

Estudo do transporte informal de passageiros em veículos de passeio, no Brasil.

Renato Guimarães Ribeiro¹; Mirian Greiner de Oliveira Pinheiro²; Narciso Ferreira dos Santos Neto³.

¹CEFET-MG, renato.ribeiro@cefetmg.br; ²mirian.greiner@cefetmg.br; Unimontes, narciso_santos1@yahoo.com.br.

RESENHA

O transporte intermunicipal realizado por autônomos em veículos de passeio operam às margens da legislação no Norte de Minas e na Paraíba, no primeiro caso, o sistema está em fase de consolidação e, no segundo caso, já está consolidado e maduro, mas, em ambos apresentam problemas estruturais.

PALAVRAS-CHAVES

Transporte Informal; Transporte Intermunicipal; Operador de transporte informal.

1 INTRODUÇÃO

Os anos de 1990 marcam uma mudança estrutural no sistema de transporte coletivo de passageiros brasileiro. É nesta década que surge e intensificam-se nos municípios de médio e grande porte brasileiro os serviços de transporte informal de passageiros. Caracterizado pela posse do meio de produção e operação individualizada estes serviços surgem principalmente pela perda da qualidade do serviço regular.

Procurando dar solução ao problema da ilegalidade do serviço, o poder público estabeleceu como primeira política o controle policial. A baixa eficácia desta política de repressão e as pressões exercidas pelos usuários levaram algumas cidades e Estados a regularizar o serviço, formalizando-os e inserindo-os em diferentes formatos institucionais no sistema de transporte coletivo urbano de passageiros. No entanto, em algumas regiões do país ainda é possível identificar o transporte informal. O transporte intermunicipal de passageiros em veículos de passeio é um entre os diferentes modelos de serviços de transporte informal existentes. O Estado da Paraíba e o Norte do estado de Minas Gerais são regiões onde pode se identificar a existência deste serviço operando as margens da legislação vigente.

Este artigo procura identificar as características básicas deste serviço de transporte intermunicipal de passageiros a partir da análise da realidade destas duas regiões. A análise é realizada a partir de duas pesquisas surveys realizadas que investigou os aspectos da operação, o perfil dos operadores e as características da frota. Estes levantamentos de dados possibilitaram traçar um perfil dos operadores do transporte coletivo intermunicipal informal na Paraíba e no Norte de Minas Gerais, identificar seus desejos, suas expectativas e necessidades, sua qualificação para o serviço, bem como identificar o modelo operacional deste serviço. A partir do qual é possível direcionar políticas públicas específicas ao setor.

Uma das conclusões do estudo é a identificação de falhas no sistema típicas de serviços não regulamentados, com destaque para o excessivo tempo de trabalho do condutor, da baixa qualificação profissional, da ausência de padrão veicular e do descumprimento das gratuidades estabelecidas por lei.

2 CARACTERIZAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INFORMAL

O serviço de transporte no Brasil, data entre as décadas de 1970 e 1980, onde neste período não existia concorrência entre as empresas prestadoras de serviço, o que refletia em tarifas altas, veículos desconfortáveis, pouco seguros, dentre outras inadequações (Martinovic, ET al. 2016). Diante destas deficiências da oferta do transporte regular de passageiros, surgiu o informal (Gomide, 2003) tendo, segundo BARBOZA (2002), como algumas de suas vantagens: a maior flexibilidade operacional, redução do tempo de viagem

e a melhor relação interpessoal entre usuário e operador.

GUERRA (2002) argumenta que, este serviço conhecido como transportes “informais”, ilegais ou “clandestinos”, popularizados após os anos 90 nas metrópoles brasileiras, é uma oportunidade de trabalho e renda na área urbana, mesmo que as margens da legislação vigente. De acordo com ORRICO FILHO *et.al* (2014), estas diferentes denominações são dadas ao serviço de transporte operado por autônomos em veículos de baixa capacidade, o qual concedido, ou não, opera de forma complementar e sobreposta ao transporte convencional e é provido em pequena escala, de forma atomizada, por operadores individuais ou associados em cooperativas.

Segundo a ANTP, o transporte informal não se trata de uma situação existente apenas após os anos 90, ao contrário, em alguma medida, este tipo de transporte sempre coexistiu com o sistema convencional nas cidades brasileiras. No entanto, antes de 1995 este transporte possuía baixa demanda e tinha como principal característica o atendimento de áreas inacessíveis, sem linhas regulares. A partir de 1995 este transporte passa a disputar passageiros com o serviço de transporte regular feito por ônibus e táxis, não apenas em áreas periféricas, mas também nos centros urbanos e bairros de classe média. Segundo a ANTP esta situação expressaria “transformações estruturais permanentes no mercado de transporte urbano” (ANTP 1997: p.17).

O crescimento e popularização do transporte informal a partir de 1995, em parte, são devidos ao crescimento do desemprego nos anos 90, aliado à falta de fiscalização. Além das falhas no atendimento dos sistemas regulares, quanto à rapidez, frequência e segurança, também se tornaram agravantes na expansão do sistema clandestino de transporte. De acordo com CERVERO (2000) o maior benefício deste serviço é a promoção de níveis maiores de mobilidade, sobretudo aos menos favorecidos.

Da ótica da ANTP qualquer outro tipo de transporte, que não seja o transporte regulamentado pela mesma, é considerado informal. Esta definição se aplica também aos casos em que o estado cria uma exceção através da qual um informal pode continuar a desenvolver suas atividades, mesmo sem atingir um status legal equivalente ao dos que gozam da proteção e dos benefícios de todo o sistema legal, estes seriam chamados “informais regulamentados” (ANTP, 1997: pp. 11-45).

Segundo MAMANI (2004) o transporte alternativo caracteriza-se por atendimento apenas nos horários e rotas de maior demanda, aceitando formas de pagamento não usuais, as quais normalmente são negadas nos ônibus convencionais e por fim, não respeitam gratuidades e abatimentos legais de tarifas. Além disso, segundo ORRICO FILHO *et.al* (2014) o crescimento do número de veículos em operação, sobretudo os ilegais, acarretou além da desorganização da oferta de serviços regulares, o aumento do número de acidentes. Assim, o transporte urbano regular se vê afetado pela concorrência desleal num “regime de mercado regulamentado”. (Mamani, 2004.)

3 O TRANSPORTE INFORMAL NA PARAÍBA E EM MONTES CLAROS

Dados do IBGE (2011) apontam o transporte rodoviário intermunicipal/interestadual público como a principal modalidade de locomoção pela malha rodoviária brasileira, seja pela regularidade dos serviços prestados ou pelo valor da tarifa, que tornam o ônibus mais acessível a diversas classes econômicas, sendo, este serviço fundamental para a consecução dos fins da mobilidade espacial e para o desenvolvimento social, cultural e econômico da sociedade. (Roquette e Cardoso, 2016).

Os resultados de uma pesquisa realizada na Paraíba (SOARES et all, 2017) apontou três fatores que podem ser considerados determinantes, na percepção dos usuários, na escolha pelo transporte alternativo, sendo eles: a facilidade de deslocamento em tempo hábil, a

condição de bem-estar e a condição de higiene. A pesquisa, objeto deste estudo, apontou que no transporte intermunicipal informal de passageiros na Paraíba o sistema atende 97 municípios (44% dos municípios da Paraíba), operam 116 linhas, com percurso inferior a 310 km e uma concentração de origem nos municípios de João Pessoa e Campina Grande (62%). Os veículos, mais de 2000, em operação percorrem 5,5 milhões de quilômetros por mês e realizam 175 mil viagens.

Já no Norte de Minas Gerais este transporte concentra-se no município de Montes Claros ROQUETTE E CARDOSO (2016). Os autores também afirmam que, o setor de serviços é o principal fator de geração de viagens, em especial, o setor de saúde. Os dados gerais da pesquisa realizada no Norte de Minas Gerais apontam que as linhas se distribuem a partir de Montes Claros, atendendo a 21 municípios (26% dos municípios da região), numa distância inferior a 300 quilômetros. As estimativas apontam para uma quantidade de operadores próximas a 165.

Em 2016, foi observado em Montes Claros o crescimento da oferta de transportes rodoviários de passageiros, principalmente pelo informal que de acordo com SOARES *et al* (2017), esta é a solução encontrada pela própria sociedade para minimizar os problemas oriundos dos serviços de transportes regulados. Segundo CARDOSO e ROQUETTE (2016), a expansão do transporte informal em Montes Claros surge, conforme observado também no cenário paraibano, diante da necessidade de otimização dos deslocamentos das pessoas com mais economia, velocidade, praticidade e comodidade.

4 METODOLOGIA

A metodologia de pesquisa utilizada na obtenção dos dados foi a pesquisa com *survey*. A pesquisa quantitativa ou *survey* caracteriza-se pela obtenção de dados sobre características, ações e/ou opiniões de determinado grupo de pessoas previamente selecionadas, por meio de um questionário ou outro instrumento similar (Pinsonneault & Kraemer, 1993). De acordo com Fink (1995) o aspecto mais relevante da metodologia de pesquisa *survey* é a possibilidade de quantificação dos resultados de uma população, utilizando um instrumento de pesquisa pré-definido.

No questionário utilizado para a produção dos dados tratados neste estudo, existem perguntas relacionadas à caracterização do operador (sexo, idade, renda, tempo de habilitação, tipo de habilitação, etc.), à caracterização do veículo (idade, tipo de placa, modelo, ano, lotação, etc.) e por fim, à caracterização da operação (frequência, quantidade de linhas, número de viagens, etc.).

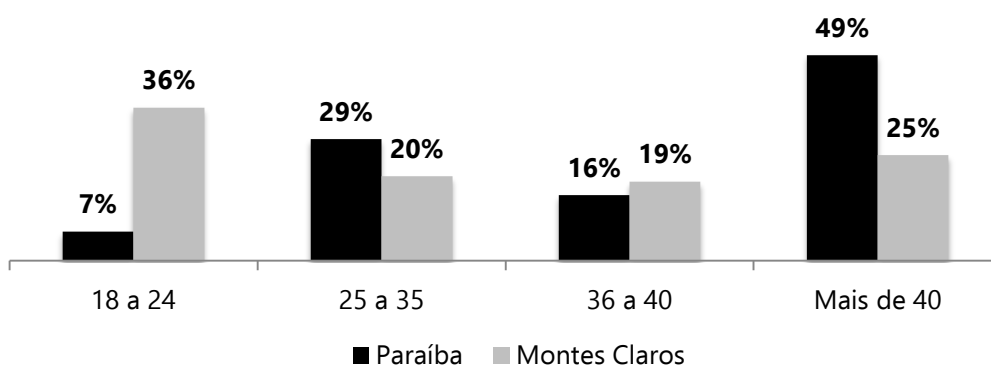
5 ANÁLISE DOS RESULTADOS

As próximas seções apresentam a análise dos principais resultados derivados da pesquisa *survey*, divididos em três grandes objetivos, que são a caracterização do operador, dos veículos e da operação do transporte informal.

5.1 Caracterização do operador

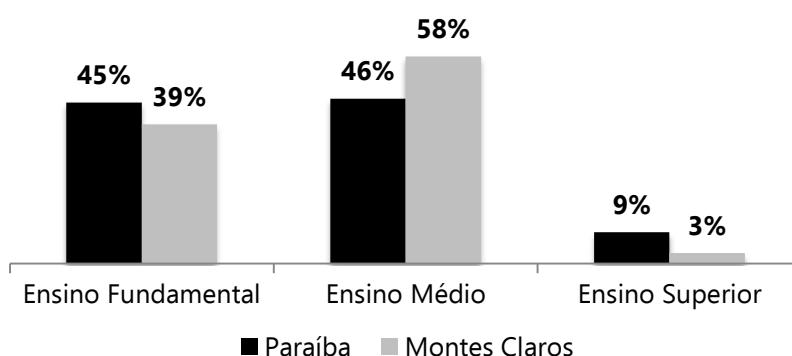
Tanto no município de Montes Claros como no estado da Paraíba, a maioria absoluta dos operadores de transporte informal é do sexo masculino, sendo que no município de Montes Claros tem-se que a totalidade dos entrevistados são homens e na Paraíba apenas 1% são mulheres. Quanto à idade dos operadores, a Figura 1 demonstra que os operadores de transporte informal na cidade de Montes Claros são, em sua maioria, jovens de 18 a 24 anos em contrapartida, no estado da Paraíba têm-se que a maioria dos motoristas possui idade superior a 40 anos.

Figura 1 – Faixa do operador (em anos)



De forma geral, conforme apresentado na Figura 2, o grau de escolaridade predominante entre os operadores de transporte informal, tanto na Paraíba quanto em Montes Claros, é o de Ensino Médio, seguido por Ensino Fundamental e em sua minoria, o de grau superior. Portanto, o perfil de operador desta modalidade de transporte se caracteriza por baixa escolaridade em ambas as localidades.

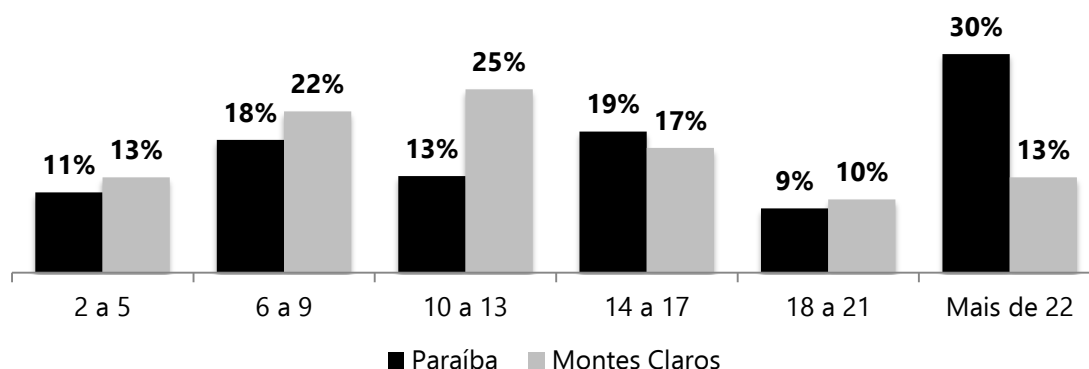
Figura 2 - Nível de escolaridade dos operadores



Em ambas as regiões estudadas é possível identificar que o transporte informal é a principal fonte de renda dos operadores, os quais demonstraram estarem, em sua maioria, insatisfeitos com o rendimento obtido. Em Montes Claros, o principal motivo indicado pelos operadores como determinante para início da profissão foi o desemprego (66%), em contrapartida, 24% informaram que a principal intenção era complementar a renda. Em relação à atividade anterior exercida anteriormente, pode-se verificar uma enorme diversidade de profissões com uma concentração no setor de transporte.

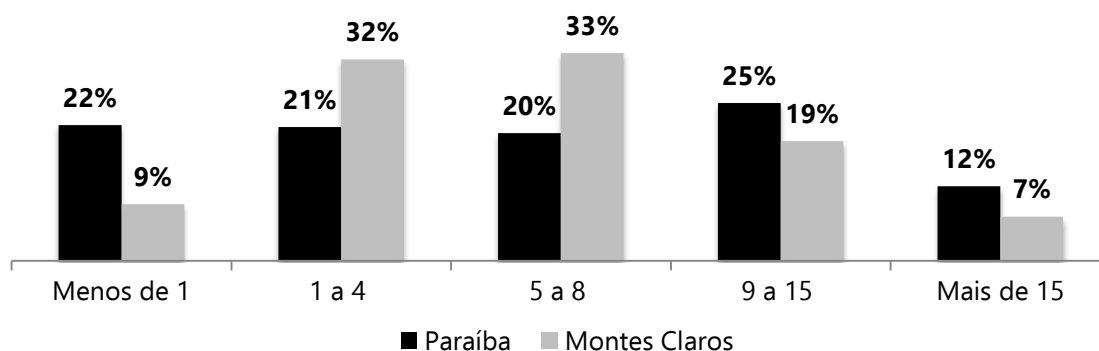
Quanto ao tempo de carteira dos operadores, observa-se que cerca de 30% dos operadores da Paraíba possuem mais de 22 anos de habilitação, sobressaindo-se ao perfil de operadores de Montes Claros em termos de experiência, visto que 25% dos operadores do município tem idade máxima de habilitação em torno de 10 a 13 anos. Este resultado está relacionado, também, ao que foi apresentado na Figura 1 que trata sobre a idade do operador e demonstra que, a maioria dos operadores da Paraíba possui idade mais avançada, em comparação com Montes Claros.

Figura 3 - Tempo de habilitação do operador (em anos)



Quanto ao tempo de exercício da atividade de operador de transporte informal, observa-se na Figura 4 que no município de Montes Claros, a maioria dos operadores possui entre 1 a 8 anos de profissão, já no estado da Paraíba, observa-se uma distribuição mais homogênea, sendo que o maior percentual está entre 9 a 15 anos.

Figura 4 – Tempo de profissão (em anos)



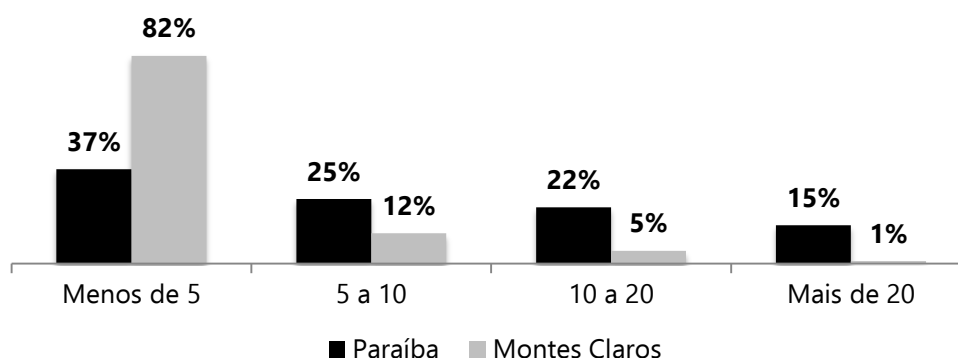
Um fator positivo e que chama muito a atenção nestes dois sistemas é o fato da posse do veículo ainda ser do próprio operador, os dados obtidos apontam que 65% dos carros utilizados para o transporte informal de passageiros na Paraíba são veículos próprios e em Montes Claros o percentual é de 95% da frota. Em geral, nos sistemas de transporte informais consolidados a posse do veículo já não é mais do operador e sim de um terceiro que operou o veículo no início e transferiu o direito de operação aos operadores atuais, criando uma relação informal de trabalho.

Oriundos de diferentes setores da economia com predomínio do setor de transporte, estes operadores possuem baixo nível de qualificação formal, no estado da Paraíba apenas 4,5% dos operadores fizeram cursos de qualificação, tendo adquirido a experiência e as habilidades necessárias para operar com a execução do serviço. O baixo nível de escolaridade e falta de regulamentação no setor são fatores que contribuem para o baixo índice de qualificação.

5.2 A Frota: Características veiculares

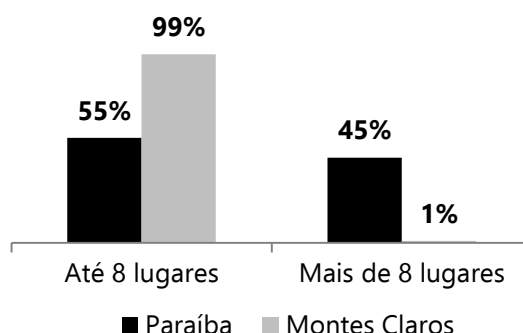
Quanto à idade do veículo, é possível observar na Figura 5 que a frota utilizada no transporte informal na cidade de Montes Claros é composta por veículos novos, com 82% dos veículos em idade inferior a cinco anos. Ao contrário, na Paraíba observa-se boa distribuição entre as faixas etárias, sendo a maioria dos veículos também novos, com idade inferior a cinco anos.

Figura 5 – Idade do veículo



Similar ao serviço informal urbano os operadores do intermunicipal também operam com veículos com capacidade inferior ao serviço de transporte convencional. No entanto, diferente do urbano que opera prioritariamente com van e micro-ônibus este serviço opera majoritariamente com veículos de passeio com capacidade entre 5 e 9 pessoas. O que permite atender ao usuário com tempo de viagem e de espera bastante inferior ao transporte convencional. Observa-se na Figura 6 que tanto em Montes Claros (99%) como na Paraíba (55%) a maioria da frota possui até oito lugares.

Figura 6 – Lotação do veículo



5.3 Características da operação

A operação das linhas inicia-se pela manhã ou de madrugada a depender da demanda existente pelo serviço e encerram no final do dia, são raras as linhas que operam após as 20 horas e 2/3 das linhas operam de segunda a sábado. Metade dos operadores trabalha de 8 a 12 horas por dia e 1/3 trabalham mais de 12 horas por dia.

Os veículos em operação estão distribuídos em uma rede radial com diversas linhas que fazem as ligações entre os diferentes municípios, sendo em algumas destas o único serviço de transporte coletivo ofertado à população.

No que se refere à forma de operação do transporte alternativo, observa-se através dos dados apresentados na Tabela 1 que o número de viagens realizadas no Município de Montes Claros é dividido entre uma, duas ou no máximo três viagens no dia. A área de operação deste sistema de transporte alternativo de passageiros abrange praticamente toda a região Norte Mineira sendo que 39% dos deslocamentos identificados possuem menos de 100 km, 43% entre 100 km e 200 km e 18% mais de 200 km. Já na Paraíba percebe-se uma maior dispersão e uma maior quantidade de viagens realizadas por veículos, este fato está diretamente relacionado a quilometragem das linhas. Na Paraíba 63% dos veículos estão em linhas cuja a extensão é inferior a 50 km, 17% em linhas com quilometragem entre 50

km e 100 km, 14% entre 100 km e 150 km e apenas 6% das linhas são superiores a 150 km.

Tabela 1 - Caracterização da operação - variável número de viagens (%)

Qtd. Viagens	Paraíba	Montes Claros
Uma viagem	24%	75%
Duas viagens	27%	17%
Três viagens	12%	8%
Quatro viagens	14%	0%
Mais de 4 viagens	23%	0%

Como é de característica na operação do transporte informal, a frequência das viagens é irregular, este padrão é observado tanto no município de Montes Claros quanto no estado da Paraíba. Observa-se, porém, de acordo com os dados apresentados na Tabela 2 que em ambas as localidades há uma concentração de viagens realizadas de segunda a sábado.

Tabela 2 - Caracterização da operação - variável frequência de viagens (%)

Dias da Semana	Paraíba	Montes Claros
Segunda a segunda	21%	14%
Segunda a sexta	9%	26%
Segunda a sábado	63%	44%
Outros	7%	16%

Quanto às tarifas, em Montes Claros o valor cobrado pelo serviço varia de acordo com a capacidade do veículo e a distância para cidades atendidas. Em termos percentuais, a maioria (45%) está entre 30 a 39 reais e 25% entre 10 a 19 reais, sendo que veículos de mesma capacidade e de uma mesma cidade têm seus valores tabelados, na Paraíba o valor da tarifa é o mesmo do transporte regulado. Em ambas as regiões menores de sete anos e idosos acima de 65 anos não possuem as gratuidades previstas no transporte regular e pagam o mesmo valor dos adultos em caso de utilização deste serviço.

As pesquisas também apontam que os operadores conseguem a sustentação da sua família com o rendimento obtido no empreendimento sem necessitar desenvolver outra atividade para complementar a renda. Porém, as expectativas de rendimento inicial e os graus de satisfação com o rendimento estão relativamente baixos e demonstram insatisfação com o rendimento e o trabalho exercido.

6 CONCLUSÕES

A análise dos dados e a caracterização do transporte informal no município de Montes Claros e no estado da Paraíba, sob o enfoque do operador, do veículo e da operação, demonstra claramente que estes dois sistemas de transporte informal obedecem às características padrões deste tipo de transporte, como frequência irregular, baixa capacitação, formas de pagamento não convencionais, desrespeito às gratuidades previstas no sistema regulamentado, dentre outras.

No entanto, é possível observar que, a partir das características do operador quanto à idade, tempo de habilitação e tempo de profissão e das características do veículo quanto à idade e lotação que o sistema de transporte informal no estado da Paraíba já é um sistema maduro e consolidado, enquanto no município de Montes Claros este sistema está em fase de amadurecimento e tende a consolidar-se de forma similar à Paraíba.

No estado da Paraíba observa-se que os motoristas possuem idades mais avançadas bem como muito tempo de habilitação e de experiência na operação do transporte informal. Além

disso, a distribuição dos operadores quanto ao tempo de profissão no estado da Paraíba é mais homogênea demonstrando que este sistema é constantemente alimentado com novos profissionais. Além disso, através da caracterização dos veículos nesta localidade, sobretudo quanto à lotação, observa-se que mais de 40% dos veículos utilizados para o transporte clandestino possuem mais de oito lugares, indicando que o transporte informal no estado conta, já, com uma frota de veículos de alta capacidade.

Já no município de Montes Claros, observa-se que os motoristas são mais jovens e com menos tempo de habilitação e de experiência na profissão, além disso, 100% da operação de transporte informal no município de Montes Claros é feita em automóveis com capacidade de até quatro lugares, isto indica que embora o sistema de transporte informal em Montes Claros esteja se consolidando, a infraestrutura ofertada aos usuários ainda não é de alta capacidade, como no caso da Paraíba.

Por fim, ressalta-se que, independentemente da fase em que se encontra o desenvolvimento do transporte informal, seja ele consolidado como no estado da Paraíba ou em fase de consolidação como no município de Montes Claros, os problemas estruturais mais comuns neste tipo de transporte permanecem em vigor, sejam eles a falta de qualificação dos operadores, a frequência irregular de operação ou a forma de cobrança e pagamento das tarifas, desconsiderando as gratuidades previstas no sistema regular.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BARBOZA, K. F. F. (2002). Regulamentação do transporte público alternativo: A Experiência Brasileira. Tese de M. Sc., PET/COPPE/UFRJ,
- CERVERO, R. (2000). Informal transport: Mobility options for the developing world, Prepared for United Nations Commission on Human
- FINK, A. (1995). The survey handbook. Thousand Oaks, Sage.
- GOMIDE, A. A. (2003). Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. [Texto para discussão, Nº 960]. Brasília, DF: IPEA.
- GUERRA J. O. (2002). Uma proposta para a utilização de veículos de baixa capacidade no transporte urbano de passageiros. Tese de M. Sc.,
- MAMANI, H. A. 2004 "Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos" (Buenos Aires, CLACSO).
- MARTINOVIC, L. D. V. P., Ferreira, J. O. N., Peixoto, N. E. S., & Fonseca, A. P. (2016) Transporte Informal de Passageiros: a percepção da comunidade acadêmica da universidade de Brasília. Revista da ANPET.
- ORRICO FILHO, Rômulo D.; RIBEIRO, Renato G.; THIAM, Mame K. (2014) A comparative study of the organization of alternative transport in the cities of Rio de Janeiro and Dakar – Case studies on Transport Policy – Vol. 3, Junho 2015, 278-284p.
- PINSONNEAULT, A. e KRAEMER, K. L. Survey research methodology in management information system: an assessment. *Journal of Management Information Systems*, v.10, n.2, Autumn, p.75-105. 1993. Rio de Janeiro.
- ROQUETTE, Maria L. S. T.; CARDOSO, Antônio D. "A Mobilidade Socioespacial dos Usuários do Sistema de Saúde no Norte de Minas Gerais" 2016. Settlements, Nairobi, Kenya, 288p.
- SOARES, Joyce A. S.; ANDRADE, Marília Z. S. S.; JUNIOR, José F. M; QUEIROZ, Felipe M. 2017 "Mobilidade Urbana Sustentável: Fatores Determinantes da Escolha pelo Transporte Alternativo na Percepção dos Usuários que Fazem a Rota Campina Grande – PB /Alagoa Nova- PB." *Journal of Environmental Management and Sustainability – JEMS Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade - GeAS* Vol. 6, N. 2. Maio. / Agosto 2017.