



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ – UFPI
CAMPUS SENADOR HELVÍDIO NUNES DE BARROS – CSHNB
CURSO: BACHARELADO EM ADMINISTRAÇÃO
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO.



Mobilidade Urbana: Estudo dos Serviços de Taxi e Mototaxi na cidade de Picos – Piauí

Mobility Urban: Study of services of Taxi drivers and motorcycle taxi drivers in the city of Picos - Piauí

Gabriel Almondes Veloso¹ Kely de Barros Aguiar² Kary Emanuelle Reis Coimbra³

PICOS-PI
2017.

¹ *Graduando em Administração pela Universidade Federal do Piauí-CSHNB.*

² *Graduando em Administração pela Universidade Federal do Piauí-CSHNB.*

³ *Professora da Universidade Federal do Piauí-CSHNB.*

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

V443m Veloso, Gabriel Almondes.

Mobilidade urbana: estudo dos serviços de taxi e mototaxi na cidade de Picos-Piauí / Gabriel Almondes Veloso, Kely de Barros Aguiar– 2017.

CD-ROM : il.; 4 ¾ pol. (35f.)

Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Administração) – Universidade Federal do Piauí, Picos, 2017.

Orientador(A): Prof.^a Ma. Kary Emanuelle Reis Coimbra

1. Mobilização Urbana-Picos-Piauí. 2.Mototaxista-Picos-Piauí. 3.Mototaxista-Taxista-Fiscalização. I.Aguiar, Kely de Barros. II. Título.

CDD 352.16



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

GABRIEL ALMONDES VELOSO
KELY DE BARROS AGUIAR

Mobilidade Urbana: Estudo dos Serviços de Taxi e Mototaxi na cidade de Picos
– PI

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

- Aprovado(a)
 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), 22 de Julho de 20 17.

Kary Emanuelle Reis Coimbra – Me.

Naira Luan Sousa e Silva – Me.

Fagunes Ferreira de Moura – Me.

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo **como se caracteriza a estrutura da mobilidade urbana da cidade de Picos em relação ao cotidiano de trabalho e à prestação dos serviços de taxistas e mototaxistas**. A pesquisa se caracteriza como exploratória e descritiva, de teor qualitativo. Para sua elaboração utilizamos técnicas de observação, fotografias e entrevistas, esta última foi realizada com base em um roteiro estruturado com cinco taxistas, cinco mototaxistas, cinco usuários e um representante do órgão responsável pela fiscalização desses transportes. Nos resultados obtidos podemos observar a importância destes serviços na cidade como forma de mobilidade urbana alternativa, porém constatamos também que faltam métodos que garantam um melhor custo benefício para os usuários destes serviços, como a fiscalização dos preços cobrados. Identificamos também fatores negativos ligados ao cotidiano desses profissionais, como a alternância de horário, o que possibilita um cansaço físico e mental, causando uma menor atenção no trânsito podendo ocasionar maior índice de acidentes com esses modais. Identificamos ainda que devido à falta de agentes fiscalizatórios esses transportes não atendem aos pré-requisitos exigidos por lei.

Palavras-chaves: Mobilidade urbana. Taxistas e Mototaxistas. Fiscalização.

ABSTRACT

The present work aims to characterize a structure of the urban mobility of the city of Picos in relation to the daily work and provision of services of taxi drivers and mototaxistas. The research is characterized as exploratory and descriptive, with a qualitative content. For its elaboration, we used observation techniques, photographs and interviews. This last one was carried out based on a structured itinerary with five taxi drivers, five motorcycle taxi drivers users and a representative of the body responsible for overseeing these transports. In the results obtained we can observe the importance of these services in the city as a form of alternative urban mobility, but we also find that there are missing methods that guarantee a better cost benefit for the users of these services, such as the inspection of the prices charged. We also identify negative factors related to the daily life of these professionals, such as the alternation of hours, which allows physical and mental fatigue, causing less attention in traffic and may cause a higher rate of accidents with these modes. We also identified that due to the lack of inspection agents these transports do not meet the pre requisites required by law.

Keywords: Urban mobility. Taxi drivers and Motorcycle taxi drivers. Oversight.

1 INTRODUÇÃO

Com o desenvolvimento e urbanização das cidades as pessoas passaram a se locomover com mais frequência, buscando sempre meios que as possibilite acesso a um transporte de qualidade e eficiência. O movimento de deslocamento traz grandes mudanças no contexto social, com intensidade nas médias e grandes cidades (GRÜNFELD, 2006). Assim, a mobilidade urbana constitui parte estrutural do funcionamento de uma sociedade convertida recente e rapidamente, em urbana (VACCARI E FANINI, 2011).

Desse modo, conforme Vasconcellos (2005), a mobilidade urbana está relacionada à liberdade de deslocamento de pessoas e bens a todas as atividades essenciais das cidades. A mobilidade urbana relaciona-se diretamente às formas de locomoção nas/ entre as cidades,

dentre elas os transportes públicos, privado e alternativo. No entanto, nem sempre a eficiência nas formas de locomoção consegue acompanhar o crescimento das cidades. É o caso da cidade de Picos - PI, que se expandiu de forma muito rápida, devido ser um entroncamento rodoviário polo de bancos, universidades, clínicas médicas, atraindo, assim, pessoas de toda a macrorregião da cidade.

O transporte coletivo da cidade não consegue suprir as necessidades de deslocamento da população, sendo notável nos últimos anos a degradação dos serviços de transporte coletivo, o aumento de tarifas e o surgimento de transporte informal, pois os ônibus não abrangem todos os bairros. Isto faz com que as pessoas procurem transportes alternativos, principalmente os mototaxis, taxis e vans, além de seus próprios veículos, o que resulta no aumento de congestionamentos devido ao número de carros em circulação. No município de Picos, as profissões de taxista e mototaxista tornaram-se uma atividade importante. A necessidade que a população tem em relação à mobilidade motivou um constante uso desses serviços, ocasionando um crescimento exponencial da quantidade de profissionais que exercem esta função, seja de forma regulamentada ou em bases informais.

Porém, o fato de não existir uma agência reguladora para os prestadores dos serviços de taxis e mototaxis, alguns desses profissionais exercem suas funções de forma ilegal, com cobrança de taxas abusivas, realizando o transporte em veículos sem a devida manutenção, colocando em risco os usuários e os prestadores de serviço.

Devido a isto, o foco deste estudo é analisar as condições dos serviços de transporte de taxistas e mototaxistas em relação à mobilidade urbana na cidade de Picos, partindo do seguinte questionamento: **como se caracteriza a estrutura da mobilidade urbana da cidade de Picos em relação ao cotidiano de trabalho e à prestação dos serviços de taxistas e mototaxistas?** Para auxiliar no desenvolvimento desta problemática, estabelecemos os seguintes objetivos: a) investigar o perfil e cotidiano dos taxistas e mototaxistas da cidade de Picos; b) identificar as percepções dos taxistas, mototaxistas, usuários e representante da Secretaria Municipal de Transito, Transporte e Mobilidade Urbana (STTRAM) em relação aos serviços de taxis e mototaxis; c) identificar e analisar a segurança desses transportes, bem como analisar de que forma a prefeitura da cidade de Picos, através da Secretaria de Transportes, age em relação à regulamentação e fiscalização das profissões.

Este trabalho está dividido em cinco seções, a contar pela introdução onde é feita uma pequena explanação do assunto a ser tratado, seguido pelo referencial teórico em que são apresentados os debates gerais sobre a mobilidade urbana e as formas de transporte utilizadas. Em seguida é apresentado os processos metodológicos utilizados neste estudo. Logo após, análise e apresentação dos resultados, seguido das referências utilizadas e apêndices.

2 MOBILIDADE URBANA: DEFINIÇÕES

A mobilidade aos sistemas de deslocamento é um fator determinante dentro da sociedade, pois a partir desta é possível obter a eficiência relacionada locomoção de pessoas e transportes de insumos produtivos na mesma cidade, entre cidades próximas ou distantes. (ALENCAR; ROCHA; COIMBRA, 2015). Com o aumento da indústria e do consumo, houve também um aumento de deslocamento entre cidades, pois ocorreu uma realocação das atividades de comércio e serviços para outras partes das cidades trazendo uma reestruturação do contexto social, onde a mobilidade urbana passou a ter grande relevância, levando em consideração sua importância no século XXI no desenvolvimento urbano e na busca de novas técnicas para as futuras gerações.

De acordo com Henrique (2004), a mobilidade está ligada as características individuais das pessoas refletindo a capacidade de efetuar deslocamentos, influenciada pela

acessibilidade que diz respeito às condições de serviços deslocamento e transportes ofertados. Para Tagore e Skidar (1995), a mobilidade pode ser interpretada como a capacidade de locomoção dos indivíduos de um lugar para o outro e depende de fatores como o desempenho do sistema de transporte, da hora do dia, direção a qual se pretende ir e outros fatores individuais relacionados a renda, idade, ser proprietário de veículo. Segundo Oliveira et. al (2012), os diferentes tipos de mobilidade ocorrem de acordo com os diferentes modos de transportes relativos a idade e fases da vida, tudo conforme a renda do indivíduo. A mobilidade urbana, segundo Pero e Steffanelli (2015), exerce influência indireta, mas significativa, no bem estar das pessoas, tendo em vista, que mobilidade está intimamente ligada com o tempo de deslocamento para realização de diversas atividades, como o tempo de deslocamento de casa para o trabalho ou vice e versa. Assim é possível notar grande influência que a mobilidade urbana tem ao desenvolvimento das cidades.

Adotamos para esse trabalho o seguinte conceito de mobilidade urbana, definida o pelo autor Vacari e Fanini (2011, pag. 10):

A mobilidade urbana é um atributo associado às pessoas e atores econômicos no meio urbano que, de diferentes formas, buscam atender e suprir suas necessidades de deslocamento para a realização das atividades cotidianas como: trabalho, educação, saúde, lazer, cultura etc. Para cumprir tal objetivo, os indivíduos podem empregar o seu esforço direto (deslocamento a pé), recorrer a meios de transporte não motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) ou motorizados (coletivos e individuais).

É perceptível que o deslocamento como uma atividade, depende de todo amparo no exercício do planejamento de mobilidade urbana nas cidades. Assim, o movimento de deslocamento apresenta mudanças no contexto social, com grande intensidade nas medias e grandes cidades (GRÜFELD, 2006). Sob essa ótica, fica visível o papel das cidades como centro de diversas relações de trocas de bens e serviços, como meios de relacionamento cultural e de conhecimento entre os seus habitantes, fato que só é viável se atendidas às condições mínimas de mobilidade para a população (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2014 *apud* PERO; STEFANELLI, 2015). Porém, percebe-se uma falha no exercício da mobilidade urbana, a cada vez que os indivíduos que dependem dos transportes coletivos demonstram insatisfação em relação a qualidade e a eficiência destes serviços de locomoção, já que segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2009) o transporte coletivo é um serviço essencial e influencia diretamente a qualidade de vida da população da cidade, fazendo parte do cotidiano das pessoas que a partir dele, se deslocam para estudar, trabalhar, dentre outras atividades.

Com o processo de globalização em evolução, houve a necessidade de aprimoramento no setor de transportes, pois estes são elementos estratégicos que servem como instrumentos para que haja um maior desenvolvimento das cidades. Em conhecimento deste processo a Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana elaborou o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, que foi sancionado pela Presidenta Dilma Rousseff, em 3 janeiro de 2012, através da Lei nº 12.587/2012 que define em seu Art. 1º que a Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município (BRASIL,2012). Na ocasião, de acordo com Gomide e Galindo (2013), foram tratados aspectos relacionados à melhoria da qualidade dos serviços de transporte coletivo, a maior participação e controle social dos serviços e redução das tarifas para os usuários.

2.1 Caracterização da utilização dos transportes no Brasil

No Brasil, o perfil de utilização dos meios de transportes se define sobre os cinco principais modais, sendo eles: rodoviário, ferroviário, aéreo, aquaviário e dutoviário (BALLOU, 2006). A distribuição espacial da logística de transportes no território brasileiro revela uma predominância do modal de rodovias, bem como sua concentração na região Centro-sul com destaque para o estado de São Paulo (IBGE, 2014). Sabendo que o meio de transporte rodoviário, composto por carros, motocicletas, ônibus, veículos de cargas, entre outros meios de transportes menores dentre eles bicicletas, é o mais conhecido e utilizado em toda a extensão do território nacional, tanto o para fluxo de insumos como para transporte de pessoas no país, cabe ao Estado prover formas de condicionamentos para o deslocamento interno do país (ALENCAR; ROCHA; COIMBRA, 2015), pois, as pessoas necessitam se locomover para realizar suas atividades, tendo em vista que o crescimento do número de veículos particulares ocasiona um inchaço do trânsito das cidades, aumento da poluição do ar, e causa dificuldades de locomoção principalmente nas regiões que concentram a maior parte de serviços e emprego.

Outro fator contribuinte para o aumento desses problemas no Brasil é a historicidade de políticas voltadas para o transporte rodoviário, que gerou um acúmulo nos investimentos para esse tipo de transporte em detrimento de outras formas de locomoção. Com isso, aumentou-se também a presença de veículos pesados, como os caminhões, o que dificulta ainda mais a fluidez do trânsito. (VACARRI; FANINI, 2011)

A locomoção pode acontecer de diversas formas através de veículos próprios ou serviços de transportes públicos. As pessoas que dependem de transportes públicos comumente demonstram bastante insatisfação em relação à qualidade e eficiência do serviço prestado, pois enfrentam grandes desafios da superlotação dos transportes, da manutenção e limpeza dos mesmos (ALENCAR; ROCHA; COIMBRA, 2015), causando um sentimento de constrangimento em relação ao uso da modalidade coletiva de transporte, assim como cita Siqueira (1997), este tipo de transporte enfrenta o grande problema da superlotação, da poluição, das condições de manutenção, congestionamento das cidades brasileiras.

Um dos principais itens de confiabilidade do serviço de transporte público está relacionado à pontualidade e regularidade dos serviços prestados (HENRIQUE, 2004). Mas com a evolução das cidades, o aumento do número de veículos nas ruas, os crescentes congestionamentos sistêmicos, a pontualidade é um item que fica comprometido perante as situações abordadas.

É notável nos últimos anos a degradação dos serviços de transporte coletivo nas cidades, o aumento de tarifas e o surgimento de transporte informal, que ocasionam o crescimento dos congestionamentos de trânsito e a poluição do ar. Isso tem gerado impactos negativos na vida daqueles que utilizam esses serviços rotineiramente, pois a cada dia surgem maiores dificuldades de deslocamento na cidade, principalmente devido a um constante crescimento do número de veículos e fluxo de pessoas. Com o intuito de suprir a necessidade de locomoção, que pouco é atendido pelo transporte público, os usuários fazem usos de transportes alternativos como mototaxis e taxis, este meio de transporte é comumente usados por aqueles que querem criar rotas alternativas de locomoção mais rápida, para melhor realização de suas atividades. São complexas as questões que envolvem a atividade do mototaxista, tendo em vista que é o acesso a uma nova modalidade de transporte alternativo (GOMES; DUQUE, 2009).

O IBGE através da pesquisa de Perfil dos Municípios Brasileiros (MUNIC), que tem por objetivo fazer um levantamento de informações sobre a estrutura, a dinâmica e o funcionamento das instituições públicas municipais, realizada no ano de 2012, junto a 5.565 municípios do país, aponta que entre meios de transportes, os serviços de mototáxi, está

presente 55,3% dos municípios, apresentando um crescimento em relação ao ano de 2009 (53,9%), sendo que 87,7% desse meio de transporte está em municípios da região nordeste. A pesquisa verificou também que o serviço de táxi está presente em 83,5% dos municípios brasileiros, apresentando um aumento com relação aos índices de 2009 quando era o índice de 80,8% (IBGE, 2013).

Segundo Amorim et al. (2012), os mototaxistas e taxistas são profissionais responsáveis pela condução de veículos para transportes de passageiros, esta atividade representa uma importante opção de sobrevivência pela autonomia na realização do trabalho e pela possibilidade razoável de produção de renda.

No Brasil, os serviços de mototaxistas são regulamentados pela Lei Federal N° 12.009, de 29 de Julho de 2009, que homologa o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxistas” e estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências. O Art. 2° define as exigências para aqueles que quiserem atuar na profissão, dentre eles terem a idade mínima de vinte e um anos; possuir habilitação por pelo menos dois anos na categoria; ser aprovado em curso especializado para transporte de passageiros e estar vestido com o colete de segurança, dotado de dispositivos retrorrefletivos nos termos da regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – (CONTRAN), (BRASIL, 2009).

Em relação aos taxistas, os serviços são regulamentados pela Lei Federal N° 12.468 de 26 de Agosto de 2011, trazendo em seu Artigo terceiro, os requisitos necessários para o exercício da profissão, onde é necessário ter habilitação na categoria B, C, D ou E (BRASIL, 2011). Definidas no Art. 143 da lei n° 9.503 de 23 de Setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que trata da habilitação para os condutores, em especial o Art. 159, que diz: “É obrigatório o porte da permissão para dirigir ou da carteira nacional de habilitação (CNH), quando o condutor estiver à direção do veículo” (BRASIL, 1997). Dentre outros requisitos traz no Art. 3°, parágrafo III e IV, respectivamente a exigência do veículo com características exigidas pelas autoridades de trânsito e certificação específica para exercer a profissão, emitida pelo órgão competente da localidade (BRASIL, 2011).

Os serviços de taxis e mototaxis trazem benefícios advindos da acessibilidade, rapidez. Porém, estes serviços podem trazer riscos quando não regulamentados e fiscalizados, além de cobrarem taxas de serviços exorbitantes e prestarem um serviço de baixa qualidade. Para Henrique (2004), quando se considera a relação entre a qualidade do serviço prestado e o custo cobrado por esse serviço, deve-se avaliar se o serviço que é ofertado vale o preço cobrado e se os usuários têm condições propícias para pagar o preço cobrado.

Outro ponto a se destacar é o risco corrido pela profissão dos taxistas e mototaxistas, principalmente este último, pois o aumento significativo do número de acidentes no trabalho de mototaxistas relacionados ao trânsito reflete a realidade dos acidentes associados a violência urbana (AMORIM et al, 2012). Segundo Gomes e Duque (2009), com a rápida aceitação dessa modalidade de transporte urbano, é necessário pensar no quesito segurança, tanto para o passageiro como o próprio condutor da motocicleta. Os aspectos referentes aos acidentes de trânsito são as principais preocupações dos órgãos de trânsito (HENRIQUE, 2004).

3 METODOLOGIA

Esta pesquisa teve como propósito analisar: como se caracteriza a estrutura da mobilidade urbana da cidade de Picos em relação ao cotidiano de trabalho e à prestação dos serviços de taxistas e mototaxistas. Este trabalho se caracteriza, portanto, como um estudo de caso. Segundo Gil (2009), o estudo de caso é caracterizado como um estudo profundo e

exaustivo de um ou de poucos objetos de maneira a permitir o seu conhecimento amplo e detalhado, tarefa praticamente impossível mediante outros tipos de delineamento considerado.

Em relação aos procedimentos metodológicos este estudo é considerado exploratório e descritivo, de natureza qualitativa. Tem cunho exploratório, pois, pesquisas exploratórias têm como principal finalidade desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e ideias, tendo em vista a formação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisáveis para estudos posteriores (GIL, 2009).

É descritivo por apresentar as características do fenômeno estudado, além de levantar as opiniões dos envolvidos participantes do estudo. Tendo como objetivo principal a descrição das características da população estudada, levantando conhecimento sobre as opiniões, atitudes e crenças de uma população (GIL, 2009). É ainda de natureza qualitativa, e têm suas características o aprofundamento da compreensão do estudo que conforme diz Gerhardt e Silveira (2009), a pesquisa qualitativa não se preocupa com representatividade numérica, mas, sim, com o aprofundamento da compreensão de um grupo social, de uma organização, etc.

Os sujeitos de pesquisa deste estudo foram: I) cinco taxistas, identificados no capítulo de resultados de T1 a T5; II) cinco mototaxistas, identificados de M1 a M5; Sendo estes sujeitos supracitados, profissionais que trabalham na cidade de Picos. III) cinco usuários desses serviços identificados de U1 a U5; IV) Secretário Municipal de Transporte, Trânsito e Mobilidade Urbana (STTRAM) da cidade de Picos em exercício, identificado como ST.

O instrumento principal de coleta de dados utilizado foi uma entrevista, baseada em um roteiro de entrevista estruturado e com auxílio de um gravador de voz, visando à integridade dos depoimentos. Optamos por esse instrumento por ser flexível e adaptável e por proporcionar aos entrevistados liberdade para expressar seus pensamentos acerca do assunto.

Além disso, utilizamos ainda fotografias e o método científico da observação direta não participante, na qual observamos a maneira como são expressos os posicionamentos, os gestos, a entonação de se falar do entrevistado, relatando os fatos de sua realidade, além de características dos locais de trabalho os mesmos. Segundo Marconi e Lakatos (2011), o pesquisador toma contato com a comunidade estudada, o grupo ou realidade que se deseja conhecer, mas sem integrar-se ou fazer parte dela. Sendo assim, o pesquisador, toma para si um papel de expectador.

Os locais escolhidos para a realização das entrevistas foram determinados de acordo com a maior concentração do grupo em estudo, como o Terminal Rodoviário Zuza Baldoíno e a Praça Felix Pacheco, localizada no centro da cidade, sendo os entrevistados escolhidos de forma aleatória. A coleta de dados ocorreu durante os meses de outubro e novembro do ano de 2016, levando em consideração a acessibilidade e limitação de tempo em responder os questionamentos.

Após a coleta de dados, foi realizada a transcrição e compilação das respostas obtidas dos entrevistados, com o objetivo de “organizar sistematicamente os dados de forma que possibilitem o fornecimento de respostas ao problema de investigação” (GIL, 1999, p. 41). Para isto, a técnica utilizada foi à análise de conteúdo, que tem por objetivo desvendar o que está escondido, oculto, ou subentendido na mensagem, além de apreender realidades visíveis e invisíveis contidas nas entrelinhas do que foi dito nas entrevistas ou observações dos pesquisadores (CAVALCANTE; CALIXTO; PINHEIRO, 2014; SILVA; FOSSÁ, 2013).

Em relação às limitações, pode-se citar a questão da acessibilidade aos sujeitos entrevistados, com relação ao fato de muitos negarem responder os roteiros de entrevista, alegando falta de tempo, ou medo de repassar tais informações. Ainda destaca-se que a confiabilidade dos dados apresentados pode estar comprometida se os sujeitos pesquisados faltarem com a verdade. Para evitar esta última limitação, foi utilizado um termo de

consentimento, onde garantimos a seguridade e o sigilo das informações obtidas pelos sujeitos abordados para o questionamento.

4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

4.1 Perfil e cotidiano dos taxistas e mototaxistas em estudo

Neste capítulo serão apresentados os dados resultantes das entrevistas realizadas com taxistas e mototaxistas. Os grupos dos profissionais entrevistados residem na cidade de Picos, Piauí, e trabalham frequentemente em locais específicos, denominados pontos de apoio, sendo estes, determinados de acordo com a maior concentração de fluxo de pessoas, como o Terminal Rodoviário da cidade de Picos, o Hospital Regional Justino Luz (HRJL), o Açougue Municipal e a Praça Felix Pacheco, estes dois últimos localizados no centro da cidade. Ao todo foram entrevistados cinco taxistas e cinco mototaxistas, conforme observamos nos Quadros 1 e 2.

Quadro 1 – Perfil dos taxistas entrevistados da cidade de Picos – PI

Sujeito	Sexo	Idade	Escolaridade	Possui CNH	Anos na Profissão	Outra atividade	Renda
T1	H	38	Ensino Médio Incompleto	Sim.	6 anos	Mototaxista	Um Salário
T2	H	33	Ensino Fund. Completo	Sim.	14 anos	Mototaxista	Dois Salários
T3	H	48	Ensino Fund. Incompleto	Sim.	8 anos	Mototaxista	Dois Salários e meio
T4	H	65	Ensino Fund. Completo	Sim.	43 anos	Motorista	Dois Salários e meio
T5	H	42	Ensino Médio Completo	Sim.	8 anos	Mototaxista	Dois Salários e meio

Fonte: Dados da pesquisa, 2016.

Quadro 2 – Perfil dos mototaxistas entrevistados da cidade de Picos – PI

Sujeito	Sexo	Idade	Escolaridade	Possui CNH	Anos na Profissão	Outra atividade	Renda
M1	H	28	Ensino Médio Completo.	Sim.	3 meses	Não	Um salário e meio.
M2	H	40	Ensino Fund. Completo	Sim.	10 anos	Não	Um salário e meio.
M3	H	34	Ensino Fund. Incompleto	Sim.	7 anos	Não	Um salário e meio.
M4	H	34	Ensino Fund. Incompleto	Sim.	5 anos	Não	Um salário e meio.
M5	M	49	Ensino Fund. Completo.	Sim.	10 anos	Não	Um salário e meio.

Fonte: Dados da pesquisa, 2016.

De acordo com os dados do Quadro 1, que traz as características socioeconômicas dos taxistas entrevistados, podemos observar que todos os taxistas são do sexo masculino, com

idades que variam entre 33 e 65 anos. No Quadro 2, que traz as características socioeconômicas dos mototaxistas entrevistados, apenas um dos mototaxistas entrevistados (T5) é mulher. Suas idades variam de 28 a 49 anos. A partir disso, observamos que ambas as categorias são profissões que tem grande predominância de homens, como fica visível ao analisar os quadros, onde apenas uma mulher foi entrevistada.

No que diz respeito à escolaridade, observamos que a maioria dos taxistas e mototaxistas entrevistados não conseguiram concluir os estudos, como é o caso dos entrevistados T1, T2, T3, T4, M2, M3, M4 E M5, que não tem o ensino médio concluído. Apenas os entrevistados T5 e M1 afirmaram ter concluído o ensino médio e nenhum entrevistado cursou ensino superior. Entre os motivos que os levaram a não concluir os estudos, estão:

(Fragmento 01) [...] Só tenho até o segundo grau, tive que parar de estudar, pois, tinha que trabalhar para ajudar na renda da família e na criação dos meus irmãos, que na época a gente não tinha condições favoráveis e as escolas eram distantes (T4).

(Fragmento 02) [...] Só estudei até a quinta série e ainda foi com muita peleja. Naquele tempo não era fácil como hoje não, as escolas eram muito longe, quase sempre tinha que ir a pé, e ainda tinha que trabalhar na roça para ajudar meu pai [...] (M3)

Diante dos relatos podemos perceber que este baixo nível de escolaridade está associado diretamente às dificuldades enfrentadas por eles nos tempos de infância e adolescência, como a distância para chegar à escola e ainda o fato de terem que trabalhar para ajudar na renda familiar. Analisando os entrevistados T5 e M1, percebemos que mesmo se destacando dos demais em relação a escolaridade, estes exercem uma atividade mais operacional, o que pode estar relacionado a atual exigência de empresas por pessoas com maior escolaridade, como o nível de formação superior.

No que diz respeito ao estado civil, no caso dos taxistas constatamos que quase todos os entrevistados declararam em depoimento serem casados, como é o caso dos sujeitos T1, T2, T3 e T5. Já o T4 informou ser divorciado. Com relação aos mototaxistas, apenas o M1 e M5 informaram serem solteiros, sendo os demais casados. Todos os taxistas entrevistados afirmaram que possuem filhos, a maioria em idade escolar e que apenas estudam. Somente os filhos do taxista T4 já saíram da idade escolar e exercem uma profissão. Já em relação aos mototaxistas, apenas os entrevistados M3 e M4 possuem filhos, que estão em idade escolar e também só estudam.

Nos depoimentos fica visível que os entrevistados têm uma preocupação em relação aos estudos dos filhos, pois, acreditam que, esta é uma forma de oportunizar a conclusão do estudo e ter uma formação educacional melhor, algo que muitos deles não tiveram oportunidade. Aqui é interessante frisar uma mudança de paradigmas, se comparado tais relatos aos Fragmentos 01 e 02, onde eles percebem o quanto importante será para seus filhos dedicarem-se apenas aos estudos.

Quanto ao documento obrigatório exigido pelo CTB, para dirigir um veículo ou pilotar uma motocicleta, a CNH, todos os taxistas e mototaxistas entrevistados afirmaram possuir o documento, mostrando que todos estes profissionais entrevistados estão em conformidade com o artigo 159 da Lei N° 9.503 de 1997, que trata da habilitação de condutores.

Os taxistas informaram atuar nessa profissão em um tempo que varia de 06 a 43 anos, sendo T4 o taxista que está há mais tempo na profissão (43 anos) e o T1 é o taxista mais novo neste ramo, trabalhando há 6 anos. Quanto aos mototaxistas, o tempo de exercício da profissão varia de 03 meses a 10 anos, sendo M2 e M5 os mototaxistas com maior tempo na profissão – ambos 10 anos – e M1 o mais novo, estando apenas há 03 meses na profissão.

Durante as entrevistas, os entrevistadores observaram com base nas informações coletadas que tanto os taxistas como mototaxistas que têm mais tempo de profissão possuem um conhecimento maior no que diz respeito a rotina das respectivas profissões.

A partir dos dados no Quadro 01, percebemos que todos os taxistas entrevistados exercem outras atividades para complementar a renda, a maioria exercendo também a atividade de mototaxistas. Apenas o entrevistado T4 informou ser motorista de um caminhão próprio em que realiza fretes particulares, embora tenha se declarado como aposentado.

(Fragmento 03) [...] De mototaxi eu trabalho, assim, só nas horas vagas. No momento eu “tô” trabalhando só como taxista e fazendo “bico” como mototaxista. **(T1)**.

(Fragmento 04) Sou taxista e faço mudanças. Eu tenho um “caminhãozinho” e faço “bico” de mudanças para completar a renda. Também tem a “aposentadoriazinha” do INSS. **(T4)**

(Fragmento 05) Trabalho como taxista à noite e faço “bico” de moto taxista pelo dia. **(T5)**.

Podemos analisar a partir dos relatos que os taxistas entrevistados necessitam exercer outras atividades a fim de complementarem suas rendas. O fato de possuírem família faz com que eles necessitem de uma renda maior, que não é suprida apenas com a atividade de taxista.

Por outro lado, no Quadro 02, observamos que os mototaxistas entrevistados declararam não realizar nenhuma outra atividade, diferentemente dos taxistas. A partir desses dados, questionamos os motivos relacionados ao exercício ou não de uma atividade complementar. Por análise de observação, identificamos que como os taxistas entrevistados trabalham em “pontos” fixos, obedecendo a uma fila de “corridas”, o que, por vezes, ocasiona ociosidade ao esperarem por sua vez, isso possibilita que estes exerça outra atividade. Com os mototaxistas isso não ocorre com tanta frequência como com os taxistas, pois estes não se organizam da mesma forma. Em muitos casos os mototaxistas informaram se “oferecer” aos clientes para que consigam prestar mais serviços.

(Fragmento 06) Eu trabalho como taxista e mototaxista, fico na fila para exercer a função de taxista, quando sou o último da fila exerço a função de mototaxista enquanto não chega minha vez no táxi **(T2)**.

Como fica claro no Fragmento 06, o taxista T2 afirma ficar ocioso durante o tempo de espera entre uma corrida e outra e assim consegue exercer a outra atividade. Durante a observação dos pontos de trabalho dos entrevistados, observamos que o fluxo de passageiros dos mototaxistas é maior que em relação aos passageiros dos taxistas, o que pode justificar o fato destes mototaxistas não sentirem a necessidade de exercer outra atividade, já que estão constantemente transportando passageiros.

Em relação à renda auferida, os taxistas afirmaram ganhar uma faixa salarial que varia entre um e dois e meio salários mínimos. Já os mototaxistas afirmaram ter em média uma renda de um salário e meio. Tanto os taxistas como os mototaxistas afirmam ainda que a renda depende de fatores como o tempo disponível para trabalho.

(Fragmento 07) Quem faz o salário é a gente, se a gente quiser esticar mais o horário dá pra tirar mais um pouco, geralmente dá pra tirar uns R\$1.600,00 como taxista e R\$2.000,00 se juntar os dois **(T3)**.

(Fragmento 08) Aí depende, tem dia que a gente ganha, tem dia que a gente não ganha. Mas por mês acho que dá um pouco mais de um salário **(M1)**.

De acordo com o depoimento, os taxistas T3 evidenciam a necessidade de exercerem outra atividade como forma de conseguirem uma melhor estabilidade financeira. Este destaca ainda a necessidade de aumentar a carga horária de trabalho caso queira obter uma renda melhor. Quanto ao depoimento do mototaxista M1, este destaca que a renda mensal dependera muito do fluxo de passageiros que ele obtiver por dia. Perante estes relatos podemos concluir que a renda auferida por esses profissionais estará diretamente ligada à quantidade de corridas que estes conseguirem realizar.

Para identificarmos como se constrói o cotidiano de trabalho dos taxistas e mototaxistas, indagamos a estes sobre a carga horária de trabalho semanal, o principal público que utiliza esses transportes, os riscos de acidentes que estes profissionais estão expostos e a abordagem da regulamentação e fiscalização, representada, de acordo com os depoimentos do representante da STTRAM, através do secretário municipal em exercício neste órgão. Quando indagamos a estes sobre a carga horária de trabalho, obtivemos respostas que em geral nos mostra que são os profissionais que estabelecem a jornada de trabalho, como é apresentado nos Fragmentos 09,10 e 11.

(Fragmento 09) Quando eu “tô” com saúde eu trabalho de segunda a domingo, de seis da tarde a meia noite. Se for feriado e eu estiver sem fazer nada eu trabalho também nesse horário das seis à meia noite **(T1)**.

(Fragmento 10) De segunda a sexta, né, das 6h às 17h. Sábado e domingo é minha folga **(T4)**.

(Fragmento 11) Trabalho das oito às duas horas e de quatro e meia as seis. Esse horário é estabelecido por mim mesmo por isso acho adequado **(M5)**.

De acordo com os relatos, o taxista T1 informou trabalhar a semana inteira, com exceção de não estar doente em uma carga horária de 6 horas diárias. O taxistas T4 trabalham em média 11 horas por dia, 5 dias por semana. Com relação aos mototaxistas, a M5 trabalha 5 dias por semana, com carga horária em média de 8 horas. A maioria dos sujeitos trabalha em finais de semana e/ou feriados. T4 e M5 são sujeitos que tem uma jornada diferente dos demais, garantindo para si o sábado e o domingo como dias de folga. A partir dos dados apresentados, podemos observar uma excessiva carga horária de trabalho, que pode ser condicionada pelo fato de que para conseguirem uma renda satisfatória, eles precisam passar mais tempo trabalhando, chegando a uma carga horária em média onze horas diárias para os taxistas e entre oito e dez horas diárias para os mototaxistas. Com isso, notamos que estes profissionais estão mais tendenciosos a terem grandes desgastes físicos ocasionados pela extensiva carga horária de trabalho, onde as rotinas deles se tornam muito cansativas. Em contra partida, frisamos que são eles próprios que estabelecem suas jornadas de trabalho, o que oferece certa flexibilidade em relação a outros tipos de trabalho.

Questionamos também aos mototaxistas e taxistas sobre qual seria o principal público que utiliza esses transportes e a quantidade média de corridas que eles realizam por dia. Ambos os grupos relataram que transportam um público bem diversificado, mas que depende entre outros fatores da localização do ponto de trabalho.

(Fragmento 12) Bem variado, [o público], mas se for pegar um que tenha mais frequência acho que seja os adultos, até porque aqui é um Rodoviária e uma criança não vai estar aqui sozinha [...] **(T2)**.

(Fragmento 13) Esse pessoal que procura o Hospital, que vem de fora, dessas outras cidades para Picos, aí eles precisam sair do hospital para clinicas. Aí tem alguns Prefeitos também que precisam desse serviço para levar gente para cidade deles. Aí

eu viajo também para Teresina, Fortaleza, às vezes, com gente doente. E tem Médico também que trabalha aqui em Picos que vai viajar, eu vou deixar no Juazeiro (CE), Teresina (PI), às vezes acontece (T4).

(Fragmento 14) É bem diversificado, [o público] é bem relativo, [são] jovens, crianças, idosos[...] Eu também tenho um passageiro fixo que é uma criança que levo pra uma aulinha de reforço (M5).

Como podemos perceber, o taxista T2 afirma no fragmento da pagina anterior que transporta um público de clientes variado, mas que percebe, em geral, haver mais frequência de adultos entre os seus clientes. O taxista T4 destaca que o principal público que ele transporta são as pessoas que procuram o hospital regional (ponto de taxi no qual ele trabalha), e destaca o fato de fazer viagens intermunicipais e interestaduais para prefeitos e médicos, demonstrando que pessoas de um poder aquisitivo maior tendem a usarem os serviços de taxi em detrimento dos mototaxistas. Representado os mototaxistas, a entrevistada M5 afirmar que o seu público de passageiros é diversificado entre crianças, adultos e idosos, ainda destaca o fato de ter um passageiro fixo, o que podemos demonstrar que para a realidade local, os mototaxistas se tornam mais acessíveis em questão de valores, para aqueles que necessitam de usarem constantemente os serviços de mototáxi em detrimento dos taxis, como poderemos observar também no capítulo seguinte que abordará as percepções de usuários destes serviços.

Já em relação à quantidade de corridas, a classe dos profissionais taxistas apresentou um número que varia entre 1 a 3 corridas por dia. Os mototaxistas apresentaram um número bem acima que varia de 10 a 20 corridas por dia. Comparando as duas classes, percebemos que os números são bem diferenciados, apontando que culturalmente na cidade, as pessoas comumente utilizam mais os serviços de mototaxis que os de taxis. Observamos também a partir desses números que os mototaxistas são mais privilegiados em relação ao exercício da profissão na cidade de Picos, obtendo um número maior de corridas. Porém, a questão do número de corridas, leva a outra determinante, que é preço cobrado pelos dois modais de transporte alternativo, pois é perceptível que fazendo um mesmo percurso, um mototaxista, recebe menos que um taxista.

Com relação aos valores cobrados, os profissionais descrevem que o preço do serviço varia de acordo com a distância, porém, estes estabelecem um valor chamado de “descolada”, que pelo entendimento repassado é o valor mínimo estabelecido para uma corrida, definido em um acordo informal pelos próprios profissionais de cada categoria. Alguns taxistas apontam que o valor mínimo é de vinte reais e os mototaxistas por sua vez definem o valor mínimo como cinco reais, que é definido em um acordo informal entre as categorias, já que os mesmos afirmar não serem representados por nenhum sindicato ou associação, que indiquem valores a serem cobrados. Sobre estes aspectos, retrataremos em maior teor, no capítulo seguinte, que abordara o novamente o vertente dos valores cobrados, trazendo as percepções dos taxistas, mototaxistas e usuários destes serviços.

Quanto aos aspectos relevantes sobre o risco ao quais estes profissionais estão expostos diariamente, para termos uma noção real dos riscos sofridos, tendo em consciência o alto número de acidentes de transito que as estáticas nos apresentam, questionamos a eles se os mesmos já haviam sofrido ou se envolvido algum acidente. Com exceção de apenas o mototaxista M1 e M2, todos os outros taxistas e mototaxistas, seja nas respectivas profissões, seja em outra atividade semelhante (como é o caso dos taxistas, que exercem a profissão de mototaxistas, como consta no quadro 01) afirmaram já ter sofrido ou se envolvido em acidentes como exemplifica os fragmentos 15 e 16.

(Fragmentos 15) É até triste de falar, mas já aconteceu comigo, mas graças a Deus a pessoa que eu atropelai ele não sofreu nenhuma lesão grave, foi só o susto [...](T1).

(Fragmentos 16) Sim, em 2008 levei um acidente grave, batida de moto com moto, tinha acabado de deixar um cliente na casa dele, passei 18 dias em casa. **(M3)**.

Segundo os depoimentos, fica claro que existe grande risco de acidentes para estes profissionais que todos os dias, arriscam a vida no trânsito. Aqui podemos evidenciar que o desrespeito às leis de trânsito, as irregularidades nos veículos, a falta de atenção e a alta velocidade são fatores que estão diretamente ligados ao aumento do índice de acidentes, conforme podemos verificar no capítulo seguinte da análise de resultados, onde questionamos os taxistas, mototaxista e usuários destes transportes sobre quais fatores estes acreditavam ser os principais causadores de acidentes.

A abordagem fiscalizatória dos taxis e mototaxis é de responsabilidade dos poderes fiscalizatórios municipal, estadual e federal. Para este trabalho, essa função será representada, pelo poder municipal exercido pela STTRAM, através do secretário municipal deste órgão. Abordaremos através da fiscalização os critérios necessários para ingressar nas profissões de taxista e mototaxista. Questionamos aos taxistas, mototaxistas e ao secretário municipal de trânsito sobre os pré-requisitos necessários para ingressar na profissão, como cursos de especialização no transporte de passageiros e alvará de licenciamento retirado junto a prefeitura municipal de Picos e autorizado pela secretaria de transporte através da secretaria de transportes, para exercer as respectivas profissões.

(Fragmento 17) Eles [taxistas e mototaxistas] tem que ter em primeiro lugar o curso feito no Senat, autorizando eles a fazer esse transporte. Ser habilitado. A motocicleta ou veículos em dias, com placa vermelha, autorizado pela Secretária de Trânsito. Alvarás, retirados na prefeitura, só sai a autorização daqui, com o alvará. Tanto o taxi, como o mototaxi precisam do mesmo procedimento de fazer o treinamento no Sest Senat, afinal vai transportar pessoas né, vida humana **(ST)**.

(Fragmento 18) [...] habilitação “AB” para carro, para ser taxista também tem que fazer um curso de especialização de transporte de passageiros no Sest Senat, tem que ter o alvará pela prefeitura né, e a autorização da STTRAM. **(T1)**

(Fragmento 19) Para o taxista, só foi necessário ter a carteira B, o carro com a placa vermelha, e o alvará de licenciamento que é uns R\$ 230,00 com o cadastro na prefeitura e essas faixas em destaque aí, mas não foi necessário fazer nenhum curso não **(T5)**.

(Fragmento 20) Sim, como já fizemos, no caso de especialização do mototaxi né, de reciclagem tipo assim, e na própria função de mototaxista. Recentemente fizemos um curso desses aí, em fevereiro, o de reciclagem para transporte de passageiros, pela segunda vez já e tive que tirar o alvará. **(M5)**

Nesse aspecto, observamos que no fragmento o secretário municipal de trânsito, descreve quais pré-requisitos são devem ser atendidos obrigatoriamente, pelos que exercem as duas profissões. Com relação aos mototaxistas a M5 apresenta afirmativas sobre a realização do curso de transportes de passageiros e sobre ter o porte do alvará de licenciamento, ela ainda destaca que havia feito à reciclagem do curso, que por entendimento é o ato de refazer o curso, como prova de aptidão no transporte de passageiros. Todos os outros mototaxistas entrevistados apresentaram respostas semelhantes a estes dos fragmentos. Percebemos que entre os taxistas o T1, afirma ter feito o curso de transportes, ter carteira AB para moto e carro e ter o alvará de licenciamento, mas não descreve quanto à diferenciação da placa vermelha que é a fixada em veículos para transporte de passageiros. Já o T5, apresenta que é exigido para eles é a questão da carteira de habilitação, a placa do carro vermelha e as faixas de identificação do veículo. Porém é importante ressaltar que o mesmo oferece uma resposta

contraditória em relação a obrigatoriedade do curso para transporte de passageiros e não somente este, mas fora o taxista T1, todos os outros taxistas entrevistados disseram em depoimento, não ter sido exigido nenhum curso para ficar apto no transporte de passageiros. Percebemos ai existir uma falha grave do órgão de fiscalização, por ter liberado esses taxistas a exercerem a profissão sem terem feito o curso de transportes de passageiros, o que pode ocasionar graves consequências tanto para os taxistas, passageiros e o próprio município. Os observadores, a partir deste relato, buscaram junto ao órgão competente por realizar os cursos de treinamento de transporte de passageiros, para verificar o motivo pelo qual apenas um dos taxistas havia informado possuir o curso e os outros taxistas não. Obtivemos como resposta que desde o ano de dois mil e doze, nenhum taxista da cidade de Picos realizou o curso nesse órgão, o que mostra que, não existe uma fiscalização adequada, pois para que esses consigam emitir o alvará de autorização para transporte de passageiros, eles deveriam apresentar o documento comprobatório de realização do curso, e isso não acontece, por não haver exigências da STTRAM.

Paralelo a isso, questionamos aos taxistas, mototaxistas e a secretária de trânsito, do município de Picos se existe eficácia na fiscalização destes serviços como blitz ou verificação nos pontos de taxis e mototáxis.

(Fragmentos 21) Nós fazemos blitz constantes, [...] e fazemos as vistorias no próprio ponto deles, e quando se encontra fora desse ponto também, às vezes e parado, abordado, fiscalizado para ver se a pessoa está regulamentada e autorizada a fazer esse tipo de transporte (ST).

(Fragmentos 22) Rapaz, a PRF tá ai 24 horas procurando os erros dos motoristas e motoqueiros [...] A fiscalização pela STTRAM acontece mais quando tá perto de vencer os alvarás, no decorrer do ano só blitz que exige o uso dos capacetes, habilitação em dias, mas é só quando eles querem mesmo. Só que aqui no ponto nunca vieram (T1).

(Fragmentos 23) Já, em blitz e aqui no ponto vieram uma vez já faz tempo, mas já vieram aqui no ponto (M2).

É perceptível a disparidade entre os depoimentos do secretário da STTRAM e dos profissionais entrevistados, principalmente quando estes abordam que “nunca teve ou está com muito tempo que teve” a ocorrência de fiscalização nos pontos de trabalho dos taxis e mototáxi, mostrando que a fiscalização destes ocorre muito mais por parte da Polícia Rodoviária Federal, do que a própria STTRAM, o que pode resultar no aumento de profissionais irregulares por esta apresentar ainda uma fiscalização com dificuldades como reconhece o secretário em seu depoimento.

(Fragmentos 24) Olha, principalmente a questão do moto táxi a dificuldade é grande, porque nós temos credenciados um número de 500, mas regularmente, com o papel todo no jeito, com alvará e tudo, nós só temos 330, então tem uma falha nisso daí, mas que se pretende corrigir. Atualmente na cidade de Picos temos cadastrados 500 mototaxistas e 50 taxistas. Quando a gente tomou conhecimento dessas falhas, dessa existência, já tinha passado do meio do ano, ai dificultou muito essa organização, mas pretende se organizar a partir do próximo ano, para que só funcione quem tiver legalizado [...] Para dar atenção, atender a necessidade da cidade de Picos, nós precisaríamos ter pelo menos um número de trinta guardas, para poder funcionarmos no turno da noite, mas atualmente só temos dezessete. [...] (ST).

O relato nos mostra que o secretário de trânsito municipal reconhece uma fiscalização falha para quantidade de taxistas e principalmente mototaxistas da cidade de Picos, mostrando também que o poder público municipal não dá condições favoráveis para que seja feita de

forma eficiente a fiscalização destes profissionais, não disponibilizando um número suficiente de agentes para fazer a fiscalização, dificultando assim, manter o controle desses transportes principalmente à noite, pois como destaca o secretário, não existe fiscalização por parte da STTRAM no período corresponde após as dezenove horas, o que dá liberdade, para os transportes clandestinos e irregulares possam também circular e transportar passageiros. Na tentativa para diminuir a questão das falhas na fiscalização, o secretário da STTRAM, informou que estão sendo realizadas parcerias com os órgãos da polícia militar, a polícia rodoviária federal e o terceiro batalhão de engenharia e construção, na busca de diminuir e punir cada vez mais os infratores do trânsito da cidade de Picos.

De maneira geral, podemos perceber que o cotidiano dos taxistas e mototaxistas apresenta-se, ainda, de forma dificultosa, trabalhando com cargas horárias excessivas, com risco ligados aos acidentes, além da necessidade de exercerem outras profissões como meio de complemento de renda a exemplo dos taxistas. Na seção seguinte trataremos das percepções dos taxistas e mototaxistas em relação ao exercício da profissão, além da satisfação e avaliação dos usuários destes serviços.

4.2 Percepções e limitações acerca dos serviços de taxi e mototaxi

Nessa seção trataremos das percepções que os mototaxistas e taxistas tem a respeito da profissão exercida, abordando os motivos pelos quais iniciaram na profissão e nível de satisfação, determinação dos preços cobrados pelos serviços, e as percepções daqueles que utilizam estes serviços, além de outros fatores relacionados a regulamentação da profissão e fiscalização por meio da Secretaria de Trânsito, Transportes e Mobilidade Urbana de Picos (STTRANS).

A respeito dos motivos pelos quais ingressaram neste ramo, indagamos sobre como começaram a trabalhar com a profissão, ou se já haviam, trabalhado antes em profissões parecidas, como motoristas ou motoboys. Os taxistas e mototaxistas nos apresentaram respostas variadas, mas nenhum afirmou ter trabalhado em profissões semelhantes, como é destacado nos Fragmentos 25, 26 e 27.

(Fragmento 25) [...] trabalhava de carteira assinada em [uma loja da cidade de picos], aí saí, não consegui arrumar outro emprego, aí vim ser mototaxista **(M1)**.

(Fragmento 26) Já ingressei nessa profissão direto **(M2)**.

(Fragmento 27) [...] Não, eu comecei trabalhando em uma loja no centro de Picos, mas aí fui demitido, com o dinheiro da rescisão no tempo, eu comprei a moto e comecei a fazer “bico” como mototaxista isso a 10 anos atrás, depois eu comprei o carro e comecei a trabalhar como taxista, e agora fico mais como taxista, mas ainda faço “bico” como mototaxista **(T5)**.

Podemos perceber na fala dos entrevistados que o motivo pelos quais ingressaram na profissão não estão ligados a já terem trabalhado com profissões ou atividades parecidas, e sim a motivos, como tentativas em outros ramos ou empreendimentos que não obtiveram sucesso. Apenas o mototaxista M2 declarou já ter ingressado diretamente nessa profissão. A partir do exposto temos a reflexão que a escolha de profissões como estas podem estar mais relacionadas à não oportunidade em outras profissões do que a vontade individual de exercer uma profissão mais operacional.

Paralelo a isso, questionamos aos sujeitos sobre a satisfação em relação às suas atividades, mesmo a maioria não tendo escolhido ingressar diretamente nessas profissões, onde, de forma geral, a maioria expressa satisfação. Porém, percebemos que entre os relatos

existe uma variação quanto ao nível de satisfação como mostram os Fragmentos 28, 29, 30 e 31.

(Fragmento 28) Não sou muito satisfeito, se achasse algo melhor, eu iria **(M4)**.

(Fragmento 29) [...] É, eu gosto, até no momento não há nada melhor, no caso [...] Mas se eu tivesse uma oportunidade que pudesse suprir minha necessidade, né. Eu estou mais como mototaxi devido à oportunidade financeira **(M5)**

(Fragmento 30) Olha, quando tá tendo corrida eu fico feliz, agora quando não tem a gente já fica infeliz porque tem as contas para pagar, tem a manutenção tanto do carro como da moto e tem também a feira e cuidados com a família [...] Aí, às vezes, chega o final do mês e não dá muito certo não, mas é aquela coisa, “num” deu certo esse mês, mas dá certo no outro **(T1)**.

(Fragmento 31) Eu gosto muito dessa profissão, é muito boa, principalmente quando tem bastante corrida (risos) **(T5)**.

Podemos perceber nos fragmentos destacados que existem opiniões divergentes entre os profissionais entrevistados, porém alguns taxistas expressaram opiniões semelhantes, assimilando o nível de satisfação da profissão à quantidade de corridas efetuadas como destacam os taxistas T1 e T5. Com relação aos mototaxistas, o M2 afirma não estar gostando da profissão e que mudaria para outra atividade, caso houvesse possibilidade. Já a M5 afirma que está satisfeito no exercício da atividade, mas que se houvesse uma oportunidade que condicione uma melhor estabilidade financeira trocaria de profissão.

Almejando conhecer as percepções relacionadas aos valores cobrados pelos serviços, buscamos a opinião dos taxistas e mototaxistas em relação a quais determinantes são levados em consideração na hora da definição dos preços. Como também dos usuários (ambos os sexos) que usufruem desses serviços, sendo que esses usuários também expressam opiniões sobre a satisfação e qualidade dos serviços oferecidos. Ao realizar as entrevistas questionamos os taxistas e mototaxistas em relação aos preços cobrados pelos serviços, quanto à definição de preço e os determinantes levados em conta na hora de cobrar pelos serviços.

(Fragmento 32) [...] No táxi a primeira corrida, que a gente chama de descolada, ela é 20 reais aqui no centro ou viagens perto, aí dependendo da distância aí a gente vai cobrando um valor que a gente acha que não vai dar prejuízo, mas também tem aquele valor que é negociável. Às vezes, o cliente acha caro demais aí ele diz: “eu te dou tanto”, aí, dependendo do acordo, se não der tanto prejuízo, aí a gente faz a corrida. **(T1)**

(Fragmento 33) O preço varia de acordo com o lugar, só que no momento o valor mínimo é R\$20,00 reais [...] Porque como são muitos taxistas e seguimos a ordem da fila, a gente só faz uma corrida por dia. [...] **(T2)**.

(Fragmento 34) Rapaz, daqui [Rodoviária] como na [Universidade] Federal mesmo a gente cobra de R\$ 7,00 a R\$ 8,00 reais. O cliente chega “neu” e pergunta qual o preço da corrida, aí eu digo o preço, digamos R\$ 7,00 a R\$ 8,00 reais, aí muitas vezes quando o cliente “chora” eu faço por R\$ 6,00 reais. **(M3)**

Segundo os depoimentos apresentados pelos profissionais, de forma geral, percebemos que o único determinante colocado em evidência na hora de calcular o valor cobrado é a distância a ser percorrida, como é apontado nos fragmentos acima. No depoimento do taxista T1 evidencia que o valor cobrado, “é um valor do qual acham que não terão prejuízos”, isso demonstra que os taxistas estão mais preocupados com seu lucro do que com a padronização do serviço, o que possibilita a cobrança de preços injustos por percurso, já que este é definido

intencionalmente pelo condutor. Ainda é possível destacar no mesmo fragmento, que na negociação com o cliente o serviço só é realizado quando interpretam que valor negociado é satisfatório. Demonstrando mais uma vez que o serviço é prestado como uma forma de obter altos rendimentos e não como um serviço que deve ser prestado à população. A fala do taxista T2 nos informa que o preço varia de acordo com o lugar, só que existe um valor mínimo cobrado de vinte reais. Aqui percebemos existir uma contradição nas fala do entrevistado, pois independente de percursos de pouca quilometragem, o preço mínimo é de vinte reais.

Com isso, interpelando ainda sobre a viabilidade dos valores cobrados, perguntamos o que os taxistas e mototaxistas pensam sobre a coerência dos preços cobrados pela utilização desses serviços, em que apresentaram respostas com opiniões divididas entre achar justo ou não, como disposto nos Fragmentos 35, 36, 39 e 40. Realizamos ainda este questionamento com os usuários destes serviços que expressaram opiniões unânimes quanto acharem muito alto, como exemplifica os Fragmentos 37 e 38.

(Fragmento 35) Não, eu acho um pouco caro, eu não acharia um preço justo **(M4)**.

(Fragmento 36) Eu acho um preço adequado quando é duas pessoas, por exemplo, porque ai fica baratinho eles, mas ai quando é só uma pessoa, já fica um pouco mais caro **(T5)**.

(Fragmento 37) Acho que os mototaxistas deveriam ter algo para definir e determinar o preço das viagens prestadas, assim como os taxistas porque, em relação à nossa cidade, o preço está muito caro, por ela não ser tão grande e ser cobrado uma alta quantia [...] **(U1)**.

(Fragmento 38) Altos, por exemplo, como em Petrolina os mototaxis, eles são taxados, você ir para qualquer lugar é aquele valor. Se eu for daqui pra o junco é R\$ 3.00, se eu for daqui pra o centro é R\$ 3,00, se eu for daqui pra o Belo Norte é R\$ 3.00 **(U2)**.

(Fragmento 39) Sim, pagaria. Assim, a gente faz a média de cinco a dez reais é dependendo da distância e da localidade que você vai, né, tipo aqui [no bairro] Bomba, Belo Norte, varia de oito reais [...] **(M5)**.

(Fragmento 40) Eu mesmo acho o meu preço adequado, o quanto eu cobro, se eu fosse pagar, eu mesmo estaria de acordo **(T4)**.

Como podemos observar, alguns profissionais discordam dos preços cobrados, como o mototaxista M4 e o taxista T5, que dizem em depoimento achar caro o preço cobrado pelos serviços, sendo que o T5 deixa isso implícito na fala, porém, em depoimento se justificam dizendo que cobram esses preços porque fazem um acordo informal entre os profissionais das categorias para determinar o valor. Já os usuários U1 e U2 acham altos e abusivos os preços cobrados, justificando que para o tamanho da cidade os preços são inadequados, para melhor expressar a opinião, a usuária U2, compara a cidade onde morava com a cidade de Picos, declarando que lá, os valores eram fixos para toda a cidade (Petrolina-PE), deixando explícito na fala, que o mesmo não ocorre aqui na cidade de Picos. Em opiniões contrárias, a mototaxista M5 e o taxista T4 afirmam concordar com os preços cobrados e destacam que pagariam pelo valor, caso utilizassem os serviços, porém a mototaxista M5 exemplifica casos em que os valores são menores pela distância ser menor, podendo no caso, se os valores cobrados aumentarem conforme a fator da distância, esta mudar de opinião quanto achar os preços adequados.

Com a opinião exposta dos usuários desses serviços e de alguns profissionais que não concordam com os valores cobrados, questionamos aos profissionais o porquê de não usarem um instrumento de medição de preço a ser pago, como o taxímetro e o mototaxímetro, já que

seria mais justo para todos, e se existe algum órgão que regulamente e fiscalize o valor cobrado pelos mesmos.

(Fragmento 41) O taxímetro eles exigiram muito aí, a população queria a utilização de taxímetro, mas aí tem que ser votado na Câmara dos Vereadores. Já foi exposto lá em reunião na Câmara, mas não foi aprovado porque não tem 100 mil habitantes na cidade, aí tem que ser mais de 100 mil habitantes na cidade. Bom, é assim que eu soube. Ai não tem ninguém que regulamente o preço, a gente mesmo é quem organiza e estipula esses valores junto com o cliente. **(T2)**

(Fragmento 42) Aqui nós não temos taxímetro, eu acho que se tivesse ficava mais ruim “pra” nós, atrapalharia nós, porque a gente ia rodar mais e ganhar menos. [...] Ninguém nunca veio fiscalizar com relação aos preços **(M3)**.

Nos fragmentos acima, os profissionais destacam que são os responsáveis por determinar o preço dos serviços, não recebendo nenhuma orientação ou fiscalização com relação aos preços, por parte da STTRAM, órgão municipal responsável pelos mesmos. Em relação à utilização do taxímetro pelos taxistas, o taxista T2 informa que este não é utilizado por questões políticas e que para o uso do taxímetro é necessário que a cidade tenha cem mil habitantes, porem conforme a Lei Federal N° 12.468/2011, que regulamenta o serviço de taxi no Brasil, expressa no referencial teórico deste trabalho, existe a obrigatoriedade do uso de taxímetros em cidades com mais de cinquenta mil habitantes, e não cem mil, como apontado pelo taxista. Segundo IBGE, em 2016 a população estimada na cidade de Picos é de 73.749 habitantes, o que justificaria a obrigatoriedade dos taxímetros em taxis. O mototaxista M3 afirma não utilizar nenhum aparelho que auxilie na definição de preços dos serviços, destacando o fato de que a utilização dessa ferramenta iria prejudica-lo em relação aos ganhos. O condutor deixa explícito que a utilização do taxímetro prejudicaria a classe de trabalhadores, mesmo que seja um instrumento de equilíbrio de preços para os consumidores.

A partir destes depoimentos buscamos nos informar se a STTRAM, estabelece alguma regulamentação ou orientação em relação ao preço a ser cobrado e uso de aparelhos que registrem o preço a ser pago pelo percurso.

(Fragmento 43) Não, ainda não existe um tabelamento [para o preço]. Foi feito um acordo no tempo e é mantido esse acordo, mas não existe, assim, uma lei determinando esses valores. Inclusive não existe uma lei que regulamente o taxi na cidade de Picos, ele é feito em cima da lei federal, [...] Quanto ao uso do taxímetro, tudo isso a gente tem que incluir em lei porque até agora a gente faz em cima da lei federal, a lei federal diz que uma cidade acima da 30.000 mil habitantes os carros tem que serem caracterizados e terem taxímetro, como Picos é uma cidade com 72.000 habitantes, ela já é obrigada a ter isso, então a partir de janeiro nós vamos começar a cobrar isso **(ST)**.

Observamos no Fragmento 43 que o Secretário Municipal de Transito da cidade de Picos afirma ainda não haver nenhuma lei que regulamente ou oriente os profissionais de taxi e mototaxi quanto à definição de valores a serem cobrados, deixando que estes decidam por si o valor a ser cobrado. Aqui destacamos o fato que no município de Picos, existe a Lei Municipal N°2.305, de 10 de dezembro de 2008 que regulamenta a profissão de mototáxi na cidade, porém, fica implícito na fala do secretário, que essa lei mesma não faz menção aos assuntos referentes ao preço. No fragmento acima, o secretário ainda demonstra não ter um conhecimento aprofundado da Lei Federal N° 12.468/2011, pois o mesmo aponta que para uma cidade ter taxímetro é necessária uma população acima de trinta mil habitantes, quando o valor correto é cinquenta mil habitantes, porém, este reconhece que a cidade de Picos já deveria utilizar os taxímetros.

Com relação aos usuários, questionamos a estes, em que ocasiões costumam utilizar estes serviços, a frequência com qual utilizam e a satisfação com relação aos serviços prestados. Os usuários mencionaram que utilizam os serviços, entre outros motivos, por serem mais rápidos, por não terem transportes próprios e com a finalidade de chegarem ao trabalho. Em relação à frequência, apenas um dos entrevistados costuma utilizar os serviços regularmente para ir ao trabalho, sendo que a maioria costuma utilizar mais o serviço de mototaxi, por considerar mais acessível e rápido. Com isso, podemos ressaltar que os serviços de mototaxi são mais utilizados na cidade em relação aos taxis. Quanto ao nível de satisfação, os usuários foram enfáticos ao dizerem que estão insatisfeitos e os serviços deixam a desejar, como colocam nos fragmentos 44, 45 e 46.

(Fragmento 44) Como eu uso mais o mototaxi, principalmente o capacete, sinto incomodada por que o capacete deles não tem viseira, são um pouco “acabadinho”, ai incomoda (U2).

(Fragmento 45) Na nossa cidade tem mais mototaxi, né. Sobre o conforto é péssimo, né. Motos humildes e capacetes acabados, é isso. E taxi eu quase nunca pego, na cidade praticamente é extinto (U3).

(Fragmento 46) De 0 a 10, é um 8, para moto. Para carro é 5 por que uns tem umas vantagem outros não, você pegar um carro confortável com ar, outros não. Você pega um carro que é novo, tranquilo. Tem outros que nem cinto de segurança tem (U5).

Nos fragmentos os usuários U2, U3 e U5 apresentam opiniões semelhantes ao qualificarem os serviços como ruins ou não agradáveis. Alguns ainda destacam a falta de cintos de segurança e a danificação e má conservação dos capacetes utilizados. Podemos comprovar o fato da má conservação dos capacetes alegado pelos usuários por meio de fotografias que foram tiradas nos locais de entrevistas dos mototaxistas.

Figura 1 – Mototaxista em atividade



Fonte: Dados da pesquisa, 2016.

Figura 2 – Equipamento de proteção



Fonte: Dados da pesquisa, 2016.

Nas imagens destacadas pode-se perceber que o mototaxista comete algumas irregularidades, como na figura 1, na qual ele está conduzindo uma motocicleta, em que um dos passageiros, a criança que aparenta idade menor a de sete anos, não está portando o equipamento de segurança. Segundo o CTB, art 244. Parágrafo I, II, V definem essa atitude como uma irregularidade com infração gravíssima, sujeito a multa e suspensão do direito de dirigir, além do recolhimento do documento de habilitação. (BRASIL, 1997). Na Figura 2, pode-se observar o descuido com o equipamento de segurança, comprovando assim, o discurso do usuário entrevistado.

Aspirando conhecer as percepções sobre a questão de segurança, na entrevista questionamos aos profissionais de taxis e mototáxis e aos usuários se eles se sentem seguros quando estão utilizando e exercendo os serviços, e também sobre a utilização do cinto de segurança ou uso do capacete. Quanto ao sentimento de segurança, os profissionais taxistas declararam sentir segurança em relação ao veículo e ao ato de dirigir, mas declararam sentir insegurança quanto aos passageiros desconhecidos por medo de assalto e quanto aos outros condutores, evidenciando a necessidade de dirigir “por si mesmo e pelos outros condutores”. Os mototaxistas dividem a opinião quanto a segurança na moto, alguns afirmam sentir segurança, outros justificando a fragilidade do veículo em relação aos outros veículos maiores, o principal fato de sofrer insegurança. A maioria dos usuários considera que no caso da moto não se sentem seguros, por este ser um transporte aberto e que está sujeito a acidentes mais graves. Outros ainda justificaram que não se sentem seguros, principalmente pela ocorrência de irregularidades, como a ultrapassagem de forma errada e a alta velocidade na qual estes profissionais operam.

Quanto à utilização do cinto de segurança em taxis e o capacete no caso do mototáxi, foi questionado aos usuários, taxistas e mototaxistas sobre a utilização desses itens, que é obrigatório e garante a integridade física dos ocupantes do veículo e motocicleta. Os taxistas e mototaxistas afirmaram que todos utilizam os equipamentos de segurança. Com relação aos passageiros de mototaxi, todos os usuários entrevistados afirmaram fazer uso do capacete, mas alguns disseram não fazer uso do cinto de segurança no taxi. A ausência do cinto de segurança para os passageiros em veículos ou falta do capacete na motocicleta é uma infração de trânsito grave, onde qualquer acidente pode ter consequências gravíssimas, causando muitas vezes a morte ou sequelas nos ocupantes dos veículos e motocicletas.

Assim percebemos a importância desses profissionais exercerem suas funções de acordo com a Lei, conforme o Art. 54 do CTB, que prevê a obrigatoriedade do uso de

capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores para os condutores e passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores, em circulação nas vias. E o Art. 65 do CTB que prevê a obrigatoriedade do cinto de segurança para condutores e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN. Sendo assim, os taxistas ou mototaxistas que estiverem dirigindo ou pilotando com ou sem passageiros sem fazer uso dos equipamentos de segurança deverão ser penalizados por meio dos órgãos de fiscalização, Municipal, Estadual ou Federal.

Abordando ainda questões referentes à segurança, a manutenção de veículos e motocicletas é um item imprescindível para o exercício do transporte de passageiros. Sobre isso, questionamos aos taxistas e mototaxistas entrevistados como era o processo de manutenção dos veículos e motocicletas. Alguns profissionais frisam que mantém a manutenção atualizada segundo a quilometragem do veículo, outros disseram que só fazem a manutenção quando o veículo ou motocicleta “pede”, como destacam os Fragmentos.

(Fragmento 47) O meu carro é um Voyage da Voslkwagen, eu faço sempre, né, eu acompanho minha revisão em dia, eu faço de 5.000, 10.000, 15.000 mil quilômetros e por ai vai **(T4)**.

(Fragmento 48) A gente faz a manutenção direto quando o carro “pede”[...] Troca de óleo, filtro e principalmente a limpeza interna do veículo porque é onde os clientes vão ter mais contato com o veículo **(T2)**.

(Fragmento 49) Faz a revisão nela, troca as peças quando a moto tá pedindo [...] **(M3)**.

(Fragmento 50) Temos que verificar sempre a questão de funcionamento, fazer revisões né, peças que são desgastadas diariamente, troca de óleo, apertar a corrente **(M5)**.

Diante dos relatos, podemos perceber que a manutenção dos veículos, na maioria das vezes, só acontece quando existe a necessidade de corrigir um problema detectado, ou seja, a manutenção reativa, sendo que a forma de manutenção mais adequada para estes modais que transportam passageiros seria a manutenção preventiva; Apenas o taxista T4 e o mototaxista M5 relataram fazer a manutenção preventiva do veículo e usam como fator a quilometragem rodada. Já o taxista T2 e o mototaxista M3 demonstram que só fazem a revisão reativa, que ocorre quando os veículos transparecem essa necessidade de manutenção e troca de peças. Isso pode ocasionar em riscos de acidentes e prejuízos gerados pela possível quebra do veículo.

De forma geral, em função da ausência de uma manutenção rotineira, todos os veículos podem estar passíveis de acidentes. Assim, questionamos para esses profissionais e usuários desses serviços quais seriam os maiores fatores causadores de acidentes.

(Fragmento 51) A imprudência do povo, tem gente que é folgado, não presta atenção, tá andando no meio da rua e parece que tá é na casa dele, aí causa muito acidente **(M3)**.

(Fragmento 52) Com certeza é a imprudência, a falta de atenção, a pressa, ultrapassagem feita de forma errada, o excesso de velocidade, animais na pista, são tantos né? **(T5)**.

(Fragmento 53) Acho que a imprudência com alta velocidade e a falta de atenção são os principais fatores dos acidentes em geral **(U3)**.

Segundo os depoimentos, fica claro que os fatores causadores de acidentes apontados pelos entrevistados estão ligados a imprudência e falta de atenção, que, juntas, põem em risco a vida de todos. Podemos perceber, a partir dos relatos, que em nenhum momento os entrevistados citaram as condições dos veículos como meio causador de acidentes, o que denota uma pequena falta de atenção em relação às condições físicas destes transportes.

Pretendendo conhecer as principais dificuldades que os taxistas e mototaxistas enfrentam no exercício da profissão na cidade de Picos, buscamos obter desses profissionais suas opiniões sobre determinado tema. Os entrevistados destacam dentre dificuldades, o fato de existirem mototaxistas e taxistas não regularizados e a falta de fiscalização.

(Fragmento 54) Poderia melhorar a fiscalização por que aqui os clandestinos tão tomando de conta, uma corrida que a gente faz de 10 reais, eles vão por R\$ 5,00 (M3).

(Fragmento 55) No táxi eu acho que deveria ter mais diálogo com os passageiros, ou seja, os passageiros têm que saber que o taxi, às vezes, se torna bem mais barato do que um mototáxi, além de mais confortável e menos perigoso (T1).

(Fragmento 56) Eu acho que, às vezes, existem grandes desavenças entre os próprios taxistas, briga pelo ponto, essas coisas do tipo. Outra coisa que atrapalha também é porque também tem os clandestinos, que não tem nenhuma identificação, mas fazem as corridas, aí nessa questão é ruim mesmo, principalmente porque a gente quase não vê a fiscalização indo atrás dos clandestinos (T5).

Em análise ao fragmento do mototaxista M3, percebemos que ele aponta a clandestinidade de outros mototaxistas que trabalham de forma irregular e ilegal, e que ocasiona principalmente a perda de passageiros e a dificuldade para a permanência daqueles que estão em conformidade com o exigido pela lei federal nº 12.009/2009 que regulamenta o serviço de mototáxi e a lei federal nº 12.468/2011 que regulamenta o serviço de taxi, como destacado no referencial teórico. O fator da clandestinidade é considerado pelos mototaxistas como um item muito complicado de se resolver, principalmente pela falta de fiscalização, que os mesmo alegam acontecer. Com os taxistas, percebemos uma mudança com relação às dificuldades, como destacam o taxista T1 e T5. A principal dificuldade que eles enfrentam é a falta de diálogo que ocorre entre os passageiros e entre os próprios taxistas. Segundo os entrevistados, é necessária uma maior colaboração entre os profissionais dessa categoria, maior harmonia entre eles. Segundo o T1, também é necessário uma melhor conscientização dos passageiros com relação ao uso do táxi, sendo necessário deixar mais explícito a vantagem do taxi, sobre outras categorias de transportes de pessoas.

Diante das análises realizadas, percebemos que poucos entrevistados já ingressaram no mundo do trabalho por essas profissões, vemos que a escolha de profissões como estas podem estar mais relacionadas à não oportunidade em outras atividades do que a vontade individual de exercer uma profissão mais operacional. Em contrapartida, a maioria dos profissionais. Observamos também que com a falta de uma fiscalização e orientação adequada por parte do órgão municipal responsável, esses profissionais acabam decidindo entre si, os fatores relacionados aos preços cobrados, o que pode acarretar a cobrança abusiva de/pelos serviços, que segundo a percepção dos usuários, termina sendo muito cara, deixando um alto nível de insatisfação quanto aos serviços prestados, desvalorizando a importância que estas categorias têm para a cidade de Picos.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho tivemos como objetivo analisar as **como se caracteriza a estrutura da mobilidade urbana da cidade de Picos em relação ao cotidiano de trabalho e à prestação dos serviços de taxistas e mototaxistas**, buscando compreender as condições de trabalho e dos serviços prestados. A partir dos dados coletados, podemos observar as percepções dos entrevistados, sobre os transportes de taxi e mototaxi, onde obtivemos uma análise mais detalhada dos principais problemas enfrentados nestes transportes, como, falta de segurança, desrespeito às leis de trânsito e ausência de fiscalização. Fica assim, notório em quais aspectos deverão ser melhorados, em relação aos serviços prestados, para que atendam de maneira satisfatória aqueles que utilizam os serviços de taxi e mototaxi.

Apontamos os principais fatores causadores de problemas, onde destacam-se a fiscalização ineficiente, que facilita o aparecimento de transportes clandestinos, o uso de carros e motos em estado de má conservação, além de vários profissionais não obterem todos os requisitos legais, como o curso para ficar apto a transportar passageiros, para trabalhar transportando passageiros.

Sabemos a importância dos taxistas e mototaxistas para a população Picoense onde na análise de dados, demonstramos o grau de satisfação dos usuários em relação aos serviços prestados, percebendo que é unânime a insatisfação dos usuários em relação a esses tipos de transportes, gerada entre outros motivos, pelos altos preços cobrados nas corridas e a falta de segurança.

Através da análise de dados obtivemos que um dos principais fatores causadores de acidentes com esses transportes é a imprudência e a falta de atenção. Quanto ao fator da imprudência, este poderia ser amenizado com uma maior fiscalização por parte dos órgãos responsáveis. Já em relação a falta de atenção, poderia ser melhorada com a conscientização desses profissionais, através de cursos que poderiam ser oferecidos gratuitamente pelo município. Outro fator causador de acidentes é a rotina exaustiva desses profissionais, que trabalham muitas horas seguidas sem o devido descanso, já que eles mesmos estipulam o horário a ser trabalhado, sendo que não existe nenhuma fiscalização em relação a esse fator.

Com relação aos preços cobrados pelos serviços, os profissionais disseram que os preços dependem da distância a ser percorrida, porem existe um valor mínimo, que é definidos por um acordo informal entre as categorias, já que para nenhuma das duas classes, existe sindicatos ou associações, e estes ainda declaram não receber nenhuma orientação do órgão responsável local (STTRAM), a respeito desta questão. Então identificamos uma contrariedade que pode ser questionada quando a questão da distância é colocada em evidência, pois independente de percursos de pouca quilometragem, existe um valor mínimo a ser pago. Identificamos outra contrariedade a respeito dos valores cobrados pelas corridas, onde apenas um mototaxista e um taxista afirmaram não acharem “justo” o valor cobrado pelos serviços e os demais mototaxistas e taxistas declararam acharem os preços adequados e que pagariam esses valores pelos serviços caso necessitem. No entanto, através da análise, todos os usuários entrevistados acham os preços cobrados por esses profissionais altos. Isso se torna um problema que deveria ser solucionado pelo município de Picos, onde deveria exigir a utilização de aparelhos que regulamente o valor a ser cobrado por estes serviços, como o taxímetro e mototaxímetro. Porém, o uso destes não é cobrado, mostrando o descaso por parte dos órgãos responsáveis em relação a isso.

Nesse sentido, destaca-se que falta planejamento por parte do município voltado para o transporte dos taxistas e mototaxistas, pois apesar de cobrar altos impostos para a classe (como o alvará) se exime da responsabilidade de fiscalizar os transportes clandestinos e irregulares. Para tornar a fiscalização eficaz e persistente seria necessário realizar um planejamento de controle desses transportes, barrando os transportes que não se enquadrarem de acordo com a legislação.

Esperamos que este estudo incentive a realização de diversas outras pesquisas envolvendo os taxistas e mototaxistas, para que possam evidenciar as relações que levam os diversos fatores a afetar as condições desses meios de transportes, melhorando os aspectos relevantes a segurança e qualidade desses serviços.

REFERÊNCIAS

- ALENCAR, G. D.; ROCHA, I. N. C. S.; COIMBRA, K. E. R. **O Transporte Intermunicipal de Itainópolis a Picos**. Monografia (Bacharelado em Administração) – Universidade Federal do Piauí. Picos, 2015.
- AMORIM, C. R.; ARAÚJO, E. M.; ARAÚJO, T. M.; OLIVEIRA, N. F. Acidentes de trabalho com mototaxistas. **Revista Brasileira de Epidemiologia**, São Paulo v. 15 n. 1, p. 25-37, mar. 2012.
- BALLOU, R. H. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos**: Logística empresarial. 5. ed. Porto Alegre: Bookman, 2006.
- BRASIL. Lei nº 9.503 de 23 de Setembro de 1997. **Institui o Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília, 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 02 de fev. de 2017.
- BRASIL. Lei nº 12.009 de 29 de Julho de 2009. **Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta e dá outras providências**. Brasília, 2009. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/112009.htm> Acesso em: 07 de fev. de 2017.
- BRASIL. Lei nº 12.468 de 26 de Agosto de 2011. **Regulamenta a profissão de taxista e dá outras providências**. Brasília, 2011. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm>. Acesso em: 08 de fev. de 2017.
- BRASIL. Lei nº 12.587 de 3 de Janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências**. Brasília, 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 07 de fev. de 2017.
- CAVALCANTE, R.; CALIXTO, P.; PINHEIRO, M. Análise de conteúdo: considerações gerais, relações com a pergunta de pesquisa, possibilidades e limitações do método. **Informação & Sociedade: Estudos**, João Pessoa, v.24, n.1, p. 13-18, Jan.- Abr. 2014.
- GERHARDT, T. E.; SILVEIRA, D. T. **Métodos de pesquisa** - Coordenado pela Universidade Aberta do Brasil – UAB/UFRGS e pelo Curso de Graduação Tecnológica – Planejamento e Gestão para o Desenvolvimento Rural da SEAD/UFRGS. – Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.
- GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5. Ed. São Paulo: Atlas, 1999

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social** / Antonio Carlos Gil. – 6 .ed – 2 reimpr. – São Paulo: Atlas 2009.

GOMES, A; DUQUE, A – Mototáxi: Uma alternativa no transporte Urbano de Sobral? - Artigo. **Revista Homem, Espaço e Tempo**. P. 124 – 140. Sobral – CE, Mar. de 2009.

GOMIDE A. A; 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.

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

HENRIQUE, C. S. - **Diagnóstico Espacial da Mobilidade e da Acessibilidade dos Usuários do Sistema Integrado de Transporte de Fortaleza.** , 165 fl., Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Programa de Mestrado em Engenharia de Transportes, Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2004.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas – **Perfil dos Municípios Brasileiros, 2008 – (MUNIC, 2008)** – IBGE, 2009 Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=241211>>. Acesso em: 07 de fev. de 2017.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas – **Perfil dos Municípios Brasileiros, 2012 – (MUNIC, 2012)** – IBGE, 2013, Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/perfilmunic/2012/>>. Acesso em: 08 de fev. de 2017.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas – **Mapa de infraestrutura de Transporte no Brasil** - 2014. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2014/11/ibge-mapeia-a-infraestrutura-dos-transportes-no-brasil>>. Acesso em: 25 de Jul. de 2016.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas – **IBGE, Cidades, Piauí, Picos** – IBGE - 2016, Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=220800&search=piau|picos|infograficos:-informacoes-completas>>. Acesso em: 10 de fev. de 2017.

MARCONI, M. A; LAKATOS, E. M – **Técnicas de pesquisa:** planejamento e execução de pesquisas, amostragem, análise e interpretação de dados. 7º ed. Editora Atlas. São Paulo: 2011.

MINISTERIO DAS CIDADES. **Trabalho social em programas de habitação nacional.** 2º Edição. Brasília, 2014. Disponível em: <http://cidades.nute.ufsc.br/downloads/MCidades_bookweb.pdf>. Acesso em: 09 de Fevereiro de 2017 *apud* PERO, V. STEFFANELLI, V. A questão da Mobilidade Urbana nas Metrópoles Brasileiras. **Revista de Economia Contemporânea**, Rio de Janeiro, v. 19, n.3, p. 366–402, set./dez., 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.

PERO, V. STEFFANELLI, V – A questão da Mobilidade Urbana nas Metrôpoles Brasileiras – Artigo. **Revista de Economia Contemporânea**. Vol 19 n.3, p. 366 – 402. Rio de Janeiro, Set. – Dez. de 2015.

PICOS, Lei nº 2.305 de 10 de Dezembro de 2008. **Dá-se nova redação a Lei nº 1.871/96 de junho de 1996, que disciplina no âmbito do Município de Picos, o sistema de mototáxi e dá outras providências**. PICOS, Dez. de 2008.

SILVA, A.; FOSSÁ, M.; Análise de Conteúdo: Exemplo de Aplicação da Técnica para Análise de Dados Qualitativos. In: IV Encontro de Ensino e Pesquisa em Administração e Contabilidade, 2013, Brasília. **Anais**. Brasília: EnEPQ, 2013.

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

TAGORE, M. R.; SKIDAR, P. K. *A new accessibility measure accounting mobility parameters* Paper presented at 7th WORLD CONFERENCE ON TRANSPORT RESEARCH. The University of New South Wales, Sidney, Australia. 1995.

VACCARI, L. S. FANINI, V. **Mobilidade Urbana**- CREA-PR. 2011. Disponível em: <http://www.creapr.org.br/index.php?option=com_phocadownload&view=category&download=538:mobilidade-urbana&id=37:cadernos-tecnicos>. Acesso em: 25 de Jul. de 2016.

VACCARI, L. S. FANINI, V. Serie de cadernos técnicos da agenda parlamentar do conselho regional de engenharia, arquitetura e agronomia do Paraná – CREA-PR. . Serie de cadernos técnicos da agenda parlamentar do conselho regional de engenharia, arquitetura e agronomia do Paraná – CREA-PR **Mobilidade Urbana**- CREA-PR. 2011. Pág. 10 - Disponível em: <http://www.creapr.org.br/index.php?option=com_phocadownload&view=category&download=538:mobilidade-urbana&id=37:cadernos-tecnicos>. Acesso em: 25 de Jul. de 2016.

VASCONCELLOS, E. A. **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Pró Livros, 2005.

APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA COM OS TAXISTAS.

- 1° Quanto a Idade?
- 2° Quanto ao Sexo?
Masculino () Feminino ()
- 3° Quanto a Escolaridade?
- 4° Estado Civil?
- 5° Filhos (estudam/trabalham?).
- 6° O Senhor (a) trabalha apenas como taxista ou exerce outras atividades? (Quais?)
- 7° Possui CNH (Carteira Nacional de Habilitação)? Há quanto Tempo?
- 8° Há quanto tempo trabalha como taxista?
- 9° Trabalha com carteira assinada como taxista ou é autônomo?
- 10° Já trabalhou como motorista antes?
- 11° Existe algum pré-requisito para entrar na profissão? O que é necessário? (É necessário algum cadastro na Prefeitura?).
- 12° Em média, qual a renda como taxista?
- 13° Como é determinado o preço das passagens? Existe Moto taxímetro (se não, por quê?). Ou existe algum órgão que regulamente o preço das passagens?
- 14° Você acha adequado o preço cobrado pelas passagens (como você avaliaria sendo usuário deste tipo de serviço?).
- 15° Quantos dias você trabalha por semana? Qual o horário de trabalho?
- 16° Qual o principal público que utiliza esse transporte?
- 17° Transporta em média quantos passageiros por dia? (Existem períodos de maior e menor procura dos passageiros pelos taxistas? Quais?).
- 18° Qual sua percepção sobre seu trabalho? (Nível de satisfação)
- 19° Na sua percepção, em quais pontos esse transporte deveria melhorar? (pontos positivos e negativos da profissão).
- 20° Qual sua percepção quanto às condições de circulação de veículos na cidade?
- 21° Como acontece a manutenção do veículo?
- 22° Já aconteceu algum acidente no transporte que você dirige?
- 23° Você sente segurança guiando este tipo de transporte?
- 24° O que você acha que é o principal fator causador de acidentes com esse tipo de transporte?
- 25° Existe Fiscalização adequada para o transporte de moto- táxi?
- 26° Já foi abordado por algum órgão de fiscalização?
- 27° Você passou por algum tipo de curso para ficar apto a transportar passageiros?

APÊNDICE B - ROTEIRO DE ENTREVISTA COM OS MOTOTAXISTAS.

- 1° Quanto a Idade?
- 2° Quanto ao Sexo?
Masculino () Feminino ()
- 3° Quanto a Escolaridade?
- 4° Estado Civil
- 5° Filhos (estudam/trabalham?).
- 6° O Senhor (a)trabalha apenas como mototaxista ou exerce outras atividades?(Quais?)
- 7° Possui CNH (Carteira Nacional de Habilitação)? Há quanto Tempo?
- 8° Há quanto tempo trabalha como mototaxista?
- 9° Trabalha com carteira assinada como mototaxista para alguma empresa ?
- 10° Já trabalhou como mototaxista antes ou alguma profissão parecida (Moto Boy)?
- 11° Existe algum pré-requisito para entrar na profissão? O que é necessário? (É necessário algum cadastro na Prefeitura)
- 12° Em média, qual a renda como mototaxista?
- 13° Como é determinado o preço das passagens? Existe mototaxímetro (se não, por quê?). Ou existe algum órgão que regulamente o preço das passagens?
- 14° você acha adequado o preço cobrado pelas passagens (como você avaliaria sendo usuário deste tipo de serviço?).
- 15° Quantos dias você trabalha por semana? Qual o horário de trabalho? Você acha essa carga de trabalho adequada para sua profissão?
- 16° Qual o principal público que utiliza esse transporte?
- 17° Transporta em média quantos passageiros por dia? (Existe períodos de maior e menor procura dos passageiros pelos taxistas? Quais?)
- 18° Qual sua percepção sobre seu trabalho? (Nível de satisfação)
- 19° Na sua percepção, em quais pontos esse transporte deveria melhorar? (pontos positivos e negativos da profissão)
- 20° Qual sua percepção quanto as condições de circulação de motocicletas na cidade?
- 21° Como acontece à manutenção do veículo?
- 22° Já aconteceu algum acidente no transporte que você dirige?
- 23° Você sente segurança guiando este tipo de transporte?
- 24° O que você acha que é o principal fator causador de acidentes com esse tipo de transporte?
- 25° Existe Fiscalização adequada para o transporte de mototaxi?
- 26° Já foi abordado por algum órgão de fiscalização?
- 27° Você passou por algum tipo de curso para ficar apto a transportar passageiros?

APÊNDICE C - ROTEIRO DE ENTREVISTA USUARIOS DE TAXI E MOTOTAXI

- 1° Quanto a Idade?
- 2° Quanto ao Sexo? Masculino () Feminino ()
- 3° Quanto a Escolaridade?
- 4° Renda?
- 5° Escolaridade?
- 6° Você já utilizou os serviços de táxi e/ou mototaxi como meios de transporte?
- 7° Utiliza esses tipos de transporte com qual frequência?
- 8° Porque utiliza esses tipos de transporte? (Em quais ocasiões?)
- 9° Como são esses transportes em relação à acomodação? Em relação ao conforto dos passageiros, como pode qualificar esses serviços?
- 10° Você sente segurança utilizando estes tipos de transporte? (Como qualifica a segurança dos passageiros nesses transportes?).
- 11° Você utiliza o cinto de segurança no caso do taxi ou, utiliza capacete no caso de mototaxi?
- 12° Está satisfeito com os serviços prestados?
- 13° Qual sua percepção sobre os preços cobrados pelas passagens?
- 14° Qual sua percepção em relação à velocidade dos mesmos?
- 15° Sobre o fator de acidentes envolvendo taxistas e mototaxista, o que você considera ser o principal fator causador de acidentes com esses tipos de transportes?
- 16° Você tem conhecimento sobre a regularização desses transportes?

APÊNDICE D - ROTEIRO DE ENTREVISTA COM REPRESENTANTE DA STTRAM.

- 1º Qual seu cargo e há quanto tempo trabalha exerce essa função?
- 2º Quais os critérios legais necessários para que esses transportes possam circular regularmente?
- 3º Existem muitos transportes clandestinos transportando passageiros? O que é feito a respeito?
- 4º Como acontece a fiscalização de taxi e mototaxi em Picos?
- 5º Existe alguma dificuldade para fiscalizar esses tipos de transportes?
- 6º Para facilitar a fiscalização, é necessário o apoio do DMT (Departamento Municipal de Trânsito)?
- 7º Quantos guardas de trânsito têm atualmente no município de Picos? Acha necessário aumentar o número destes para aumentar a fiscalização?
- 8º Existe uma lei específica que regulamenta esses transportes no município?
- 9º Você acha que as leis existentes facilitam a ilegalidade desses transportes?
- 10º No caso de irregularidade, o que acontece com o motorista, o proprietário e o veículo?
- 11º Quais as irregularidades mais comuns?

APÊNDICE E

Figura 1 – Ponto de trabalho de mototaxi (terminal rodoviário Zulza Baldoíno)



Fonte: Dados da pesquisa, 2016.

Figura 2 – Motocicletas de trabalho dos mototaxis e equipamento de proteção



Fonte: Dados da pesquisa, 2016.

Figura 3 – Mototaxistas vestidos com colete de identificação



Fonte: Dados da pesquisa, 2016

Figura 4 – Motocicletas de trabalho dos mototáxis caracterizadas com faixa e equipamento de proteção



Fonte: Dados da pesquisa, 2016.

Figura 5 – Veículo de trabalho de taxi propriamente caracterizado, através da faixa lateral e placa luminosa sobre o teto do veículo



Fonte: Dados da pesquisa, 2016.

Figura 6 – Veículo de trabalho de taxi sem a caracterização da faixa lateral



Fonte: Dados da pesquisa, 2016.



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

Identificação do Tipo de Documento

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

Eu, Gabriel Almondes Veloso; Kily de Barros Aguiar,
 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
Mobilidade Urbana: Estudo dos serviços de Taxi e mototaxi na
cidade de Picos - PI
 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 20 de Maio de 2017.

Gabriel Almondes Veloso
 Assinatura

Kily de Barros Aguiar
 Assinatura