

FRAGMENTAÇÃO E REALIDADE URBANA: O CIRCUITO INFERIOR E A ATIVIDADE INFORMAL DE MOTOTÁXI¹

Rafael Bastos FERREIRA²

RESUMO

O trabalho objetiva mostrar sob o prisma do circuito inferior que trata Milton Santos (2008a), a atividade informal de mototáxi, tomando como base a cidade de Macapá-AP. Fenômeno que atingiu as cidades no Brasil na década de 1990, sobretudo, as de porte médio, transformando a paisagem urbana e configurando novas realidades. Nesse sentido, pretendeu-se analisar os conflitos existentes em detrimento a esta nova atividade, com efeito, tornando o espaço urbano o palco desses conflitos e de tensões. Tomam-se como pressupostos para o desenvolver deste trabalho que o serviço de mototáxi foi: (1) uma resposta à precariedade do transporte coletivo urbano; (2) um meio alternativo para a inserção no mercado de trabalho; (3) a afirmação do circuito inferior que remonta uma nova realidade e fragmentada (econômica e social) nas cidades. Portanto, pretende-se investigar essa “nova” forma de trabalho e o conflito intrínseco ao surgimento da atividade com base nos estudos desenvolvidos em Macapá e, por outro lado, não com intuito de esgotar o debate acerca da temática, mas sim, contribuir com a discussão, o qual permeia, sobretudo, o tema do planejamento urbano.

Palavras chave: Informalidade. Espaço urbano. Fragmentação urbana.

¹ Este artigo é resultado do projeto de pesquisa que mantive entre o ano de 2009 a 2010 enquanto bolsista pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq). Trabalho apresentado no II Simpósio Nacional de Geografia Política, Território e Poder e no I Simpósio Internacional de Geografia Política e Territórios Transfronteiriços, realizado em Foz do Iguaçu – PR., maio 2011. Título original apresentado: “O Circuito Inferior e o Mototáxi em Macapá – AP: as territorialidades”.

² Geógrafo, pela Universidade Federal do Amapá (UNIFAP). Membro do Grupo de Pesquisa "Abordagens Geográficas para a Amazônia" na UNIFAP.

FRAGMENTATION AND URBAN REALITY: THE INFERIOR CIRCUIT AND ACTIVITY INFORMAL OF MOTOTÁXI

ABSTRACT

The paper aims to show the perspective of the inferior circuit that deals Milton Santos (2008a), the activity of informal mototaxi it is based in the city of Macapá-AP. Phenomenon that is increasingly reaching cities in Brazil, especially the mid-sized, and end up creating another in the urban economy: the Inferior circuit (IC). Moreover, we intended to analyze the conflicts over this new activity once the mototaxismo emerges as an urban phenomenon, in effect, making the urban stage these conflicts and tension. In this sense, make assumptions as to develop this work that the service was mototaxi: (1) a response to the precariousness of urban public transportation, (2) an alternative means for insertion into the labor market, (3) the affirming the lower circuit dating a new reality (economic and social) in cities. Therefore, we intend to investigate this "new" form of labor conflict and the emergence of intrinsic activity based on studies conducted in Macapá, and on the other hand, not with the intention of exhausting debate on the subject, but rather to contribute to discussion, which permeates the theme of urban planning.

Keywords: Informality. Urban space. Urban fragmentation.

1 INTRODUÇÃO

A partir da segunda metade da década de 1990 a paisagem urbana de Macapá sofreu transformações com aumento de motocicletas nas ruas (FERREIRA, 2011a, AMORAS; FERREIRA, 2009). Fenômeno esse que não tomava com exclusividade a cidade de Macapá – onde aqui tomaremos como base de estudo – pois, outras cidades³ já estavam na vanguarda nessa nova forma de trabalho (informal) pelo Brasil. Esse fenômeno tem como característica o serviço de transporte de pessoas por motocicletas, ou seja, referimo-nos do serviço de mototáxi a partir da atividade informal. Assim como em Macapá e em outras cidades, despertou curiosidades e dando um novo contexto nas vias urbanas, além do mais, produziu tensos conflitos envolvendo taxistas e empresas de ônibus.

Neste último ponto – os dos conflitos – foi certamente onde se concentrou toda a discussão da atividade de mototáxi, uma vez, surgido na ilegalidade e clandestinidade. Dessa forma, na mesma velocidade de sua aparição, concomitante, o serviço de mototáxi passou a ser julgado às margens da marginalidade devido as fortes vinculações na mídia que, anunciava-se, sobre os aumentos de roubos e assaltos com motos.

Outros argumentos com o intuito de barrar este serviço foram colocados: há aqueles que acreditam que as motos não estão preparadas ou não foram projetadas para o transporte de pessoas, caracterizando o serviço de mototáxi, portanto, como um serviço perigoso⁴ – como também argumentam os taxistas. Este último, por sua vez, se viram os principais prejudicados por essa atividade que, em Macapá, surge na década de 1996 (RANGEL, 2006) estando ainda atividade em sua timidez.

Sem dúvida, o serviço de mototáxi efetuado de modo informal configurou em certa medida um confronto entre as percepções culturais dos agentes e atores envolvidos e os ditames legais estabelecidos pelo Estado (COELHO, 1997). Isso pode significar a debilidade deste em manter seu poder de administrar uma parcela da vida social dos indivíduos (FOUCAULT, 1979).

³ O serviço de mototáxi surgiu no Brasil no ano de 1994, na cidade de Crateús-CE (COELHO, 1997, GOMES; DUQUE, 2009, RANGEL, 2006).

⁴ Relato apresentado por Jaime Waisman (Prof. de Engenharia dos Transportes – EPUSP – Escola Politécnica da USP) traz a debate sobre a fragilidade da moto, embora fabricantes garantem que as motocicletas são projetadas para carregar duas pessoas e a questão dos acidentes está relacionada não unicamente pela a fragilidade das motos, mas sim, pela falta de preparo desses profissionais. UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO – Escola de Comunicações e Artes. Trabalho produzido para o concurso “*Headline Urban Mobilities*”, (org.) pelo *Institut pour La Ville en Mouvement*, de Paris, 2004.

Além das falhas administrativas e a própria condição urbana, por outro lado, não se pode deixar de pensar o espaço urbano e suas multiplicidades de agentes sem considerá-lo com as partes intrínsecas de toda sua estrutura e processo, pois, tais aí, o espaço urbano como nos apresenta Roberto Lobato Corrêa: fragmentado, reflexo e condicionante social; campo de lutas e conflitos (CORRÊA, 1989); de interesses e de várias representações territoriais, ou melhor, com várias territorialidades.

Os novos padrões de desenvolvimento urbano que têm marcado a fragmentação urbana das cidades contemporâneas e que são produtos, condições e meios de fatores estruturais, têm trazido, indubitavelmente, implicações diretas no plano das ações locais, reconfigurando territorialidades diversas – formais (decorrentes de espacialidades institucionalmente definidas e que observam delimitações político – administrativas) e não formais (decorrentes de espacialidades não institucionalizadas, que delimitam escalas espaciais de ação e/ou controle de determinados agentes) (TRINDADE JR. 2001, p. 138).

Um outro ponto que se deve considerar é que além desses conflitos existentes pelo surgimento da atividade em Macapá e frequentemente em outros estados, a natureza de seu surgimento é variável⁵. Sem dúvida, podemos afirmar que o serviço de mototáxi tem como pressuposto essencial nas cidades de porte médio a problemática do transporte coletivo urbano (COELHO, 1994, GOMES; DUQUE, 2009, FERREIRA, 2011a), uma vez, que este serviço em sua precariedade não vinha e/ou ainda não vem atendendo de forma satisfatória a população tanto em sua condição de qualidade e quantidade. Frequentemente, esta problemática é um fenômeno que marca as cidades de porte médio como em Marabá (PA), Castanhal (PA), Macapá (AP), Crateús (CE), onde existe o serviço de mototáxi.

É preciso ressaltar um aspecto importante que possibilitou o surgimento acelerado do serviço de mototáxi informal em Macapá. Damos a essência deste fenômeno (em Macapá) ao alto índice de migração no final da década de 1980. Segundo Porto (2007), em virtude da transformação do Território Federal do Amapá em Estado, em 1988, e da regulamentação da Área de Livre Comércio de Macapá e Santana (ALCMS), em 1990, Macapá apresentou possibilidades de desenvolvimento, tornando-se, assim, um grande foco de atração de pessoas

⁵ Nas metrópoles o surgimento do serviço de mototáxi e dos motoboys tem como pressuposto essencial fugir dos grandes engarrafamentos. Conforme Sposito (2004, p. 33) “(...) a aglomeração de veículos nas ruas provoca um deslocamento lento, podemos dizer que as pessoas às vezes têm mais trabalho para circular quando, na realidade, deveriam circular com facilidade para trabalhar, diminuindo o desgaste de tempo útil de cada um”.

oriundas de diversas regiões do Brasil – principalmente dos estados do Pará e Maranhão. Dessa forma, Macapá apresentou nos últimos anos um grande índice de migração e que hoje vem tendo seus rebatimentos numa elevada concentração de população urbana de 380.937 (IBGE, 2010)⁶ que, combinado com o descaso do transporte coletivo urbano e o alto preço de uma corrida de táxi abriu-se o campo para informalidade do serviço.

É nessa atmosfera (na deficiência do Estado, na precariedade do transporte coletivo urbano e na condição urbana) que o serviço de mototáxi informal e/ou clandestino viu sua oportunidade nas cidades: o trabalhador – principalmente o desempregado – viu na atividade informal uma possibilidade de adquirir e complementar sua renda.

Até aqui se relatou brevemente a problemática do serviço de mototáxi e seu surgimento, porém e, além disso, o trabalho aqui busca anexar a atividade de mototáxi ao circuito inferior. Sem dúvida, alguns pontos já anunciados nos possibilita esta fundamentação. Nesse sentido, o mototáxi essencialmente se mostra a partir de seus aspectos originais um exemplo da própria condição do circuito inferior que melhor será exposto mais adiante. No entanto, de antemão adianta-se: a atividade criou outra economia no meio urbano; b) outra possibilidade; c) outra alternativa para uma parte da população que pagava pela irresponsabilidade com o transporte urbano e com o mau serviço.

Diante desses pressupostos de clarificação, assume-me um juízo: as populações urbanas em face do não benefício às possibilidades de renda e de serviço acabam por criar novas formas de atividade á margem da formalidade. Aqui se fundamenta com Milton Santos (2008a, p. 22) sendo “o circuito inferior, formado de atividades de pequena dimensão e interessando principalmente às populações pobres, é, ao contrário, bem enraizado e mantém relações privilegiadas com sua região”.

Nesse sentido, o serviço de mototáxi informal (em seu surgimento), desde logo, apresenta em sua essência as características do circuito inferior que denuncia a face de uma população não sendo atendida em seus serviços fundamentais. Em Macapá, por exemplo, em detrimento ao mau serviço prestado e as limitações do serviço de transporte coletivo urbano, que não dispõe de outras alternativas como vans , metrô e trens, o serviço de mototáxi se tornou a alternativa mais viável às necessidades. Embora hoje, a atividade esteja bem mais discutida na esfera do Estado e nas pesquisas acadêmicas, muito ainda tem que se avançar, sobretudo, o

⁶ Enquanto a população rural compreende apenas em 16.976.

espaço dos mototaxista no meio urbano (FERREIRA, 2011a), ou seja: sobre as motovias, as sinalizações e, sobretudo, qualificar e educar melhor, em sentido geral, as pessoas que circulam no espaço urbano.

É preciso considerar que as discussões aqui desenvolvidas são fruto dos debates realizados no Grupo de pesquisa “*Antropologia dos Sistemas Informais e Ilícitos*”, onde fui integrante e mantive o projeto de pesquisa voltado ao estudo da atividade informal de mototáxi em Macapá – AP, vinculado ao CNPq. Além das bases teóricas da Antropologia Urbana os textos revisados buscaram abranger os horizontes com o intuito de entender o percurso qualitativo do trabalho informal no Brasil. Nesse sentido, percorreu as literaturas da Geografia Urbana como forma de entender e analisar os agentes que influenciam na dinâmica da realidade urbana da cidade⁷: Estado e grupos sociais excluídos.

O trabalho aqui apresentado limita-se ao tema da informalidade e não busca abranger, embora os estudos sobre a atividade de mototáxi informal não sejam muitos é preciso considerar que os existentes são bem fundamentados e importantes para o entendimento do assunto. Portanto, o trabalho é bibliográfico e visa uma discussão que não se esgota e requer um olhar crítico do assunto.

2 O CIRCUITO INFERIOR E O SERVIÇO DE MOTOTÁXI

Sem dúvida, o território brasileiro nas três últimas décadas sofreu um processo acelerado de modernização e urbanização fundamentando um circuito superior da economia caracterizado por Milton Santos pela fluidez do capital e pela sua densidade tecnológica. Por outro lado, como resultado direto desse processo de modernização, encontra-se o circuito inferior, com baixa qualidade técnica e atendendo especialmente uma camada da sociedade excluída (SANTOS, 2008a). Dessa forma, deve-se considerar que, “existe entre los dos circuitos una oposición dialéctica: uno no se explica sin el otro. Ambos son opuestos y complementarios, aunque para el circuito inferior, la complementariedad adquiere la forma de dominación” (SILVEIRA, 2007, p.

⁷ Ou seja, se falados atores produtores e modeladores do espaço urbano (ver melhor os estudos de Roberto Lobato Corrêa [1986]). Onde estes pelas suas políticas promovem uma divisão do espaço urbano para os seus interesses e com isso, acabam segregando e marginalizando uma parte população. No caso estudado aqui se apresenta o circuito inferior como resultado ou intrínseco a um modelo modernização excludente.

150). E é nesta perspectiva, portanto, fragmentada que os trabalhadores mototaxistas informais, realizam uma atividade periférica na economia (NORONHA, 2003).

No entanto, antes de iniciar uma reflexão da proposta deste tópico, de antemão ponderamos que não se trata aqui de visualizar o serviço de mototáxi informal em sua condição de “sobrevivência” ou de subemprego caracterizado na “*velha informalidade*” (Cf. NORONHA, 2003), ao contrário, o serviço de mototáxi configura uma dinâmica própria de economia e de sucessos as suas propostas, deixando para trás a “*velha*” para uma “*nova*” informalidade no mundo atual. Voltamos a isso mais a frente.

Em detrimento a este fenômeno dialético que atinge as cidades urbanas derivado das modernizações, anuncia-se aos padrões de encaixe às diversidades dessa própria sociedade fragmentada nos países subdesenvolvidos: “Os dois circuitos da economia urbana” que trata Milton Santos (2008a). Esses dois subsistemas brevemente já anunciado, o Circuito Superior (CS) e o Circuito Inferior (CI), se caracterizam em primeiro lugar, tendo os dois subsistemas originados diretamente da modernização tecnológica e em segundo lugar, não havendo dualidade entre estes, mas sim, um resultado diretamente do outro (SANTOS, 2008a, 2008b). Estes conjuntos se defrontam, portanto, com realidades do fenômeno juntos, mas que, no entanto, vivenciam com estruturas diferenciadas ao uso do espaço urbano.

La pobreza, el desempleo, la falta de oportunidades, la violencia y tantos otros males que suelen ser expuestos como sinónimo de la vida urbana son, en realidad, resultado de un modelo modernizador excluyente, en el cual el circuito inferior, crecientemente distanciado del circuito superior, es una forma dependiente de supervivencia social (SILVEIRA, 2007, p. 162).

Percebe-se que a diferencia essencialmente entre estes dois subsistema se condiciona no nível tecnológico que estes apresentam, além do fluxo do capital e, sobretudo, as possibilidades diferenciadas de acesso a este mesmo capital. Mostram-se também acessos diferentes aos serviços e bens tanto em escala global e local, e quanto menor a escala do lugar, mas numerosos são os impactos (SANTOS, 2008a). É nessa perspectiva que no espaço urbano o trabalho informal a partir da atividade de mototáxi, buscamos percebê-lo como fruto desses processos políticas e econômicos que negligenciam uma parte da população da cidade e além do surgimento do serviço mototáxi como resultado da precariedade do transporte urbano como já anunciamos, a escassez do trabalho formal é um e, provavelmente, o principal fator dessas problemáticas contraditórias.

Atividade informal de mototáxi partir de 1990 passa a criar um circuito econômico alternativo para uma parte da população não atendida em serviços especialmente, contudo, não beneficiando tão-somente a individualidade do desempregado, mas como foi observado, a atividade “surge” para atender um certo grupo a partir de seu serviço alternativo. Embora se coloque aqui que a atividade de mototáxi atenda uma parcela da população, isso não se concretiza em seu rigor. Certamente, o serviço em geral é uma alternativa para todos, uma vez, que busca diminuir a lacuna do serviço precária do transporte coletivo urbano que, como vimos, é uma problemática das cidades de porte médio e, nas grandes cidades, quase sempre, é tentar fugir dos grandes engarrafamentos. Portanto, a partir deste pequeno anúncio o fenômeno dessa atividade já nos confirma a realidade da própria fragmentação urbana que, conseqüentemente, essas populações obrigatoriamente têm acessos diferentes aos bens e serviços.

Diante disso, uma nova informalidade emerge, que se caracteriza como uma forma de inserção do trabalhador no mercado de trabalho (LIMA; SOARES, 2002). Em detrimento, esta nova realidade, há o surgimento de outras economias que objetiva atender uma parte da população da cidade que, em suas construções, criam um circuito paralelo a outro objetivando manter sua atividade. Nesse caminho, o circuito inferior que aqui se refere, apresenta-se sua particularidade no caso dos mototaxistas (informal e formal) nesta ocasião que se pretende. Este serviço na sua própria dinâmica, desde logo, nos leva a considerá-lo como parte do circuito inferior. Damos como exemplo, de antemão, a dinâmica no atendimento e na relação com o seu freguês: a relação é flexível, ficando a cargo, muitas das vezes, do preço negociado antes ou após a corrida.

Os mercados de pequeno porte em comunidades nos dão mais exemplos sobre esta particularidade. O que não é possível nos grandes supermercados, nas empresas em geral, ao contrário, há facilidades e totalmente viável a compra, por exemplo, de meio quilo de feijão ou de arroz, 50 centavos de manteiga, ou seja, igualmente como mostramos no serviço de mototáxi à flexibilidade do serviço oferecido. A mesma abertura é visível na maioria dos serviços que vivem na clandestinidade e na informalidade: nas barraquinhas de alimentação, em alguns sebos que oferecem seus serviços em praças, em feiras tradicionais, na venda ilegal de Cd's e DVD's pelas ruas e entre outros.

Para tornar mais evidente aos exemplos demonstrados anteriormente recorreremos a Milton Santos que abaixo (Quadro 1) nos apresenta a particularidade e certas características dos dois circuitos da economia que anunciamos. O quadro nos mostra algumas principais facetas desse

fenômeno que aqui apresentamos e exemplificamos especialmente no circuito inferior. Portanto, interessa-nos, este circuito, uma vez, que suas características demonstradas e fundamentadas por Santos denunciam e baseiam a própria atividade informal de mototáxi que se demonstra.

Características	Circuito Inferior	Circuito Superior
Capital	Escasso	Importante
Mão-de-obra	Abundante	Limitada
Relação com os fregueses	Personalizada, Direta	Impessoal e/ou por escrito
Preços	Submetido à discussão	Fixo (em geral)
Ajuda Governamental	Nula ou quase nula	Importante

Quadro 1- Características dos dois circuitos

Fonte: Adaptado de Santos (2008a, p. 44)

Relacionando o circuito inferior em suas características apresentadas acima com o caso da atividade de mototáxi pode-se observar as seguintes questões. **O Capital:** embora seja necessário já algum recurso para obter a moto, ainda sim, o serviço oferece para o trabalhador apenas uma complementação de sua renda e com poucos lucros. **A Mão-de-obra:** sem dúvida, atualmente há mais trabalhador na informalidade do na atividade formal. A regulamentação do serviço ocorreu em 2009 e, por exemplo, em Macapá mostrou um quadro ainda não conhecido até então, ou seja, atualmente há entre 2 a 3 mil trabalhadores na informalidade que faziam o serviço de mototáxi na capital. **A Relação com fregueses:** como já se antecipou a relação é bem flexível. O preço, ainda hoje (pós-regulamentação), se dá pela negociação direta. **Ajuda governamental:** na década de 1990 o Estado pouco se esforçava para entender a atividade, a não ser, pelas fortes repressões. Atualmente, com a atividade bem mais discutida e regulamentada, o Estado oferece alguns incentivos (facilidades) para o trabalhador adquirir o seu instrumento de trabalho.

Sem dúvida as características básicas do circuito inferior que Milton Santos já nos apresentava outrora são afirmadas na atividade informal de mototáxi. Ainda é preciso considerar que este fenômeno (o serviço de mototáxi) assume alguns padrões em seu surgimento quando nos referimos tanto com as cidades de porte médio quanto as grandes cidades. Embora, a natureza de seu surgimento tem suas variáveis, o que lhes torna comum, é o preço negociado por uma corrida e a relação direta do freguês os mototaxistas (informal ou não) com o freguês como vimos.

Neste último caso (o preço negociado), lembramos, foi o que marcou o centro das discussões e do conflito entre os taxistas e os mototaxistas, ou seja, a crítica pela falta de uma

tabela de cobrança de preços, uma vez, a corrida sendo pelo o preço negociado. Embora atualmente a atividade já se encontre regulamentado na maioria dos estados com o serviço, a discussão da atividade, assim como, o caso dos motoboys ainda está longe de ser encerrada. O Estado por, sua vez, ou as cidades que reconheceram a legitimidade da atividade não fizeram outra coisa a não ser reconhecer a sua própria deficiência.

3 INFORMALIDADE HOJE: DILEMAS DE SUA ATIVIDADE

A discussão da informalidade nos dias de hoje, sobretudo, pela a inserção dessas novas formas de atividades vem imponto aos estudiosos concomitante novas formas de interpretação e de abordagem do fenômeno, sobretudo, nos países em desenvolvimento. Atualmente essas atividades no passo de suas formas diferenciadas autora caracterizando o que os estudiosos chamam de trabalho flexível. Conforme Sorio citado por Suisso (2006) considera que a partir de 1994 consolida-se o avanço da flexibilização das relações de trabalho, exploração do trabalho informal, da precarização do trabalho, terceirização do trabalho e aumento do trabalho temporário e autônomo que perdura nos dias de hoje. Nesse sentido, o termo *flexibilidade* é utilizado para expressar as novas formas criadas de trabalho a partir do sistema atual.

Nesse contexto, o “novo” tipo de trabalho é baseado na polivalência e multifuncionalidade do trabalhador, na produção “flexibilizada”, inspirada no modelo japonês. A ideologia de apoio no discurso de formação de um “novo perfil do trabalhador” *flexível* e criativo (ALVES; ALMEIDA, 2009, p. 241).

Outro ponto que marca a natureza desta nova informalidade e que desmonta as suas formas antigas – a indústria de reserva – é a existência de uma *fronteira porosa* nessas atividades, ou seja, dualizar o informal e o formal não cabe mais nas análises e a sua desvinculação. O que ocorre é a complementaridade entre estes. Sendo eles, portanto, produto da expansão do capitalismo nas áreas periféricas, relacionar as condições de trabalho como algo marginal, como reserva ao emprego industrial, urbano e formal, a pesquisa não alcançará a essência dessas novas formas.

É preciso entender este fenômeno como uma forma de inserção num mercado (LIMA; SOARES, 2002). Para Fonseca (2005), em sua dissertação, estudo realizado na capital carioca, a atividade de mototáxi se caracteriza como uma “invenção se mercado”. Com essas novas

perspectivas a revisão do debate do trabalho informal é essencial nas sociedades modernas, sendo as cidades e, sobretudo, as metrópoles que nessa era se tornaram o palco para novas formas de trabalho e de práticas sociais.

A complexidade do entendimento e da análise dessas dinâmicas da realidade urbana e, cada vez mais fragmentada, se tornou um desafio e um campo fértil hoje para os cientistas sociais. Telles e Hirata (2007) debatem as práticas urbanas e suas complexidades dos fenômenos nessa era globalizacional. Denunciam e nos revela a dificuldade de dar um marco fronteiriço (a *fronteira porosa*) entre as práticas ilegais, informais e ilícitas, lícitas no meio urbano das cidades. Nas grandes metrópoles esta dinâmica de práticas é bem elevada devido a um maior condicionante de atores e práticas. Outros autores trabalham com uma concepção da “cidade como bazar” que, em um artigo de 1997, Ruggiero e South lançaram para expressar a interseção existente entre o mercado formal e informal, lícito e o ilícito.

Em resumo, essas transformações nas cidades se intensificaram a partir da década de 1980, onde se caracterizou o bazar metropolitano e a partir desse momento intensificam as formas complexas da fronteira porosa às imbricações do formal e o informal, do ilícito e o lícito na realidade urbana. Nesse sentido a identificação de um marco fronteiriço nestas novas práticas urbanas se tornou um trabalho rigoroso aos cientistas sociais, pois em sua maior parte, devido a este novo “padrão”, uma passa a se mantém da outra, ou uma depende da outra para sua própria sobrevivência.

Em exemplo, os estudos desenvolvidos sobre atividade informal de mototáxi em nossa pesquisa confirmou a existência desse fenômeno. Em exposição no 1º Congresso Amapaense de Iniciação Científica e 5ª Mostra de TCC s (2010) e no II Simpósio de Geografia Política, Território e Poder e I Simpósio Internacional de Geografia Política e Território Transfronteiriços (2011b), buscamos apresentar as dificuldades da pesquisa focando a complexidade das imbricações e sua identificação. No caso mais prático da ação a atividade dos mototaxistas informais em Macapá, o Estado vem enfrentando, mesmo após a regulamentação, grandes dificuldades de controle.

Narraremos uma situação: um motoqueiro que deseje após de seu passeio voltar para casa fazer o serviço de mototáxi informal ou eventual, objetivando ganhar um “lucro” no final do dia ou da noite, pode se tornar uma complexa situação para a ação do Estado. Continuemos. O guarda que por ventura desconfiou deste motoqueiro em uma possível ação ilegal (com uma roupa comum) juntamente com o seu “carona”, o informa que pare. A primeira ação do guarda é

sob uma pergunta óbvia aos dois ocupantes do veículo: está ocorrendo um serviço de mototáxi? Em seguida são solicitados os documentos do veículo e do dono.

Portanto, chegamos às dificuldades da ação. Bastaria aos dois investigados uma prévia combinação desta possível situação, ou seja, caberia apenas dizer que não estava ocorrendo o serviço ilegal e que os dois são conhecidos, caso os documentos não apresentassem nem nenhum problema. Exemplificamos apenas uma situação de várias e nos mostra a natureza da complexidade de intervenção, sobretudo pela ação do Estado. A dificuldade de agir, com efeito, principalmente da década de 1990 quando surgiu à atividade, esbarrava-se justamente nessa confusa identificação que se imbricavam entre as práticas ilegais, ilícitas, clandestinas, informais. Além do mais, nada constavam nas leis na época, ou seja, não havia nenhuma menção no que envolvia o serviço de mototáxi como transporte de pessoas nas vias urbanas. Fica bem clara a dificuldade para a ação repressora sobre os trabalhadores mototaxistas.

Rangel (2006) nos mostra de forma bem clara as dificuldades de intervenção sobre os mototaxistas, apresentando-nos um pedido negado de mandato de segurança por um juiz quanto à circulação do serviço mototáxi em Macapá.

O argumento central do pedido de segurança impetrada está na assertiva de que, na inexistência de lei proibitiva ao exercício dessa atividade, lícito seria exercê-la, com ou sem permissão da administração municipal incorre, aqui o impetrante do *mandamus* em grosseiro equívoco, pois o princípio da legalidade vigorante na seara do Direito Administrativo consiste exatamente no inverso, vale dizer, lícito só fazer quando autorizado por lei, ao contrário do que ocorre no campo do direito civilino (RANGEL, 2006, p. 26).

De certo, o Estado não escapou das pressões sofridas pelos taxistas e empresas de transportes coletivos. Outros pontos de tensão no que envolve o surgimento da atividade permeou o debate do serviço de mototáxi. Em primeiro, além desse momento conflituoso à sua condição de clandestinidade e ilegalidade, pesadas acusações à atividade emergiram. Diversas vinculações na mídia em geral davam a entender que muitos indivíduos utilizavam a atividade para as práticas de assaltos e roubos o que acarretou, por conseguinte, a marginalização do serviço antes mesmo de sua regulamentação.

Em segundo, houve diversas confusões na identificação do serviço de mototáxi em relação às atividades dos motoboys. Isso talvez tenha ocorrido justamente, porque em muitas cidades alguns motoboys paralelamente faziam o serviço de mototáxi e não somente como serviço de

entrega. Em Cachoeira do Sul – RS⁸, denúncias foram feitas de suspeitas que motoboys estariam atuando também no transporte de pessoas, segundo alguns taxistas da cidade. Eles não estariam trabalhando somente com o serviço de entrega, e sim, também com transporte de pessoas.

Portanto, essa atividade paralela fazendo o serviço de mototáxi em alguns momentos feitos por alguns motoboys, produziu-se distorções e confusões na identificação do serviço mototáxi até então.

Alguns erros talvez em detrimento a isto ocorreram e o serviço de mototáxi foram muitas das vezes confundido com os dos motoboys em todo Brasil. Em Anápolis – GO⁹, a preocupação do vereador Fernando Cunha (PSDB) foi posta em evidência em não confundir o serviço mototáxi com os motoboys em um projeto de lei¹⁰. Portanto, as preocupações enquanto a confusão existente entre as duas atividades marca mais um das problemáticas no que envolve o serviço de mototáxi.

Em detrimento estas problemáticas, a emergência da regulamentação da atividade se tornou a principal bandeira das reivindicações desses trabalhadores, além de buscar garantir os direitos trabalhistas. Desde então, se acentuou os debates em todo o Brasil. O caminho para contornar esse imbróglio e de tensão sem dúvida não se daria pela repressão da atividade, uma vez, que os próprios estados não negavam suas fragilidades e deficiências no serviço de transporte coletivo urbano. Portanto, foi o que aconteceu, a regulamentação do serviço de mototáxi em 2009 sancionado no dia 29 de julho pela Lei nº 12/009. Porém é preciso considerar que o fato da regulamentação obrigatoriamente põe outros na ilegalidade e na clandestinidade, conforme a EMTU (Empresa Municipal de Transportes Urbanos) o número destes gira em torno de 2.000 a 3. 000 trabalhadores. Sem dúvida, quanto mais o Estado regula e formaliza uns, deixam muitos outros na clandestinidade (LOMNITZ, 2003).

Mostramos aqui as dificuldades da discussão sobre esse tema, envolvendo uma multiplicidade de atores, interesses e fenômeno. Há por um lado aqueles contra a regulamentação da atividade e acreditam no aumento dos roubos e acidentes; há aqueles que são a favor da

⁸ Informação retirada do Jornal do Povo em 1º de abril de 2002.

⁹ Jornal Cidade de 03 a 09 de abril de 2009.

¹⁰ No parágrafo único do projeto de lei estabelece que “o serviço de mototáxi consiste no transporte individual de passageiros”, para não confundir ou mesmo gerar dúvidas quanto ao trabalho dos motoboys que já são regulamentados.

regulamentação que entendem como um serviço alternativo e que inclui uma grande massa de trabalhadores no mercado de trabalho.

Há um fato! A discussão não se esgota apenas pela regulamentação que há pouco tempo conquistada (2009), pois o aumento do serviço clandestino não cessa, forçando o que já vem acontecendo em Macapá, o aumento do número de vagas para mais trabalhadores. Por exemplo, citando a mesma cidade supracitada, o número de vagas disponíveis quando houve a regulamentação eram de 700, o que, por conseguinte, se tornou insuficientes para a demanda existente. Atualmente o número de vagas passou de 700 para aproximadamente 1.500 na capital. Até este momento da regulamentação da atividade, o surgimento do serviço de mototáxi protagonizou intensos debates que envolveram diversas classes que perpassaram às questões políticas, interesses empresariais, aos estudos acadêmicos. Sem dúvida, as discussões pareciam não encontrar seu fim e sem consenso, ainda hoje, algumas cidades ainda negam a utilização desse serviço. Sem dúvida, esta negação faz escapar à sua responsabilidade ao argumento que o serviço de mototáxi intensificaria os problemas viários e urbanos, ao contrário, é em detrimento a precariedade do transporte coletivo urbano e aos serviços de má qualidade do Estado que a atividade surgiu.

A complexidade do tema denuncia uma realidade urbana que cada vez mais é fragmentada. Assim como, de um lado a cidade se mostra o símbolo de uma sociedade moderna às suas paisagens arquitetônicas e o horizonte das possibilidades de um dia melhor para o migrante, por outro lado, ela se revela a precariedade, o lugar do planejamento sem planejamento e a condição de pobreza. Podemos dizer que neste último caso a cidade impõe ao homem sua determinação pela dependência e a pobreza que deviria se vista em seu fenômeno qualitativo é reduzida aos dados quantitativos (SANTOS, 2007).

A informalidade é uma realidade e parte intrínseca das cidades, embora vista como uma fragmentação da economia urbana e por muito tempo não sofreu estudos sistemáticos (SANTOS, 2008a), hoje tem seu merecimento nas pesquisas acadêmicas e de pós-graduação. Segundo os estudos sobre o tema da informalidade foi um fenômeno que atingiu as capitais dos países subdesenvolvidos e o trabalho informal no mundo globalizado, neoliberal, levou muitos indivíduos a atividades precárias, sem carteiras assinadas e sem direitos trabalhistas (ALVES; ALMEIDA, 2009). Portanto, o trabalho informal nasce da precariedade ou da falta de viabilização/acesso por uma parte da população a certos serviços ou bens. Podemos observar isso na atividade de mototáxi.

No Brasil a precarização do trabalho a partir dos anos 1960 já vinha sendo discutida e que não pode ser entendida como algo novo (ALVES; ALMEIDA, 2009), no entanto, é década 1990 se intensifica a precarização e a redução do trabalho assalariado (KON, 2008). Sem dúvida, esta condição às incertezas desse mundo levaram muitos trabalhadores a criar novas formas de trabalho, o que levou, porém, a diminuição das carteiras assinadas e as condições de trabalhos precários, e muitos desses trabalhadores caindo sob julgamento de uma atividade considerada como marginal.

A realidade urbana nos confirma uma essência de que lhe é própria, a da fragmentação e/ou dos dois circuitos, que por um lado, denuncia a irresponsabilidade de seus gestores. E pelo outro, a condição urbana no século XXI que cada vez mais em seu descompasso em tempo e espaço. Portanto, embora nela se encontre, contraditoriamente, as possibilidades nas condições de dependência da realidade humana.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A condição urbana (mais do em outros tempos) empurra os trabalhadores para atividades alternativas de trabalho, sobretudo, nas cidades evidenciando em sua forma de fragmentação. Esta mesma condição se apresenta como as possibilidades de um novo fazer. Como demonstramos, em contorno as essas questões, formas novas de atividade surgem dando para o trabalhador possibilidades de renda ainda que seja na informalidade. Para outros, o trabalho informal é a oportunidade de incrementar ou complementar a sua renda.

Em sentido geral, a sociedade à margem dos bens e serviços de qualidade, criam como tratamos aqui a partir da atividade informal de mototáxi sob aporte teórico de Milton Santos um outro circuito econômico paralelo ao moderno: o circuito inferior – periférico. Concluimos neste ponto, que o serviço de mototáxi se encaixa nas características apresentada pela tese de Milton Santos (no caso o circuito inferior) e, sobretudo, confirmando a nova informalidade: 1) o serviço de mototáxi configura um circuito paralelo e alternativo das formas padronizadas; 2) Demonstra forte vínculo a quem atende: a relação direta com seu freguês e preço negociado; 3) Nesse sentido, configura uma “nova” informalidade que mantém sua própria dinâmica no espaço urbano, ou seja, seu próprio circuito econômico e hoje político.

Além do mais, buscamos aqui traçar um perfil da problemática que cerca a atividade de mototáxi informal com base nos estudo em Macapá, logo, não foi o nosso objetivo buscar conceitos sobre a informalidade, embora, consideramos sua importância. Portanto, no decorrer da pesquisa buscou-se o entendimento do assunto e sua “natureza” as evidências possíveis e, desde logo, semelhanças apareceram entre cidades ou regiões. Consideremos alguns aspectos. 1) Identificou-se o mau serviço prestado pelas empresas de ônibus a partir da deficiência do transporte coletivo urbano como consequência direta do surgimento da atividade informal em cidades de pequeno porte. Embora com a atividade regulamentada, muitos consideram um veículo vulnerável ao uso do serviço de mototáxi e com poucas condições de proteção. Sem dúvida, isso tem sido um problema. Há a necessidade de qualificar os mototaxistas para esta atividade e para o seu exercício no espaço urbano, uma vez, que o alto número de acidentes envolvendo mototaxistas é alarmante (não queremos aqui culpar este ou aquele).

Portanto, a atividade do serviço de mototáxi ganhou campo nos últimos anos como transporte alternativo e têm avançada com sucesso como possibilidades nas cidades pelo Brasil. Algumas capitais tem aumentado como exemplificamos em Macapá, o número de mototaxistas, no entanto, legalizar e dar oportunidades em detrimento às problemáticas existentes pode, por conseguinte, abrir lacunas para outras consequências se não houver responsabilidade e planejamento.

5 REFERÊNCIAS

ALVES, Ana Elizabeth Santos; AMEIDA, José Rubens Mascarenhas de. **Trabalho informal em tempos “globalizacionistas”**. Revista Histedbr on-line, Campinas, n°. especial, p. 238-250, maio 2009.

AMORAS, Fernando Castro; FERREIRA, Rafael Bastos. **Limites do Planejamento Urbano: o serviço informal de mototáxi em Macapá**. Jus Navigandi, Teresina, ano 14, n. 2362, 19 dez. 2009.

COELHO, Modesto Siebra. **A nova onda no transporte urbano: Mototáxi**. Fortaleza: Gráfica LCR; Sobral, CE: Edições UVA, 1997.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

FERREIRA, Rafael Bastos. **Mobilidade urbana e trabalho informal**: O espaço dos mototaxistas no meio urbano em Macapá-AP. Revista Percurso – NEMO. Maringá, v. 3, n. 1, p. 89-105, 2011a.

FERREIRA, Rafael Bastos. **Circuito Inferior e o Mototáxi**: As Territorialidades. In: II Simpósio de Geografia Política, Território e Poder e I Simpósio Internacional de Geografia Política e Território Transfronteiriços, Foz do Iguaçu - PR., 2011b.

_____. **Estudo Sobre o Trabalho Informal entre Mototaxistas no Estado do Amapá**. In: 1º Congresso Amapaense de Iniciação Científica da UEAP, UNIFAP, IEPA e EMBRAPA Amapá, 5ª Mostra de TCC s e 1ª Exposição de Pesquisa Científica. **Livro de Resumos**, Macapá-AP, 2010.

FONSECA, Natasha Ramos Reis da. **Sobre duas rodas**: o mototáxi como uma invenção de mercado. 2005. 113f. Dissertação (Mestrado em Estudos Populacionais e Pesquisas Sociais) – Escola Nacional de Ciências Estatísticas, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Rio de Janeiro, 2005.

FOUCAULT, Michel. **A Governamentalidade**. In: __. Microfísica do poder. Rio de Janeiro: Graal, 1979.

GOMES, Antônio Nilson; DUQUE, Adauto Neto Fonseca. **Mototáxi**: uma alternativa no transporte urbano de sobral. Revista - Homem, Espaço e Tempo, março de 2009.

HEIDRICH, Álvaro Luiz. **Região e regionalismo**: observações acerca dos vínculos entre a sociedade e o território em escala regional. In: Boletim Gaúcho de Geografia. Porto Alegre, nº 25, 1999, p-63-75.

IBGE. **Primeiros resultados do Censo**, 2010.

KON, Anita. **A distribuição do trabalho informal no Brasil em uma perspectiva de gênero**. XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, realizado em Caxambú – MG – Brasil, de 29 de setembro a 03 de outubro de 2008.

LIMA, Jacob Carlos; SOARES, Maria José Bezerra. **Trabalho flexível e o no informal**. CADERNO CRH, Salvador, nº. 37, p. 163 – 180, jul./dez., 2002.

LOMNITZ, Larissa Adler. **Globalización, economía informal y redes sociales**. Memorias del Congreso. Culturas en contacto Encuentros y desencuentros. Coordinación José Luis García y Ascensión Barañano. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2003. Pp. 129-146 España.

MOURA, Rosa. **Fronteiras Invisíveis: o Território e seus Limites**. Revista Território, Rio de Janeiro, Ano V, Nº 9, pp. 85 – 101, jul./dez., 2000.

NORONHA, E. G. **Informal, ilegal, injusto: percepções do mercado de trabalho no Brasil**. Revista Brasileira de Ciências Sociais, São Paulo, vol. 18, n. 53, out. 2003.

PORTO, Jadson. L. R. **Amapá: principais transformações econômicas e institucionais (1943-2000)** 2. ed. Macapá: SETEC, 2007.

RANGEL, Renato. **Mototaxistas: a luta pelo direito ao trabalho**. Macapá: Autor, 2006.

RUGGIERO, V.; SOUTH, N. **The late city as a bazaar: drug markets, illegal enterprise and the barricades**. The British Journal of Sociology, v.48, n.1, p.54-70, 1997.

SANTOS, Milton. **Economia Espacial: críticas e alternativas**. Tradução Maria Irene de Q. F. Szmrecsánui. – 2ª ed. – São Paulo: EDUSP, 2007.

_____. **O Espaço Dividido**. Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. 2º Ed. São Paulo: EDUSP, 2008a.

_____. **Da Totalidade ao Lugar**. – 1 ed. – São Paulo: EDUSP, 2008b.

SILVEIRA, Maria Laura. **Metrópolis brasileñas: um análisis de los circuitos de La economía urbana**. Revista eure (Vol. XXXIII, Nº 100), pp. 149 -164. Santiago do Chile, dezembro de 2007.

SPOSITO, Eliseu Savério. **A vida nas cidades**. São Paulo: Contexto, 2004.

SUISSO, Flávia. **Trabalho Informal no Brasil contemporâneo**. Revista eletrônica da Faculdade de Direito de Campos do Goytacazes, Rio de Janeiro, V. 1, nº 1, 2006.

TRINDADE JUNIOR, S. C. da. **Redes de ação: uma possibilidade de interpretação da fragmentação intra-urbana**. In: SPOSITO, M. E. B. **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente: UNESP; GAsPERR, 2001. p. 127-155.