

A CONTRIBUIÇÃO DO MODAL MOTOTÁXI PARA A MOBILIDADE URBANA DO BAIRRO DO PERO VAZ, EM SALVADOR (BA)

Jones Nascimento dos Santos¹

Fernando Barreto Nunes Filho²

RESUMO

Mobilidade urbana é a condição de deslocamento de um ponto a outro dentro de uma cidade. O Plano Nacional de Mobilidade constitui-se em um “instrumento da política de desenvolvimento urbano, que deve ser compatibilizado com o Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PlanMob0, obrigatório para cidades com mais de 20 mil habitantes. A Secretaria de Mobilidade de Salvador (SEMOB), órgão responsável pela implementação da política de mobilidade urbana sustentável em Salvador, implementou planos de desenvolvimento urbano que contemplaram uma diversidade de modais de transporte, tentando reduzir a predominância do uso de ônibus urbanos, responsáveis pelo uso de combustíveis não renováveis. Com isso, em muitas áreas da cidade, outros modais concorrem oferecendo serviço de transporte para população. Apesar de representar uma economia na emissão de emissão de CO₂, o modal mototáxi vêm se consolidando por motivos diversos do ambiental. O objetivo desse artigo é analisar a utilização do transporte de locomoção, no modal moto taxi, na região do Pero Vaz, abordando as principais características desse modal. Para tal, apresenta uma análise social, a partir das perspectivas dos moradores da região do Pero Vaz, acerca dos modais de transportes nesse bairro. Para tal, foram realizadas entrevistas com cerca de 40 (quarenta) usuários. Uma parte significativa dessa análise foi facilitada pela condição de um dos autores, enquanto morador do bairro e participante do modal como mototaxista, durante um período longo, que coincidiu com parte do seu curso de graduação.

PALAVRAS CHAVE: Mototáxi. Mobilidade Urbana. Bairro de Pero Vaz - Salvador (BA).

1 INTRODUÇÃO

A movimentação de pessoas e mercadorias no setor de transporte cobra um custo ambiental representado pelas emissões de carbono, e por uma participação mais de 24% das emissões globais de CO₂, em 2016. (WANG; GE, 2019). “A descarbonização do setor de transportes criaria um futuro mais limpo, saudável e sustentável para todos”. Em complemento, o crescimento das cidades e das distâncias percorridas, os congestionamentos que existem em determinados horários, interferem não apenas nas emissões de carbono mas no tempo de locomoção, no tempo de espera do transporte, e na qualidade de vida da população,

¹ Graduando em Engenharia Civil (UCSAL); (jones.santos@ucsal.edu.br)

² Professor do curso de Engenharia Civil (UCSAL), Doutor em Planejamento Territorial (UCSAL), Mestre em Economia (UFBA), graduado em Engenharia Elétrica (UFBA); (e-mail: fernando.filho@pro.ucsal.br)

O Plano Nacional de Mobilidade constitui-se em um “instrumento da política de desenvolvimento urbano [...] que objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município [...]”. No que se refere à mobilidade urbana do município de Salvador, há uma diversidade de modais de transporte que engloba ônibus urbanos, ônibus metropolitanos, metrô, e futuramente o BRT e o VLT, juntamente com modais complementares de vans, microônibus, taxi, uso de aplicativos e mototáxi.

O modal mototáxi em Salvador foi legalizado pela Prefeitura em 2016, regulamentando a prestação do serviço que é concedida às pessoas físicas que cumprirem as exigências da legislação de trânsito em vigor. Sabe-se que, uma parcela significativa dos mototaxistas trabalham fora do sistema regulamentado, com uma moto própria ou alugada, circulando internamente no próprio bairro. Independente do aspecto regular ou informal, a atividade de mototaxista absorve uma parcela dos jovens dos próprios bairros, que na maioria das vezes, não teve acesso à formação escolar e profissional. Esta é uma realidade que pode ser vista no cotidiano dos bairros de Salvador.

O bairro do Pero Vaz surgiu nos anos de 1946, a partir de uma ocupação – “Corta-Braço”- que se tornou referência, por se consolidar após um processo de luta popular. Esse bairro está ligado a bairros vizinhos mais populosos, tais como Liberdade, IAPI, Santa Mônica e Caixa D’Água, e conta com cerca de 22.054 habitantes (IBGE, 2021), sendo a maioria de pele negra. Esse bairro está ligado ao bairro da Liberdade, o qual faz uma divisa com a Cidade Baixa através do plano inclinado, que liga o bairro da Liberdade à Calçada.

O objetivo desse trabalho é investigar o modal mototáxi no bairro do Pero Vaz, como uma alternativa de transporte para outros bairros de Salvador, contribuindo para a mobilidade urbana de seus moradores e fonte de renda para os mototaxistas.

A experiência do autor do trabalho enquanto morador do bairro e participante do modal como mototaxista estimulou o interesse em pesquisar as transformações que a implementação desse novo serviço proporcionou aos moradores do bairro. Para tal, foram feitas entrevistas com moradores e motoristas da categoria. O presente estudo está estruturado em cinco itens. O primeiro aborda os aspectos introdutórios, a relevância do tema e a justificativa da pesquisa; em seguida, é apresentada a

Universidade Católica do Salvador | Anais da 24ª Semana de Mobilização Científica- SEMOC | 2021

fundamentação teórica do estudo, destacam-se linhas do transporte público existentes no final de linha; no quarto item faz-se uma análise da operação desse modal no bairro de Pero Vaz, juntamente com o ponto de vista dos usuários.

2 MOBILIDADE URBANA

O Plano Diretor de Salvador está diretamente ligado à questão da mobilidade urbana, visto que tem como princípios básicos a garantia da infraestrutura urbana, transporte e demais serviços públicos que atendam aos interesses da população e possam suprir também as necessidades locais. Nesse item, são abordados os conceitos gerais de mobilidade urbana, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU), os sistemas de mobilidade urbana existentes em Salvador (BA), e as características do modal mototáxi.

2.1 CONCEITOS GERAIS

A mobilidade urbana, conforme definida no Art. 195 PDDU, “decorrente do conjunto organizado e coordenado de modais de transporte que garantem a locomoção de pessoas ou mercadorias no espaço da cidade é efetivada por meio dos Sistemas de Circulação e Transportes, cumprindo a função de articulação intra e interurbana, [...]”. De certa forma, a mobilidade se relaciona com a capacidade de deslocamento das pessoas e bens, nas cidades, cuja variáveis intervenientes, contudo, são tão complexas, quanto as variáveis que constituem a própria cidade.

Um estudo do Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM) (2005), intitulado “Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada” conceitua o sistema mobilidade urbana como:

um conjunto estruturado de modos, redes e infraestruturas que garante o deslocamento das pessoas na cidade e que mantém fortes interações com as demais políticas urbanas [...] sendo determinante observar como as suas partes se encaixam, [...] o nível de interação e compatibilidade entre agentes e processos intervenientes no sistema (MACÁRIO, apud IBAM, 2005, p. 10).

A ineficiência do transporte público, a partir do momento em que este não é capaz de suprir sua demanda não somente por ter um número de meios de transporte que comporte todos que demandam como também por não atender a expectativa dos usuários, que cada vez mais, reclamam de lotação, falta de conforto, estrutura dos meios, tempo de viagem, aumento recorrente de tarifas, congestionamentos, dentre outros. (MOBILIZE, 2014)

2.2 MOBILIDADE URBANA EM SALVADOR

Com objetivo da implantação de um recurso público para desenvolvimento socioeconômico, na cidade de Salvador, a prefeitura lançou, em maio de 2014, o Plano Salvador 500 um Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano. Dividido em ações a longo prazo, buscando apontar todos os problemas estruturais da cidade. A elaboração do Plano Diretor origina-se da função social que deve ser devidamente cumprida pelos órgãos públicos, o que beneficia a população em diversos aspectos. Dentre os objetivos do PDDU, destaca-se:

Elevar a qualidade de vida da população soteropolitana, especialmente no que se refere [...] à mobilidade urbana, à infraestrutura e aos serviços públicos, de forma a promover a inclusão social, a redução das desigualdades socioespaciais e a superação dos fatores de vulnerabilidade social e territorial que afetam particularmente a maioria negra de Salvador, distribuída nas diferentes regiões da Cidade [...] (PDDU, 2016).

Dentre as intervenções previstas no PDDU, inclui-se o *Bus Rapid Transit* (BRT). O PDDU, juntamente com o PlanMob Salvador, criou o projeto BRT Em Salvador, esse sistema vai atender os bairros de Vale das Pedrinhas, Nordeste de Amaralina, parte de Brotas, Engenho Velho da Federação, Itaipara e Candeal. “atenderá bairros populosos que não são contemplados pelo sistema metroviário, [...] e “tem por finalidade ligar a região do Centro e a região do Iguatemi, passando pelo meio da cidade que não comporta mais o número de veículos na rua” (PREFEITURA)

Segundo dados da Secretaria de Mobilidade de Salvador (Semob), antes da pandemia do novo coronavírus, aproximadamente 1,3 milhão passageiros usavam o transporte público por dia. O número caiu para cerca de 300 mil no início do período. O órgão municipal afirma que em agosto de 2020, cerca de 550 mil passageiros pegavam ônibus por dia em Salvador, e em dezembro cerca de 830 mil passageiros usavam o transporte coletivo

Visto que Salvador é uma cidade caracterizada pela intensa utilização dos transportes públicos e grande número de pedestres circulando pelas ruas, as mudanças não se restringiram a apenas veículos leves. A construção de passarelas, ciclovias, faixas de pedestre, calçadas e sinalização, por exemplo, são itens a serem observados quando se trata de mobilidade urbana.

2.3 O MODAL MOTOTÁXI

A precariedade do transporte público conforme argumenta Dutra (2017) é percebida pela “oferta de linhas que não supre as necessidades da população, não há diversidade e conexão entre os diferentes modais e quando se trata de locomoção nas áreas de favela e periferias”. Uma das soluções alternativas adotadas nas comunidades foi o transporte alternativo, entre eles, o mototáxi. Um serviço similar ao táxi, mas que ao invés de veículo usa uma moto.

Uma das vantagens do serviço, conforme Dutra (2017), é sua disponibilidade de embarque “em pontos estratégicos das comunidades”, e “o preço geralmente é cobrado pelo local de destino, seguindo a tabela da região”. Na Figura 1 pode-se observar um ponto embarque/desembarque do modal mototáxi, em operação, na comunidade de Manguinhos (RJ):

Figura 1: Modal mototáxi, Manguinhos, 2017



Fonte: <https://favelaempauta.com>, 2017

Ainda, conforme a reportagem de Dutra (2017), “No Complexo de Manguinhos, zona Norte do Rio de Janeiro, cerca de 42 mil moradores em 14 favelas, existem aproximadamente 20 pontos de mototáxi espalhados pelas comunidades, com 10 a 15 mototaxistas que trabalham em sistema de rodízio

O serviço de transporte individual de passageiros, por meio de motocicleta de aluguel – mototáxi, o modal mototáxi, surgiu a alguns anos atrás, e se manteve na informalidade por muitos anos. A necessidade de se disciplinar esse serviço, conforme as condições específicas da cidade, nos termos da Lei Municipal nº 9.149/2016 foi

objeto de um decreto publicado pela Prefeitura de Salvador, com as seguintes justificativas:

necessidade de a Administração Pública complementar a legislação federal pertinente;

fixar as condições técnicas e os requisitos de segurança, higiene e conforto dos usuários desses veículos;

exercer, de maneira mais eficiente, o controle e a fiscalização do serviço de mototáxi, visando ao seu aperfeiçoamento e à garantia da segurança viária de condutores e passageiros; (PREFEITURA)

Esse regulamento estabelece de forma obrigatória a autorização emitida pelo Município de Salvador mediante credenciamento a ser realizado pela Secretaria Municipal de Mobilidade/SEMOB, no qual constam várias exigências legais, tais como:

- a) atestado médico de sanidade física e mental emitido no máximo há 30 (trinta) dias;
- b) certidão negativa criminal expedida pela Justiça Estadual e Federal;
- c) certificado de aprovação em curso especializado sobre condução de passageiros em veículo motorizado de duas rodas;
- d) comprovante de residência atualizado, últimos 03(três) meses;
- e) declaração de que não possui vínculo empregatício em cargos e empregos públicos em quaisquer das esferas federal, estadual ou municipal;

Também consta a obrigatoriedade de Seguro, a autorização é intransferível, e deve ser renovada anualmente.

3 TRANSPORTE PÚBLICO NO BAIRRO DE PERO VAZ - FINAL DE LINHA

O bairro de Pero Vaz surgiu em 1946, está ligado diretamente aos bairros da Liberdade, IAPI, Santa Mônica e Caixa D'Água, que são bairros que pertencem à Região Administrativa IV (Quatro). Genericamente descrita como região da Liberdade, esse espaço urbano está diretamente ligada à Cidade Baixa através do plano inclinado Liberdade/Calçada. Segundo o IBGE, o Pero Vaz conta com uma população de cerca de 22.054 habitantes.

O final de linha do Pero Vaz é cercado de diversos comércios, escolas, e conta com uma área de lazer para as crianças, uma praça recém-reformada pela Prefeitura de Salvador. O bairro conta com linhas ativas de transporte público, assim como

também linhas alternativas, além dos outros modais de transportes como, transporte complementar e o modal mototáxi.

O final de linha do Pero Vaz, conta com algumas linhas de transportes públicos, sendo um local com abrigo confortável para os passageiros se acomodarem, protegendo-se do sol ou da chuva. Atualmente, no final de linha do Pero Vaz existem apenas duas linhas, que fazem exatamente o mesmo trajeto, com uma duração de aproximadamente uma hora e meia: Itaigara/ Via Barros Reis (0422) Itaigara/ Via Luis Eduardo (0422.1). Com o metrô muitas linhas foram desativadas; por exemplo, a linha 0423 Pero Vaz / Lapa, que fazia seu trajeto em torno de uma hora, passando pela Liberdade em direção a Lapinha, fazendo o retorno no Barbalho, para pegar a Via Expressa, seguindo para a Sete Portas, Dique do Tororó, para finalmente chegar na estação da Lapa.

A percepção dos moradores do bairro é que a implantação do sistema metroviário ajudou bastante em trajetos que levavam horas, tais como Aeroporto, Mussurunga e Lauro de Freitas. Com a nova integração, dentro do tempo de 3 horas do primeiro ônibus tomado pelas pessoas, elas conseguem fazer integração com o metrô e depois tomar mais um ônibus, pagando uma única tarifa.

Existem dez linhas “alternativas”, isto é, linhas com origem em outros bairros, e que transitam pelo Pero Vaz. Dentre as mais utilizadas, três são do IAPI, bairro vizinho, para o Campo Grande, a Barra e a Estação da Lapa; há uma linha do Bom Juá com destino à Barroquinha, e duas de S. Mônica, sendo uma para a Pituba e outra para a Estação Acesso Norte: Muitos moradores reclamam que alguns trajetos foram alongados, e que os ônibus que foram retirados um trajeto longo e direto para alguns pontos da cidade; atualmente, é necessário a fazer integração para chegar ao mesmo ponto.

4 ANÁLISE DO MODAL MOTOTÁXI NO BAIRRO DO PERO VAZ

No bairro do Pero Vaz, ao longo dos anos muita coisa mudou na sua mobilidade urbana. Antes do surgimento do metrô na capital baiana, moradores da região sempre estiveram insatisfeitos com o sistema de transporte público, seja no tempo de espera, na superlotação e pontos de paradas no bairro. Pensando na melhoria da população a prefeitura de Salvador criou a integração do transporte coletivo para diminuir o tempo

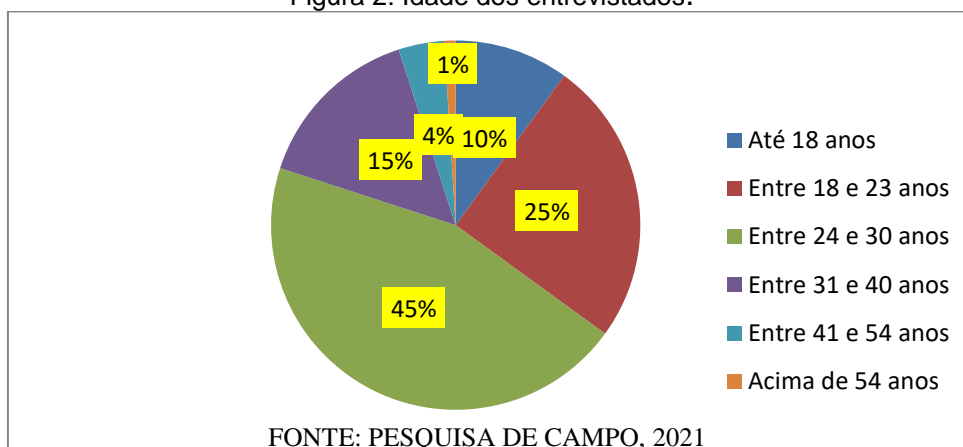
de espera do passageiro no ponto de ônibus. Nesse item, após uma descrição do modal mototáxi no bairro, com um levantamento dos pontos de embarque/desembarque nesse bairro, são apresentadas as opiniões dos usuários, declaradas entrevistas dadas ao autor desse trabalho.

4.1 METODOLOGIA DA PESQUISA

Foram realizadas entrevistas e coletados depoimentos de cerca de 40(quarenta) moradores do bairro, usuários dos sistemas de transportes da região do Pero Vaz, especialmente do modal mototáxi. As entrevistas foram feitas com o uso de formulários impressos, aplicados em pontos específicos.

Inicialmente, buscou-se entender a frequência da utilização do sistema de transporte no bairro do Pero Vaz; dos entrevistados, quinze pessoas (37,5%) responderam que pelo menos uma vez na semana utilizam o modal mototáxi, dez pessoas (25%) afirmam utilizar o modal por aplicativos, dez pessoas (25%) utilizam o modal Ônibus (25%), uma pessoa utiliza o modal complementar (2,5%), quatro pessoas utilizam o modal de transporte por vans (10%). As questões foram elaboradas para uma maior diversidade de perfis, sendo que a distribuição da amostra por idade, está ilustrada na Figura 2 apresenta o perfil por idade dos entrevistados:

Figura 2: Idade dos entrevistados.



Pelo perfil apresentado, observa-se uma predominância dos mais jovens, cerca de 70%, não apenas por uma maior predisposição para utilizar o modal mototáxi, como pelo interesse em colaborar com a pesquisa. A participação do público de “mais idade”

(acima de 41 anos), ficou muito baixa (5%), indicando alguns obstáculos ao uso do modal.

4.2 DESCRIÇÃO DO SISTEMA

O modal mototáxi é um dos transportes mais utilizados pela população do bairro de Pero Vaz. O meio facilita a locomoção não só no bairro mais na cidade de Salvador de maneira muito mais rápida do que outros modais, e permite que os usuários do sistema cheguem aos seus locais de destinos rapidamente e em segurança. Esse desempenho faz que cada um dos usuários tenha uma certa satisfação e venha procurar cada vez mais o serviço. Sua distribuição ao longo das ruas indica o quanto o sistema de transporte no modal mototáxi se expandiu pelo bairro, com praticamente todas entradas e saídas de ruas tendo pontos em ambos os sentidos. Pode-se estimar que cada ponto é compartilhado por cerca de 10 mototaxista, mas esse é um número difícil de contabilizar.

A escolha da moto depende do tipo de trabalho, e a preferência dos que fazem percursos mais longos diferem daqueles que trabalham apenas no seu bairro. Naturalmente que o critério econômico é o mais utilizado, e no bairro de Pero Vaz há uma preferência predominante pela Honda CG 160 Fan, que roda 41 km/litro com gasolina. A Figura 3 ilustra um ponto de mototáxi no bairro de Pero Vaz, no qual os trabalhadores do modal nessa região aguardam passageiros:

Figura 3: Ponto de mototáxi, Bairro de Pero Vaz

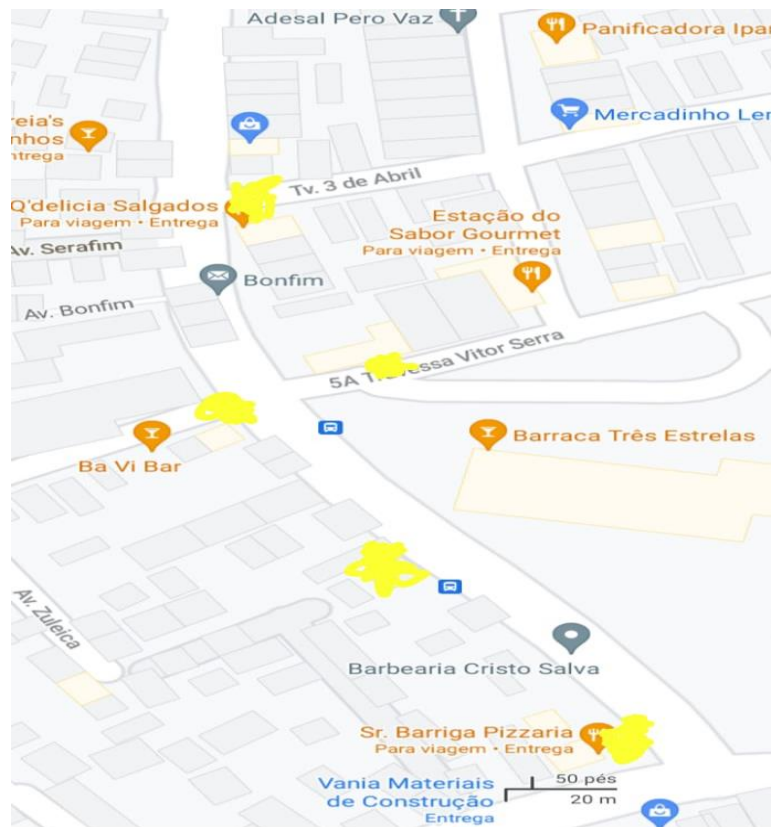


Fonte: Pesquisa de campo, 2021

Sem dúvida que essa tem sido uma das alternativas de fonte de renda, se não a única pela qual os trabalhadores da modalidade tiram seu sustento, principalmente

nesse momento de pandemia da Covid 19, com o alto índice de desemprego. Na Figura 4 foram listados os pontos de mototáxi no Bairro de Pero Vaz:

Figura 4: Pontos de mototáxi, bairro de Pero Vaz



Fonte: Google maps 2021

Nesse mapa, a título de ilustração estão sinalizados de amarelo os pontos de mototáxi, próximos ao final de linha do Pero Vaz. São aproximadamente 12 pontos, embora essa definição não seja clara, pois na prática, qualquer local é um ponto. Vale destacar que nem todos esses pontos são legalizados pela Prefeitura Municipal de Salvador. Muitos mototaxistas trabalham de maneira irregular, sem os itens obrigatórios exigidos pela Prefeitura de Salvador - credencial, colete, calça, calçados fechados, capacetes ambos amarelo e veículo na cor amarela com placa vermelha.

O destino mais solicitado é para o Terminal do Metro, Estação Acesso Norte. Com o preço variando entre R\$5,00 e R\$7,00, esse trajeto tem de 2 a 3km, sua duração é de 4 a 5 minutos e o consumo de combustível é mínimo. O principal motivo para a solicitação é o atraso para um compromisso: “estou em cima do horário”. Contudo, mesmo, para esse trajeto, há uma flexibilidade que segue a lei da oferta e

da demanda. A Tabela 1 apresenta os preços das viagens mais comuns, juntamente com os respectivos trajetos, existindo um preço base para cada um deles:

Tabela 1 - Modal mototáxi, bairro de Pero Vaz, Preços das viagens

Ponto	Origem	Destino	Valor
Final de linha	Pero Vaz	Estação Acesso norte	R\$ 5,00
Final de linha	Pero Vaz	Ferry boat	R\$ 10,00
Final de linha	Pero Vaz	Barra	R\$ 20,00
Final de linha	Pero Vaz	Barroquinha	R\$ 15,00
Final de linha	Pero Vaz	Aeroporto	R\$ 30,00

Fonte: Elaboração própria, 2021

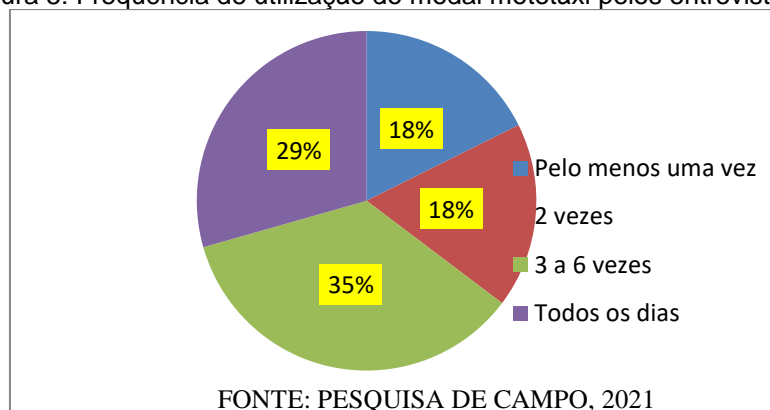
Para os demais trajetos, as promoções e negociações fazem do dia a dia dos mototaxistas; uma delas é combinar valores de ida e volta do mesmo local, assim como diversos usuários fazem contratos mensal com alguns profissionais do modal, para levar aos seus trabalhos, e depois buscar. Além disso, os mototaxistas calculam outras rotas com base na quilometragem final, aplicando uma taxa aproximada de R\$1,00/ km.

Finalmente, há uma dificuldade em levantar o ganho mensal médio, pois a maioria trabalha por “meta”; por exemplo, o mototaxista chega no ponto com uma meta de R\$100,00, e trabalha até atingir a meta. Contudo, ele pode sair antes se avaliar que o dia não está muito “bom”, ou que no dia anterior ele atingiu a meta, ou ainda, tem um compromisso, ou está cansado, ou qualquer outro motivo pessoal.

4.3 O PONTO DE VISTA DOS USUÁRIOS

Na Figura 5 são apresentados os dados relativos à utilização dos modais de transportes no bairro.

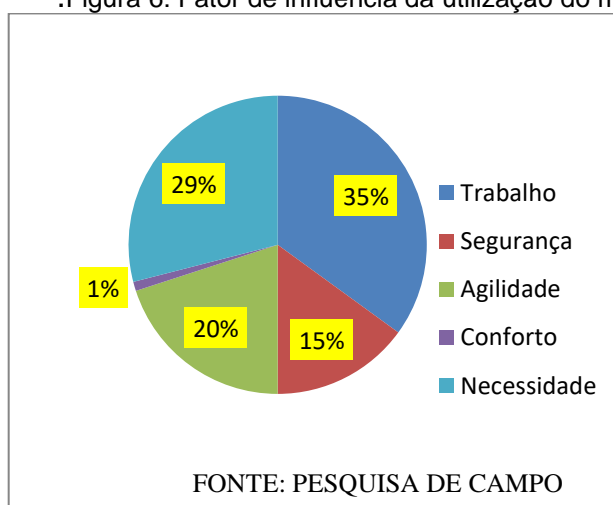
Figura 5: Frequência de utilização do modal mototáxi pelos entrevistados



Constatou-se que cerca de 18% da amostra utiliza pelo menos de uma a duas vezes o modal moto taxi na semana; 29% utilizam de três a seis vezes o transporte na semana, e 35% necessitam desse meio de transporte todos os dias da semana para se locomover pela cidade. Esses percentuais indicam uma consolidação do uso na população jovem do bairro.

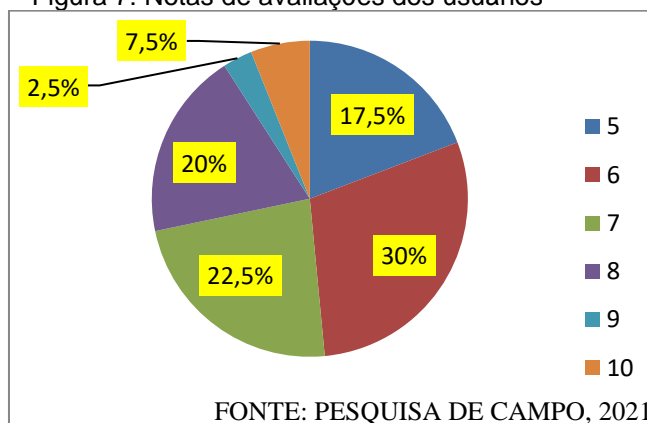
No que se refere ao motivo uma parte atribuiu à segurança, uma característica que não havia sido mencionada no referencial teórico pesquisado. Ou seja, estaria subjacente nessa população o impacto decorrente de assaltos a coletivos na cidade.

.Figura 6: Fator de influência da utilização do modal



Contudo, conforme a Figura 6, o principal motivo da utilização do modal é realmente o tempo, seja ele devido a necessidade de chegar no trabalho no horário, seja por necessidade (do horário), seja pela agilidade (tempo). Desta forma, principalmente nos horários de congestionamento, nos quais o ônibus fica imobilizado, o modal torna-se uma opção interessante. A Figura 7 refere-se à nota de satisfação que os usuários deram ao modal de transporte mototáxi:

Figura 7: Notas de avaliações dos usuários



Se considerarmos que o conjunto de usuários que atribuiu notas 5 e 6 não estão satisfeitos com o sistema, obtém-se 47,5%, ou seja, quase a metade. Essa nota poderia estar associada ao preço base ser equivalente ao ônibus, ou mesmo as dificuldades que existem em determinados horários. Por outro lado, as notas iguais ou maiores que 8, cerca de 30%, indica uma satisfação com o modal. Por experiência, acredita-se que os usuários que procuram esse modal de transporte, na maioria das vezes, são estimulados pelo fator agilidade. Pelo mesmo preço, os modais alternativos não conseguem levar seus passageiros aos seus destinos respectivos, de maneira rápida e segura. Entende-se que o modal não oferece um nível de conforto similar a outros meios, mas o preço é acessível a todos que procuram e necessitam.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) teve como objetivos identificar problemas estruturais de uma cidade e fornecer por meio de pesquisa de órgãos relacionados à área urbanística, proporcionar melhorias em sua região. No que se refere ao bairro de Pero Vaz, objeto desse artigo, verificou-se que esse modal mototáxi é um dos mais utilizados pela população do bairro de Pero Vaz, principalmente os mais jovens.

Confirmou-se que o meio facilita a locomoção não somente a interna, mas na cidade de Salvador, de maneira muito mais rápida do que outros modais. Apesar da oferta de linhas alternativas pelo transporte público, trata-se de um bairro muito populoso. Com isso, para suprir as necessidades de transporte da população, é necessária a oferta de um sistema complementar através das vans de cooperativas, que fazem o percurso Pau Miúdo / Comércio, e o transporte por aplicativo.

Em acréscimo, existem diversos pontos de mototáxi pelo bairro, que se tornou uma das alternativas. Desta forma, após a análise, verificou-se que o modal mototáxi na mobilidade urbana do bairro do Pero Vaz, em Salvador (BA), desempenha um papel fundamental para a mobilidade da população do bairro, como forma de refúgio dos outros modais inseguros e de pouca agilidade. A constatação da evolução na forma de atuação dos mototaxistas, o que se evidencia por meio da existência de organização que fornece o serviço por meio de uma estrutura autorregulada, ausente das formalidades burocráticas e normativas institucionais e estatais.

Devido à pandemia do Novo Coronavírus, por questão de segurança, foi necessário evitar o máximo de contato com muitas pessoas desconhecidas, e com isso, as entrevistas não puderam ser realizadas numa quantidade maior de usuários. Somente a vivência de um dos autores, que exerceu a função de mototaxista durante um longo período, foi possível realizar e concluir todas as etapas do trabalho.

REFERÊNCIAS.

BRASIL. PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Mobilidade urbana Lei N° 12.587**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acessado em: 20 abr. 2021.

DUTRA, Renata. **Mototáxi**: o alternativo vem se tornando a solução, 15 out. 2017. Disponível em: <https://favelaempauta.com/mototaxi-o-alternativo-vem-se-tornando-a-solucao/>. Acessado em: 28 abr. 2021

IBGE. **Estimativas populacionais para os municípios brasileiros**. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br>>. Acessado em: 21 abr. 2021

MOBILIZE. **Sistema de transporte público (2014)**. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/6844/o-pior-sistema-de-transporte-publico-do-mundo.html>. Acessado em: 21 abr. 2021

PREFEITURA DE SALVADOR. **Planos de mobilidade urbana**. Disponível em: <http://www.mobilidade.salvador.ba.gov.br/documentos/RT_14-PlanMob_SSA-TOMO_I.pdf>. Acessado em: 21 abr. 2021.

PREFEITURA DE SALVADOR. **Modal de transporte moto taxi**. Disponível em: <http://mobilidade.salvador.ba.gov.br/images/pdf/MINUTA_DO_MOTOTAXI.pdf>. Acessado em: 24 abr. 2021.

PREFEITURA DE SALVADOR. **Entenda o BRT**: mais rápido, menos trânsito. Disponível em: http://brt.salvador.ba.gov.br/?page_id=10. Acessado em: 24 abr. 2021.

SOARES, BEATRIZ R. S. Repensando as cidades médias brasileiras no contexto da globalização. **Formação**. Presidente Prudente (SP), n. 6, p. 55-63, 1999. Disponível em: <<https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/1167/1168>>. Acessado em: 24 abr. 2021.

TRANSALVADOR. **Indicadores das linhas de ônibus**. Disponível em: <<http://www.transalvador.salvador.ba.gov.br>>. Acessado em: 22 abr. 2021.

WANG, Shiyong; GE, Mengpin. **Transporte é a fonte de emissões que mais cresce**. Veja o que dizem os números, 21 out. 2019 Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/blog/2019/10/transporte-fonte-de-emissoes-que-mais-cresce-entenda-em-cinco-graficos>. Acesso em 24 abr. 2021.