



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ**  
**CAMPUS SENADOR HELVÍDIO NUNES DE BARROS**  
**CURSO DE BACHARELADO EM ADMINISTRAÇÃO**  
**TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO**



**O Transporte Intermunicipal de Itainópolis a Picos**

**The Intermunicipal Transport from Itainópolis to Picos**

Autores: Gilson Dias de Alencar<sup>1</sup>, Iago Neiva Coelho Santos Rocha<sup>2</sup>, Kary Emanuelle Reis Coimbra<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> *Graduando em Administração pela UFPI;*  
<sup>2</sup> *Graduando em Administração pela UFPI;*  
<sup>3</sup> *Professor da UFPI, mestre, orientador.*

**FICHA CATALOGRÁFICA**  
**Serviço de Processamento Técnico da Universidade Federal do Piauí**  
**Biblioteca José Albano de Macêdo**

**A368t** Alencar, Gilson Dias de.

O transporte intermunicipal de Itaianópolis a Picos / Gilson Dias de Alencar, Iago Neiva Coelho Santos Rocha. – 2015.

CD-ROM : il.; 4 ¾ pol. (28 f.)

Monografia(Bacharelado em Administração) – Universidade Federal do Piauí, Picos, 2015.

Orientador(A): Profa. Ma. Kary Emanuelle Reis Coimbra.

1. Transporte intermunicipal-Piauí. 2. Transporte-Fiscalização. 3. Transporte-Segurança. I. Rocha, Iago Neiva Coelho Santos. II. Título.

**CDD 658**



**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO**  
**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ**  
CAMPUS SENADOR HELVÍDIO NUNES DE BARROS  
COORDENAÇÃO DO CURSO DE ADMINISTRAÇÃO  
Rua Cícero Eduardo S/N – Bairro Junco – 64.600-000 – Picos – PI.  
Fone (89) 3422-1087 – Fax (89) 3422-1043



PARECER DA COMISSÃO EXAMINADORA  
DE DEFESA DE ARTIGO CIENTÍFICO DE GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO

**GILSON DIAS DE ALENCAR**  
**IAGO NEIVA COELHO SANTOS ROCHA**

O Transporte Intermunicipal de Itainópolis a Picos

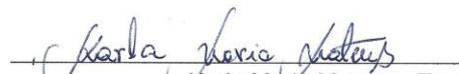
A comissão examinadora, composta pelos professores abaixo, sob a presidência da primeira, considera a discente como:

( ) **Aprovado(a)**  
(X) **Aprovado(a) com restrições**

Observações: a nota está condicionada a entrega do TCC final com todas as alterações sugerida pela banca nos prazos previamente estabelecidos.

Picos (PI), 01 de julho de 2015.

  
Katy Emanuelle Reis Coimbra - Msc

  
Karla Maria Mateus - Esp

  
Marciel Lopes Lima - Esp

## RESUMO

Neste trabalho, busca-se analisar as características do transporte intermunicipal de Itainópolis a Picos, Piauí, identificando a segurança desses transportes. A pesquisa caracteriza-se como exploratória e descritiva, de cunho qualitativo. Para sua elaboração utilizamos as técnicas de pesquisa documental, fotografias, observação e entrevistas, esta última foi realizada a partir de roteiros semiestruturados com quatro passageiros, dois motoristas, dois proprietários e um representante de cada órgão responsável pela fiscalização desses transportes. Os resultados apontaram que praticamente não existe segurança nas vans, começando pela ausência do cinto de segurança nos transportes, consequências da falta de fiscalização por parte do Estado, que vem se esquivando da sua responsabilidade perante a sociedade. Identificou-se ainda que é devido à passividade do Estado em não dar suporte a SETRANS (Secretaria Estadual de Transportes), que o número de transporte clandestinos e irregulares é significativo, o que vem aumentando sucessivamente, podendo ocasionar na falência do transporte intermunicipal se o Estado não tomar decisões cabíveis para combater as ilegalidades perante o sistema.

**Palavras chaves:** Transporte intermunicipal. Segurança. Fiscalização.

## ABSTRACT

In this paper, it is searched to analyze the characteristics of the intercity transportation from Itainópolis to Picos, Piauí, identifying the safety of these transportations. The research is characterized as exploratory and descriptive, it has a qualitative nature. For its preparation we use the techniques of documentary research, photographs, observation and interviews, this later was made from semi-structured scripts with four passengers, two drivers, two owners, and one representative from each body responsible for the oversight of such transport. The results showed that there is virtually no security in vans, starting with the lack of seat belts in transport, consequences of the lack of oversight by the state, which has been shirking its responsibility to society. It was identified that it is due to the passivity of the State not support SETRANS (State Transportation Department), that the number of illegal and irregular transport is significant, which has increased successively, which may cause the failure of intercity transportation if the State fails to take appropriate decisions to combat the illegalities before the system.

**Key words:** Intercity transportation. Safety. Investigation.

## 1 INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana é de suma importância para que as pessoas possam se locomover de uma cidade para outra diariamente. Para Antunes e Simões (2013) na maioria das vezes as pessoas preferem um transporte com qualidade e de forma eficiente. Com as grandes necessidades que as cidades da macrorregião de Picos-PI têm em resolver alguns serviços básicos, como transação bancária, exames médicos, compra de produtos variáveis ou até assistências de alguns órgãos do estado, com isso as populações dessas cidades vizinhas vêm constantemente a Picos, sabendo que o município possui o segundo maior entroncamento rodoviário do nordeste, com isso a região é a mais desenvolvida do que as demais, sendo a quarta maior do Piauí em arrecadações de impostos sobre circulação de mercadorias de acordo com o TCE (Tribunal de Contas do Estado do Piauí). As populações vizinhas deslocam para Picos utilizando-se de transportes alternativos variados, como vans e micro-ônibus, utilizando o transporte coletivo apenas na região urbana.

Ao chegar ao Centro da cidade de Picos é possível notar a quantidade de vans e micro-ônibus que transitam. Segundo o presidente da Cooperativa dos Condutores de Veículos de Passageirocro-Região de Picos Ltda. (COOCAVEPI), em entrevista ao portal Dia a Dia Picos, frisou que 97 veículos são regularizados e mais de 150 clandestinos que trazem diariamente cerca de 20 mil pessoas ao município para a realização de atividades diversas, com destaque para consumo no comércio. Atualmente, vans e micro-ônibus fazem diariamente linha para Picos. Os proprietários desses veículos são associados à COOCAVEPI, entidade que tem 16 anos de atuação. De acordo com o presidente da cooperativa, por meio desse tipo de transporte, o município picoense recebe todos os dias pessoas de 52 municípios do Piauí, do Ceará e do Pernambuco.

Um dos graves problemas enfrentados pela COOCAVEPI é a concorrência com os veículos alternativos clandestinos. Se, atualmente, a entidade possui 97 associados, o número de clandestinos chega a mais de 150. São vans, ônibus, micro-ônibus e, principalmente, carros de passeio que fazem o transporte de passageiros sem a autorização da Secretaria Estadual de Transporte do Estado do Piauí (SETRANS). Soma-se a isso a falta de fiscalização. No final, quem fica no prejuízo são os motoristas regularizados. “Nós pagamos impostos, ICMS (Imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços), nós pagamos taxas ao Governo do Estado. Quando clandestino entra, prejudica, e muito”, frisou o presidente da COOCAVEPI.

O foco desta pesquisa foi demonstrar de que forma se caracteriza transporte intermunicipal de Itainópolis-PI a Picos-PI, observando as características dos mesmo, sabendo da grande necessidade de locomoção da população de uma cidade a outra. Diante da forma que se encontra os transportes intermunicipais da macrorregião de Picos-PI, sendo que os mesmos facilitam a locomoção desta população, onde segundo Departamento Municipal de Trânsito (DMT) de Picos, a população flutuante da cidade estima-se que são 200.000 pessoas, sendo que cerca de 20.000 aproximadamente utilizam-se diariamente de vans, com isso é apropriado demonstrar como são prestados esses serviços, que por muitas vezes não consegue atender a demanda de forma eficiente, segura e com qualidade. Sabemos que esses problemas abrange toda a macrorregião de Picos-PI, mas nos delimitamos nesse trabalho a relatar a realidade apenas no que diz respeito o trajeto de Itainópolis-PI a Picos-PI, foi escolhido essa rota porque é vivenciada por um dos autores.

Desta forma se fez complacente à realização deste estudo tendo em vista que há constante preocupação dos usuários desses transportes, principalmente no que diz respeito a questões relacionadas à segurança, fiscalização e direitos dos cidadãos. A partir daí então analisar a forma que o órgão DMT, responsável direto pela fiscalização desses transportes, pode influenciar a respeito das resoluções destas problemáticas.

A partir desta realidade, destacamos o seguinte questionamento: **de que forma se caracteriza o transporte intermunicipal de Itainópolis a Picos?** Com esse estudo, iremos mostrar como as pessoas que utilizam esses transportes avaliam os mesmos. Para auxiliar no desenvolvimento dessa problemática, estabelecemos os seguintes objetivos:

- Caracterizar o transporte intermunicipal atual de Itainópolis a Picos.
- Identificar e analisar a segurança desses transportes.
- Identificar a percepção dos passageiros, motoristas e dos órgãos responsáveis fiscalizatórios, DMT (Departamento municipal de trânsito), PRF (Polícia Rodoviária Federal) e a COOCAVEPI (Cooperativa dos Condutores de Veículos de Passageirocro-Região de Picos Ltda), sobre os transportes alternativos disponíveis de Itainópolis a Picos.

Este trabalho está dividido em cinco seções a contar pela introdução onde fizemos uma pequena apresentação do assunto a ser tratado. Na parte seguinte temos o referencial teórico, em que são apresentados os debates sobre as diversas formas de locomoção utilizadas

pelas pessoas. Em seguida apresentamos os processos metodológicos utilizados nesta pesquisa. Logo após apresentamos os resultados obtidos e suas análises. E por fim temos as considerações finais, destacando os pontos considerados de maior importância nesse trabalho, a fim de que esse trabalho possa contribuir para estudos futuros.

## 2 MOBILIDADE URBANA

A mobilidade é um fator determinante dentro da sociedade, onde as pessoas precisam se locomover até um determinado local dentro da cidade ou em cidades próximas para a realização de suas atividades. Essa locomoção pode acontecer de diversas formas, como, motocicletas, carro, transporte público, bicicleta ou a pé. Segundo Oliveira et. al (2012, pag. 88):

Os diferentes tipos de mobilidade ocorrem de acordo com os diferentes modos de transporte: as crianças deslocam-se acompanhadas de pessoas mais velhas, ou quando vão para escola estão como pedestres ou ciclistas; os adolescentes são ciclistas ou utilizadores dos transportes públicos; as pessoas com mais idade, até os idosos, utilizam-se dos meios motorizados, coletivos, da bicicleta e também caminham, tudo conforme sua renda.

As pessoas que dependem dos transportes públicos mostram uma grande insatisfação em relação à qualidade e eficiência dos mesmos. Muitos dos ônibus não são feitos manutenções e limpezas periodicamente, causando constrangimentos para as pessoas que tem a necessidade de utilizá-los. Percebe-se que o deslocamento urbano como uma atividade derivada, dependente de outras atividades. O movimento de deslocamento traz várias mudanças no contexto social, com tamanha intensidade nas médias e grandes cidades (GRÜNFELD, 2006). Para reverter essa situação é uma tarefa muito complexa, pois sabemos que o governo prefere incentivar as pessoas a adquirir seus próprios meios de locomoção, para ganhar com as taxas tributárias que são altíssimas.

Os ônibus, vans e micro-ônibus vêm se mostrando uma das opções mais viáveis para o transporte público, por suas características de flexibilidade e custos, incorporando nos últimos anos tecnologias eficientes de operação e gestão. Apesar de, no Brasil, ter de enfrentar alguns desafios da superlotação, das condições de conservação dos transportes nem sempre adequadas, da poluição, dos congestionamentos, do tempo gasto para locomoção vivenciado nos quotidianos de cidades brasileiras, este tipo de locomoção é considerada ainda como privilegiada sendo de forma predominante ou complementar a outros sistemas (SIQUEIRA, 1997).

Na maioria das vezes as pessoas preferem optar por qualquer outro tipo de transporte para se locomover por causa da péssima qualidade desses transportes. De acordo com Antunes e Simões (2013, p. 52):

A mobilidade urbana é fundamental para a qualidade de vida da população nas cidades brasileiras, porque os deslocamentos de pessoas são diários, frequentes e impactam diretamente na dinâmica urbana e no uso do solo urbano. A escolha do modal a ser utilizado depende das características próprias de cada um e da decisão final do usuário. Geralmente, o usuário deseja um transporte eficiente por meio do qual ele possa fazer seu deslocamento com qualidade e de forma eficiente.

As empresas operadoras de transporte público intermunicipal prestam um serviço essencial ao proporcionar a locomoção que garante o funcionamento econômico das cidades, e permite a mobilidade da população no seu democrático direito de ir e vir. As empresas

devem estar cada vez mais atentas aos aspectos da organização do trabalho para o atendimento das necessidades dos clientes, e dos parâmetros de regulamentação preconizados pelo poder público. Segundo Cruz (1998), As peculiaridades do transporte intermunicipal devem ser analisadas a partir da sua característica de serviço, o que envolve características como: intangibilidade; simultaneidade entre produção e consumo; dificuldade de padronização; grande dependência do fator humano; demanda irregular, não permitindo estabilidade e uniformidade na produção.

Cabe ao Estado prover transporte à população, no Brasil como o governo não consegue prestar serviços de transportes de qualidade para toda a população, com isso a gestão dos sistemas de transporte coletivo é transferida ao poder público municipais, porém a operação do serviço é realizada em sua maioria, por organizações privadas, permissionárias do poder concedente. O modelo de empresas brasileiras do setor tem algumas características singulares: são propriedades privadas, em sua maioria de grande heterogeneidade, ao contrário de alguns países da Europa onde os transportes coletivos são todos públicos. As empresas privadas prestadoras desses serviços são na maioria empresas familiares, cuja origem obedece ao modelo prevalente na América Latina, onde o fundador inicia o próprio negócio individual com um carro de tecnologia rudimentar, guiado por ele próprio e com o decorrer do tempo vão ampliando os negócios e comprando mais carros e contratando mais funcionários (SIQUEIRA, 1997).

Nas empresas prestadoras de transporte intermunicipal a organização do trabalho originariamente era o reflexo principalmente da necessidade de transportar o maior número possível de passageiros por viagem, isso ainda acontece muito neste cenário de transporte público, onde é visto como o procedimento básico para obtenção e remuneração do capital. Mas esse sistema está modificando-se, principalmente graças às ações dos órgãos gestores fiscalizatórios. Conforme Cruz (1998), equipamentos de uso obrigatório como o tacógrafo ajuda a ter maiores controles sobre o trabalho dos motoristas, pois esse equipamento registram as velocidades exercidas no transito, com isso os órgãos gestores têm maiores controles sobre a velocidade exercida pelo transporte no decorrer do percurso, outra ação que é exercida são as blitz desempenhada pelos órgãos responsáveis pela fiscalização, que dificultam essas superlotações de passageiros.

Na última década, criou-se um novo ambiente institucional para as políticas urbanas: Estatuto das Cidades, Ministério das Cidades, Conferências Nacionais das Cidades, Lei da Mobilidade Urbana. Com isso intensificou as fiscalizações a questões relacionadas à mobilidade urbana. Cabe aos municípios, em conjunto com a sociedade local, planejar as cidades, orientando os investimentos de infraestrutura de forma integrada, bem como regulamentar a circulação dos automóveis em suas cidades. Contudo, a capacidade de planejamento e elaboração de projetos da maioria das cidades está desmontada, dificultando a contribuição que os municípios devem dar na solução desses problemas, desta forma, cabe à União prestar assistência técnica aos municípios, contribuindo para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à mobilidade urbana (GOMIDE; GALINDO, 2013).

A Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana elaborou o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, que foi sancionado pela Presidenta Dilma Rousseff em 21 de junho de 2013. De acordo com Gomide e Galindo (2013), a Presidenta convidou os Governadores e Prefeitos das principais cidades do país para uma reunião onde a pauta da reunião era mobilidade urbana, nesta reunião foram tratados três aspectos: a melhoria da qualidade dos serviços de transporte coletivo, a maior participação e controle social dos serviços e redução das tarifas para os usuários.

A questão da mobilidade urbana envolve sua relação com a preparação das tarefas relacionada ao espaço das cidades que possibilitaria a implantação de um modelo de gestão de

mobilidade urbana em harmonia com o uso e ocupação do solo urbano. Conforme Mendonça (2012), contextualiza que essa questão é mais do que um plano, o importante para a ação, sobretudo na escala metropolitana, são os arranjos institucionais em diferentes escalas para elaboração, implementação e gestão dos planos produzidos.

O transporte público de péssima qualidade faz com que as pessoas comprem seus próprios carros ou qualquer transporte favorável que seja eficiente para sua mobilidade, onde muito delas possui até três carros, isso acarreta na aglomeração de automóveis no trânsito, dificultando e causando até quilômetros de engarrafamento. Com isso é necessário que o Governo procure medidas solucionáveis para o melhoramento da mobilidade em prol da sociedade. O custo é muito alto para solucionar esses problemas, onde em São Paulo foi gasto perto de 800 milhões de reais com um rodoanel de 35 km para diminuir o fluxo do trânsito (SCARINGELLA, 2001).

Qualquer pessoa que precise se locomover de carro em uma grande cidade brasileira durante os horários de pico sabe o quanto os congestionamentos podem ser frustrantes. Nos últimos anos, milhões de pessoas têm perdido dinheiro e tempo por causa dos engarrafamentos. A mobilidade deve passar a ser objeto de prioridade das administrações públicas. Ploeg e Poelhekke (2008) mencionam um aumento dos custos relacionados ao meio ambiente em virtude dos congestionamentos: barulho devido ao trânsito pesado, emissões adicionais de fumaça na atmosfera, riscos à população com o transporte de cargas perigosas e barreira causada pelas ruas congestionadas, e riscos à saúde da população.

O Brasil é um país que possui maior taxa de juros, então a sociedade deveria ter um ótimo serviço público, sabendo que isso não acontece às vezes as pessoas são obrigadas a pagar pedágio em algumas regiões do país, ou seja, empresas privadas se responsabilizam em prestar serviços de ótima qualidade. A tarifação do trânsito urbano já é aplicada em algumas partes, e a comunidade técnica mundial transformou-a em assunto de grande atualidade. O pagamento direto pelo exercício de privilégio do uso de um bem cuja oferta é escassa permite reinjetar os recursos arrecadados na ampliação do sistema de transporte coletivo de qualidade, o que, por sua vez, facilitará ainda mais a retirada de carros particulares de circulação (SCARINGELLA, 2001).

Os diversos transportes utilizados no Brasil podem ser usufruídos de forma exclusiva integrada, ou mesmo alternado, onde boa parte da população utiliza diversas formas de transportes ao longo do ano, do mês, da semana e mesmo do dia, como, carros, a pé ou bicicletas, motocicletas e transportes públicos. Com base na amostra de uma pesquisa realizada pelo IPEA-SIPS mobilidade urbana 2011, pode-se observar os seguintes dados dos diferentes modos de transportes inter-relacionados com a renda per capita familiar mensal.

**Tabela 1 - Distribuição acumulada de usuários exclusivos por faixas de renda per capita familiar mensal**

Modal	Faixa salarial (per capita familiar mensal)							
	Até 1/4 do salario	Até 1/2 do salario	Até 1 salario	Até 2 salários	Até 5 salários	Até 10 salários	Até 20 salários	Mais de 20 salários
Carro	5,2 %	16,2 %	50,0 %	75,5 %	96,9%	99,5 %	99,5 %	100 %
Motocicleta	12,2 %	37,2 %	69,4 %	89,8%	100 %	100%	100 %	100 %
Transporte Público	15,0 %	43,2 %	71,8 %	93,2 %	99,2%	99,7%	99,9%	100 %
A pé, Bicicleta	30,0 %	66,0 %	92,0 %	98,0 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Fonte: IPEA-SIPS (2011)

Após analisar esses dados percebe-se a importância dos mesmos no auxílio ao incentivo ao uso do transporte coletivo e de transporte não motorizado preconizado pela nova Lei de Mobilidade Urbana. Segundo Vasconcellos (2001, pág.26), os fatores principais que condicionam a mobilidade dos cidadãos de uma região ou cidade são a renda, gênero, idade, ocupação e nível educacional, dificultando, em maior proporção, a mobilidade de pessoas de baixa renda, mulheres, crianças e idosos.

Da década de 1950 em diante, houve um forte investimento no transporte sobre rodas (automóveis e ônibus) e uma redução nos investimentos de outros transportes alternativos, como trens e metrô. Kleiman (1994) reconhece o grande investimento em redes viárias, baseia suas análises em dados estatísticos, incluindo os investimentos em redes de infraestrutura urbana, realizados no período que vai de 1938 a 1998. O privilégio da rede viária, no seu entender, dava-se por ser mais visível à população, correspondendo melhor aos interesses políticos, como as políticas de incentivo à indústria automobilística proposta pelo presidente Juscelino Kubitschek (no seu mandato entre 1956 a 1960) entre outros políticos. Tais investimentos ocasionaram uma predominância do meio de transporte sobre rodas em relação aos demais. Segundo Galindo et. al (2012), nas grandes cidades os meios de transportes mais utilizados são o ônibus (44%), o carro (23,8%), a moto (12,6%) ou mesmo a pé (12,3%).

Partindo dessa perspectiva podemos ver na próxima tabela a porcentagem dos meios de transportes utilizados no Brasil, e a porcentagem por região.

**Tabela 2 - Meio de Transporte por Região (%)**

	<b>Brasil</b>	<b>Sul</b>	<b>Sudeste</b>	<b>Centro-Oeste</b>	<b>Nordeste</b>	<b>Norte</b>
Transporte Público	44,3 %	46,3 %	50,7 %	39,6 %	37,5 %	40,3 %
Carro	23,8 %	31,7 %	25,6 %	36,5 %	13,0 %	17,6 %
Moto	12,6 %	12,4 %	11,6 %	6,5 %	19,4 %	8,2 %
A pé	12,3 %	7,6 %	8,3 %	13,7 %	18,8 %	16,1 %
Bicicleta	7,0 %	2,0 %	3,8 %	3,7 %	11,3 %	17,9 %

**Fonte:** Galindo et. al (2012)

Após analisarmos a tabela 2, pode-se perceber que a região nordeste é a que menos utiliza o transporte público, em contrapartida a que mais utiliza esse tipo de transporte é a região sudeste. Alguns aspectos como, serviços de péssimas qualidades que são prestados à população, pouco incentivo por parte do governo, altas tarifas que são cobradas, podem responder esse pouco percentual de pessoas utilizando os transportes públicos em todo o país, em comparação com países da Europa, como a Inglaterra que boa parte da sua população utiliza mais este tipo de transporte.

Vimos também que o nordeste é a região do país onde as pessoas mais se locomovem a pé, na qual seria necessário ter maiores incentivos governamentais, em prol da utilização do transporte público. Devido ao não incentivo, essa região é a que mais utiliza a moto como transporte para locomoção, como mostrado na tabela.

Depois dessa análise, podemos verificar na próxima tabela o tipo de integração utilizada no dia-a-dia em âmbito nacional e por as regiões do país.

**Tabela 3 - Tipo de integração utilizada no dia-a-dia (%)**

Modal	Faixa salarial (per capita familiar mensal)					
	Brasil	Sul	Sudeste	Centro-Oeste	Nordeste	Norte
Não existe transporte público em minha cidade	26,3%	33,7%	19,0 %	21,3 %	23,3%	55,6 %
Não usa apesar de existir transporte público	27,5 %	14,7 %	37,0 %	17,3%	24,5%	22,0%
Ônibus-ônibus	32,2 %	42,6 %	25,2 %	32,3 %	49,8%	21,1%
Ônibus-metrô	4,9 %	4,2 %	9,2 %	0,8 %	0,8 %	0,8 %
Ônibus-trem	1,1 %	0,5 %	2,4 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Trem- metrô	0,9 %	0,0 %	1,9 %	0,8 %	0,0 %	0,0 %
Outro tipo	0,8 %	0,0 %	1,3 %	2,4 %	0,0 %	0,0 %
Não sabem	0,7 %	0,0 %	0,9 %	2,4 %	0,4 %	0,0 %
Não responderam	4,5 %	4,2 %	3,0 %	22,8 %	1,2 %	0,0 %

Fonte: Galindo et. al (2012)

Na Tabela 3 foi observado que 55% dos entrevistados da região Norte alegaram que não há integração na cidade que residem. Na região Sudeste, 37% dos entrevistados revelou não usar o serviço de integração, mesmo com sua existência. A região Sul aparece com o menor percentual, 14,7%. Entre os tipos de integração mais utilizados, o primeiro é o ônibus-ônibus, com uma média nacional de 33,2, e com as regiões Nordeste e Sul como as que mais utilizam – 49,8% e 42,6%, respectivamente. A região Sudeste é a que mais utiliza o ônibus juntamente com outro tipo de integração, o metrô, com quase 10% dos casos. A integração entre ônibus e trem é quase inexistente em todas as regiões, como podemos observar o que confirma a preferência pelo transporte sobre rodas e com motor a combustão, mais poluente.

As existências das desigualdades sociais sobre a distribuição de pessoas, bens e equipamentos urbanos, influenciam nos padrões de deslocamentos diários da população em todo o território nacional, seja estimulando o movimento para alguns, seja limitando-os através de condições desfavoráveis de infraestrutura urbana e de transporte para outros (MONT'ALVÃO NETO 2009).

Diante de um dos problemas mais discutidos atualmente sobre as cidades, e mesmo opondo-se às premissas e diretrizes das políticas nacionais para o desenvolvimento urbano, torna-se fundamental a discussão da mobilidade urbana para reverter o caos que se tornou o espaço urbano e as suas consequências sobre a saúde da população. Tobias (2000), o transporte coletivo não atende com qualidade os pontos distantes dos centros urbanos e, principalmente, a população que reside na área com pouca infraestrutura, que necessita realizar os deslocamentos entre as diferentes áreas de uma cidade ou região.

Vasconcellos (2001) aponta que somente a disponibilidade de dinheiro não vale de nada se não houver o meio adequado de transporte ou um espaço adequado para atingir o destino desejado. Além disso, um grande número de deslocamentos não representa boas condições de vida, pois o número aumentado de deslocamentos pode ser excessivo exatamente pela precariedade do sistema de transportes. Mas é válido notar que o desenvolvimento econômico de um país pode e deve ser medido pelo tempo e densidade de deslocamentos das pessoas, bem e serviços.

### **3 METODOLOGIA**

Este trabalho se caracterizou como um estudo de caso e teve como objetivo analisar as características do transporte intermunicipal de Itainópolis a Picos, Piauí, identificando a segurança desses transportes, bem como as percepções de passageiros, motoristas e dos órgãos fiscalizatórios responsáveis. O estudo de caso consiste em um estudo detalhado do objeto de forma que traga resultados, formulando hipóteses e desenvolvendo teorias, explorando situação da vida real que não possibilitem a utilização de levantamentos e experimentos (GIL, 2006).

Quatro microempresários são proprietários e administram o transporte intermunicipal de Itainópolis a Picos, composto por cerca de vinte e uma vans e micro-ônibus. Cada transporte faz, em média, três viagens por dia, transportando em torno de mil passageiros.

Com relação aos procedimentos metodológicos esta pesquisa foi considerada exploratória e descritiva, de cunho qualitativo. É um estudo ainda não explorado pela Administração no âmbito de Picos, por isso caracteriza-se como exploratório. As pesquisas exploratórias tem como finalidades desenvolver ideias modificando conceitos através da formulação de problema mais precisos ou esclarecer hipóteses de estudos posteriores (GIL, 2011). E é descritiva porque pesquisas desse tipo têm como objetivo primordial a descrição de características de determinada população ou fenômeno (GIL, 2002).

A coleta de dados foi realizada no período de Abril de 2015 à Maio de 2015. Para coleta de dados utilizamos as seguintes técnicas: pesquisa documental, fotografias, observação e entrevistas, esta última foi realizada a partir de roteiros semiestruturados com, quatro passageiros, dois motoristas, dois proprietários, um representante de cada órgão, do DMT, COCAVEPI e PRF. Sendo que as entrevistas com os passageiros, motoristas e proprietários foi selecionado por caráter intencional e aleatório.

Por questão de segurança e para não comprometê-los, os nomes dos proprietários das vans e micro-ônibus não foram divulgados neste trabalho, identificando os mesmo apenas como: proprietário 1, proprietário 2, assim sucessivamente, da mesma forma utilizamos tal critério com os passageiros e motoristas.

Análise dos dados foi realizada por meio da análise de conteúdo, onde foram interpretadas diversas formas de linguagens: fotografias, observação, entrevistas e pesquisa documental. Análise de conteúdo é um conjunto de técnicas e procedimentos sistêmicos que objetivam a descrição do conteúdo das mensagens e indicadores, que visam obtenção de conhecimentos relativos às condições de produção e recepção destas mensagens (BARDIN, 1977). Deverá proceder a vinculação entre os resultados obtidos empiricamente e as teorias que possibilitam a generalização dos dados obtidos. Desta forma Gil (1999 pag. 41) o objetivo da análise de dados é “organizar sistematicamente os dados de forma que possibilitem o fornecimento de respostas ao problema de investigação”.

Inicialmente foram encontradas algumas dificuldades para conseguirmos entrevistas com os proprietários e motoristas, pois as pessoas que foram procuradas no início, não se mostraram interessadas em colaborar com a pesquisa, alegando não terem tempo disponível e por esta pesquisa englobar aspectos relevantes ao trabalho dos mesmos, mas quando chegamos às pessoas dos órgãos fiscalizatórios, estes se disponibilizaram a dar as informações necessárias para a realização desse artigo.

## **4 ANÁLISE DE RESULTADOS**

### **4.1 Vans como transporte intermunicipal: segurança dos transportes**

Neste capítulo iremos demonstrar um pouco da importância do transporte intermunicipal para a população itainopolense, que se utiliza diariamente de vans e micro-ônibus para realização de atividades diversas na cidade de Picos-PI.

Ao realizar as entrevistas questionamos o porquê da utilização desse tipo de transporte intermunicipal. Alguns utilizam-no para trabalhar e/ou estudar em picos, o que nos remete à ideia exposta por Grünfeld (2006), onde esse movimento de deslocamento de uma cidade a outra traz várias mudanças no contexto social das cidades, podendo diminuir o desemprego e a desigualdade social. Em Picos existem, polos da Universidade Federal e Estadual, Universidades Particulares, Cursos Técnicos, que possibilitam a formação acadêmica em várias áreas, e, desta forma, muitas pessoas se deslocam em busca de um futuro melhor através da realização de algum curso em Picos.

Entre as respostas há ainda aqueles que utilizam o transporte intermunicipal porque não possuem transporte próprio, e, nesse caso, podemos observar que as vans e micro-ônibus são a única saída para se locomoverem a Picos. Nesse sentido, a necessidade de trabalhar, estudar, realizar exames clínicos e comprar produtos e serviços, por exemplo, faz com que as pessoas constituem alguns dos motivos para a utilização dos transportes intermunicipais. Isso nos faz lembrar o ideal proposto por Antunes e Simões (2013), onde a mobilidade urbana é fundamental para a qualidade de vida da população, e que escolha do transporte a ser utilizado depende das características próprias de cada um e da decisão final do usuário.

Já nos aspectos relevantes à segurança, na entrevista questionamos sobre a utilização do cinto de segurança, a manutenção dos carros e fatores causadores de acidentes nesses transportes.

Quanto à utilização do cinto de segurança, foi questionado aos passageiros se os mesmo utilizam esse item, que é obrigatório e garante a integridade física dos ocupantes do veículo. Todos os passageiros entrevistados disseram não usar o cinto de segurança, e alguns justificam a não utilização do cinto pelo fato de grande parte desses transportes não possuírem este item. A ausência do cinto de segurança para os passageiros em transportes coletivos é uma infração de trânsito grave, onde qualquer acidente pode ter consequências gravíssimas, causando muitas vezes a morte de alguns passageiros ou deixando sequelas para sempre.

O cinto de segurança dos automóveis é um dos principais dispositivos de segurança capaz de salvar vidas e diminuir a severidade das lesões no trânsito. O Art. 65 do Código de Trânsito Brasileiro prevê a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança para condutores e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN. Com isso, esses transportes intermunicipais deveriam ser penalizados com multas e apreensões dos veículos, através de maiores fiscalizações por parte da Polícia Rodoviária Federal (PRF) e do Departamento Municipal de Trânsito (DMT), podendo esses veículos transportar passageiros apenas respeitando todas as leis vigentes.

Realizamos ainda questões referentes à manutenção das vans/micro-ônibus, onde pudemos observar que não existe nenhuma manutenção preventiva ou regularmente por parte das empresas, como demonstrado claramente no relato do Proprietário de Van 01.

Eu peço às vezes pros meninos que trabalhem, quando eles não conseguem descobrir alguma coisa, tá errado, eles me apresentam, tal coisa. 'Eu senti um freio baixo', quando eles me diz que um freio já abaixou um pouco, eu já peço, já vou lá no mecânico e levo lá em picos, peço pra olhar, o que que é, o que tá acontecendo(...). **(Proprietário de Van 01)**.

No depoimento do proprietário de van 01 fica claro que algumas empresas não realizam manutenções regularmente ou preventivas, só procuram realizar qualquer tipo de manutenção quando realmente essas vans/micro-ônibus quebram, sendo o primeiro diagnóstico do problema feito pelos próprios motoristas, que não possuem conhecimentos técnicos para diagnosticar tal situação.

Desta forma, em função da ausência de uma manutenção rotineira, podem ocorrer vários acidentes envolvendo esses veículos, onde se pode notar que nos últimos anos as incidências de acidentes aumentaram bastante, muitos desses acidentes ocasionaram vítimas fatais. A esse respeito, questionamos passageiros, motoristas e proprietários de vans sobre os riscos de acidentes na estrada, onde constatamos que:

É a estrada ruim, manutenção dos veículos, que só arrumam quando quebra - aí é um dos fatores que causa mais acidente; é falta de atenção... a atenção sendo pouca, causa muito acidente. **(Motorista 02)**.

Bom, o principal causador de acidentes eu acredito que seria, primeiro é um homem, vamos supor se ele, um motorista, não dormiu bem, ele passou a noite sem dormir, se um carro a mecânica não tá bem adequada pode acontecer um acidente, então essas coisas a gente tem que acompanhar pra que possa evitar acidente. **(Proprietário de Van 01)**.

Vários fatores, como: excesso de velocidade, desrespeito as leis de transito, falta de manutenção dos carros e as condições da estrada. **(Passageiro 01)**.

Segundo os depoimentos fica claro que não existe apenas um fator causador de acidentes, existem vários problemas, tais como motoristas dirigindo com sono, problemas mecânicos, desrespeito às leis de trânsito, que juntos põem em risco a vidas dos passageiros. Um grande problema relatado pelos entrevistados foi a condição da estrada de Itainópolis à Picos, que está em péssimo estado de conservação, um problema que deveria ser solucionado pelo Estado e até agora não foi resolvido.

Na Figura 1 fica claro a situação que está a rodovia. Na estrada, que contem 50 km de extensão, grande parte está bastante danificada, com buracos por toda parte, além de não dispor de acostamentos, o que dificulta a parada dos transportes. Muitas vezes as vans e

micro-ônibus ficam parados no meio da pista para que os passageiros possam embarcar e desembarcar do veículo, e, com isso, aumenta bastante o risco de acidentes.

**Figura 1 - A Rodovia que interliga Itainópolis a Picos**



Fonte: Grande Picos, 2015.

Outro problema relatado que pode causar acidentes é o desrespeito às leis de trânsito por parte dos motoristas, como foi relatado pelo Passageiro 01. Nesse caso, percebemos que a fiscalização por parte dos órgãos responsáveis é falha e deveria ocorrer de maneira mais eficaz para poder exercer maior controle sobre a forma de dirigir dos motoristas. Isso nos remete à ideia de Cruz (1998), que expõe a importância dos equipamentos de uso obrigatório, como o tacógrafo, que ajuda ter maiores controles porque esses equipamentos registram as velocidades exercidas no percurso. Desta forma, os órgãos responsáveis pela fiscalização teriam maiores controles sobre a velocidade exercida pelo transporte no decorrer do percurso e essa fiscalização poderia ser exercida através de blitz, podendo ser feitas periodicamente, dependendo da forma de atuação de cada órgão responsável por essas fiscalizações.

No relato do motorista 02 o que chamou bastante atenção com relação à manutenção foi o fato de algumas empresas não realizarem manutenção preventiva, só resolvendo algum problema em seus veículos quando alguma coisa realmente quebra, demonstrando desrespeito à integridade física dos ocupantes desses transportes. Fato este que Proprietário de Van 01 tentou justificar, relatando que o principal fator causador de acidentes seria a forma com que se encontra o cansaço físico dos motoristas, deixando as condições dos veículos em segundo plano.

Com relação ao cansaço físico dos motoristas, podemos observar que alguns deles fazem no mínimo duas viagens de Itainópolis a Picos, sendo que a grande maioria faz até três viagens. Com isso, o desgaste físico desses profissionais é bastante grande, principalmente pelas condições que se encontra o percurso - bastante danificado. Na entrevista questionamos os motoristas sobre o que eles tinham a dizer em relação à sua carga horária de trabalho e quais eram os horários que eles trabalhavam.

Eu tenho a dizer que é, que é um pouco puxada, mas meu patrão reconhece meu trabalho e graça a Deus me paga bem, porque se ele não me pagasse bem eu já tinha procurado outro emprego, mais pela a carga horaria ser puxada ser bem cansativo vale a pena, porque no final do mês meu patrão mim paga bem. **(Motorista 01).**

Trabalho das sete e meia até seis da tarde. **(Motorista 01).**

Tá bom, só não sobra espaço pra descansar, queria aproveitar um pouco mais o horário de descanso. **(Motorista 02).**

Trabalho das sete as cinco. **(Motorista 02).**

Podemos observar nos depoimentos que as rotinas dos motoristas são bem cansativas. O Motorista 01 expressa que sua carga horária é bem puxada, embora tente justificar falando que seu patrão paga bem, mas isso traz grande risco para todos que utilizam esse transporte intermunicipal, porque existem vários motoristas com grande cansaço físico devido a suas rotinas de trabalho, que variam de 10 a 12 horas de trabalho. Desta forma, aumenta bastante o risco de acontecerem acidentes. Isso nos remete ao Código de Transito Brasileiro, em que fica expresso no Art. 67-C Lei nº 13.103 de 2015 sobre a carga horária dos motoristas de transportes coletivos, onde "é vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas", em que "serão observados 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas na condução de veículo rodoviário de passageiros, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção".

Com isso, percebemos que existe um descumprimento desta norma, pois a maioria dos motoristas mal chegam ao final da viagem de Itainópolis à Picos e já voltam realizando o percurso novamente, aumentando assim a fadiga física, e trabalhando mais de 10 horas sem ter o descanso necessário, o que facilita acontecer acidentes, pondo em risco a integridade física de todos os ocupantes dos veículos. As punições para o descumprimento desta norma é a apreensão da carteira de motorista do condutor do veículo e multa para a empresa de transporte coletivo, só que isso não acontece por causa da fiscalização que é falha e dificilmente questiona a carga horária dos motoristas.

Em função desse cenário, na entrevista questionamos ainda se os passageiros estão satisfeitos com os serviços prestados. E o resultado foi unânime: todos estão insatisfeitos com os serviços que são oferecidos.

Não, deveria melhorar bastante. **(Passageiro 01).**

Não, acho que tinha muito a melhorar e eu acho que eles tinham que pedir opinião dos passageiros, principalmente dos passageiros quando fossem comprar alguma van ou fazer alguma modificação. **(Passageiro 03).**

Esse tipo de transporte tem que melhorar bastante, como foi mencionado pelo Passageiro 01. No entanto, essa melhora deve vir acompanhada da opinião dos passageiros como foi expresso pelo Passageiro 03. Com isso podemos contextualizar essas duas opiniões dos passageiros com a ideia de Gomide e Galindo (2013) onde ele fala que os pilares para a mobilidade urbana sustentável se assentam não só na melhoria do transporte coletivo, mas no uso racional do automóvel e no planejamento integrado dos serviços.

#### **4.2 Fiscalização: irregularidade e clandestinidade?**

Nesta seção do trabalho buscamos apresentar a falha do Estado no quesito da fiscalização dos transportes intermunicipais, em que a SETRANS é responsável por essa fiscalização dos veículos que fazem as linhas transportando passageiros de uma cidade para outra, destacando o que acontecem com as vans/micro-ônibus nas percepções dos passageiros, motoristas, proprietários e os órgãos entrevistados como PRF, DMT e COOCAVEPI.

É de competência da SETRANS a definição e a promoção da política de transportes do Estado do Piauí e assessoramento técnico aos municípios. Além disso, a Secretaria também

contribui para o desenvolvimento da infraestrutura de transportes do Estado. É a Secretaria Estadual de Transportes que deve planejar, regular, controlar, fiscalizar, conceder, permitir ou autorizar a exploração de serviços de transportes coletivos intermunicipais e a utilização das faixas de domínio das rodovias estaduais e federais delegadas ao Piauí. Ao realizar a entrevista, questionamos se existe fiscalização e sua frequência.

Não, nunca vi. Esses transportes conduzindo vidas humanas teria que ter mais fiscalização, com certeza, pra oferecer mais segurança para as pessoas que utilizam [os transportes intermunicipais]. **(Passageiro 04).**

Existe, mas uma vez na vida. Sim, ter com maior frequência para dar maior segurança às pessoas que precisam desse tipo de transporte. **(Passageiro 03).**

A fiscalização é pra existir, hoje, há mais de ano nós estamos sem essa fiscalização porque quem é pra fazer essa fiscalização é a Secretaria Estadual de Transportes, no tocante ao transporte intermunicipal de passageiro. No entanto, neste momento a fiscalização está parada. Sim, até porque nós temos hoje três transportes na secretaria de transporte destinado a fiscalização, [mas] nós precisamos de no mínimo dez. **(Representante da COOCAVEPI).**

Nesse aspecto, a opinião dos passageiros é contraditória em relação a esta situação, na qual o passageiro 04 afirma que não existe fiscalização e o passageiro 03 afirma que existe a fiscalização. O presidente da COOCAVEPI de Picos, por sua vez, deixou claro que essa fiscalização é feita pela Secretaria Estadual de Transportes e está parada há mais de um ano, com isso fica claro que o Estado não está comprometido com a sociedade.

Observamos na visão dos dois passageiros que existindo fiscalização vai haver mais segurança para as pessoas que usufruem dos transportes para se deslocar de uma cidade para outra. Já o representante da COOCAVEPI afirma que deveria aumentar sim a fiscalização, mas no momento a secretaria de transporte destinado à fiscalização só dispõe de três carros, e para que fosse feita essa fiscalização com eficiência seria necessário de no mínimo dez carros, isso mostra que o Estado não dá suporte para os órgãos fiscalizatórios. Em virtude dessa omissão que surgem os transportes clandestinos e irregulares, transportes esses com problemas visíveis como: faróis dianteiros e traseiros quebrados, pneus carecas, portas quebradas com defeito, poltronas destruídas, entre outras, tudo isso colocando a vida das pessoas em risco.

O representante da COOCAVEPI chega a frisar que os proprietários cadastrados pagão muitos impostos, que por ventura são taxas altas, ao contrário dos motoristas clandestinos que não pagam nenhum tipo de imposto, gerando agressividade no trânsito porque os clandestinos estão invadindo o espaço e horário das pessoas que trabalham formalmente no sistema de transporte vans/micro-ônibus. De acordo com o mesmo, essa disputa é injusta e pode levar a falência do sistema de transporte intermunicipal se o Estado não tomar providências urgentes. Sendo que os impostos arrecadados deveriam ser investidos em fiscalização, assim tornando esse sistema mais seguro e eficiente para os passageiros que se usufruem desse tipo de transporte.

E quando questionamos aos órgãos se o Estado oferece condições favoráveis para que eles possam realizar um bom trabalho de fiscalização dos transportes intermunicipais, as opiniões são semelhantes.

Não, o sistema funcionava há dois anos atrás precariamente, mas o Estado tem sim todas as condições de fazer isso na sua plenitude. **(Presidente da COOCAVEPI).**

Na realidade o Estado teria que ter agentes para tá fiscalizando nas PIs, que a grande maioria desses transportes trafegam tanto nas PI rodovias estaduais, que é onde

deveriam estar os agentes do Estado e rodovias federais, que é onde se encontra a polícia rodoviária que faz o papel dela, né? Nós temos essa dificuldade por não existir agente em rodovias estaduais então acaba adentrando na cidade de Picos vans que não são cadastradas, que não tem liberação a concessão do Estado. **(Presidente do DMT).**

As opiniões são semelhantes em ambos os discursos - Presidente do DMT e Representante da COOCAVEPI - em que cada um na sua forma de se expressar. O presidente da COOCAVEPI mostra que o Estado não dá condições favoráveis para que seja feita a fiscalização dos transportes intermunicipais, ressaltando que o Estado tem condições de fiscalizar esses transportes. Já o presidente do DMT deixa explícito que o Estado não disponibiliza de agentes para fazer essa fiscalização, dificultando manter o controle desses transportes depois que eles adentram o município de Picos, transportes esses que não são cadastrados e não tem a liberação do Estado para transitar. Isso mostra que o Estado está omissos diante de fiscalizar os transportes intermunicipais.

Questionado ao Representante da COOCAVEPI por que existem transportes clandestinos, ele respondeu que existem por omissão do Estado; no momento que o Estado se omite a fiscalizar o sistema as pessoas tendem a fazer o transporte irregular. Nós sabemos que todos querem ganhar alguma coisa e infelizmente o Estado quando se torna omissos ao mesmo tempo é conivente com essa prática irregular do sistema de transporte, então ou ele combate ou o sistema regular vai à falência. Guedes (2013) destaca a situação tal como está é insustentável: “o transporte de passageiros no estado do Piauí hoje está falido em todas as suas modalidades. Há a necessidade de uma regularização feita através de licitação”. Ao chegar ao Centro da cidade de Picos é possível notar a quantidade de vans e micro-ônibus que transitam. Segundo o Presidente da COOCAVEPI, são 97 veículos regularizados e mais de 150 clandestinos que trazem diariamente cerca de 20 mil pessoas ao município para a realização de atividades diversas, com destaque para consumo no comércio.

Com a omissão do Estado, além da clandestinidade, ocorre também a irregularidade - os motoristas se aproveitam da situação e transportam pessoas de formas inusitadas, o que pode ocasionar em graves acidentes de trânsito levando a óbito de determinados passageiros. Em relação a isso podemos acompanhar algumas irregularidades.

Transporte irregular, carros que não são adequados para o transporte de passageiros, eles não se enquadram na legislação para o transporte de passageiros como automóveis (carros de passeio) e etc. E outros que mesmo tendo a capacidade de carga e podendo se enquadrar mediante o sistema, não estão cadastrados para o serviço de transporte de passageiro. **(Representante da COOCAVEPI).**

Irregularidade mais comum é a falta da concessão estadual, é a não permissão de fazer esse transporte. **(Representante do DMT).**

[...], a gente pode citar a questão ou de ser feito transporte clandestino de não ter a autorização pra tá fazendo o transporte, ou o mais comum de todos que é transportar acima do permitido pra capacidade do veículo, uma van que tem capacidade para 15 você já chega a presenciar uma van levando 25/28 pessoas, quase que o dobro de passageiros. **(Representante da PRF).**

É perceptível a paridade nos discursos do representante da COOCAVEPI, Representante do DMT e representante da PRF. No entanto ficou claro que a irregularidade mais comum citada em seus discursos é falta de concessão estadual. A opinião dos representantes de cada órgão é unânime, na qual os proprietários das vans e micro-ônibus tem que passar por um processo licitatório perante o Estado, caso contrário, está trafegando irregularmente, ou seja, fazendo o transporte clandestino de pessoas.

No discurso do representante da COOCAVEPI mostra que a irregularidade mais comum é o transporte de passageiros por veículos que se enquadram na legislação de passageiros, desta forma, mais conhecidos como veículos para passeio. O presidente da COOCAVEPI denuncia que na cidade de Picos é grande o número de proprietários de carros de passeio que utilizam seus veículos para o transporte remunerado de passageiros para localidades do interior ou municípios vizinhos. Ele informa que a prática é ilegal ferindo a Lei Estadual 5.560 que regula o transporte de passageiros em veículos alternativos no Piauí, como vans e micro-ônibus.

O representante da PRF ressaltou outra irregularidade frequente, que é transportar passageiros além do permitido. Como citado em seu discurso, vans com capacidade para transportar 15 pessoas chegam a levar de 25 até 28 pessoas, quase o dobro do número de passageiros permitido. O que ocorre é a imprudência dos motoristas, onde não se preocupam com a segurança dos passageiros e os transportam, pois muitos deles para chegar até a cidade de Picos utilizam o transporte em pé porque não tem lugar disponível para viajar sentado. Esse discurso reforça a ideia de Cruz (1998), que as blitz desempenhadas pelos órgãos responsáveis pela a fiscalização que dificultam essas superlotações de passageiros.

Para finalizar, devido à questão da irregularidade e clandestinidade presente no transporte intermunicipal de vans e micro-ônibus identificado nos discursos dos representantes dos órgãos, foi indispensável indagar se as leis existentes facilitam a ilegalidade desses transportes.

As leis não, pelo contrário, as leis elas determinam uma punição para quem trabalha irregularmente, o que falta é o Estado cumprir com parte dele quanto a regulação, controle e fiscalização. **(Representante da COOCAVEPI).**

Não, a lei contempla todo tipo de penalidade, os deveres desses transportes, né? [...], infelizmente o que acontece é que a fiscalização não é eficaz, [...], se a gente tivesse uma fiscalização mais rigorosa nas rodovias estaduais, seria muito mais fácil pra gente, que só ia adentrar a cidade realmente que tem essa concessão e quem tá legalizado com toda documentação em dias. **(Representante do DMT).**

Não, a questão não é as leis existentes, na verdade é muito mais a cultura do cidadão, do condutor, do usuário da rodovia de achar ou que não vai ser fiscalizado porque o número de veículos é enorme pra o número de policiais, que não tem como agente fiscalizar todo mundo e por achar que não vai ter penalidades, como nosso país é infelizmente tem uma cultura que faz o errado e não vai punido, ai acha que vale a pena, acha que o crime compensa. **(Representante da PRF).**

É notável que o discurso dos três representantes - tanto do DMT, como da PRF e da COOCAVEPI - é praticamente unânime, pois nos três fica claro que as leis existentes não facilitam a ilegalidade dos transportes intermunicipais. E o Representante da COOCAVEPI afirma que as leis determinam punição para quem trabalha irregularmente. Um ponto em comum que mais uma vez é frisado pelos representantes da COOCAVEPI e DMT é a falha do Estado, onde eles afirmam que o mesmo não faz sua parte quanto à regulação, controle e fiscalização dos transportes. Onde, infelizmente, a fiscalização não é eficaz e deveria ser mais rigorosa nas rodovias estaduais.

Já o Representante da PRF, além de afirmar que as leis existentes não facilitam as ilegalidades, destaca que a questão dos motoristas infringir as leis ocorre devido achar que não vai ser fiscalizado devido o alto número de veículos em relação ao número de policiais. Focaliza esse problema como “cultura”, onde nosso país tem uma cultura de que quem faz o errado não é punido.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho partimos do objetivo de analisar as características do transporte intermunicipal de Itainópolis a Picos, Piauí, identificando a segurança desses transportes, bem como as percepções dos passageiros, motoristas, proprietários e representantes órgãos fiscalizatórios. Este é um tema raramente estudado pela Administração, principalmente no âmbito de Picos, onde os trabalhos que ganham mais destaque são aqueles que buscam a situação econômica dos espaços organizacionais.

Na análise dos dados caracterizamos o transporte intermunicipal de Itainópolis - PI à Picos-PI, onde pudemos observar as percepções dos entrevistados, sobre o transporte intermunicipal, que pode nos dar uma análise mais detalhada dos principais problemas enfrentados nesses transportes, como, falta de segurança, desrespeito as leis de trânsito e ausência de fiscalização, mostrou-se em que aspectos deverão acontecer mudanças.

Apontamos os principais fatores causadores de problemas, onde destacamos a fiscalização ineficiente, que facilita o aparecimento de transportes clandestinos, o uso de carros em estado de conservação ruim e a contratação de motoristas que não preenchem todos os requisitos legais para trabalhar transportando passageiros.

Sabemos a importância desse transporte intermunicipal para população itainopolense, onde na análise dos dados demonstramos o grau de satisfação dos passageiros em relação aos serviços prestados e percebemos que é unânime a insatisfação dos passageiros em relação a esse tipo de transporte, gerada por vários fatores como qualidade dos serviços prestados, condições da rodovia que interliga Itainópolis-PI à Picos-PI e falta de fiscalização dos órgão responsáveis.

Percebemos na análise dos dados que um dos principais causadores de acidentes com esse transporte intermunicipal é a condição da rodovia que interliga Itainópolis-PI à Picos-PI, que se encontra bastante danificada e precisa ser reformada urgentemente. Isso se torna um problema que deveria ser solucionado pelo governo do estado do Piauí, mas até o devido momento nada foi feito, onde quem sai prejudicada é a população itainopolense. Outro fator causador de acidentes é a rotina exaustiva dos motoristas, que trabalham bastante sem o devido descanso e inexistente fiscalização com relação a isso.

Identificamos uma contrariedade a respeito da existência da fiscalização nos discursos dos passageiros, onde um passageiro afirma que não existe fiscalização e o outro declara a existência de fiscalização, apesar de não ter com frequência. No entanto, o representante da COOCAVEPI afirmou que não existe fiscalização, há mais de um ano essa fiscalização dos transportes intermunicipais está parada, na qual a Secretária Estadual de Transportes – SETRANS é o órgão responsável. Tudo isso devido à falha do Estado, que não tem comprometimento com a sociedade no que se refere ao aumento do número de transportes irregulares e clandestinos, ocasionando diversos problemas, como acidentes nas vias públicas, colocando em risco a vida das pessoas que utilizam esses transportes.

Detectamos ainda nos discursos dos três órgãos fiscalizatórios que as leis existentes não facilitam a ilegalidade desses transportes, o que acontece é a omissão do Estado em relação à fiscalização, que o mesmo não faz sua parte quanto à regulação, não faz um trabalho eficaz diante desse problema que vem se agravando gradativamente nos últimos anos. Guedes (2013) destaca a situação tal como está é insustentável: o transporte de passageiros no estado do Piauí hoje está falido em todas as suas modalidades, havendo a necessidade de uma regularização feita através de licitação. Se continuar nessa situação o transporte intermunicipal em conjunto com a COOCAVEPI pode vir a ser extinto devido os proprietários cadastrados na cooperativa não poderem concorrer diretamente com os transportes clandestinos, sendo que os proprietários que são cadastrados passam por todo um

processo licitatório, além de pagar altos impostos para o Estado, diferente dos proprietários clandestinos, que sequer passam pelo processo de licitação.

Nesse sentido, destacamos que há falta de planejamento do Estado voltada para o transporte coletivo intermunicipal, apesar de cobrar altos impostos aos proprietários dos transportes cadastrados se exime da reponsabilidade de fiscalizar os transportes clandestinos e irregulares. Ficou nítido que a situação é delicada e o Estado tem que tomar as determinar providências perante a situação (GUEDES, 2013). Sabemos que a frota de carros que transportam passageiros é enorme, onde Picos chega a comportar cerca de 20 mil pessoas diariamente. Tudo isso ocorre devido a falha de gestão dos órgãos, que precisa de uma gestão no processo de organização. Para tornar a fiscalização eficaz e persistente seria interessante que órgãos fiscalizatórios como PRF, DMT, SETRANS e COOCAVEPI se unissem, criando um vínculo direto entre todos, facilitando, assim, o controle do sistema, barrando os transportes que não se enquadrem de acordo com a legislação.

Desse modo, não só contribuiu para mostrar a importância do transporte intermunicipal, como também explicitar que é necessário um planejamento eficaz por parte do estado, para dá suporte adequado a todos os órgãos fiscalizatórios, melhorando assim os aspectos relevantes a segurança e qualidade desses serviços.

## REFERÊNCIAS

ANTUNES, E. M.; SIMÕES, F. A. Engenharia urbana aplicada: um estudo sobre a qualidade do transporte público em cidades médias. **Urbe, Revista Brasileira de Gestão Urbana**, Curitiba, v.5, n.2, p.51-62, jul./dez. 2013.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 1977.

BRASIL. Lei nº 12.619, de 02 de Março de 2015. Exercício da profissão do motorista. Disponível em:  
<[http://www.ctbdigital.com.br/?p=Artigos&artigo=67&campo\\_busca](http://www.ctbdigital.com.br/?p=Artigos&artigo=67&campo_busca)>  
Acesso em 14 de junho de 2015.

CRUZ, M. V. G.(1998). Produção do serviço de transporte público urbano por ônibus: aspectos da organização do trabalho. **Revista de Administração Contemporânea**, 2(3), 45-65.

DIAS, J. **Automóveis são usados para transporte remunerado de passageiros em Picos**. 2013. Disponível em:  
<[http://www.folhaatual.com.br/2015/index.php?page=shmt&ma\\_id=3669](http://www.folhaatual.com.br/2015/index.php?page=shmt&ma_id=3669)>  
Acesso em 04 de junho de 2015.

GALINDO E.; FURTADO B.; CALIXTRE A. **Ipea analisa novos dados sobre mobilidade urbana**. 2012. Disponível em:  
<[http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=12932](http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=12932)>. Acesso em 04 de dezembro de 2014.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**/ Antonio Calos Gil. – 6. Ed. – 4. Reimpr. – São Paulo: Atlas, 2011.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5. Ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GIL, A. C. **Como elaborar projeto de pesquisa**. 4. Ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GIL, A. C. **Como elaborar projeto de pesquisa**. 5. Ed. São Paulo: Atlas, 2006.

GOMIDE A. Á.; GALINDO, E. P. A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. **Revista Estudos Avançados**, v.27, n.79, São Paulo 2013.

GRÜNFELD, J. **Chaning travel time in the Netherlands 1975-2000**. 2006. Paper apresentado ao 28th IATUR CONFERENCE, Copenhagen, 2006.

GUEDES, J. Portal Dia a Dia Picos. **Transporte alternativo traz 20 mil pessoas para Picos diariamente**. 2013.

Disponível em:

<[http://www.diaadiapicos.com.br/capa.php?page=shmt&ma\\_id=953](http://www.diaadiapicos.com.br/capa.php?page=shmt&ma_id=953)>.

Acesso em 18 de novembro de 2014.

KASSAB, G. **Não se esqueça do cinto de segurança**. 2012.

Disponível em:

<[http://www.denatran.gov.br/ultimas/20120123\\_cinto.htm](http://www.denatran.gov.br/ultimas/20120123_cinto.htm)>

Acesso em 30 de maio de 2015.

KLEIMMAN, M. De **Getúlio a Lacerda**: um “Rio de obras” transforma a cidade do Rio de Janeiro. As obras públicas de infraestrutura urbana na construção do “Novo Rio” no período de 1938-1965. 1994. 146f. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.

MENDONÇA I. N. Mobilidade urbana na área metropolitana de Maputo: análise dos órgãos de gestão do planejamento e mobilidade urbana, arranjos institucionais e insumos para a sua efectiva articulação. **Journal of Transport Literature**, v.8 n.2 Manaus Apr. 2012.

MONT’ALVÃO NETO, A. L. **Deslocamentos urbanos e desigualdades sociais**: um estudo do movimento diário da população de Belo Horizonte. 2009. 134f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009.

MOURA, M. **População de Itainópolis sofre com rodovia esburacada**. 2015.

Disponível em:

<[http://www.grandepicos.com.br/index.php?pg=shmt&ma\\_id=5672](http://www.grandepicos.com.br/index.php?pg=shmt&ma_id=5672)>

Acesso em 30 de maio de 2015.

MOURA, M. **Transporte clandestino invade ruas da cidade de Picos**. 2015.

Disponível em:

<[http://www.grandepicos.com.br/?pg=shmt&ma\\_id=5459](http://www.grandepicos.com.br/?pg=shmt&ma_id=5459)>

Acesso em 04 de junho de 2015.

OLIVEIRA B. M.; GOMES S. C.; TOBIAS M. S.; CABRAL E. R.; OLIVEIRA F.; DUARTE A. L. Mobilidade Urbana e Desigualdade Social: um estudo dos deslocamentos na cidade de Santarém-PA. **Amazônia, Organizações e Sustentabilidade**, v. 1, n.2, p. 79-91, ago./dez. 2012.

PLOEG, F. V. D.; POELHEKKE, S. **Globalization and the rise of mega- cities in the developing world**. Cesifo Working Paper, n. 2208, Category Trade Policy, Munich, Germany, Feb. 2008.

SCARINGELLA, R. S. A crise da mobilidade urbana em São Paulo. **Revista São Paulo Perspectiva**, v.15, n.1, São Paulo Jan./Mar. 2001.

SIQUEIRA, M. M. Poder e cultura em empresas de transporte coletivo por ônibus. **Revista de Administração**, v.32, n.1, p.14-22, 1997.

TERESINA, Resolução N.º 01, 16 de janeiro 2014. **Diário Oficial Eletrônico nº 11/14**.

TERESINA, PI, 20 de jan. 2014.

Disponível:

<<http://www.tce.pi.gov.br/diario-oficial?download=1309>>

Acesso em 14 de junho de 2015.

TOBIAS, M. S. G. **Modelo de planejamento integrado da organização espacial, do desenvolvimento regional e dos transportes para uma região em expansão de fronteiras: o caso da região oeste do Pará**. 2000. 264f. Tese (Doutorado) – Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.

VASCONCELOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2001.

**APÊNDICE A**  
**ROTEIRO DE ENTREVISTA COM OS MOTORISTAS DAS VANS/ÔNIBUS**

- Idade
- Sexo
- Há quanto tempo trabalha dirigindo vans/micro-ônibus? Possui CNH (Carteira Nacional de Habilitação)?
- Quando ingressou nesse emprego?
- Já trabalhou como motorista em outra empresa?
- Trabalha com carteira assinada?
- Quantos dias você trabalha por semana?
- Qual o horário de trabalho?
- Quanto a sua carga horária de trabalho, o que você tem a dizer?
- Está satisfeito com seu trabalho?
- Qual sua percepção quanto à qualidade da estrada?
- Existe Fiscalização adequada para o transporte intermunicipal?
- Há períodos de maior e menor procura dos passageiros pelos transportes?
- Qual o principal público que utiliza esses transportes?
- Transporta em média quantos passageiros por dia?
- Você sente segurança guiando este tipo de transporte?
- Já aconteceu algum acidente no transporte que você dirige?
- O que você acha que é o principal fator causador de acidentes com esses tipos de transportes?
- Na sua percepção, em quais pontos esses transportes deveriam melhorar?
- Você passou por algum tipo de curso para ficar apto a transportar passageiros?
- Como acontece a manutenção das vans/micro-ônibus?

**APÊNDICE B**  
**ROTEIRO DE ENTREVISTA COM OS PASSAGEIROS DAS VANS/MICRO-ÔNIBUS**

- Idade
- Sexo
- Há quanto tempo utiliza vans/micro-ônibus como meio de transporte?
- Utiliza esse tipo de transporte com qual frequência?
- Porque utiliza esse tipo de transporte?
- Em relação a conforto dos passageiros, como pode qualificar?
- Você sente segurança utilizando este tipo de transporte?
- Como são esses transportes em relação à acomodação?
- Você utiliza o cinto de segurança?
- Como qualifica a segurança dos passageiros nesses transportes?
- Está satisfeito com os serviços prestados?
- O que tem a dizer em relação ao preço cobrado da passagem?
- Você acha que os motoristas estão bem preparados para guiar esse tipo de transporte?
- Qual sua percepção em relação à velocidade dos mesmos?
- É comum acontecer acidentes com esses transportes?
- O que você acha que é o principal fator causador de acidentes com esses tipos de transportes?
- Você tem conhecimento sobre a regularização desses transportes?
- Qual sua percepção sobre a qualidade da estrada?
- Existe fiscalização na estrada?
- Deveria aumentar a fiscalização desses transportes?

**APÊNDICE C**  
**ROTEIRO DE ENTREVISTA COM REPRESENTANTE DA PRF (POLÍCIA**  
**RODOVIÁRIA FEDERAL)**

- Idade
- Sexo
- Há quanto tempo trabalha na PRF?
- Quando ingressou na PRF?
- Existe uma fiscalização dos transportes intermunicipais de vans/micro-ônibus?
- Existe alguma dificuldade para fiscalizar esse tipo de transporte?
- Para facilitar a fiscalização, é necessário o apoio do DMT (Departamento Municipal de Trânsito)?
- O Estado dá condições favoráveis para a PRF possa fazer um bom trabalho de fiscalização dos transportes intermunicipais?
- Quantos policiais têm atualmente no município de Picos?
- Acha necessário aumentar o número de Policiais Rodoviários Federais no município de Picos para aumentar a fiscalização?
- Tem uma lei específica que regula esses transportes?
- Quais os critérios legais necessários para que esses transportes possam circular regularmente?
- Você acha que a leis existentes facilitam a ilegalidade desses transportes?
- No caso de irregularidade, o que acontece com o motorista, proprietário e o veículo?
- Quais as irregularidades mais comuns?
- Existem muitos transportes clandestinos transportando passageiros?
- Tem como combater esse problema das vans/ônibus clandestinas?
- O que deve ser feito para diminuir o número de acidentes?

**APÊNDICE D**  
**ROTEIRO DE ENTREVISTA COM OS PROPRIETÁRIOS DAS VANS/MICRO-ÔNIBUS**

- Idade
- Sexo
- Há quanto tempo está nesse mercado de trabalho de vans/micro-ônibus?
- Quando ingressou neste mercado?
- Os seus motoristas estão bem preparados para guiar esse tipo de transporte?
- Qual critério você utiliza para contratar um funcionário?
- Seus motoristas possui CNH (Carteira Nacional de Habilitação) adequada para dirigir legalmente o transporte de acordo como exige a lei?
- Seus motoristas passaram por algum tipo de curso para ficar apto a transportar passageiros?
- Você acha que os seus motoristas dirige na velocidade permitida?
- Em média quantas pessoas são transportadas diariamente por cada veículo?
- No período de férias dos estudantes diminui o número de passageiros?
- Qual o principal público que utiliza esses transportes?
- Qual sua percepção em relação ao conforto dos passageiros?
- Sua empresa é regularizada?
- Cumpre com todos os requisitos legais?
- Seus funcionários trabalham com carteira assinada?
- Existe fiscalização do transporte intermunicipal?
- Seus transportes sempre são fiscalizados?
- Você acha necessário aumentar a fiscalização?
- Qual sua percepção sobre a qualidade da estrada?
- É comum acontecer acidentes com algum de seus transportes?
- Qual é o principal fator causador de acidentes?
- Como acontece a manutenção dos seus transportes?
- Sua perspectiva para o futuro em relação às esses serviços ofertados vai aumentar ou diminuir a procura por esses transportes?
- Quem determina o preço da passagem?
- Você acha adequado o preço da passagem?

**APÊNDICE E**  
**ROTEIRO DE ENTREVISTA COM O REPRESENTANTE DA COOCAVEPI**  
**(COOPERATIVA DOS CONDUTORES AUTÔNOMOS DE VEÍCULOS DE**  
**PASSAGEIROCRO-REGIÃO DE PICOS LTDA.)**

- Idade
- Sexo
- Há quanto tempo trabalha como representante da COOCAVEPI?
- Quando ingressou na COOCAVEPI?
- Qual sua função diante do órgão?
- Existe uma fiscalização dos transportes intermunicipais de vans/micro-ônibus? Se existe como funciona?
- Quem é responsável por essa fiscalização?
- Existe alguma dificuldade para fiscalizar esse tipo de transporte?
- O Estado dá condições favoráveis para que ocorra a fiscalização dos transportes intermunicipais?
- Na sua percepção, deveria aumentar a fiscalização dos mesmos?
- Tem uma lei específica que regula esses transportes?
- Quais os critérios legais necessários para que esses transportes possam circular regularmente?
- Você acha que a leis existentes facilitam a ilegalidade desses transportes?
- No caso de irregularidade, o que acontece com o motorista, proprietário e o veículo?
- Quais as irregularidades mais comuns?
- Existem muitos transportes clandestinos transportando passageiros?
- Qual a média desses transportes clandestinos atualmente?
- Tem como combater esse problema das vans/ônibus clandestinas?
- Na sua percepção porque existem transportes clandestinos?
- Quais medidas o órgão estão tomando para combater esse problema?
- Combatendo a clandestinidade desses transportes diminui o número acidentes causados pelos mesmos?
- O que é necessário para que esse transporte possa trafegar regularmente?
- A COOCAVEPI interfere no valor da passagem ou fica a critério do proprietário?

**APÊNDICE F**  
**ROTEIRO DE ENTREVISTA COM O REPRESENTANTE DO DMT**  
**(DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO)**

- Idade
- Sexo
- Há quanto tempo trabalha no DMT?
- Quando ingressou no DMT?
- Existe uma fiscalização dos transportes intermunicipais de vans/micro-ônibus? Se existe como funciona?
- Existe alguma dificuldade para fiscalizar esse tipo de transporte?
- Para facilitar a fiscalização, é necessário o apoio da PRF (Polícia Rodoviária Federal)?
- O Estado dá condições favoráveis para que o DMT possa fazer um bom trabalho de fiscalização dos transportes intermunicipais?
- Acha necessário aumentar o número de guardas no município de Picos para aumentar a fiscalização?
- Tem uma lei específica que regula esses transportes?
- Quais os critérios legais necessários para que esses transportes possam circular regularmente?
- Você acha que a leis existentes facilitam a ilegalidade desses transportes?
- No caso de irregularidade, o que acontece com o motorista, proprietário e o veículo?
- Quais as irregularidades mais comuns?
- Existem muitos transportes clandestinos transportando passageiros?
- Tem como combater esse problema das vans/ônibus clandestinas?
- O que deve ser feito para diminuir o número acidentes?



**TERMO DE AUTORIZAÇÃO PARA PUBLICAÇÃO DIGITAL NA BIBLIOTECA  
“JOSÉ ALBANO DE MACEDO”**

**Identificação do Tipo de Documento**

- ( ) Tese  
( ) Dissertação  
( ) Monografia  
(X) Artigo

Eu, Lago Neiva Coelho Santos Rocha; Gilson Dias de Alencar,  
autorizo com base na Lei Federal nº 9.610 de 19 de Fevereiro de 1998 e na Lei nº 10.973 de  
02 de dezembro de 2004, a biblioteca da Universidade Federal do Piauí a divulgar,  
gratuitamente, sem ressarcimento de direitos autorais, o texto integral da publicação  
Transporte Intermunicipal de Terimópolis a Picos

de minha autoria, em formato PDF, para fins de leitura e/ou impressão, pela internet a título  
de divulgação da produção científica gerada pela Universidade.

Picos-PI 06 de Julho de 2015.

Lago Neiva Coelho Santos Rocha

Assinatura

Gilson Dias de Alencar

Assinatura