. 12-24.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ADMINISTRADORES DE CONSÓRCIOS SINDICATO NACIONAL DE ADMINISTRADORES DE CONSÓRCIO – ABAC-SINAC. Release, Novembro de 2004. Disponível em <<http://www.abac.org.br>> [Data de acesso: Abril de 2005].

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS FABRICANTES DE MOTOCICLETAS, CICLOMOTORES, MOTONETAS, BICICLETAS E SIMILARES – ABRACICLO. Disponível em <<http://www.abraciclo.com.br>> [Data de acesso: Abril de 2005].

BANCO CENTRAL DO BRASIL – BACEN. Disponível em <<http://www.bcb.gov.br>> [Data de acesso: Abril de 2005].

BELDA, Rogério. *Crônicas Técnicas: Os Caminhos do Transporte Urbano*. São Paulo: Editoras Unidas. 2ª ed, 1995, 192p.

DUPAS, Gilberto. *Economia Global e Exclusão Social. Pobreza, Emprego, Estado e o Futuro do Capitalismo*. São Paulo: Ed. Paz e Terra, 3ª ed. Revista e ampliada. 1999, 257p.

FERREIRA, João Sette Whitaker. *São Paulo: O mito da Cidade Global*. Tese de Doutorado, FAUUSP, São Paulo, março de 2003, 336p.

FIX, Mariana. *Parceiros da Exclusão: Duas histórias da Construção de uma “Nova Cidade” em São Paulo: Faria Lima e Água Espraiada*. São Paulo: Boitempo Editorial. 2001.

FIX, Mariana. *São Paulo Cidade Global. Fundamentos financeiros de uma miragem*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2007, 191p.

HARVEY, David. *A Produção Capitalista do Espaço*. Trad. Carlos Szlak. 2ª ed, São Paulo: Annablume, 2006, 251p.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Ed. Loyola, 12ª ed. 2003, pp. 257-276.

JORNAL DO CORREIO POPULAR. Disponível em <<http://www.cpopular.com.br>> [Data de acesso: Abril de 2005].

LEI nº 11.795, de 8 de outubro de 2008. Dispõe sobre o Sistema de Consórcio. Disponível em <<http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/93062/lei-do-consorcio-lei-11795-08>> [Data de acesso: 01/09/2010].

LENCIONI, Sandra. Cisão territorial da indústria e integração regional no Estado de São Paulo. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri (et al). *Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano/regional*. São Paulo: Editora UNESP: ANPUR. 2003, pp.465-475.

LENCIONI, Sandra. Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada. In: SANTOS, Milton, SOUZA, Maria Adélia A. de e SILVEIRA, Maria Laura. *Território, Globalização e Fragmentação*, 5ª ed. São Paulo: EDITORA HUCITEC- ANPUR, 2002, pp.198-210.

MEYER, Regina Maria Proserpi, GROSTEIN, Marta, e BIDERMAN, C. *São Paulo: Metrópole*. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial, 2004.

PESQUISA ORIGEM E DESTINO. *Aferição da Pesquisa Origem e Destino na Região Metropolitana de São Paulo – RMSP em 2002 – Síntese das Informações*. Outubro de 2003, 65p.

PESQUISA ORIGEM E DESTINO. *Síntese das Informações Domiciliar e Linha de Contorno Região Metropolitana de São Paulo*. Fevereiro de 1999, 77p.

PROCOP – SP. Procon-SP instala Núcleo de Superindivíduo. Assessoria de Imprensa, *Assuntos Financeiros*, 27/07/2006. Disponível em <<http://www.procon.sp.gov.br/texto.asp?id=1799>> [Data de acesso: 10/01/2009].



RIZZI, Carlos Alberto. *Empirização do Tempo e Dinamização do Espaço na Metrópole Desconcentrada. O caso da Vila Leopoldina*. Trabalho de Graduação Individual – TGI apresentado ao Departamento de Geografia como exigência para conclusão do bacharelado em Geografia. 2008, 89p.

SANTOS, Milton. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. Coleção Milton Santos 4. São Paulo: Edusp, 2004. 431p.

VASCONCELLOS, Eduardo A. *Transporte urbano, espaço e equidade. Análise das políticas públicas*. Annablume: São Paulo, 2009, 218p.



Carlos Alberto Rizzi (carizzi91@gmail.com)

Geógrafo formado en la Universidad de São Paulo (2003-2008). Entre 2004 a 2006 trabajó en la LMP, un sector de investigación y evaluación de Transporte Metropolitano de São Paulo - METRO / SP. En 2009 trabajó en el diseño cartográfico de las ediciones de la Revista 4 Rodas. En la actualidad realiza la Maestría en Programa de Geografía Humana en el Departamento de Postgrado de Geografía, Universidad de São Paulo.