

# O MERCADO DE MOTOS EM TABATINGA/AM

PEREIRA, Billy Graham Rubem<sup>1</sup>

**Resumo:** A justificativa do trabalho, é entender, como funciona o espaço urbano, tendo em vista os fluxos, ou seja, as motos que compõem a paisagem na cidade. Tem-se como preocupação a existência de motos, comuns nas cidades pequenas na Amazônia, em função da Tríplice Fronteira e o crescimento da cidade.

**Palavras-chave:** Moto, espaço urbano.

**Abstract:** The work's justification is to understand how the urban space works, considering the flows, that is, the motorcycles that make up the landscape in the city. There is a concern about the existence of motorcycles, common in small towns in the Amazon, due to the Triple Border and the growth of the city.

**Keywords:** Motorcycle, urban space

## INTRODUÇÃO

A geografia tem inúmeras facetas, dentre elas têm análise do espaço econômico, inúmeras teorias regem a disciplina, tendo em vista teoria de melhor localização econômica como a mais difundida delas do geógrafo Christaller.

Tendo em vista a preocupação com este tema, começou a se teorizar sobre tal questão,

A literatura comporta uma extensa produção científica abordando o conceito de região, a hierarquia que se estabelece entre as cidades e organização em redes urbanas. Diante da imensidão de trabalhos que se reportam a estes temas, o presente artigo tem como objetivo apresentar uma proposta de revisão teórica, conceitual, de modo que possa vir a servir como um norte àqueles que se propõe estudar estes temas. Sendo assim, o debate proposto é conduzido essencialmente a partir da revisão bibliográfica. (Souto; Spinola; Santana Júnior; Reis, 158, 2017)

---

<sup>1</sup> Graduando em Licenciatura em Geografia.

Tendo em vista, que o mercado de moto é uma constante, as pequenas cidades Amazônia. Tendo em vista a questão, temos inicialmente a geografia se preocupando com espaços de fluxos antes de sua formação. Com os comerciantes como Moraes (2005) aborda inicialmente com a geografia do comércio.

Tendo em vista que o mundo muda e a geografia o ramo econômico começa a se adaptar.

A partir do início de 1990, ocorre um reaquecimento nas discussões sobre Economia Regional e Urbana, que trata da investigação sobre a natureza da desigualdade do crescimento/desenvolvimento econômico entre regiões. Segundo (Martin, 1999 apud Crocco, Lemos e Santos, 2009) “A redescoberta do território, como objeto de investigação econômica, ainda que em elevado nível de abstração e distante do que se entende por “lugares reais”, ganhou força na literatura econômica, a partir de alguns trabalhos, no início dos anos 1990, em especial, Krugman (1991)” que criou o conceito de “Nova Geografia Econômica”, a partir da evolução dos modelos, principalmente o dos que são chamados de estruturalistas, tais como: Myrdal (1957) e Hirschman (1959 ( Prates ; Barros;, p.3, 2018)

A geografia econômica começou, a se adaptar ou incluir a “velha geografia comercial” neste sentido, buscamos entender o mercado de motos, já eu veículo é comum nas cidades do interior.

Do ponto de vista econômico, o período pós-guerra foi marcado por acentuada mundialização da economia capitalista, sob o comando das grandes corporações, que constituem um dos principais agentes de reorganização do espaço capitalista, envolvendo crescente multifuncionalidade e multilocalização das escalas geográficas de operações. Controladas por uma empresa matriz, a grande corporação proporcionou na escala mundial, uma nova divisão internacional do trabalho que envolve a produção simultânea, em diversos lugares, das diferentes partes componentes de um mesmo produto, e no conseqüente comércio internacional entre subsidiárias de uma mesma corporação (CORRÊA, 1997). Desse modo, a busca que elas realizam por lugares e regiões privilegiados pela circulação do capital, como infraestrutura, matéria-prima, baixos salários, incentivos fiscais e mercado consumidor, deve ser considerada como condicionante e reflexo para a mobilidade espacial das grandes empresas. (Moraes p. 12, 2011)

Na cidade Tabatinga/AM o fluxo desses veículos cresce cada vez mais, eles são como uma porta, de acessão social, a primeira coisa que idêntica a pessoa qual é sua marca de moto, tendo em vista que isso no imaginário social é uma parte componente da sociedade.

As cidades gêmeas Tabatinga e Leticia formam um subespaço urbano conturbado (NOGUEIRA, 2004), situado à margem esquerda do rio Solimões/Amazonas, na tríplice fronteira Brasil-Colômbia-Peru, interior da floresta Amazônica. Sem acesso rodoviário, localizam-se, em torno de 1.000 km, distantes de seus respectivos centros regionais mais próximos: Manaus e Bogotá (figuras 1a e 1b). Por forças geopolíticas, Tabatinga tornou-se colônia militar em 1967 enquanto Leticia já era município autônomo desde 1963. A primeira foi emancipada de Benjamin Constant em 1983 e, a segunda, elevada à capital de Departamento em 1991. Cidades diferentes no que se refere à formação socioespacial (VARGAS, 1999), porém similares quanto ao processo de ocupação e significação econômica do território baseado na exploração da borracha (OLIVEIRA, 1998; MENEZES, 2009), *caucho* (DOMINGUEZ, 1985), mas, sobretudo, quanto às suas relações sócio-históricas de nascença indígena anteriores ao estabelecimento dos próprios limites internacionais. Nos dias de hoje, torna-se um desafio entender as novas formas de articulação dos subespaços amazônicos com o mundo globalizado. Uma possibilidade é sua análise a partir da fluidez territorial, entendida como a “[...] qualidade dos territórios nacionais que permite uma aceleração cada vez maior dos fluxos que o estruturam, [...]do] conjunto de objetos concebidos [...] para garantir [...]o] movimento” (ARROYO, 2001), e da densidade informacional que define o grau de exterioridade do lugar e sua propensão a estabelecer relações com outros lugares (SANTOS, [1996], 2009). (Euzébio, p.2, 3, 2014)

Tendo em vista que mercado de motos, e ascendente algumas atividades iram surgir nele, como os da categoria de moto taxistas, outras formas de trabalhar apareceram, como os de pequenos fretes, no entanto, estamos levando em consideração o mercado de motos na cidade;

Cada vez mais exigido nas grandes cidades, dada a precarização do sistema de trânsito - transporte urbano, o mototaxismo, além de ser uma saída para o desemprego, se constitui como uma das poucas opções para o deslocamento onde não há transporte coletivo urbano disponível à população. O transporte urbano em cidades pequenas difere das metrópoles pelo fato de geralmente não possuir transporte coletivo. Assim, uma das opções para os deslocamentos diários intraurbano são as motocicletas, mesmo em percursos que outrora se fazia a pé; com isso, assiste-se o crescimento do mototaxismo. (Azevedo; Sousa, p. 1, 2014)

Tendo em vista, os fluxos na cidade na Amazônia, teremos diferentes análises metodológica, para se compreender o espaço urbano na região, tendo em vista que as atividades ocorrem nas cidades conforme Becker (1990) fala a região é urbana acima de tudo.

Tendo em vista o urbano na Amazônia e seus fluxos, deve-se levar em conta, a suas particularidades, de acordo com seu entorno.

Estudos sobre a forma das cidades na região amazônica remontam ao registro de viajantes, como ocorreu em outros pontos do país, os quais apresentam o modo de vida e a paisagem das vilas e das cidades implantadas por missionários e colonizadores ao longo dos grandes rios, geralmente na confluência com rios menores ou igarapés, em sítios elevados para o contexto de várzea, que já eram utilizados pelos povos indígenas para suas aldeias (Meira, 2015). Apesar de os registros das primeiras vilas e cidades terem sido a base para estudos na história e na geografia, assim como formadores de uma base cultural de referência regional, o contato com as escolas de morfologia urbana europeias só aconteceu depois da difusão da literatura sobre Desenho Urbano e da formação de pesquisadores na Universidade de Brasília e na Oxford Brookes University, que contavam com linhas de pesquisa dedicadas à análise da forma urbana, nos termos mais próximos da “[...] ciência que estuda a forma física das cidades, bem como os principais atores e processos de transformação urbana que moldam essa forma” (Oliveira, 2018, p. 9). (Cardoso; Lima; Ponte; Neto Rodrigues, p. 2, 2020)

Tendo em vista, que o urbano, se difere, nas regiões brasileiras, portanto não podemos analisar de forma igual, as cidades no Brasil, em função da sua constituição e inserção no país.

As redes urbanas que se estendem sobre a Amazônia Legal têm evoluído com o surgimento de cidades de porte intermediário e com a multiplicação de pequenos centros urbanos, que seguem os traçados das principais rodovias e dos rios da região. Deve-se ressaltar que, há poucas décadas, essa extensa porção do território brasileiro era caracterizada por um pequeno número de cidades, dispersas pela floresta, interconectadas por canais de drenagem, vias únicas de integração daquelas localidades. A população exercia atividades com características distantes daquelas praticadas nos centros urbanos, e a economia era essencialmente voltada para as ocupações ligadas aos rios e à floresta. (Sathler; Monte-Mór; Carvalho, p. 2, 2009)

Tendo em vista o espaço tabatinguense podemos notar de forma clara, que nítido, a existência na paisagem de mortos na cidade, sendo elas utilizadas de diferentes formas, portanto, a sua comercialização na cidade é promissora.

## **Metodologia**

A pesquisa ao longo do seu desenvolvimento e composta como bibliográfica, ela vai ser encaminhada até sua finalização.

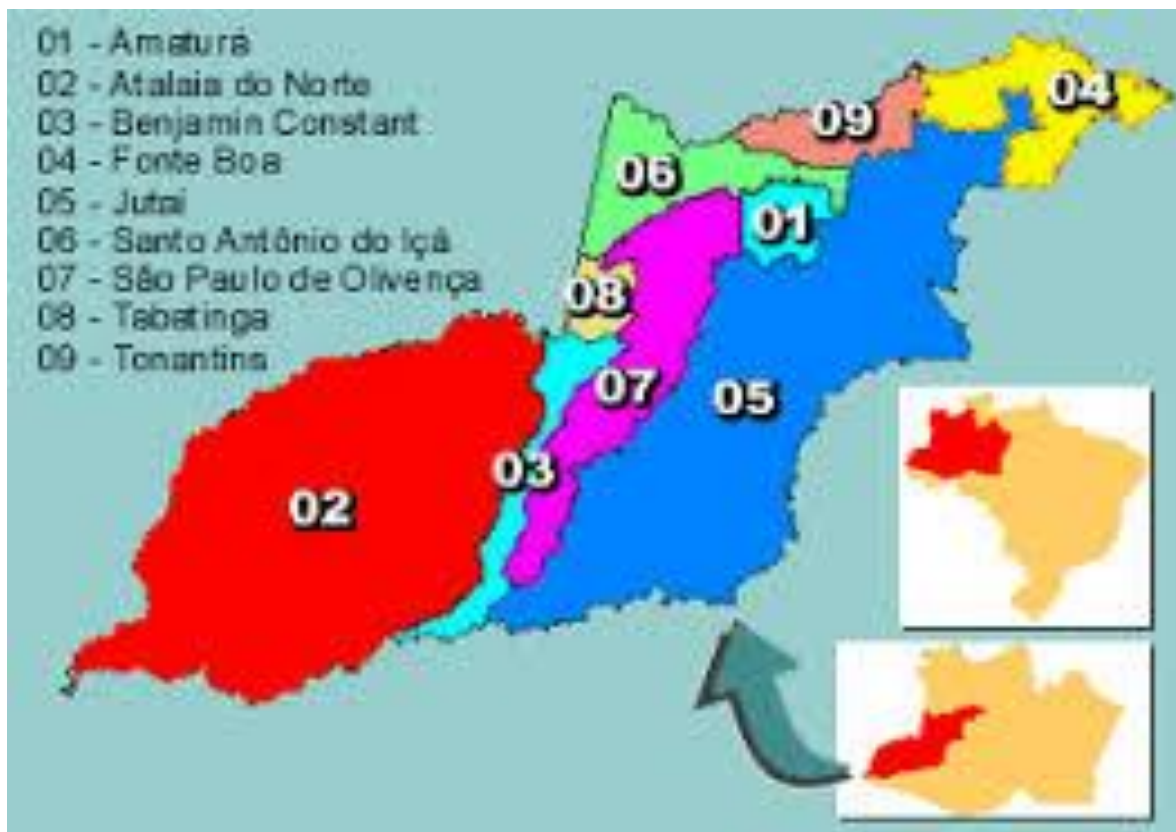
Tendo em vista o mercado de motos na cidade, será feito um trabalho de campo e prefeitura de Tabatinga, Departamento de Transito do Amazonas

(DETRAN) na cidade, sendo ainda consultado a Polícia Federal (PF) do Amazonas, e as polícias municipais.

Em seguida ocorrerá, a tabulação de dados da pesquisa levantada.

No desenvolvimento ao longo da pesquisa, será desenvolvida a parte escrita até o artigo.

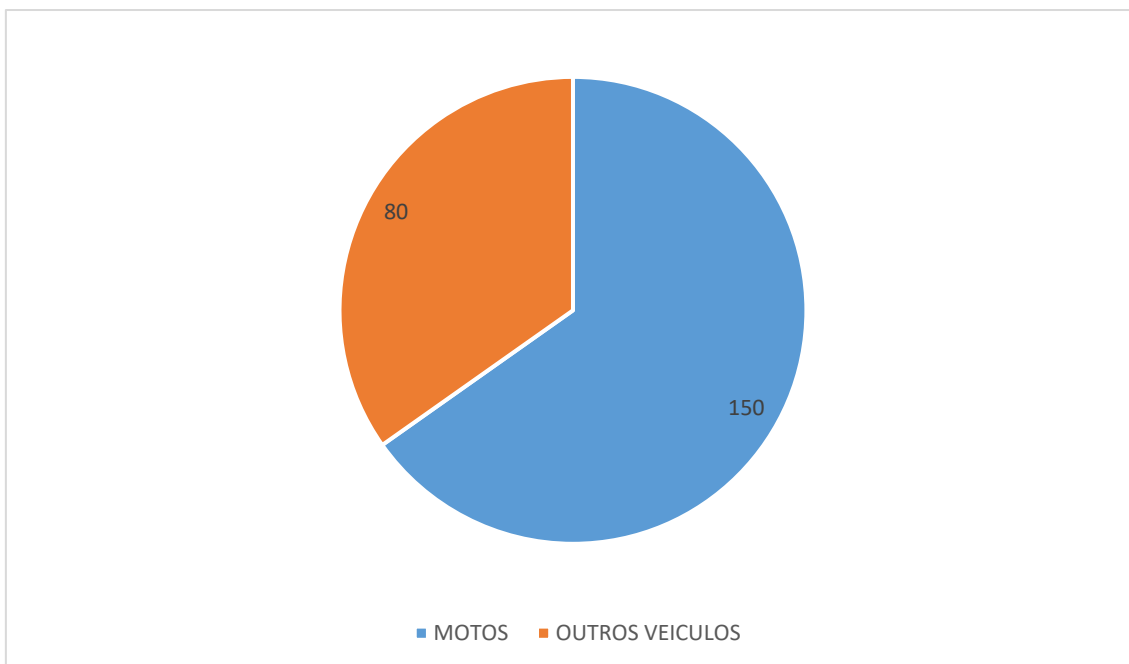
#### Localização da área de estado



Fonte: /professormarcianodantas.blogspot.com/search

A principal cidade é a de número 8, que é a mais importante da sub região segundo a organização do país, portanto, o Alto Solimões é uma sub região onde fica a cidade de Tabatinga que é principal cidade do Alto Solimões.

#### Gráfico 1- Meios de Transportes na Cidade



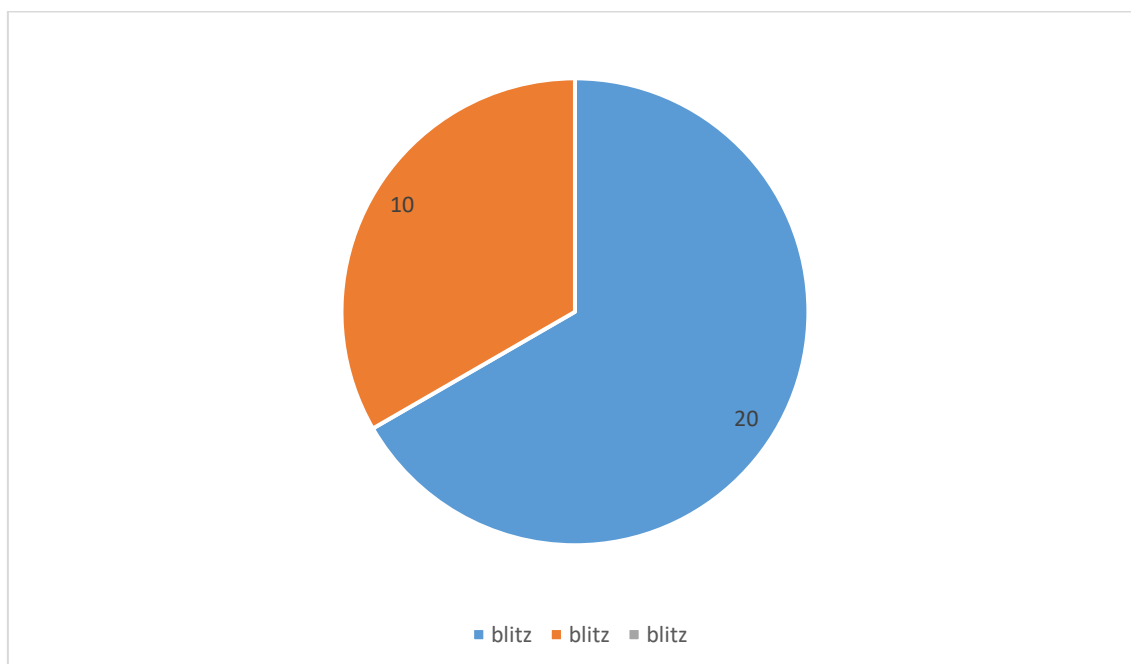
**Fonte: Trabalho de Campo**

Tendo em vista os meios de transporte utilizados na cidade, Tabatinga/AM pode ser considerada uma cidade “motorizada” devido a uma taxa alta de veículos, tendo em vista o interior do Estado e do restante do território comparada as demais cidades brasileiras, diferentemente que rio e o transporte principal, outros meios de transportes urbanos é comum na paisagem da cidade.

A cidade também possui uma intensa movimentação de veículos, no entanto, são as motocicletas que compõem o alto percentual desses meios de transporte. Segundo dados do IBGE (IBGE/cidades), no ano de 2015 a frota de Tabatinga foi de 7.332 veículos, sendo deste total 3.655 motocicletas (49,8%) e 2.474 motonetas (33,7%). Nesse sentido, a frota de motociclos foi de 83,5%, o que caracteriza Tabatinga como a cidade brasileira com a maior relação per capita de motocicletas. No ano de 2013, segundo dados de Frota de Motocicletas do Município (disponível no [www.deepask.com](http://www.deepask.com), acesso: jun. 2021), foi registrado um total de 4.637 motos (motocicletas e motonetas), o que expressou uma relação de 12,58 habitante por moto (12,58hab/moto) e, ainda, em referência à frota brasileira, considerando uma relação motos para 100mil habitantes, 10.297 motos/100mil habitantes e o município de Tabatinga, correspondeu a 77,2%, ou seja, 7.951 motos/100mil habitantes. Esses dados relatam as motos que estão legalizadas. No entanto, devido à fronteira Colombiana, sabe-se que Tabatinga tem uma frota maior do que os dados registrados, uma vez que muitas delas não estão devidamente documentadas. (Barbosa p, 10,11, 2016)

Tendo em vista que a cidade tá numa zona de fronteira, é comum os robôs de motos, mais também é comum as motos ilegais, ou seja, é comum na cidade essa ilegalidade em função da fronteira, ou seja, quando ocorre blitz na cidade, é “comum” ter quantidade de motos presas na cidade.

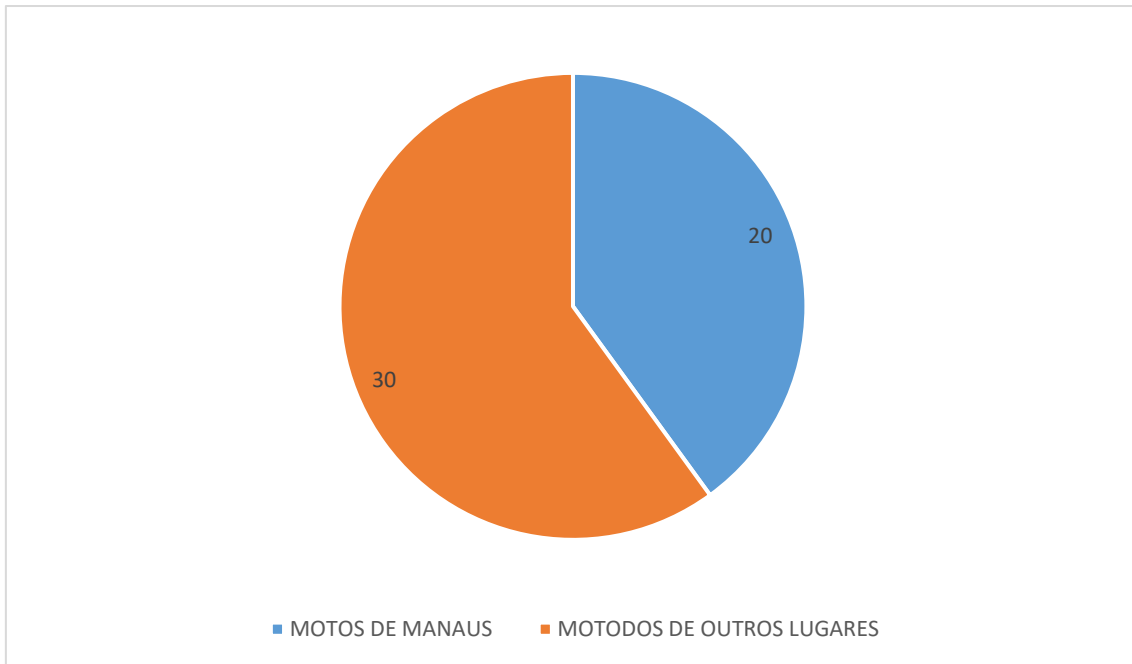
Gráfico 2 – Blitz de Motos na cidade conforme a quantidade



Fonte: Trabalho de Campo

Tendo em vista que roubo de motos, é uma constante na cidade, ele é um dos crimes que ocorrem na fronteira, em função de ser uma fronteira tríplice, sendo que algumas motos roubadas são da capital, que chegam à fronteira de forma ilegal.

Gráfico 3 – Motos roubadas e 2020 até presente momento 2021



Fone: Trabalho de Campo

Podemos perceber que ação do roubo de motos ultrapassa a fronteira, chegando até capital do Estado, apesar das motos fazerem parte da paisagem urbana, elas são itens de valor agregado e continuam sendo importante para todos.

Considerando que a loja Yamaha presente na cidade, essas marcas são mais compradas na cidade, e em todo alto Solimões,

Figura 1. Concessionária Yamaha Tabatinga/AM

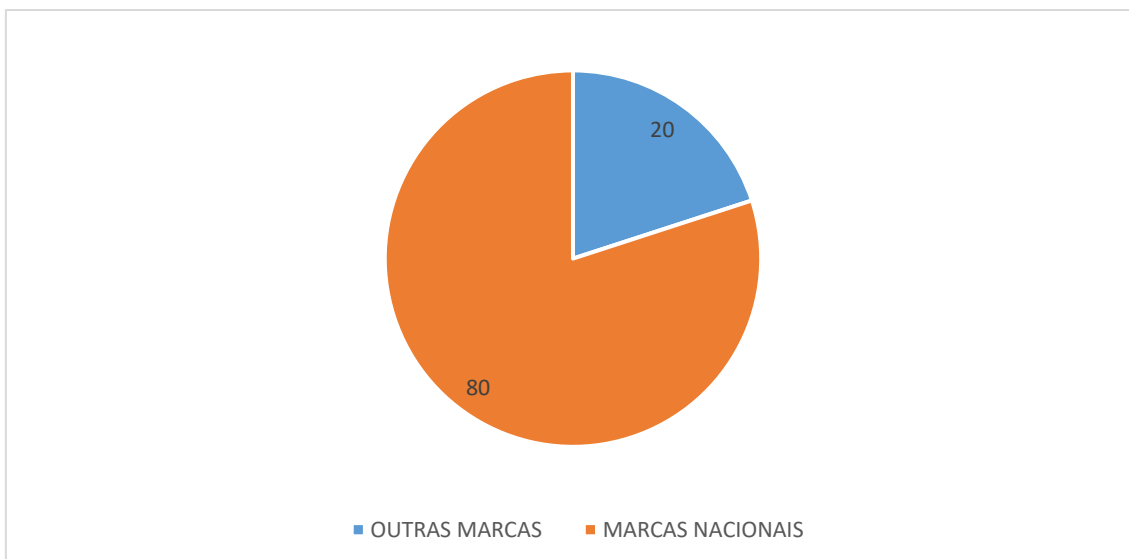
MOTOS VENDIDAS POR YAMAHA
FACTO
CROSSER 150

Fonte: Yamaha Concessionaria

Tendo em vista o mercado de motos na cidade, este ocorre em função de um bem necessário e de status para que tem na cidade, percebemos que as pessoas são identificadas por marcas de motos, esse imaginário social é parte tabatinguense do espaço urbano.

Gráfico 4 - MERCADOS DE MOTOS EM TABATINGA





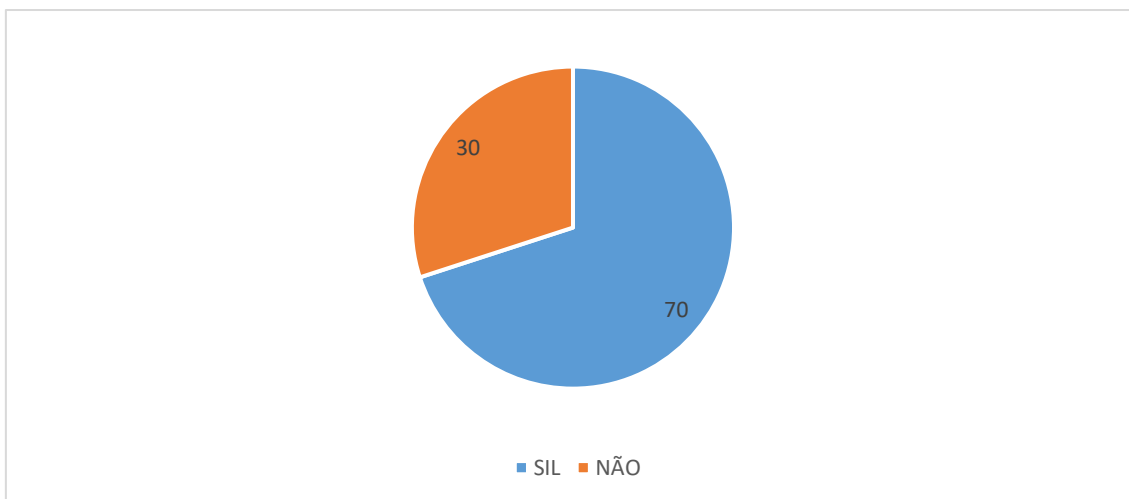
Fonte: Trabalho de Campo

Além das motos nacionais, que são a grande maioria, existem outras marcas rodando na cidade. No entanto, em função das blitz a circulação de outras marcas são dificultadas, em função da Receita Federal do país.

O estilo de vida é um fator que será muito abordado neste trabalho. Ele pode ser definido como um conjunto de práticas que uma pessoa assume, não porque estas práticas são necessárias, mas porque elas atribuem uma forma material a uma narrativa individual da auto-identidade. Necessariamente, alguém com determinado estilo de vida vê determinadas opções como inadequadas a ele, assim como ele encontra outras com as quais ocorrem uma interação, por compartilharem de semelhanças. Deve-se mencionar também que a criação ou seleção de estilos de vida é instigada através de pressões externas e visibilidade de modelos, bem como pelas circunstâncias socioeconômicas. Importante mencionar também que com a crescente globalização da mídia, também se tem um crescente número de ambientes onde indivíduos podem instalar seus estilos de vida. O efeito expansivo e fixador da televisão e outras formas de mídias dá forma específica à justaposição dos ambientes e escolhas potenciais de estilo de vida. Giddens, 2003. (Pereira, p. 10, 11)

Tendo em vista que este modelo, virou popular, essa ideia foi suplementada no interior da Amazônia, a moto passou a ser um veículo importante na região em função da estrutura urbana na cidade.

Gráfico 5 - PRETENSÕES DE COMPRAR UMA MOTO PELOS ENTREVISTADOS



Fonte: Trabalho de Campo

Pela porcentagem dos entrevistados em por cento, grande parte da população almeja ter uma moto, as diferentes motivações, como aumento da cidade, deslocamento da pessoa e status quo, são parte componente a se ter o veículo, esse imaginário social é parte de obter-se a ter o bem.

O processo de ocupação do espaço urbano tem trazido muitos problemas, seja ambiental, espacial e socialmente, influenciando a qualidade de vida de seus habitantes, o que influencia, também, na ocupação dos espaços sua valorização e suas modificações.

Essa ocupação e valorização do espaço são feitas através dos processos sociais, e podem ser diferentes de um grupo social para outro, uma vez que a vida dos cidadãos no espaço urbano é impregnada de valores e crenças, que os cidadãos trazem consigo uma forma subjetiva de perceber e organizar o espaço. Devemos levar em consideração ainda que a modernidade transformou as relações humanas, no que diz respeito aos seus valores modificando seu modo de vida e influenciando as ações do Estado no atendimento às necessidades básicas dos diferentes grupos sociais, influenciando de forma negativa a qualidade de vida da população e fazendo surgir movimentos sociais urbanos, reivindicando melhorias nos setores de transportes, saúde, habitação, segurança, etc. (Vialli, p.11, 2006)

Tendo em vista o imaginário espacial, para grande maioria das pessoas a moto é veículo importante, para grande parte da população, no entanto, o bem varia de acordo interesse da parte da população, temos também representado por uma pequena parte da população, o apelo ao consumo ao objeto torna-se uma necessidade para grande parte da população tabatinguense.

Figura 2 – Estados Exportadores da Zona Franca de Manaus (ZFM)



Fonte: [es/eesp.fgv.br/files/estudos\\_fgv\\_zonafranca\\_manaus\\_abril](http://es/eesp.fgv.br/files/estudos_fgv_zonafranca_manaus_abril)

Tendo em vista, que um dos principais portadores da zona franca de Manaus é polo de duas rodas, que é a venda de motos para o interior do estado e para os demais estados desponto como algo robusto para zona franca.

Tendo em vista, que todas as cidades do interior do Estado do Amazonas não tem transporte massa, para toda população do Estado não que o conjunto da população não quer o transporte coletivo, ou seja, o transporte individual é parte do imaginário social. Com exceção a capital do Estado.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tendo em vista a mobilidade urbana da cidade de Tabatinga/AM, ela é servida pelo transporte individual, sendo ele constituída sua paisagem por motocicleta, que é bastante variado no mercado e no formato.

Não estamos tratando de marcas, mas sim o deslocamento das pessoas tem vários destinos na cidade, portanto, o crescimento urbano serve como “desculpa” a obtenção do bem na cidade.

No entanto, não podemos esquecer do imaginário espacial que parte do espaço também urbano, que composto pelo status quo, que merge com os habitantes do espaço, tendo em vista a nomeação das pessoas, que associada a tal marca.

Ela passa a ser status das pessoas, é como você prestígio de que tem tal marca, neste sentido, as pessoas inocentemente são inseridas no espaço urbano em função do seu bem.

Tendo em vista que o polo de duas rodas é ainda principal na zona franca de Manaus, tendência essa no país no interior do Estado do Amazonas, onde vemos que nos municípios do Estado não existe o transporte de massa.

Tendo em vista que não desejo da população, e sim da organização espacial urbana, que vemos, que o transporte individual prevalece no espaço urbano, que é uma escolha dos gestores urbanos, tendo em vista, que escolha traz futuros problemas para a cidades e populações.

## **BIBLIOGRAFIA**

AZEVEDO, Adriano Vlana de; SOUSA, Isaque dos Santos. A SITUAÇÃO DO TRANSPORTE POR MOTOTÁXI NA CIDADE DE MANACAPURU-AM. VII **Congresso Brasileiros de Geógrafos**, AGB e a geografia brasileira no contexto de lutas sociais frente aos projetos hegemônicos, 10 1 18 de Agosto de 2014, Vitória/ES.

BARBOSA, Graça Luziray, A PERCEPÇÃO DA COMUNIDADE ESCOLAR SOBRE O INSTITUTO FEDERAL DO AMAZONAS - CAMPUS TABATINGA: REALIDADES E PERSPECTIVAS, **Dissertação**(Mestrado). -- Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM EDUCAÇÃO AGRÍCOLA, 2016.

BECKER, Bertha K. **Amazônia**. São Paulo: Editora Ática, 1990.

BRADFORD, M. G; KENTE, W. A. **Geografia Humana: Teoria e suas aplicações**. Ed. Gradiva, Lisboa/PT, 2004.

CARDOSO, Ana Claudia Duarte; LIMA, José Júlio Ferreira; PONTE, Juliano Pamplona Ximenes; NETO, Raul da Silva Ventura; RODRIGUES, Roberta Menezes. Morfologia urbana das cidades amazônicas: a experiência do Grupo de Pesquisa Cidades na Amazônia da Universidade Federal do Pará. Seção Temática: O Estudo da Forma Urbana no Brasil.

EUZÉBIO, Emerson Flávio. A fluidez territorial na fronteira ocidental da Amazônia: as cidades gêmeas Tabatinga (Brasil) e Leticia (Colômbia). *Revista Confins*, n.21, 2014.

FRANCO, Thiago Guimarães,. A geografia das cidades e das vilas no Amazonas: o caso de Tonantins e São Francisco de Tonantins. **Dissertação** (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 2020.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Geografia: Pequena História Crítica**. 20. ed., São Paulo: Annablume, 2005.

MORAES. Elias de Oliveira. **CORPORAÇÃO EM REDE: UM ESTUDO SOBRE A MOTO HONDA DA AMAZÔNIA**. **Dissertação de mestrado** apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2011.

PEREIRA, Franklim Cavalheiro da Rosa Mandim. Como a comunicação da Harley-Davidson é recebida pelos seus clientes e influencia em seu estilo de vida?. Curso, apresentado ao **programa de graduação em Administração** da PUC-Rio, Rio de Janeiro Junho 2018.

PRATES, Thierry; BARROS, Felipe. **A NOVA GEOGRAFIA ECONÔMICA E A EXPLICAÇÃO DO DIFERENCIAL DE PRODUTIVIDADE ENTRE CIDADES: ESTUDO DE CASO SOBRE MACEIÓ E RECIFE**.  
file:///C:/Users/Recurso/Downloads/aARTIGOdeELIPPEeTHIERRYFINALRECONT.pdf

SATHLE, Douglas; MONTE-MÓR, Roberto L.; CARVALHO, José Alberto Magno de. As redes para além dos rios: urbanização e desequilíbrios na Amazônia brasileira. **Nova econ.** vol.19 no.1 Belo Horizonte Jan./Apr. 2009

SOUTO, Roberto Lucas Spínola; SPINOLA, Noelio Dantaslé; SANTANA JÚNIOR, Gildásio; REIS, Renato Barbosa. CIDADE, REGIÃO, HIERARQUIA DE CIDADES E REDES URBANAS: UMA PROPOSTA DE REVISÃO TEÓRICA, **Revista de Desenvolvimento Econômico – RDE - Ano XIX – V. 2 - N. 37 - Agosto de 2017 .**

VIALLI, Joalex. O imaginário da cidade: percepção: espacial dos estudantes da Universidade Federal de Viçosa e da população de Viçosa. **Monografia**

apresentada a coordenação do curso de geografia da Universidade Federal de Viçosa, Viçosa – MG. Abril de 2006.

## **SITES**

[https://eesp.fgv.br/sites/eesp.fgv.br/files/estudos\\_fgv\\_zonafranca\\_manaus\\_abril\\_2019v2.pdf](https://eesp.fgv.br/sites/eesp.fgv.br/files/estudos_fgv_zonafranca_manaus_abril_2019v2.pdf)

<https://professormarcianodantas.blogspot.com/search?updated-max=2016-06-09T09:51:00-03:00&max-results=20&reverse-paginate=true&start=1&by-date=false>