

## **O serviço de mototáxi no município de Belém: sua implementação e vantagens para a acessibilidade.**

Regina Célia Brabo Ferreira<sup>1</sup>; Everton Luiz Ferreira Barbosa<sup>1</sup>; Williams da Silva Barbosa<sup>1</sup>;  
Universidade Federal do Pará<sup>1</sup>- Rua Augusto Corrêa, 01 – Guamá, Belém – Pará, (91) 3201-7000  
- [www.portal.ufpa.br](http://www.portal.ufpa.br).

### **SINÓPSE**

O objetivo deste trabalho é conhecer e explicar os principais fatores que constituem a prestação do serviço de transporte alternativo de moto taxi em Belém. É um serviço de extrema importância para complementar as viagens, melhorando a acessibilidade, principalmente os trechos feito a pé.

Palavras-Chave: Transporte alternativo, Moto taxi, Acessibilidade.

### **INTRODUÇÃO**

O processo de desenvolvimento urbano desordenado de Belém é um dos fatores responsáveis pela intensificação dos congestionamentos do trânsito da cidade. Somado a isso, o transporte público considerado precário é insuficiente para atender a necessidade de locomoção da população. As áreas periferias são as mais desatendidas por esse sistema, com uma frequência reduzida da circulação de ônibus em horário não comercial dificultando o acesso ao mesmo. Esses problemas referentes ao transporte público junto com o atual contexto financeiro do país contribuíram para o surgimento e ascensão de uma nova categoria de transporte alternativo em Belém conhecido como mototáxi.

A solicitação desse serviço pela população tem se tornado mais frequente pelo fato de ser mais prático e de fácil acesso, pois é muito comum encontrar esse serviço na cidade. Como o número de mototaxistas vem crescendo a cada ano, a prefeitura de Belém viu a necessidade de regulamentar esse serviço a fim de padronizar, qualificar e fiscalizar esse transporte alternativo, tirando esses profissionais da informalidade para integrar o serviço aos demais meios de transporte público. A atividade de mototáxi surgiu em Belém por volta de 2002 tendo início ao processo de regulamentação desse transporte alternativo apenas em 2012. Evidentemente que, por se tratar de um tema recente na capital paraense, esse sistema de transporte está longe de ser perfeito.

Esse artigo tem como objetivo identificar os principais fatores que constituem a prestação do serviço de mototáxi em Belém, na visão do mototaxista, suas vantagens e desvantagens e sua importância para os deslocamentos.

### **DIAGNÓSTICO, PROPOSIÇÕES E RESULTADOS**

A partir dos anos 1980, a área da cidade de Belém expandiu três vezes mais se comparada com outras capitais. Todo esse processo de desenvolvimento econômico contribuiu para a formação da Região Metropolitana de Belém (RMB). Até 1993, os empreendimentos habitacionais pertenciam à cidade de Belém, mas logo depois houve uma redefinição dos limites urbanos e esses conjuntos habitacionais (Cidade Nova I a IV) passaram a integrar Ananindeua, enquanto que Belém deteve a posse dos mananciais de abastecimento da RMB (Cardoso e Lima, 2015). Ao longo dos anos a RMB foi se ampliando e hoje comporta sete municípios: Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Bárbara do Pará, Santa Izabel do Pará e Castanhal (Figura 1).

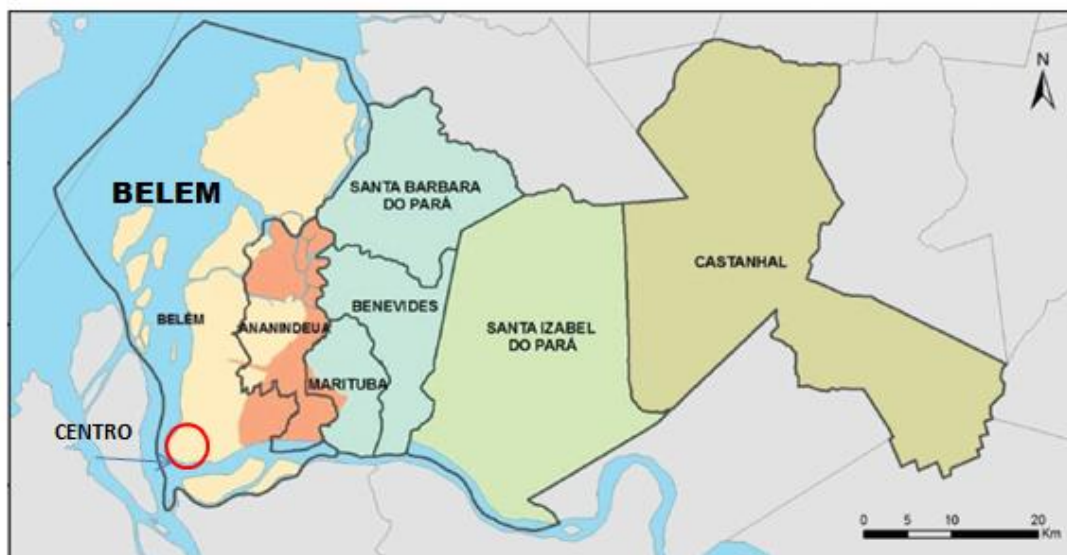


Figura 01: Municípios incorporados a RMB nas últimas décadas.  
Fonte: IBGE (2015).

A concentração das atividades econômicas em uma única área é um dos fatores responsáveis pela migração pendular da população da RMB. Formou-se uma configuração urbana mononuclear, com um centro que se localiza numa ponta, atraindo viagens por um único caminho. A população de baixa renda muda para as áreas periféricas (IPEA, 2016) e ficam sujeitos a vários problemas de mobilidade e acessibilidade, desatendidos ou atendidos precariamente com os serviços de transporte público.

Ferreira *et al* (2017) discute que as condições de mobilidade da cidade estão associadas a fatores como: ausência de transporte público principalmente na periferia, causando desequilíbrio entre oferta e demanda; a segurança pública está precária ocorrendo vários assaltos a ônibus e nas vias públicas (calçadas), bem como veículos sucateados e sem acessibilidade para pessoas com deficiência; o não investimento no modo hidroviário que hoje possui infraestrutura portuária precária, que poderia ser uma opção para os deslocamentos ao centro urbano. Tudo isso contribui para um mau desempenho de mobilidade na cidade fazendo com que a população busque formas alternativas de transporte para garantir seus deslocamentos com mais rapidez, conforto e segurança.

Desta forma, o trânsito conturbado nos centros urbanos brasileiros é uma das consequências do crescimento desordenados das cidades. Isso contribui para o aumento da demanda e oferta da utilização de transportes alternativos de passageiros como o mototáxi. O aumento significativo desse serviço tem preocupado o poder público em apresentar um projeto de lei para a regulamentação dessas atividades, principalmente pelo fato do mototáxi ser um serviço de concessão semelhante ao táxi (Lorenzetti, 2003).

No Brasil, a motocicleta é um meio de transporte importante para a classe trabalhadora por ser um veículo financeiramente acessível para as pessoas de baixa renda. Observa-se um aumento do uso de motocicletas como transporte alternativo de mercadorias e pessoas expondo condutores e passageiros a acidentes de trânsito e intempéries. A lei federal 12.009, de 29 de julho de 2009 regulamenta a atividade de mototaxista estabelecendo pré-requisitos para a prática da profissão. Essas medidas visam à qualificação profissional através de cursos de formação específica e uso de equipamentos de segurança. Isso contribui para a diminuição da clandestinidade sendo de competência do município regulamentar e fiscalizar o funcionamento desse serviço (Silva *et al*, 2011).

A lei federal 12.009, de 29 de julho de 2009 regulamenta a atividade de mototaxista impondo pré-requisitos para a autorização por meio de concessão aos profissionais interessados segundo o Art. 2º dessa mesma lei (BRASIL, 2009).

I – ter completado 21 (vinte e um) anos;

II – possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria;

III – ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran;

IV – estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retro refletivos, nos termos da regulamentação do Contran.

Em 2017, a prefeitura de Belém instituiu a lei municipal nº 9.271, de 04 de abril de 2017 revogando a lei municipal nº 7.930, de 23 de dezembro de 1998 e a lei municipal nº 8.741, de 11 de maio de 2010. Com base nessa nova lei municipal, a prefeitura lançou um novo edital disponibilizando 2800 contratos de permissão. É o equivalente a 1 mototaxista para cada 500 habitantes da cidade de Belém. Os pontos que mais se destacam nessa nova legislação dos mototaxistas de Belém são a alteração do tempo mínimo de contrato que passa a ser de seis anos, extensão da potência máxima da motocicleta para até 190 cilindradas, ampliação do tempo de vida útil da motocicleta para até sete anos e facultado ao mototaxista a inclusão de um condutor auxiliar (SEMOB, 2017).

Para contribuir com o alcance dos objetivos propostos neste trabalho, foi realizada pesquisa de campo com a intenção de investigar padrões de comportamento e outras informações através de entrevistas com os profissionais mototaxista regulamentados e observação da prestação desse serviço.

A entrevista foi realizada com 312 mototaxistas, no período de maio a outubro de 2018, que trabalham na região central de Belém e com grupos de mototaxistas que ficam posicionados ao longo da Avenida Augusto Montenegro, local de maior demanda. Utilizando um questionário, foram abordados fatores socioeconômicos como moradia, renda, estado civil, grau de escolaridade, naturalidade, carga horária de trabalho e etc. Além desses itens, procurou-se esclarecer mais a respeito do serviço de mototáxi com a descrição de experiências durante esses anos de serviço e os principais fatores que levam a sua utilização por parte dos usuários. A entrevista ocorreu de modo informal, possibilitando registrar diversos aspectos da implementação do serviço na visão do mototaxista.

Baseado nas respostas dos mototaxistas pôde-se verificar que as principais causas para o crescimento do serviço em Belém são: o crescimento desordenado da cidade, ineficiência do sistema de transporte público e o período de recesso econômico brasileiro, que aumentou a taxa de desemprego no país, fazendo com que muitas pessoas trabalhassem por conta própria como mototaxista para sua subsistência.

Discutindo melhor os problemas relacionados ao transporte e trânsito, observa-se que os congestionamentos têm aumentado em vários pontos da cidade e esse problema vem se agravando a cada ano que passa. Segundo os respondentes a população utiliza o serviço do mototáxi para tentar escapar dos congestionamentos e reduzir o tempo de viagem. Essa redução do tempo de viagem só é possível porque a motocicleta tem a capacidade de executar manobras entre os veículos, principalmente quando o fluxo viário está parado ou em velocidade reduzida bem abaixo do normal.

Outro fator é quando surge um novo conjunto habitacional gerando uma nova demanda para o transporte público de Belém. Isso também acontece com as ocupações. Lugares que antes estavam desabitadas e agora são ocupados por famílias de baixa renda. Com essa nova concentração de pessoas, o transporte público tende a ser insuficiente para atender a população, gerando assim, as superlotações dos coletivos. Para fugir desse problema algumas pessoas recorrem a utilização de transportes alternativos. Nesse cenário de

superlotação, o mototaxista vem ganhando destaque principalmente por estar em muitos pontos da cidade, facilitando o acesso ao serviço.

As longas esperas dos ônibus para os conjuntos habitacionais e bairros distantes, faz a população adotar a estratégia de utilizar qualquer ônibus para descer na entrada do conjunto onde mora e logo em seguida solicitar o serviço do mototaxi para chegar em casa. Dessa forma, o cidadão evita perder muito tempo esperando pelo específico ônibus que trafega pelo seu conjunto, e para completar seu trajeto até sua casa usa o transporte alternativo. O mesmo também acontece no sentido de saída do conjunto habitacional. O morador solicita o serviço do mototaxi para deixá-lo no ponto de ônibus mais próximo da sua casa.

Têm locais que o horário de circulação dos ônibus termina bem mais cedo com relação às outras linhas. Nesses momentos o transporte alternativo é solicitado, seja por van, táxi, mototaxi ou aplicativos de transporte de passageiros.

Além disso, existem muitos locais que foram ocupados desordenadamente, que não possuem vias com dimensões suficientes para circulação de ônibus. Neste caso, os únicos meios de transporte que os moradores têm são a bicicleta e a motocicleta. Para evitar longas caminhadas, a população solicita o serviço do mototaxi para encurtar tempo de caminhada, evitar estresse físico e evitar ficar exposto nas ruas com receio de ser assaltado, principalmente no turno da noite.

A partir das pesquisas e dados coletados, fez-se a Figura 2 com os principais fatores que favoreceram o crescimento do serviço de mototaxi em Belém.

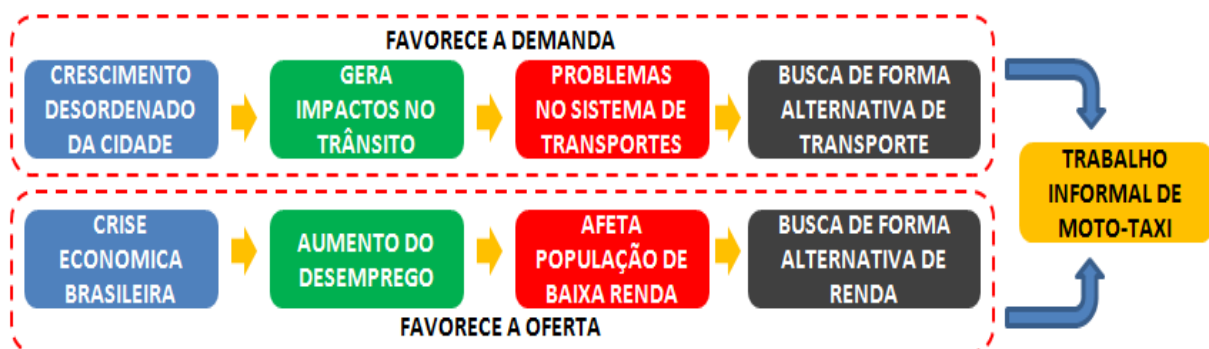


Figura 02: Fatores de crescimento do serviço de mototaxi em Belém.

Fonte: autoria própria.

A busca por uma forma alternativa de transporte gerou a demanda e, por outro lado, a busca por uma nova forma de renda gerou a oferta. Ambos favoreceram o surgimento, de caráter informal, do serviço de mototaxi em Belém, pois estavam longe (mas nas vistas) do poder público.

A partir da análise dos questionários aplicados para se conhecer o perfil do mototaxista, foi identificado que a categoria é predominantemente formada por profissionais do sexo masculino (99,35%). Os entrevistados afirmam que isso se justifica por essa profissão apresentar certo grau de risco fazendo com que as mulheres não tenham muito interesse nessa profissão. Possuem faixa etária entre 21 a 29 anos (45,8%).

Muitos desses profissionais buscam as áreas centrais da cidade ou locais onde há feiras e comércio por apresentar um grande fluxo de pedestres tendo uma maior possibilidade de solicitação do serviço de mototaxi. Na grande maioria (45,45%), o mototaxista é o líder

financeiro da casa onde mora, sustentando uma família que chega em média a 5 pessoas, sendo esta sua fonte de renda.

O mototaxista normalmente procura um ponto de trabalho para atuar nas áreas próximas a sua residência já que hoje esses trabalhadores não possuem uma estrutura física de trabalho adequada para atender as suas necessidades básicas. Então, seguindo essa lógica, a grande maioria dos trabalhadores é da capital paraense (68%). São pessoas que tem o ensino médio completo (61%), ensino médio incompleto (5,8%), ensino fundamental completo (26%) ou, até mesmo, ensino fundamental incompleto (6%).

A grande parte trabalhava de carteira assinada em setores de prestação de serviços (68%), no setor da construção civil (9,3%) ou no setor de comércio e vendas (11,5%). Essas pessoas perderam seus empregos em virtude da crise financeira do país e, com o crescimento da taxa de desemprego, trabalhar como mototaxista foi a alternativa encontrada para garantir a subsistência, já que o pré-requisito para começar a atuar nessa categoria praticamente é possuir uma motocicleta e, em teoria, ter a CNH.

O número de vagas disponíveis nos editais da prefeitura de Belém para o cadastramento de novos profissionais que atuam como mototaxistas não acompanha a demanda dos trabalhadores que querem se regulamentar, já que a todo o momento surge na cidade pessoas que exercem esse tipo de profissão clandestinamente. Por essa falta de vagas para cadastramento desses profissionais, o número de mototaxistas clandestinos e a demanda para regulamentação de mototaxistas na SeMOB cresce cada vez mais a cada ano que passa.

Esse é um dos motivos apontados pelos entrevistados de inicialmente terem trabalhado antes como clandestino, já que o mototaxista hoje não consegue começar a trabalhar nessa categoria como regulamentado. A pesquisa de campo mostra que muitos desses profissionais (46%) trabalharam em média 6 anos como mototaxistas clandestinos antes de conseguirem uma vaga para o cadastramento na SeMOB como mototaxista regulamentado.

Com relação ao nível de satisfação, os profissionais demonstraram satisfação financeira que a profissão mototaxista tem oferecido, já que, segundo os entrevistados, o lucro tem sido superior aos salários do último emprego desses profissionais. A maioria (81,7%) ganha entre 1 a 2 salários mínimos e 18,27% fatura entre 2 a 3 salários mínimos. Há relatos de pessoas que trabalhavam como mototaxistas no turno da noite para complementar a renda com o trabalho de carteira assinada que tinham durante o dia. E que muitas dessas pessoas deixaram seus empregos para trabalhar exclusivamente como mototaxistas porque era mais rentável e tinham uma carga horária menor. Ou seja, arrecadava-se mais dinheiro numa diária de mototaxista com relação a diária do último emprego desses profissionais.

As horas trabalhadas desses profissionais variam muito, pois tudo depende do ponto de atuação desses trabalhadores. Há locais que tem uma grande demanda de solicitação desse transporte e isso influencia diretamente na arrecadação financeira diária do mototaxista. Sendo que 54,5% trabalham entre 10 a 12 horas por dia, seguindo de 6 a 8 horas (26,28%) e 8 a 10 horas (19,23%). Muitos mototaxistas estabelecem para si uma meta diária de arrecadação e depois de alcançada vão embora deixando a sua vaga de trabalho para outro colega que atua no mesmo ponto. Outros trabalham por turnos que podem ser apenas pelo turno da manhã, tarde ou noite.

Há situações de mototaxistas que trabalham apenas em horário comercial. Há pontos de mototáxi que os profissionais ficam alternando os turnos dividindo entre eles os horários do dia. E também há períodos do ano em que os mototaxistas trabalham em escalas de horários mais extensos por causa de períodos do ano que tem um maior fluxo de pessoas por causa de festas ou eventos na capital (Círio, natal, etc).

Para compreender um pouco mais sobre a situação do mototaxista regulamentado de Belém, perguntou-se a opinião deles sobre qual seria o principal problema que a categoria de transporte alternativo mototáxi enfrenta nos dias de hoje. Muitas alternativas surgiram durante a resposta dos entrevistados, mas as principais foram destacadas como sendo os mototaxistas clandestinos (37,5%), a ausência do poder público (29,17%) na questão da fiscalização das irregularidades de alguns grupos de mototaxistas não regulamentados, a questão da segurança pública (16,67%) em decorrência de muitos assaltos e roubos de motos, as intempéries da capital paraense (8,33%) e estrutura viária com péssimas condições de sinalização (8,33%).

As vantagens e desvantagens na utilização do usuário do mototáxi foram feitas a partir das informações dadas pelo mototaxista durante a entrevista.

As vantagens são: (a) redução do tempo de viagem, tanto por facilitar a fluidez no trânsito quanto um complemento da viagem do ponto de parada à residência, e vice-versa, principalmente para quem mora em conjuntos habitacionais, com a finalidade de diminuir o tempo de viagem à pé; (b) trafega por lugares de difícil acesso: a existência de vias irregulares, geometricamente estreitas impossibilita o tráfego por veículos de grande porte como os ônibus, o serviço de mototáxi é praticamente o único recurso de transporte para a mobilidade dos moradores dessas áreas ocupadas. Essa insuficiência no sistema de transporte público nos bairros periféricos é observada quando não há linhas de ônibus para atender a população desses bairros mais afastados e isso é um fator que contribui para a ação do transporte alternativo; (c) transporte alternativo de fácil solicitação, pois existem pontos de mototáxi localizados em vários locais da cidade, sempre onde há demanda existe a oferta desse serviço, facilitando o acesso aos usuários; (d) expediente de trabalho flexível (p/ o profissional): o transporte alternativo de mototaxista dá a liberdade ao profissional dessa categoria de montar seu próprio horário de trabalho. Esse horário geralmente varia em função da demanda do local de atuação, da disponibilidade e da necessidade financeira do profissional; (e) veículo financeiramente acessível: a motocicleta tornou-se um veículo bem popular para a população de baixa renda, principalmente para aqueles que utilizam como meio de trabalho.

Além de ser um veículo relativamente barato se comparado com automóveis e outros meios de transportes motorizados, há economia também na questão do combustível e manutenção.

Com relação às desvantagens, pode-se citar: (a) maior risco de acidentes pela exposição e vulnerabilidade do condutor e passageiro; (b) exposição a intempéries, o clima quente e chuvoso de Belém provoca desconforto e muitas vezes impossibilita a circulação neste veículo; (c) profissão autônoma sem direitos trabalhistas, por ser um serviço basicamente autônomo, não possui os benefícios de quem tem carteira assinada; (d) alto índice de clandestinidade (p/ o profissional), a grande concorrência com os clandestinos e a falta de fiscalização eficiente tem provocado o retorno dos profissionais regulamentados para a clandestinidade, pois segundo a perspectiva do profissional não há muitas vantagens na regulamentação do serviço se o poder público não contribui para a o desenvolvimento do serviço regulamentado.

A não regulamentação desses profissionais abre margem para qualquer pessoa prestar esse tipo de serviço, mas isso também pode servir como disfarce para a ação de criminosos travestidos de mototaxista. Outro fator relacionado a segurança pública é a questão do domínio de pontos de mototáxi por criminosos. Pontos que antes pertenciam a profissionais regulamentados pela prefeitura agora pertencem aos criminosos da região. Existe um acordo entre clandestinos e criminosos para prestar serviços nesses pontos, em troca de não serem ameaçados de morte.

Com relação à infraestrutura constatou-se que os pontos de mototáxi não possuem abrigo, às vezes os próprios mototaxistas improvisam um abrigo através de barracas plásticas ou, até mesmo, o aluguel de um espaço físico com cobertura. Essas são as medidas adotadas por esses profissionais enquanto não é feita a instalação de abrigos nesses pontos regulamentados. A Figura 03 mostra um ponto de mototáxi regulamentado.



Figura 03: Ponto de mototáxi em local regulamentado, devidamente sinalizado (Avenida Generalíssimo Deodoro - Nazaré, Belém - Pa).

A implementação de um ponto é organizada por acordos entre o prestador. De acordo com as informações relatadas, há nessa categoria um tipo de senso comum entre esses profissionais onde um profissional ou grupo não poderá atuar ao lado ou bem próximo do ponto de outro grupo. Há situações onde se podem ver dois grupos de mototáxi bem próximos, mas a demanda de cada grupo é diferenciada pela a direção ou local de onde o usuário vem.

A solicitação do serviço é principalmente na chegada do usuário ao ponto. A solicitação por telefone ou outros meios de comunicação são mais frequentes para as pessoas que residem na proximidade do ponto de mototáxi.

Com relação à cobrança de tarifa, ainda não há em Belém um preço tabelado do serviço ou taxímetro nos veículos utilizados pelos mototaxista para a cobrança de tarifa pelo transporte do usuário. Atualmente a cobrança da tarifa pela viagem é feita através da negociação entre o mototaxista e o usuário do serviço. Essa barganha é feita antes do transporte do passageiro e o valor da viagem pode variar muito em função do local da solicitação do serviço e do horário.

Existe um senso comum de cobrança de tarifa entre os mototaxistas que trabalham nos conjuntos residenciais. Eles estipulam um valor a ser cobrado dos usuários que residem nesses conjuntos e esse preço geralmente não tem variação em função do horário. Tem apenas reajuste de valor de acordo com o contexto econômico do país ou do reajuste de



tarifas dos transportes na cidade. Esse valor tem como referência o preço da tarifa de ônibus, onde é estabelecido que o valor da viagem de mototaxi dentro dos conjuntos residenciais tem que ser próximo do valor da tarifa de ônibus. Quando o serviço de mototáxi surgiu em 2002, a tarifa cobrada pelo serviço dentro dos conjuntos residenciais variava entre R\$ 1,50 a R\$ 2,00. Essa tarifa foi sofrendo reajustes ao passar dos anos e hoje esse preço varia entre R\$ 3,00 a R\$ 5,00. Nos pontos de mototaxi localizados no centro da cidade, os mototaxistas geralmente estabelecem um referencial de preço mínimo que pode variar de R\$ 5,00 a R\$ 10,00. A tarifa a ser cobrada para o transporte de passageiros a determinados pontos da cidade vai sendo acertada por meio do bom senso do condutor.

Por mais que o “motocímetro” esteja na lista dos itens necessários para a prestação do serviço, ainda não há por parte do poder público um rigor para a instalação desse medidor de tarifa nos veículos dos mototaxista de Belém. O “motocímetro” é semelhante ao taxímetro instalado nos táxis da cidade. A diferença é que o “motocímetro” é fabricado para resistir a ação das intempéries, já que a motocicleta é um veículo que não tem a mesma proteção interna que tem os carros. Esse aparelho é fundamental para dar mais transparência no serviço fazendo com que a população tenha mais confiança com relação a cobrança da tarifa.

## CONCLUSÕES

Este trabalho mostrou que o serviço de mototaxi em Belém surgiu como forma de melhorar os deslocamentos da população desatendida pelo transporte público e uma oportunidade de renda para os prestadores desse serviço.

Na visão dos mototaxistas as principais vantagens desse serviço é o aumento da acessibilidade e mobilidade, pois criam meios que possibilitam a redução do tempo de viagem, tanto o à pé, nos deslocamentos casa-ponto de ônibus e vice-versa, quanto nos trajetos feitos comparados a outros modos motorizados. Como desvantagens, destacaram-se a exposição ao clima, vulnerabilidade a acidentes e o alto índice de clandestinidade na cidade. Esta última, na visão do profissional, produz uma concorrência desleal, além de contribuir para a insegurança dos passageiros.

Apesar de prevista em lei, a regulamentação da tarifa ainda não é controlada pelo poder público, sendo estipulada pelos profissionais de acordo com a distância e o local de circulação, na área central é mais cara que na periferia.

Conclui-se que é um serviço de extrema importância para complementar as viagens, principalmente nos trechos feito a pé, e onde o transporte coletivo não acessa. A regulamentação dessa atividade significa dar mais transparência, segurança e qualidade do serviço para a população. Com o serviço totalmente legalizado e padronizado, espera-se ter uma integração mais eficiente entre os meios de transporte com o serviço de mototáxi.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL (2006), Ministério das Cidades. **Gestão Integrada da Mobilidade Urbana: curso de capacitação**. Brasília: Ministério das Cidades.

CARDOSO, A. C. D; LIMA, J. J. F. (2015). **Belém: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles.

FERREIRA, R C B; OLIVEIRA NETO, M; NEVES, P B T (2017). **Análise dos planos de transporte público na região metropolitana de Belém e sua implementação**. Anais do Congresso brasileiro de Transporte e Trânsito. ANTP, São Paulo.



IPEA (2016). Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Caracterização e Tipologia de Assentamentos Precários: estudos de caso brasileiros**. Brasília: Ipea, 2016. Disponível em: [http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=28182](http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=28182). Acesso em: 30 jan. 2018.

LORENZETTI, M S B. (2003). **A Regulação do Serviço de Mototáxi. 2003. Câmara dos Deputados**. Anexo III. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/a-camara/documentos-e-pesquisa/estudos-e-notas-tecnicas/arquivos-pdf/pdf/305335.pdf>. Acesso em: 8 fev. 2018.

PMB (2017). Prefeitura Municipal de Belém, Decreto Municipal Nº 9.271, de 04 de abril de 2017. **Dispõe sobre a implantação, no Município de Belém, do Sistema de Transporte de aluguel, de passageiros, de caráter individual, denominado "Mototáxi", e dá outras providências**. Belém, PA, abr. 2017. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pa/b/belem/lei-ordinaria/2017/927/9271/lei-ordinaria-n-9271-2017-dispoe-sobre-a-implantacao-no-municipio-de-belem-do-sistema-de-transporte-de-aluguel-de-passageiros-de-carater-individual-denominado-mototaxi-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 20 mar. 2018.

SILVA, M B; OLIVEIRA, M B; FONTANA, R T. (2011). **Atividade do Mototaxista: riscos e fragilidades autorreferidos**. Revista Brasileira de Enfermagem. 2011. Disponível em: <http://www.redalyc.org/html/2670/267022538010>. Acesso em: 8 fev. 2018.

SEMOB (2017) Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém, Prefeitura Municipal de Belém. **Documentos de mototaxista para nova licitação**. Belém, 04 dez. 2017. Disponível em: <http://www.belem.pa.gov.br/semob/site/?p=6028>. Acesso em: 20 mar. 2018.