



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DO TOCANTINS/CAMETÁ
FACULDADE DE HISTÓRIA DA AMAZÔNIA TOCANTINA – FACHTO
CURSO DE LICENCIATURA PLENA EM HISTÓRIA**

BENEDITO DAVID COHEN SILVA

**OS PROCESSOS DE ALTERAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE
CAMETÁ-PA: UM ESTUDO SOBRE O CRESCIMENTO DO USO DE
AUTOMÓVEIS POR POPULARES 2003-2018**

CAMETÁ/PA

2019



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DO TOCANTINS/CAMETÁ
FACULDADE DE HISTÓRIA DA AMAZÔNIA TOCANTINA – FACHTO
CURSO DE LICENCIATURA PLENA EM HISTÓRIA**

BENEDITO DAVID COHEN SILVA

**O PROCESSO DE TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DA CIDADE
DE CAMETÁ: CONSIDERANDO O CRESCIMENTO DO USO DE AUTOMÓVEIS E
MOTOCICLETAS 2003-2018**

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) apresentado a Faculdade de História do Campus Universitário do Tocantins/UFPA-Cametá como um dos pré-requisitos para a obtenção do grau de Licenciatura Plena em História, sob a orientação da Prof^a. Dr^a. Benedita Celeste de Moraes Pinto.

**CAMETÁ/PA
2019**

BENEDITO DAVID COHEN SILVA

**O PROCESSO DE TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DA CIDADE
DE CAMETÁ: CONSIDERANDO O CRESCIMENTO DO USO DE AUTOMÓVEIS E
MOTOCICLETAS 2003-2018**

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dr.^a. Benedita Celeste de Moraes Pinto
Orientadora

Prof.^a Dr.^a. Maria Lucilena Gonzaga Costa Tavares
Membro da Banca

Prof.^a Dr.^a. Tatiane do Socorro Correa Teixeira
Membro da Banca

CAMETÁ – PARÁ

2018

Dedico este trabalho as pessoas que sempre
estiveram ao meu lado:

Aos meus pais, Manoel Pantoja Silva e
Margarida Cohen Silva.

À minha esposa, Tânia Maria Veiga Silva.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, gostaria de agradecer à Deus por ter me proporcionado a saúde para que pudesse estar aqui vivenciando este momento de grande importância na minha vida acadêmica, mesmo com todas as dificuldades estou concluindo mais esta etapa.

Gratidão a minha orientadora professora Dr^a. Benedita Celeste de Moraes Pinto que a aceitou me guiar na escrita este trabalho e ao longo de toda a pesquisa. Sou muito grato por todas as suas preciosas contribuições.

Agradeço também à minha família e amigos, que dispuseram parte de seu tempo para me ajudar na pesquisa de campo, suas contribuições com fotografias, textos, entrevistas e suas vivências foram fundamentais para a realização desta etapa final, que é o trabalho de monografia.

Agradeço a minha esposa, Tânia Maria Veiga Silva, que juntos decidimos depois de vinte anos de casados retomar os estudos, pois com sua coragem e espírito de guerreira me forneceu a força necessária para caminharmos juntos em busca da realização dos nossos sonhos. Sendo um deles ingressar na UFPA-Campus Cametá, uma das mais conceituadas instituições de ensino do país, que forma os filhos de Cametá, da região tocantina e de outras cidades.

Sabemos que não é fácil vir de uma família de sete filhos de ribeirinhos e chegar a uma instituição de ensino superior, e hoje eu sou a prova que com os incentivos e políticas públicas voltadas para inclusão social é possível ingressar e concluir o ensino superior.

Meus agradecimentos especiais as minhas três filhas, a Tainara Veiga Silva, que me ajudou desde a inscrição no processo seletivo da UFPA, a Tanize Daniane Veiga Silva e a Taiane Veiga Silva, que estiveram ao meu lado escutando as minhas vivências e práticas acadêmicas.

Agradeço aos meus professores e amigos da faculdade História por todas as experiências compartilhadas ao longo desta jornada, meus sinceros agradecimentos. Sou grato aos colegas da turma de História 2016 que me acolheram de braços abertos quando cheguei para cursar com eles, pois devido a problemas com horários não pude concluir o curso com a minha turma de origem.

Agradeço a todos os que fazem parte do corpo discente e docente, aos técnicos e servidores da UFPA-Campus Cametá com os quais convivi ao longo da formação, por proporcionarem um ambiente inclusivo, democrático, amigável e criativo. Onde todos possuem liberdade de expressão e podem afirmar suas identidades.

RESUMO

Este trabalho objetiva analisar o processo de transformação do espaço urbano cametaense considerando a presença de automóveis e motocicletas na perspectiva de verificar como o crescimento da aquisição desses veículos transformou o processo de locomoção das pessoas no município de Cametá, investigando a importância dos mesmos para o processo de transformação do espaço urbano deste município e estudar como historicamente se desenvolveram as mudanças sociais e infra estruturais em Cametá a partir desse crescimento. Para tanto, utiliza-se estudos de autores dentre os quais destaca-se: NASCIMENTO (2016), MARICATO (2008), CARVALHO (2016) entre outros, que estão servindo de base teórica-metodológica para a constituição do estudo. Além da pesquisa bibliográfica, utilizada como suporte para a compreensão do conceito de mobilidade urbana, a pesquisa de campo permite conhecer a realidade de populares do município de Cametá, que vivenciaram todo processo de transformação das formas de mobilidade no contexto cametaense das décadas em estudo. Neste sentido, a pesquisa faz uso de fontes orais, documentais/escritas e imagéticas, capazes ajudar a apreender alguns elementos importantes da transformação pelo qual vem passando o município de Cametá, no que consiste ao processo de mobilidade urbana.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade Urbana, Uso De Automóveis, Transformações Sociais

ABSTRACT

This work aims to analyze the process of transformation of the urban space cametaense urban space considering the presence of automobiles and motorcycles in order to verify how the growth of the acquisition of these vehicles transformed the locomotion process of people in the city of Cametá, investigating their importance for the process. transforming the urban space of this municipality and studying how historically the social and infrastructural changes in Cametá developed from this growth. For such, we use studies by authors, among which we highlight: NASCIMENTO (2016), MARICATO (2008), CARVALHO (2016) among others, which are serving as a theoretical-methodological basis for the constitution of the study. Besides the bibliographic research, used as a support for the understanding of the concept of urban mobility, the field research allows to know the reality of popular of the municipality of Cametá, who lived the whole process of transformation of the forms of mobility in the cametaense context of the decades under study. In this sense, the research makes use of oral, documentary / written and imagery sources, capable to help to apprehend some important elements of the transformation that the municipality of Cametá has been going through, which is the process of urban mobility.

KEYWORDS: Urban Mobility, Automobile Use, Social Transformations

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
CAPÍTULO I.....	11
INDÚSTRIA DE VEÍCULOS E A POPULARIZAÇÃO DOS DE CARROS E MOTOCICLETAS NO BRASIL	11
1.1 HISTÓRICO DA INDÚSTRIA DE VEÍCULOS NO BRASIL	12
1.2 CONSEQUÊNCIAS DO AUMENTO DO USO DE CARROS E MOTOCICLETAS NAS CIDADES BRASILEIRAS	19
CAPÍTULO II	22
ALTERAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA NO MUNICÍPIO DE CAMETÁ-PA 2003-2018.....	22
2.1 USO DE MOTOCICLETAS E CARROS EM CAMETÁ.....	23
2.2 CONSEQUÊNCIAS DO USO DE MOTOCILETAS E CARROS EM CAMETÁ ..	25
2.2.1 INDÍCES DE ACIDENTES DE TRÂNSITO	25
2.2.2 ORGANIZAÇÃO DA CIDADE DE CAMETÁ	28
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	32
FONTES DA PESQUISA	33
REFERÊNCIAS.....	34

INTRODUÇÃO

Este trabalho analisa o processo de transformação do espaço urbano no município de Cametá-PA no período de 2003 a 2018 considerando a presença de automóveis de duas e quatro rodas, visando verificar como o crescimento da aquisição de automóveis transformou o modo de locomoção das pessoas neste município. Assim como, investigar a importância dos automóveis para o processo de transformação do espaço urbano de Cametá. E como se desenvolveu historicamente as mudanças sociais e infra-estruturais no referido município a partir do crescimento do uso de automóveis por populares.

Ao tratar a mobilidade urbana, é a partir da década de 1990 que ocorre no Brasil o começo da popularização do uso de motocicletas e carros, principalmente por influência das facilidades de compras disponibilizadas no mercado, como os consórcios¹ e financiamentos². Cametá, antes deste período, encontrava-se com poucos ruídos dos automóveis tendo em vista que os meios de transportes no centro e nas periferias eram feitos, em sua maioria, por meio de bicicletas ou carros movidos a tração animal.

A decisão por pesquisar este tema e a escolha do período se deu pela minha familiaridade com o mesmo. Foi a partir da década de 1990 que comecei a trabalhar na área, como sócio proprietário da primeira empresa de Moto-Taxi da cidade de Cametá. Em 1996 ao visitar uma loja revendedora de motocicletas em Belém, fui convidado pelo proprietário, sr. Salomão Allcolumbre, para trabalhar com a revenda de consórcios em Cametá. Primeiramente, como representante de vendas em uma pequena loja na Rua D. Romualdo de Seix, onde passei oito anos vendendo consórcio de motocicletas. Já em 2004 ele resolveu vender a concessão da marca para, o sr. Winston Diamantino e eu continuei trabalhando na empresa até janeiro de 2019. Quando abri a minha própria loja de automóveis.

Por morar em Cametá e trabalhar na área de vendas de veículos me veio a inquietação e o interesse em pesquisar sobre as transformações no uso transporte urbano em Cametá, levando em conta veículos de duas e quatro rodas. Ao longo dos meus anos de trabalho pude perceber que tem sido ascendente o número de pessoas que por meio de consórcios têm

¹Segundo a Lei de Sistemas de Consórcio (11.795/08): Os consórcios são a união de pessoas naturais e jurídicas em grupo, com prazo e números 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.

² O Crédito Direto ao Consumidor (CDC) por exemplo, é uma modalidade de financiamento oferecidos por bancos ou financeiras e normalmente são financiamentos específicos como de veículos ou serviços.

adquiridos carro e motocicletas. É importante dizer que diferente da realidade da década de 1980 e 1990, nos dias atuais tais aquisições têm sido feitas por pessoas da classe trabalhadora, dados os incentivos que são gerados pelos governos para aquecer a economia e manter em fluxo o capital e o comércio no país.

Tanto referente a popularização do uso destes meios de transportes quanto consequências oriundas da mesma. Pois ao perceber que em Cametá, assim como em outras cidades do país, não há infraestrutura e planejamento voltados para garantir a qualidade da mobilidade urbana e a segurança dos usuários de veículos, bem como de pedestres, ciclistas e outros motoristas.

O inchaço de veículos no trânsito cametaense traz consequências graves, entre elas está o aumento de acidentes, principalmente envolvendo motocicletas e que na maioria das vezes geram vítimas fatais, sobretudo na BR 422 que corta a cidade e é uma das principais vias de circulação de veículos.

Neste trabalho utilizamos os estudos de autores dentre os quais destaca-se: NASCIMENTO (2016), MARICATO (2008), CARVALHO (2016) entre outros, que estão servindo de base teórica-metodológica para a constituição do estudo. Além da pesquisa bibliografia, utilizamos a pesquisa de campo que permite conhecer a realidade de populares do município de Cametá, que vivenciaram todo processo de transformação das formas de mobilidade no contexto cametaense das décadas em estudo. Neste sentido, a pesquisa faz uso de fontes orais, documentais/escritas e imagéticas, capazes ajudar apreender todo processo de transformação pelo qual vem passando o município de Cametá, no que consiste ao processo de mobilidade urbana.

Este trabalho está dividido em dois capítulos, sendo que no primeiro capítulo abordamos o histórico da indústria automobilística no Brasil e sua relação com a popularização dos automóveis nas cidades brasileiras, bem como, as implicações ao meio ambiente e saúde das pessoas.

No segundo capítulo trataremos das alterações especificamente na cidade de Cametá, considerando o aumento da frota de veículos de duas e quatro rodas as alterações.

CAPÍTULO I

INDÚSTRIA DE VEÍCULOS E A POPULARIZAÇÃO DOS DE CARROS E MOTOCICLETAS NO BRASIL

1.1 HISTÓRICO DA INDÚSTRIA DE VEÍCULOS NO BRASIL

Para analisar a mobilidade urbana no Brasil é importante considerar as políticas de investimentos da indústria, principalmente no setor de automóveis, iniciada a partir da década de 1990, pois estes incentivos foram responsáveis pelo aumento do transporte motorizado nas cidades brasileiras.³ A produção de automóveis é o símbolo da indústria do século XX, pós Segunda Guerra Mundial, caracterizada pela fabricação em massa devido aos avanços tecnológicos que possibilitaram maior agilidade nos processos de produtividade, é neste período que se destacam os nomes de Henry Ford (Ford) e Alfred Sload (General Motors).⁴

No Brasil, foi a partir de 1957 que devido aos investimentos em transportes, energia e produção de petróleo previstos no “Plano de Metas”⁵ desenvolvido pelo governo do presidente Juscelino Kubitschek (1956-1961) que a indústria brasileira ganhou fôlego para se estruturar.⁶ Segundo Gordinho⁷, no início dos anos 1950 o Brasil tinha uma frota de 210.244 caminhões e ônibus e 262.529 automóveis.

Como característica principal, o Plano [de Metas] buscava desenvolver a indústria de base, além de investir na construção de estradas e hidrelétricas, bem como ampliar a extração de petróleo, tudo com a finalidade de tirar o Brasil de seu atraso e transformá-lo em um país industrializado.⁸

Foi no governo de JK que foi criada a GEIA (Grupo Executivo da Indústria Automobilística), foi chefiado pelo Lucio Meira⁹, era aparelho responsável pelo estabelecimento e supervisão das regras para a fundação da indústria de automóveis no Brasil.¹⁰

³ CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Desafios da mobilidade urbana no Brasil. P. 07

⁴ NASCIMENTO, Marcio Silveira. Implementação de evolução da indústria automobilística no Brasil. Revista Tocantinense de geografia, Araguaína (TO), ano 5, n 7. Janeiro-julho 2016. P. 67-79. P. 70.

⁵ O Plano de Metas era composto de trinta e uma metas a serem alcançadas pelo governo de Juscelino Kubitschek no período de 1956 a 1960, entre estas metas estava a construção da Capital Federal Brasília.

⁶ NASCIMENTO, Marcio Silveira. Implementação de evolução da indústria automobilística no Brasil. Revista Tocantinense de geografia, Araguaína (TO), ano 5, n 7. Janeiro-julho 2016. P. 67-79. P. 71.

⁷ GORDINHO, Margarida Cintra. Transportes no Brasil: a opção rodoviária. São Paulo: Marca D'água, 2003. *Apud* NASCIMENTO, Marcio Silveira. Implementação de evolução da indústria automobilística no Brasil. Revista Tocantinense de geografia, Araguaína (TO), ano 5, n 7. Janeiro-julho 2016. P. 67-79. P. 71.

⁸ POMPEU, Bruno Nogueira. O desenvolvimento da indústria automobilística sob a ótica do Plano de Metas do governo Juscelino Kubitschek (1956-1961). Monografia de Bacharelado. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2017. P.14.

⁹

¹⁰ PEREIRA, Fabiano. A pré-história da indústria automobilística no Brasil. Revista Quatro Rodas. 2018. Disponível em: <https://quattrorodas.abril.com.br>

Em seu início a indústria automobilística se concentrou na região do ABC paulista¹¹, devido as condições favoráveis como a disponibilidade de profissionais qualificados e de baixo custo, mercado consumidor variado e infraestrutura instituída.¹² Na foto abaixo podemos ver uma das montadoras localizadas no ABC Paulista, mais precisamente em São Bernardo do Campo, segundo Josias Silveira¹³, devido sua grande produção a cidade ficou conhecida como “capital do automóvel”.

Figura 1: Montadora de automóveis em São Bernardo do Campo, década de 1950.



Fonte: Folha de São Paulo. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br>

Na foto temos um recorte do cotidiano das montadoras no início da industrialização, em primeiro plano vemos os carros já montados e alguns trabalhadores, já ao fundo temos a linha de montagem e podemos perceber o espaço extenso que a empresa ocupava.

Acima temos uma montadora de carros, mas no começo da industrialização brasileira também se instalaram montadoras de veículos mais pesados, como caminhões. Como vemos na citação abaixo:

A Fábrica Nacional Motores (FNM), faz parte do grupo de empresas pioneiras da indústria automobilística brasileira, tendo sido uma das

¹¹Região de Paulo formada pelo conjunto de três cidades São Bernardo do Campo, Santo André e São Caetano.

¹² NASCIMENTO, Marcio Silveira. Implementação de evolução da indústria automobilística no Brasil. Revista Tocantinense de geografia, Araguaína (TO), ano 5, n 7. Janeiro-julho 2016. P 67-79. P.71

¹³ Colaborador da Revista Folha de São Paulo. Texto disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/sobretudo/morar/2017/05/1887849-sao-bernardo-atraiu-montadoras-e-foi-capital-do-automovel-nos-anos-1950.shtml>

primeiras montadoras de caminhões pesados no país, na década de 1950 a 1960, constituído um único exemplo de investimento estatal nesse setor. [...]Em 1953, Volkswagen, a Mercedes e a Willys-Overland já instalavam suas montadoras que vieram juntar-se as antigas instalações da Ford e da GM. Dois anos depois, a produção brasileira já correspondia por 25% dos 2,7 milhões de veículos em circulação.¹⁴

Foi a partir da década de 1970 que novas empresas começaram se instalar em outros estados do país, devido crescimento de consumidores incentivados pela possibilidade de comprar por meio de financiamentos e através do sistema de consórcio.¹⁵ A empresa Fiat “escolheu” a cidade Betim (MG) para produzir seus veículos por conta das vantagens fornecidas pelo governo.¹⁶ Bem como outras empresas como Agrale que se instalou no Rio Grande do Sul e a Volvo que “escolheu” o Paraná.¹⁷ Vale ressaltar que a “escolha” dessas empresas ao se instalarem em uma região leva considera as vantagens que as mesmas irão ter, por exemplo, é preciso considerar os custos da mão de obra, das materiais primas entre outras. Nesse sentido o Estado buscando incentivar a vinda dessas empresas para o Brasil oferece uma série de vantagens fiscais, como a redução de impostos e investe em infraestrutura, como produção de energia e construção de estradas.¹⁸

Segundo José Pimenta (2002), os anos 80 foi de crise no setor, devido aumento da produção e mercado consumidor um pouco escasso. Segundo relato do sr. Laércio Moraes de Pinho, servidor público aposentado e ex-motorista de táxi, nos anos de 1980 na cidade de Cametá eram poucas as pessoas que tinham condições de comprar um veículo, mesmo ele trabalhando no DEER (Departamento de Estradas e Rodagens) e complementando sua renda atuando como taxista nunca conseguiu comprar um carro novo:

Era muito complicado para comprar um carro novo na aquela época, Cametá, não tínhamos condições financeira de comprar um carro novo primeiro que pra trazer um carro pra Cametá era somente de barco ou balsa o custo do frete era muito alto no período não tínhamos acesso a financiamento como é nos dias de hoje, tanto é que, os primeiros taxistas da época eram poucos.¹⁹

¹⁴ PIMENTA, Luiz José. A crise na rede concessionárias de automóvel no Brasil. 157f. Dissertação (Mestrado), Universidade Salvador, Salvador, BA, Brasil, 2002. P.19

¹⁵ NASCIMENTO, Marcio Silveira. Implementação de evolução da indústria automobilística no Brasil. Revista Tocantinense de geografia, Araguaína (TO), ano 5, n 7. Janeiro-julho 2016. P 67-79. P.72

¹⁶ SILVEIRA, Josias. São Bernardo atraiu montadoras e foi capital do automóvel nos anos 1950. Folha de São Paulo. 2017.

¹⁷ NASCIMENTO, Marcio Silveira. Implementação de evolução da indústria automobilística no Brasil. Revista Tocantinense de geografia, Araguaína (TO), ano 5, n 7. Janeiro-julho 2016. P 67-79. P. 72

¹⁸ Idem. P. 72

¹⁹ PINHO, Laercio Moraes de. Laercio Moraes de Pinho: Depoimento. Entrevistador: Benedito David Cohen Silva. Cametá: 2019.

Mas apesar dos desafios os anos de 1990 é caracterizado pelo amadurecimento do setor que ainda segundo Pimenta, era formado por 12 empresas distintas, sendo elas: Agrale, Ford, Volkswagen, Engesa, Fiat, General Motors, Gurgel, Karmann Ghia, Mercedes Benz, Scania, SR Veículos Especiais, Toyota e Volvo.²⁰ Todas essas empresas são multinacionais que se instalaram no Brasil a partir do processo de expansão da economia mundial, caracterizada pela internacionalização das economias norte-americana, europeia e japonesa e pelo investimento do Estado brasileiro em políticas de atração desses capitais para o território nacional.²¹ Na tabela abaixo podemos acompanhar o crescimento da produção de veículos pela indústria brasileira desde o ano de 1990 até o ano de 2018.

Tabela 1: Produção de Autoveículos

Ano	Automóveis	Comerciais leves	Caminhões	Ônibus	Total- Unidades
1990	604.499	177.749	48.219	12.962	843.429
1991	616.970	176.376	46.715	21.108	861.169
1992	667.716	183.741	30.960	22.621	905.038
1993	910.464	199.754	45.382	17.700	1.173.300
1994	1.027.152	218.793	60.019	15.727	1.321.691
1995	1.149.940	220.003	70.073	19.660	1.459.676
1996	1.320.105	239.290	48.022	15.718	1.623.135
1997	1.519.529	258.170	63.414	20.088	1.861.201
1998	1.137.219	209.087	63.264	20.290	1.429.860
1999	1.059.533	160.935	55.194	14.315	1.289.977
2000	1.298.437	214.994	71.114	21.303	1.605.848
2001	1.384.368	190.957	77.251	21.946	1.674.522
2002	1.376.219	167.767	68.354	21.450	1.633.790
2003	1.428.270	154.181	77.785	24.479	1.684.715
2004	1.777.642	216.735	104.792	25.008	2.124.177
2005	1.979.545	235.340	112.921	29.366	2.357.172
2006	2.027.305	243.666	103.297	29.412	2.403.680
2007	2.360.739	295.738	133.739	35.008	2.825.224
2008	2.498.482	350.188	163.757	38.202	3.050.629
2009	2.568.167	356.817	120.994	30.022	3.076.000
2010	2.682.924	468.747	189.933	40.531	3.382.135
2011	2.630.893	513.918	223.602	49.369	3.417.782
2012	2.763.445	469.480	133.403	36.635	3.402.963
2013	2.954.279	530.901	187.002	40.554	3.712.736
2014	2.502.122	471.170	139.965	32.937	3.146.194
2015	2.007.240	316.221	74.062	21.498	2.419.021
2016	1.798.894	298.703	60.482	18.705	2.176.784
2017	2.307.443	325.672	83.044	20.643	2.736.802
2018	2.386.758	358.981	105.534	28.536	2.879.809

Fonte: Anuário da Indústria Automobilística Brasileira, 2019.

²⁰ PIMENTA, Luiz José. A crise na rede concessionárias de automóvel no Brasil. 157f. Dissertação (Mestrado), Universidade Salvador, Salvador, BA, Brasil, 2002. P. 23

²¹ CAPUTO, Ana Cláudia; MELO, Hildete Pereira de. A Industrialização Brasileira nos Anos de 1950: Uma Análise da Instrução 113 da SUMOC. Est. econ., São Paulo, v. 39, n. 3, p. 513-538, 2009. P.514.

Com relação as motocicletas no Brasil segundo Eduardo A. Vasconcellos (2008) até 1960 as mesmas não tinham espaço no mercado. É na década de 1970 que as empresas japonesas se inserem no mercado brasileiro, a primeira delas foi a Yamaha Motor que se instalou em São Paulo, os consumidores das motos eram inicialmente a classe média, que detinha condições financeiras. A Honda, em 1976, havia escolhido São Paulo para sede para sua fábrica, mas, devido as vantagens fiscais e estruturais fornecidas pelo governo, decidiu criar sua fábrica na Zona Franca de Manaus, que além de produzir suas motos, começou a fabricar peças para atender as necessidades do mercado brasileiro. Atualmente, em 2019, essa empresa detém o maior complexo de produção de motocicleta da américa latina, chegando a dominar 80% do mercado brasileiro²².

Linha de produção da empresa Honda



Fonte: <http://www.automotivebusiness.com.br/>

A partir da década de 1990 outras empresas ingressam no mercado brasileiro, como a Suzuki, em 1992, que começou produzindo motocicletas de 500 cilindradas. A Kasinski, em 1999, lançou motocicletas até 125 cilindradas por um preço mais baixo. A Sundown, em 2002,

²² MARIM, Daniel. Estratégias na indústria de motocicletas: Um estudo exploratório do setor de motocicletas brasileiro. Dissertação de Mestrado, PUC. São Paulo: 2010. P. 65.

também entrou no mercado que seu tornou mais competitivo. Em 2008 é a vez da Dafra ingressar no mercado com altos investimentos em publicidade visando se sobressair sobre as suas concorrentes.²³

Atualmente as empresas Dafra Motos, BMW, Ducati, Harley Davidson, Honda, JTZ, Kawasaki, Suzuki, Triumph, Yamaha estão associadas a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (ABRACICLO).²⁴

Não podemos deixar de enfatizar que crescimento da indústria e seu desenvolvimento atende a necessidade de expansão ilimitada do capitalismo. Onde a produção determina o consumo e consequentemente a acumulação do capital, aliada à instalação das indústrias investe-se também na propaganda que transforma o automóvel em um símbolo de poder e status, bem como cria a necessidade de consumo²⁵.

Com uma nova política de atração dos investimentos da indústria automobilística iniciada em meados da década de 1990, o Brasil vem passando por outra fase de aumento do transporte individual motorizado. A capacidade de produção de automóveis e motocicletas mais que triplicou no período. Com o aumento da produção, houve a necessidade de políticas que estimulassem a venda e o uso de automóveis e motocicletas. Isso ocorreu pela redução da carga tributária sobre os veículos até 1.000 cilindradas, que representam atualmente mais de 50% das vendas, além de medidas de expansão do crédito.²⁶

Carvalho (2016) na citação acima enfatiza que o alto investimento na indústria de automóveis reflete diretamente no aumento de transportes individuais motorizados, pois há também um grande apelo ao consumo através de medidas de facilidades da ampliação do crédito. Podemos verificar isso analisando os dados da tabela abaixo que traz os números referentes a frota circulante de motocicletas no Brasil. Há um crescimento constante do número de motocicletas circulando nas cidades brasileiras, com um aumento variável de 17,26% a 3,31% em 2019.

²³ Idem. P.68.

²⁴ Informações disponíveis no site da associação, no endereço: <http://www.abraciclo.com.br/associados>.

²⁵ MARICATO, Ermínia. O automóvel e a Cidade. In. Ciência e Ambiente. N 37 jul/dez 2008. P. 5-12. P. 08

²⁶ CARVALHO, C. H. R.; PEREIRA, R. H. M *Apud*. CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Desafios da mobilidade urbana no Brasil. Brasília: Ipea, 2016. P. 14

Tabela 2: Frota circulante de duas rodas a motor no Brasil

Ano	Quantidade	Crescimento anual (em unidades)	Crescimento anual (%)
2008	13.084.099	1.926.082	17,26%
2009	14.695.247	1.611.148	12,31%
2010	16.500.589	1.805.342	12,29%
2011	18.442.413	1.941.824	11,77%
2012	20.080.862	1.638.449	8,88%
2013	21.597.415	1.516.553	7,55%
2014	23.027.875	1.430.460	6,62%
2015	24.301.681	1.273.806	5,53%
2016	25.302.727	1.001.046	4,12%
2017	26.159.702	856.975	3,39%
2018	27.100.790	941.088	3,60%
2019*	27.996.500	895.710	3,31%

Fonte: DENATRAN

*Dados até outubro

Com relação a porcentagem da frota dos demais veículos em circulação Brasil o Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação (IBPT) apresenta os seguintes dados:

Há no Brasil 65,8 milhões de veículos dos mais diversos tipos, entre leves, ônibus, caminhões e motocicletas, todos esses em efetiva utilização. Desse total, 41,2 milhões são automóveis (62,65%), 7,0 milhões são comerciais leves (10,67%), 2 milhões são caminhões (3,09%), 376,5 mil são ônibus (0,57%) e 15,1 milhões são motocicletas (23,01%).

Podemos perceber que a frota de automóveis 62,65% do total e a de motocicletas 23,01% do total são as maiores em relação aos demais veículos. Ou seja, existem mais veículos individuais motorizados do que ônibus, por exemplo.

Carlos Carvalho (2016) destaca que as vendas de motocicletas nos últimos quinze anos tiveram um crescimento cerca de três vezes maior que o do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro. Com a evolução da indústria de automóveis e o aumento de consumidores podemos também perceber as alterações no espaço urbano brasileiro e suas consequências, considerando os veículos motorizados individuais como carros e motocicletas temos o crescimento do

número de acidente de trânsito com vítimas, bem como da poluição meio ambiente e os engarrafamentos nas grandes cidades, ou seja, provocam diversas alterações no espaço urbano

1.2 CONSEQUÊNCIAS DO AUMENTO DO USO DE CARROS E MOTOCICLETAS NAS CIDADES BRASILEIRAS

Segundo Eduardo A. Vasconcelos (2008), “o Brasil vem apresentando altos índices de acidentes de trânsito desde a década de 1950, a maioria deles relacionados ao aumento do uso do automóvel, a adaptação irresponsável do ambiente de circulação para garantir esse uso, [...]”²⁷ aliado a outros fatores. Além do aumento de acidentes, os veículos motorizados contribuem para o crescimento da poluição do meio ambiente já que emitem gases tóxicos gerados pela combustão, “como o óxido de nitrogênio, monóxido e dióxido de carbono, dióxido de enxofre, derivados de hidrocarbonetos e chumbo”.²⁸

Erminia Maricato afirma que a cidade se tornou um verdadeiro “apocalipse motorizado”, devido a prioridade do uso do automóvel. Segundo a autora, as consequências desse apocalipse incluem a impermeabilização do solo, causada pela urbanização horizontal, ou seja, o automóvel precisa de estacionamentos, rodovias, avenidas amplas e ruas. Além disso, o seu uso irregular causa acidentes que muitas vezes geram mortes ou invalidez, e os infundáveis congestionamentos registrados nas grandes cidades. Esse “apocalipse motorizado” é também responsável por agravar o aquecimento global, ou seja, quanto mais veículos mais poluição.²⁹

Segundo dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) o Brasil perde por ano cerca de R\$ 50 bilhões com acidentes de trânsito, esse valor é referente tanto aos gastos com atendimentos hospitalares das vítimas, como também as perdas produtivas no caso de

²⁷ VASCONCELLOS, Eduardo A. O custo social da motocicleta no Brasil. Revista dos Transportes Públicos - ANTP - Ano 30/31 - 2008 - 3º e 4º trimestres. P. 127 Disponível em: <http://www.emdec.com.br/moto2012/downloads/artigo.pdf>

²⁸ ASSUMPÇÃO, J. L. A.; QUELHAS, O. L. G.; LIMA, G. B. A.; SOUZA, O. E. Poluição do ar por Veículos Automotores. UFF - CTC - LATEC - Pós-Grad. em Engenharia de Segurança do Trabalho. Rio Janeiro. Disponível em: http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENEGEP1999_A0264.PDF

²⁹ MARICATO, Erminia. O automóvel e a Cidade. In. Ciência e Ambiente. N 37 jul/dez 2008. P. 5-12. P 07

acidentes fatais ou quando os sobreviventes ficam inválidos.³⁰ Segundo dados do Ministério da Saúde, as vítimas fatais em sua maioria são do sexo masculino e jovens em idade produtiva, entre 20 a 39 anos (36,75%). Só em 2017, por exemplo, 12.199 vítimas fatais eram motociclistas, bem como, 8.511 ocupantes de automóveis e caminhonetes; 6.469 pedestres; e 1.306 ciclistas.³¹ Esses dados revelam danos sociais e econômicos, além de custos altos com saúde.

Além do aumento do número de acidentes, com vítimas fatais, o crescimento da frota de veículos motorizados contribui para o avanço da poluição ambiental. Segundo dados do Ipea transportes individuais, como motocicletas e automóveis, são responsáveis por quase 60% das emissões de dióxido de carbono nos centros urbanos brasileiros.³² Isso devido seus motores utilizarem basicamente gasolina e diesel, que ao serem queimados liberam gases tóxicos. Esses gases geram sérias consequências à saúde, principalmente em contato com nosso sistema respiratório. No quadro abaixo podemos verificar os principais poluentes emitidos diariamente pelos veículos nas cidades brasileiras e de que maneira eles afetam a saúde;

Quadro 1: Principais poluentes veiculares e seus efeitos nocivos à saúde

POLUENTES	EFEITOS À SAÚDE
Monóxido de Carbono (CO)	Atua no sangue reduzindo sua oxigenação, náuseas e intoxicação
Óxidos de nitrogênio (NOx)	Problemas respiratórios
Material Particulado (MP)	Pode penetrar nas defesas dos organismos, atingir os alvéolos pulmonares e causar irritações asma, bronquite e câncer nos pulmões
Óxidos de enxofre (Sox)	Irritação nos olhos, problemas respiratórios e cardiovasculares
Ozônio (O3)	Irritação nos olhos e problemas respiratórios (reação inflamatória nas vias aéreas)

Fonte: Ipea

³⁰ CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Mortes por acidentes de transporte terrestre no Brasil: uma análise dos sistemas de informação do Ministério da Saúde. Texto para discussão: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) Brasília. Rio de Janeiro, Ipea, 1990. P. 07.

³¹ CASTILHO, Ingrid. Ministério da Saúde. Publicado: maio de 2019. Disponível em: <http://saude.gov.br/noticias/agencia-saude/45466-homens-sao-maiores-vitimas-de-acidentes-no-transito>

³² CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Emissões relativas de poluentes do transporte urbano. Ipea-Boletim Regional, Urbano e Ambiental, 2011. P. 127.

Segundo Erminia Maricato, para os urbanistas o automóvel é o grande causador de alterações no território, ele leva a uma ocupação desordenada do solo e degrada a cidade. Essa ocupação desordenada é caracterizada principalmente pela impermeabilização do solo, com os asfaltamentos de ruas e avenidas de maneira irregular, o que impede o escoamento da água das chuvas e acaba gerando alagamentos. Para a autora a indústria automobilística está afundando as cidades como podemos a autora descreve na citação abaixo:

O automóvel conformou as cidades e definiu, ou pelo menos foi o mais forte elemento a influenciar, o modo de vida urbano na era da industrialização. Daquilo que era inicialmente uma opção – para os mais ricos evidentemente – o automóvel passou a ser uma necessidade de todos. E como necessidade que envolve todos os habitantes da cidade, ele não matou apenas a cidade, mas a si próprio.³³

Os veículos passaram a ser uma necessidade dos habitantes da cidade, mas não podemos deixar de lembrar que é uma necessidade que atende aos interesses da indústria, ou seja, por meio a sua expansão a indústria precisa de consumidores, investe-se em propaganda, oferecem vantagens no comércio desses veículos, como já falamos anteriormente.

No próximo capítulo vamos tratar a nível local sobre este crescente aumento do uso de veículos de duas e quatro rodas. Vamos buscar entender quais as principais alterações no espaço urbano da cidade de Cametá decorrente dessa expansão da frota de carros e motocicletas.

³³ MARICATO, Ermínia. O automóvel e a Cidade. In. Ciência e Ambiente. N 37 jul/dez 2008. P. 5-12. P. 06

CAPÍTULO II

ALTERAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA NO MUNICÍPIO DE CAMETÁ-PA 2003-2018

2.1 USO DE MOTOCICLETAS E CARROS EM CAMETÁ

Cametá é uma cidade histórica localizada à margem esquerda do rio Tocantins, tem suas origens por volta do ano de 1620 pelos padres que vieram para esta região encarregados de “catequisar” os povos indígenas, os habitantes originais deste território. Entre estes destacam os Camutás. É em 1930 que Cametá é reconhecida como Município, e passa a constar como tal no ordenamento político-administrativo do estado do Pará. O Município de Cametá pertence à Mesorregião do Nordeste Paraense e à Microrregião de Cametá, limitando-se ao Norte com os municípios de Limoeiro do Ajuru e Igarapé-Miri, ao Sul município de Mocajuba, ao leste município de Igarapé-Miri e a Oeste com município de Oeiras do Pará. Segundo o último censo (2010) contava com uma população de 120.896 pessoas e com uma densidade demográfica de 39,23 hab/km².

No quadro abaixo temos dados obtidos no site do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) considerando os anos de 2003 a 2018, podemos perceber que há um aumento constante da frota de carros e motocicletas em Cametá. E número de motocicletas sempre se mantém superior ao número de automóveis. Ainda de acordo com a tabela podemos calcular a média de crescimento desses veículos ao longo dos anos, e percebemos que a taxa de crescimento da frota de automóveis é 13% enquanto a de motos é 19%, nota-se que há uma diferença de 6%. Isso demonstra uma preferência maior pelo uso de motocicletas em relação aos carros pela população de Cametá.

Quadro 2: Número de veículos em Cametá

MÊS/ANO	AUTOMÓVEL	MOTOCICLETA
Dez/2003	196	727
Dez/2004	201	901
Set/2005	210	1072
Nov/2006	232	1321
Dez/2007	275	1732
Nov/2008	308	2001
Dez/2009	403	2552
Dez/2010	498	3111
Dez/2011	560	3726
Dez/2012	644	4509
Dez/2013	722	5493
Dez/2014	819	6730
Dez/2015	922	7787
Dez/2016	1032	8632
Dez/2017	1096	9156
Dez/2018	1159	9895

Fonte: DENATRAN

Com relação a essa preferência pelo uso de motocicletas, ao entrevistarmos o sr. João Almeida Lisboa, condutor de motocicleta e cabo-bombeiro auxiliar na cidade de Cametá, fizemos a seguinte pergunta: o que levou o sr. Adquirir uma motocicleta? E o mesmo respondeu:

Foi a necessidade de chegar mais rápido nos locais...porque assim, eu moro na (bairro) Marambaia, naquela época a gente trabalhava no (bairro) São Bendito e o deslocamento de bicicleta era um pouco distante e era mais demorado, com a moto a intenção é diminuir o tempo de chegada e ter tempo para outras coisas, além do que precisar, por exemplo deixar os filhos no colégio, que é uma necessidade e de bicicleta demorava bem mais, deixar a mulher para trabalhar, se fosse de bicicleta era bem mais (demorado). E a moto, ela é bem mais rápida para fazer tudo isso.³⁴

De acordo com o sr. João Almeida Lisboa as motocicletas são vantajosas por possibilitar maior agilidade na locomoção entre a sua casa e o trabalho, assim como atende as necessidades de sua família. Segundo, Newton Ganne (2010), outras vantagens que fazem a população a optar pela motocicleta são: “o baixo custo na obtenção, longos prazos de financiamento com parcelas de baixo valor, baixo custo de manutenção e além de ser uma opção de trabalho para muitas pessoas”.³⁵

Na cidade Cametá atuam algumas concessionárias de motocicletas e automóveis, nas quais os populares têm a possibilidade de adquirir esses veículos com mais facilidades, através do pagamento de baixas parcelas. Na foto a seguir, registrada no ano de 2003, podemos ver a inauguração de uma dessas concessionárias na rua coronel Raimundo Leão (uma das principais ruas da cidade). Na foto podemos ver que há grande balão de propaganda e a uma carreta com as motos em exibição, justamente, para incentivar a compra desses veículos pelos populares. É como a autora Ermínia Maricato, trata em seu trabalho, a propaganda é uma das ferramentas da indústria de veículos, através dela que se cria todo um universo simbólico em torno desses veículos. Segundo o qual, ao comprar uma motocicleta ou um carro o consumidor não adquire apenas um meio de locomoção, mas também se sente poderoso, com mais segurança e velocidade.

³⁴ LISBOA, João Almeida. João Almeida Lisboa: Depoimento. Entrevistador: Benedito David Cohen Silva. Cametá: 2019.

³⁵ Ganne, Newton. Estudo sobre acidentes de trânsito envolvendo motocicletas na Cidade de Corumbá e região, Estado do Mato Grosso do Sul, Brasil, no ano de 2007. Revista Pan-Amaz Saúde 2010. P. 1.

Figura 2: Inauguração de uma concessionária na cidade de Cametá-PA, 2003



Fonte: Arquivo da concessionária em Cametá-PA

No relato do sr. João Almeida Lisboa podemos verificar que as concessionárias facilitaram a compra de veículos em Cametá desde o período que ele comprou sua motocicleta: “Naquela época a maior parte das motos elas eram adquiridas através de consórcio, os consórcios...que eram mais fáceis... hoje a gente vê cada dia mais as pessoas usando motocicletas”.³⁶

2.2 CONSEQUÊNCIAS DO USO DE MOTOCILETAS E CARROS EM CAMETÁ

2.2.1 INDÍCES DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

No ano de 2018 o DENATRAN registrou na cidade de Cametá 9.895 motocicletas e 1.159 carros. Esses números refletem diretamente nos índices de acidentes de trânsito, nos quais podemos verificar que, dos casos registrados pelo Hospital Regional de Cametá 90% envolve

³⁶ LISBOA, João Almeida. João Almeida Lisboa: Depoimento. Entrevistador: Benedito David Cohen Silva. Cametá: 2019.

motocicletas. Lembrando que estes são apenas os casos em que as vítimas procuraram atendimento nesta unidade de saúde, ou seja, existem casos em que os acidentados não foram ao hospital, por se tratar de acidentes mais leves ou procuraram outros recursos.

Quadro 3: Relatório de vítimas de acidentes de trânsito no ano de 2018

	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
Motocicletas	103	66	94	77	91	86	96	69	138	108	1	119	1048
Carros	2	2	0	0	0	0	0	1	2	1	1	4	13
Bicicleta	0	0	0	1	2	1	0	0	1	1	1	1	8
Pedreste	4	1	0	1	2	2	2	0	4	3	4	2	25

Fonte: Hospital Regional de Cametá (HRC)

Durante a pesquisa tivemos dificuldades para encontrar dados sobre o número de vítimas de acidentes de trânsito em Cametá, fomos aos hospitais da cidade, Hospital Santa Luiza de Marillac e no Hospital Regional de Cametá. No primeiro, os funcionários afirmaram o hospital não faz atendimento de emergência e que as vítimas de acidentes de trânsito são sempre encaminhadas para o hospital regional. Fomos até este só conseguimos os dados referentes ao ano de 2018, tentamos mais de uma vez e não tivemos sucesso, os funcionários disseram que estes dados não poderiam ser acessados pois não estavam digitalizados.

De acordo com Carvalho (1990) o Norte do Brasil é uma das regiões em que houveram os maiores aumentos da aquisição de motocicletas. E a algumas das causas de acidente são o não uso de equipamentos de segurança:

“As mortes por motocicletas ocorreram principalmente Norte, Nordeste e Centro-Oeste, justamente onde foram observados os maiores crescimentos da posse de motocicletas pelas famílias (Ipea, 2013). Nessas regiões também influem negativamente fatores culturais, como a falta de hábito de uso de equipamentos de segurança, principalmente o capacete, e a fiscalização é prejudicada pela falta de estrutura adequada dos gestores públicos.”³⁷

Com relação aos números de acidentes de trânsito e a fiscalização dos motoristas, entramos em contato com o órgão responsável por esse serviço na cidade de Cametá, o

³⁷ CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Mortes por acidentes de transporte terrestre no Brasil: uma análise dos sistemas de informação do Ministério da Saúde. Texto para discussão: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) Brasília. Rio de Janeiro, Ipea, 1990. P. 19

Departamento Municipal de Trânsito (DEMUTT). E segundo o sr. Carlos Augusto Pereira, (pedagogo do DEMUTT) o departamento faz um trabalho de educação para o trânsito, voltado principalmente para os condutores de motocicletas orientando a respeito da importância do uso dos equipamentos de segurança, como o capacete:

O DEMUTT, com relação a educação no trânsito, por exemplo quando eu cheguei ao departamento [2017] que...havia uma deficiência muito grande devido à falta de capacete. Mas com o projeto que nós criamos na educação do trânsito, sob o comando educativo, onde nós íamos para as ruas e fazíamos a educação com relação a falta de capacete, a questão dos retrovisores, que na maioria das motos as vezes não tem, *né?* O quantitativo de pessoas o condutor que em uma moto trafegava, *né?* E a educação com a fiscalização ajudou a melhor isso.³⁸

Podemos constatar que na cidade de Cametá a falta do uso de equipamentos de segurança também é um problema, como aponta Carvalho (1990). Ou seja, o aumento do número de motocicletas gera consequentemente mais acidentes de trânsito devido à falta de responsabilidade dos motoristas. sr. Carlos Augusto Pereira, também relata que outro problema é o excesso de passageiros na motocicleta, as vezes vão mais de duas pessoas.

Além destes problemas, ao entrevistarmos o cabo-auxiliar do bombeiro em Cametá o sr. João Almeida Lisboa, o mesmo relata três características que envolvem as vítimas de acidentes de trânsito, o não uso de capacete, excesso de velocidade e o consumo de bebidas alcoólicas:

Sobre a ocorrência de atendimento de acidente de trânsito a gente verifica que a grande maioria dos acidentados não usam capacete e geralmente não tem uma educação para o trânsito suficiente, a gente vê que eles correm muito, uma velocidade acima da média e o consumo de álcool, durante as ocorrências a gente constata facilmente pessoas alcoolizadas dirigindo, sem capacete, enfim...e isso leva a diversos acidentes na malha rodoviária, na malha asfáltica.³⁹

Como podemos verificar, apesar do DEMUTT ter um programa de educação para o trânsito, o aumento da frota de veículos, principalmente motocicletas, também são acompanhadas do aumento do número de acidentes, devido à falta de responsabilidade dos motoristas. Ainda segundo o relato do sr. João Almeida Lisboa:

³⁸ PEREIRA, Carlos Augusto. Carlos Augusto Pereira. Depoimento. Entrevistador: Benedito David Cohen Silva. Cametá: 2019.

³⁹ LISBOA, João Almeida. João Almeida Lisboa: Depoimento. Entrevistador: Benedito David Cohen Silva. Cametá: 2019.

Antes do DEMUT tinha uma boa quantidade de ocorrência nesse sentido, atropelamento, queda de moto, colisão entre motos, enfim, ou atropelamento de ciclista, de pedestre, após o DEMUT a gente viu que teve uma redução nesses acidentes, mas agora a gente observa com o aumento da frota tanto de carro quanto de moto a gente vê que está aumentando essas ocorrências.

Ou seja, apesar do trabalho do DEMUTT ainda há um número significativo de acidentes na cidade de Cametá, que está relacionado com o aumento da frota de veículos e a ausência falta de instrução para o trânsito dos motoristas.

2.2.2 ORGANIZAÇÃO DA CIDADE DE CAMETÁ

De acordo com a autora Erminia Maricado, “o automóvel conformou a cidade, ou pelo menos foi o mais forte elemento, a influenciar o modo de vida urbano na era da industrialização”. Na visão do sr. João Almeida Lisboa a principal mudança ocorrida na cidade de Cametá está relacionada com a pavimentação as ruas, ou seja, há por parte da população e da administração pública uma preocupação na ampliação dessas estruturas:

Eu acho que a malha asfáltica ela aumentou bastante, a gente tem uma malha asfáltica ou pavimentada bem maior do que antes, antes eu acho que a gente tinha três a cinco ruas que eram pavimentadas, hoje a gente tem várias, uma grande variedade de ruas, a gente também verifica a questão da sinalização das ruas, a gente sinalização de trânsito tanto vertical quanto horizontal e luminoso com semáforo, a gente também observa o departamento de trânsito que também veio para somar.⁴⁰

Nesse relato podemos constatar que há uma necessidade de pavimentação das ruas e isso está ocorrendo na cidade de Cametá. Ainda de acordo com Ermínia Maricato (2008), um problema gerado pelos veículos é a urbanização desordenada, na qual as ruas são pavimentadas de maneira inadequada causando a impermeabilização do solo e gerando problemas como os alagamentos. Segundo a autora grande parte das cidades brasileiras são construídas a margem da legislação urbanística e de propriedade.⁴¹

A respeito disso Ermínia Maricato (2008), ressalta ainda que:

⁴⁰ LISBOA, João Almeida. João Almeida Lisboa: Depoimento. Entrevistador: Benedito David Cohen Silva. Cametá: 2019.

⁴¹ MARICATO, Ermínia. O automóvel e a Cidade. In. Ciência e Ambiente. N 37 jul/dez 2008. P. 5-12. P. 10

...os orçamentos públicos, especialmente os municipais, privilegiam os investimentos relacionados ao automóvel ou ao sistema viário, porém dificilmente o fazem seguindo o Plano Diretor. [...] A prioridade dada às obras viárias tem relação com os financiamentos de campanhas eleitorais, com visibilidade notável dos seus produtos, mas também se prestam muito ao jogo clientelista. [...] O asfalto tem forte apelo eleitoral.

Em Cametá podemos constatar isso, que as políticas públicas estão investindo na pavimentação das ruas das periferias da cidade com fins eleitoreiros as inaugurações das ruas são festejadas com shows de bandas locais e outras atrações com palanques e discursos de melhorias com um único intuito de convencer a população e garantir o voto para uma nova reeleição. Na foto abaixo temos uma das muitas ruas que são pavimentadas em Cametá, mas que o esgoto não recebe a devida atenção.

Figura 3: Rua pavimentada com esgoto ao ar livre na cidade de Cametá



Fonte: Benedito David Cohen Silva. Cametá: 2019.

Ou seja, apesar destes investimentos não há uma preocupação das gestões públicas tanta da atual como das anteriores com a canalização dos esgotos, que se encontram a céu aberto na maior parte da cidade, e isso traz consequências para a população, como as doenças provocadas por mosquitos da dengue e até mesmo a presenças da malária e alagamento das ruas no período do inverno amazônico. Na foto a seguir podemos verificar a Tv. Benjamin Constant, centro de Cametá, após uma chuva de inverno, a água acumula e forma um verdadeiro rio, que gera transtornos para a população.

Figura 4: Alagamento na Tv. Benjamin Constant, centro de Cametá, em 2017



Fonte: Fabricio Coelho, Cametá: 2017.

Nas duas fotos podemos notar um dos problemas causados pela falta de planejamento urbano, mas estes não são os únicos, pois a sra. Suely Batista Cardoso, cadeirante e moradora de Cametá ressalta que a falta de acessibilidade nas ruas também é um grande problema:

A rua não é própria para cadeirante...as calçadas são estreitas para o deficiente andar em cima, tem que ser mais larga a calçada...lá na nossa rua é horrível, só é lama, não apropriado também para cadeira de rodas...só posso sair de casa se for de carro utilizando serviço de taxi uma vez que nossa cidade não tem serviço de transporte urbano ônibus o que temos é moto-taxi mais devido a minha deficiência não utilizo, não posso andar de cadeira de rodas na rua e também quando a gente vai há algum lugar não tem aquela rampa para subir. Quando eu saio para algum lugar é só de carro.⁴²

⁴² . CARDOSO. Suely Batista. Suely Batista Cardoso. Depoimento. Entrevistador: Benedito David Cohen Silva. Cametá: 2019.

O relato da sra. Suely Batista Cardoso chama atenção, pois reafirma que não um planejamento de pavimentação das ruas, pois segundo seu relato ela só pode se deslocar na cidade utilizando um carro serviço de taxi, ou seja, não há uma preocupação com os demais usuários das ruas, o direito ir e vir da sr^a Suely, reafirma o que a autora Ermínia Maricato diz: “o automóvel conformou a cidade”, ou seja as cidades priorizam a circulação de veículos e inviabiliza os pedestres, ciclistas, tornando os meios de locomoção em verdadeiro caos.

Como podemos constatar a cidade de Cametá sofre com os avanços da frota de veículos aliada a falta de planejamento urbano. É preciso problematizar isso diante dos avanços da indústria automobilística que investe alto em propaganda e facilidade de compras. É necessário entender as alterações que essa expansão causa nas cidades e impacta os seus habitantes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como arremate deste trabalho enfatizamos que as alterações no espaço urbano estão ocorrendo constantemente. E o aumento na frota de veículos gera consequências que merecem a atenção do poder público e da população, pois são problemas que a longo prazo podem se intensificar. Não podemos considerar apenas as vantagens que os carros e as motos trazem para seus proprietários, é preciso pensar no coletivo, pois as grandes cidades brasileiras já enfrentam graves problemas relacionados ao trânsito, e a cidade de Cametá já começa a sentir esses efeitos.

Entre eles, nós podemos constatar o aumento do número de acidentes de trânsito, principalmente envolvendo motocicletas e urbanização mal planejada da cidade, com a pavimentação de ruas sem a canalização do esgoto e sem a acessibilidade para pessoas com deficiência. Ou seja, os moradores da cidade priorizando os veículos motorizados de duas e quatro rodas e a gestão não elaborando um planejamento urbano gera consequência que já podemos perceber em Cametá.

Mesmo que tenhamos encontrado dificuldades ao longo da pesquisa, com relação aos dados específicos sobre a cidade de Cametá. Este é um alerta as autoridades e a população cametaense, é preciso investir em alternativas planejadas a cidade no que se refere ao aumento do número de veículos. Como vimos, os veículos automotores são responsáveis pelo aumento da poluição do meio ambiente, bem como grandes congestionamentos nas grandes cidades, além de estarem relacionados com aumento dos acidentes de trânsito e a urbanização irregular. Ainda é preciso ir além, a pesquisa não termina por aqui, precisamos investigar outras fontes. Nesse sentido, ressaltamos que este trabalho é uma porta de entrada para análises dos processos macroeconômicos a partir do comércio e circulação de automóveis considerando as influências e resultados a política neoliberal no processo de produção da existência dos sujeitos no contexto cametaense.

De modo geral, destacamos que foi um trabalho desafiador, mas bastante instigante, especialmente para mim que tenho atuado no ramo do comércio de venda de automóveis de duas e quatro rodas e tenho visto como esse processo tem imprimido novos arranjos e comportamentos sociais, especialmente de trânsito e mobilidade da cidade.

FONTES DA PESQUISA

a) FONTES ORAIS

Na elaboração deste trabalho foi de suma importância os relatos orais dos moradores da cidade de Cametá:

- Suely Batista Cardoso, 49 anos, morador e natural de Cametá.
- João Almeida Lisboa, morador de Cametá e cabo-auxiliar do bombeiro na cidade. Natural de Cametá.
- Carlos Augusto Pereira, morador de Cametá e pedagogo do Departamento Municipal de Trânsito (DEMUTT) (Tempo de serviço: 03 anos).
- Laércio Moraes de Pinho, 72 anos de idade, morador de Cametá, servidor público aposentado e ex-taxista.

b) FONTES DOCUMENTAIS

- Relatório de vítimas de acidentes de trânsito no ano de 2018.
- Número de veículos em Cametá.

c) FONTES DOCUMENTAIS IMAGÉTICAS

- Rua pavimentada com esgoto ao ar livre, 2019.
- Inauguração de uma concessionária na cidade de Cametá-PA, 2003.
- Montadora de automóveis em São Bernardo do Campo, década de 1950.
- Alagamento na Tv. Benjamin Constant, centro de Cametá, em 2017.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSUMPÇÃO, J. L. A.; QUELHAS, O. L. G.; LIMA, G. B. A.; SOUZA, O. E. Poluição do ar por Veículos Automotores. UFF - CTC - LATEC - Pós-Grad. em Engenharia de Segurança do Trabalho. Rio Janeiro. Disponível em: http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENESEP1999_A0264.PDF

CAPUTO, Ana Cláudia; MELO, Hildete Pereira de. A Industrialização Brasileira nos Anos de 1950:

Uma Análise da Instrução 113 da SUMOC. Est. econ., São Paulo, v. 39, n. 3, p. 513-538, 2009. P.514.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Desafios da mobilidade urbana no Brasil. Brasília: Ipea, 2016.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Mortes por acidentes de transporte terrestre no Brasil: uma análise dos sistemas de informação do Ministério da Saúde. Texto para discussão: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) Brasília. Rio de Janeiro, Ipea, 1990. P. 19

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Mortes por acidentes de transporte terrestre no Brasil: uma análise dos sistemas de informação do Ministério da Saúde. Texto para discussão: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) Brasília. Rio de Janeiro, Ipea, 1990. P. 07.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Emissões relativas de poluentes do transporte urbano. Ipea-Boletim Regional, Urbano e Ambiental, 2011. P. 127.

CASTILHO, Ingrid. Ministério da Saúde. Publicado: maio de 2019. Disponível em: <http://saude.gov.br/noticias/agencia-saude/45466-homens-sao-maiores-vitimas-de-acidentes-no-transito>

Ganne, Newton. Estudo sobre acidentes de trânsito envolvendo motocicletas na Cidade de Corumbá e região, Estado do Mato Grosso do Sul, Brasil, no ano de 2007. Revista Pan-Amaz Saúde 2010. P. 1.

LISBOA, João Almeida. João Almeida Lisboa: Depoimento. Entrevistador: Benedito David Cohen Silva. Cametá: 2019.

MARICATO, Ermínia. O automóvel e a Cidade. In. Ciência e Ambiente. N 37 jul/dez 2008. P. 5-12.

MARIM, Daniel. Estratégias na indústria de motocicletas: Um estudo exploratório do setor de motocicletas brasileiro. Dissertação de Mestrado, PUC. São Paulo: 2010. P. 65.

NASCIMENTO, Marcio Silveira. Implementação de evolução da indústria automobilística no Brasil. Revista Tocantinense de geografia, Araguaína (TO), ano 5, n 7. Janeiro-julho 2016. P. 67-79. P. 70.

PEREIRA, Fabiano. A pré-história da indústria automobilística no Brasil. Revista Quatro Rodas. 2018. Disponível em: <https://quatrorodas.abril.com.br>

PIMENTA, Luiz José. A crise na rede concessionárias de automóvel no Brasil. 157f. Dissertação (Mestrado), Universidade Salvador, Salvador, BA, Brasil, 2002. P.19

POMPEU, Bruno Nogueira. O desenvolvimento da indústria automobilística sob a ótica do Plano de Metas do governo Juscelino Kubitschek (1956-1961). Monografia de Bacharelado. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2017. P.14.

SILVEIRA, Josias. São Bernardo atraiu montadoras e foi capital do automóvel nos anos 1950. Folha de São Paulo. 2017.

VASCONCELLOS, Eduardo A. O custo social da motocicleta no Brasil. Revista dos Transportes Públicos - ANTP - Ano 30/31 - 2008 - 3º e 4º trimestres. P. 127 Disponível em: <http://www.emdec.com.br/moto2012/downloads/artigo.pdf>

Colaborador da Revista Folha de São Paulo. Texto disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/sobretudo/morar/2017/05/1887849-sao-bernardo-atraiu-montadoras-e-foi-capital-do-automovel-nos-anos-1950.shtml>