

MOBILIDADE URBANA E TRABALHO INFORMAL: O ESPAÇO DOS MOTOTAXISTAS NO MEIO URBANO EM MACAPÁ- AP¹

Rafael Bastos Ferreira

Acadêmico do Curso de Geografia em Licenciatura e Bacharelado da Universidade Federal do Amapá-AP

RESUMO: O presente trabalho tem por objetivo mostrar uma breve discussão sobre a atividade do trabalho informal de mototáxi na capital macapaense. Tendo como proposta de análise: o trabalho informal e suas causas e complicações tanto em parâmetros econômicos, tanto no que envolve o transporte urbano. Entender essas novas formas de trabalho que foge do marco legal do Estado se torna complexo, contudo pretende-se mostrar fatores que desencadeiam esse fenômeno na cidade. Uma vez, que se identificou a precariedade do transporte público urbano na cidade qualitativamente e quantitativamente. Por outro lado, levados por um sistema perverso que intensifica a divisão social do trabalho, criou-se na cidade um outro circuito que vem se mostrando como uma forma flexível para inserção de trabalhadores no mercado de trabalho. Portanto o estudo acontece sob a ótica do sistema vigente e tendo como bases teóricas as literaturas que permeiam a Geografia Urbana e a Sociologia Urbana.

Palavras-chave: Informalidade. Trabalho flexível. Mototáxi. Transporte urbano.

URBAN MOBILITY AND THE INFORMAL JOB: THE “MOTOTAXIBOYS” REALITY AT THE MACAPÁ-AP STREETS

ABSTRACT: The present work has for objective to show a brief discussion about the activity of the informal work of mototáxi in the capital macapaense. Tends as analysis proposal: the informal work and its causes and complications so much in economic parameters, so much in what it involves the urban transport. To understand those new work forms that he/she escapes from the legal mark of the State becomes complex, but, however it intends to show factors that unchain that phenomenon in the city. Once, that identified the precariousness of the urban public transportation in the city qualitatively and quantitatively. On the other hand taken by a perverse system that it intensifies the social division of the work, it was created in the city another circuit that comes if showing as a flexible form for workers' insert in the labor market. Therefore the study happens under the optics of the effective system and tends as theoretical bases the literatures that permeate the Urban Geography and the Urban Sociology.

Word-key: Informality. work flexible. Mototáxi. Transport urban.

¹ Este trabalho é resultado do projeto de pesquisa que manteve durante o ano de 2009 a 2010, enquanto bolsista do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

INTRODUÇÃO: DAS DISCUSSÕES PARA AS REFLEXÕES

La pobreza, el desempleo, la falta de oportunidades, La violencia y tantos otros males que suelen 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).

Fenômeno que cada vez mais vem atingindo as capitais nos países subdesenvolvidos, o trabalho informal no mundo *globalizado, neoliberal*, vão levando muitos indivíduos a atividades precárias, sem carteiras assinadas e sem direitos trabalhistas (ALVES; ALMEIDA, 2009), ou seja, o trabalho informal muitas das vezes nasce da precariedade ou a falta de viabilização/acesso por uma parte da população a certos serviços ou bens e criam como os dois circuitos da economia urbana: o circuito superior e o circuito inferior (SANTOS, 2008).

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). Mas, contudo é na década 1990 se intensifica a precarização, a redução do trabalho assalariado (KON, 2008).

Tal precariedade mencionada à cima é confirmada no surgimento do serviço de Mototáxi em Macapá-AP, como uma forma de trabalho flexível e como uma forma de transporte alternativo na cidade, que se encontra atualmente com atividade regulamentada. No entanto, não trouxe a eliminação de mototaxistas informais/ilegais. A criação de novas formas de trabalho é uma consequência do sistema vigente, exemplificado por Fonseca (2005) em sua dissertação que trata de mototaxistas na capital carioca como uma “invenção de mercado”.

Porém, recorrendo ou percorrendo na história sobre os autores que fizeram uma reflexão sobre o trabalho, Konder (2003, p. 23-24) nos apresenta um olhar filosófico apresentado por Hegel, pois antes de tudo, dizia Hegel, o trabalho é intrínseco ao ser humano e que impulsiona o seu desenvolvimento. Sendo assim: “É no *trabalho* que o homem se produz a si mesmo; o *trabalho* é o núcleo a partir do qual podem ser compreendidas as formas complicadas da atividade criadora do sujeito humano”.

Konder traz mais argumentações sobre essa questão do trabalho e mostra problemáticas que envolvem a discussão sobre o trabalho e o trabalhador e a propriedade privada, pois em certo

momento o homem passou-se apropriar de trabalhadores que não assumiam sua livre liberdade de trabalho.

As condições criadas pela divisão do trabalho e pela propriedade privada introduziram um “*estranhamento*” entre trabalhador e o trabalho, na medida em que o produto do trabalho, antes mesmo de o trabalho se realizar, pertence à outra pessoa que não ao trabalhador. Por isso, em lugar de realizar-se no trabalho, o ser humano se *aliena* nele (KONDER, 2003, p. 30).

Portanto é possível perceber que as formas e as relações de trabalho vêm se estabelecendo diferenciadamente ao longo dos tempos. Porém, não é um levantamento histórico sobre as várias formas de trabalho nas sociedades anteriores. E sim, analisar na história do presente, ou seja, o fenômeno como o resultado de práticas exploratórias sobre o trabalho e o trabalhador e de políticas ideológicas premeditadas a certos interesses ou grupos.

Como alvo de uma globalização perversa² – *tal como ela é* – o trabalho e o trabalhador tomaram rumos diferentes, e não mais como algo que realiza o homem. No entanto a precarização do trabalho leva o homem a novas formas de criação de atividades que no “mundo moderno” (como alguns costumam chamar) é conceituado de trabalho informal, como aqueles que não se beneficiam ou não são amparados por direitos trabalhistas, ou são vinculados com o marginal e o ilegal, ou seja, os que fogem do aparato legal/normativo do Estado.

Exemplificado nesta pesquisa, a princípio a atividade de mototáxi em Macapá foi vista com receio pela população por apresentar uma atividade ilegal e marginalizada. A mídia noticiava diariamente que alguns indivíduos utilizavam da motocicleta para a prática de assaltos, e essa problemática recaiu muito sobre os mototaxista nas cidades.

Atualmente a atividade se encontra regulamentada em Macapá e inseriu após sua regulamentação (em 2009) 700 desses trabalhadores. Porém em janeiro deste ano este número de vagas aumentou para 1.500 trabalhadores, tirando muitos da informalidade. Mas a regulamentação não acaba com a problemática da informalidade do serviço. Lomnitz (2003) nos adverte: quanto mais o Estado regula e formaliza uns, deixam muitos outros na clandestinidade,

²Santos (2009) considerava três mundos dentro de um só: O mundo tal como nos fazem crer: a globalização como fábula. O mundo tal como ele é: a globalização como perversidade. O mundo como ele pode ser: por uma outra globalização.

onde estes últimos o número gira em torno de 2.000 a 3.000 trabalhadores informais de acordo com a Empresa Municipal de Transportes Urbanos (EMTU).

É evidente que a quantidade de vagas disponível para a entrada desses trabalhadores na formalidade é insuficiente tanto para a população que necessitam do serviço, tanto para trabalhadores que permaneceram na informalidade e na ilegalidade.

Portanto, para traçar um debate mais coerente dessa atividade em Macapá, recorreram-se as literaturas referentes ao trabalho informal, percorrendo entre as ciências (sociologia e a geografia). Uma vez que os estudos sobre esse fenômeno (mototáxi) ainda são tímidos e optou-se pela base teórica do percurso do trabalho informal no Brasil na contemporaneidade. Por outro lado, a geografia urbana utilizada para compreensão dos agentes que confirmam o processo de urbanização e de organização do espaço urbano.

Por fim, o debate interdisciplinar percorrendo as ciências e suas literaturas permitirão um debate intenso de cunho teórico e qualitativo sobre o percurso do trabalho informal, propiciando um melhor entendimento na análise da informalidade no mundo do trabalho e o seu surgimento na capital macapaense.

1- O ESPAÇO DO MOTOTAXISTA: ESPAÇO DE TODOS

Como objeto desta pesquisa, o serviço de mototáxi informal traz grande interesse de análise e discussão por se encontrar sua “área de trabalho” o meio urbano. Seria este o palco de grandes conflitos, de interesses e de sobrevivência e, sobretudo de trabalho. Por entender os múltiplos atores e fatores que se encontram no meio urbano, ou seja, para aqueles que necessitam do serviço e para aqueles que os combatem. A rua nesse sentido se torna o espaço de multiterritorialidades da concorrência e do conflito entre mototaxistas e taxistas, dando um caráter dialético na relação entre o trabalho e o meio. O serviço mototáxi força um repensar em toda uma lógica existente no meio urbano e no transporte urbano, pois, ele mesmo é modificado pelas normas vigentes encontradas, forçando-o a legalidade. Porém, isso não quer dizer que vá acontecer de forma instantânea e imediata ou talvez não venha acontecer.

Não se pode negligenciar a entrada de uma alternativa de transporte (a princípio) no meio urbano que venha atender a população ou uma parte dela, pois em Macapá o serviço mototáxi

informal nasceu da precariedade do transporte coletivo urbano uma vez que não vinha e ainda não vem atendendo de forma satisfatória a população (qualitativamente e quantitativamente). E nesse sentido, enquanto espaço da circulação as ruas se tornam, por conseguinte, espaço de todos, onde se encontram diversas atividades e representações diferenciadas. A diversidade é visualizada nos pedestres, nos ambulantes, nas bicicletas, carros, etc., é lugar, sobretudo de reprodução e representação social e suas práticas, são territorialidades. Tais aí o espaço urbano: fragmentado, reflexo e condicionante social; campo de lutas e conflitos (CORRÊA, 1989).

Também não se pode deixar de mencionar que as ruas principalmente são usadas e criadas, sobretudo pelos agentes produtores de espacialidades, para suas práticas econômicas. O sistema viário é pensado em cima de um ideário premeditado a certos interesses, que não social. As ruas são pensadas apenas para carros e negligenciam outras atividades³.

É notável parecer mais fácil por parte do Estado reprimir novas formas de atividade de trabalho que venha beneficiar a população do que se adequar e pensar as ruas para esses trabalhadores que fazem o serviço mototáxi.

Algumas capitais ainda no Brasil se recusam a regulamentação do serviço de mototáxi como um novo transporte urbano⁴. É importante entender o serviço de mototáxi não mais apenas como uma *alternativa* de transporte urbano, mas sim, como um transporte urbano a ser utilizado pela população, sobretudo nas cidades de porte médio da região norte e nordeste.

A seguir alguns debates que cercam a atividade mototáxi no meio urbano. Utilizou-se o termo *área* na sua conceituação enquanto um campo de atividades ou interesses; esfera, domínio, (FERREIRA, 2001), para melhor expressar objetivo que cerca a problemática dos mototaxistas no meio urbano.

³ Diante do agravamento na mobilidade urbana em detrimento de uma massiva quantidade de automóveis e entre outros, as metrópoles, sobretudo, como sinônimo de caos urbano, começam a repensar formas que venham minimizar a problemática do transporte urbano. Em 26 e 27 de abril de 2011 aconteceu em Florianópolis o Fórum Internacional sobre Mobilidade Urbana. Com o objetivo principal de promover a troca de experiências entre cidades para a solução de problemas dentro dos preceitos da mobilidade urbana. O Fórum pôs em pauta assuntos como acessibilidade de pedestres e ciclovias, estratégias e planejamento para soluções em mobilidade urbana. Portanto, além de minimizar a problemática da trafegabilidade urbana, as bicicletas são vistas como ecologicamente corretas: *Mobilidade Urbana Sustentável*. De certa forma, já é visível, porém tímido, o engajamento dos Estados em promover condições para essa “nova” mobilidade como: ciclo faixas, ciclovias.

⁴ É o caso de São Paulo, argumentando que a entrada desse serviço intensificará os problemas viários. Como é caso dos motoboys, ou seja, acarretando em sérios conflitos urbanos.

1.1- ÁREA DE CONFLITO (INTERESSE)

Seria este um dos principais debates que tomam conta “dos homens de estado” que cerca e/ou envolve serviço de mototáxi no meio urbano tanto em Macapá quanto em outras cidades. A circulação desse serviço de forma clandestina por trabalhadores informais causam grandes desconfortos por aqueles se encontram legalizados perante o Estado. A falta do pagamento de imposto, o preço negociado e não por uma tabela, são uns dos fatores que levam o serviço de mototáxi clandestino a receberem fortes críticas por parte de taxistas e empresários de ônibus, achando estes os principais prejudicados pela a atividade. Por mais que tenha sido regulamentada atualmente a atividade, a relação conflituosa permanece, até por que o número de legais é bem menor do que o número de ilegais na cidade. O conflito no meio urbano não é nada mais do que interesses dos seus territórios, do espaço, do lugar de sobrevivência e, de concorrência de mercado. Essa relação conflituosa é vista em todas as cidades onde há atividade de mototáxi clandestino, e não pode ser vista e entendida como algo isolado de algumas cidades. Gomes; Duque (2009) mostram que a entrada do serviço mototáxi em Sobral-CE na década de 1990 se deu de forma desarmônica junto a outros serviços de transporte urbano na cidade.

Não diferente no meio urbano de Macapá, a entrada do serviço impulsionou uma batalha desde a rua – espaço da circulação – até a esfera judicial – na intervenção e/ou repressão por parte do Estado.

Portanto, as vias urbanas além de serem áreas de conflito, ela se complexifica, pois por se apresentar uma área de interesses (que é, sobretudo também do poder), tanto pelos empresários de ônibus, tanto para o Estado como interventor, repressor e regulador.

1.2. ÁREA DE SOBREVIVÊNCIA

Por ter a motocicleta como seu como instrumento de trabalho, seu espaço de sobrevivência é também seu espaço de repressão, onde cada dia tem que driblar a ação dos agentes do Estado. Uma tarefa árdua para trabalhadores que andam sempre no limite para se obter o mínimo de renda no “final” de sua jornada. Seu espaço de sobrevivência pode ser também

o seu espaço da morte. Pode ser um pouco forte falar dessa forma, mas muitos acidentes envolvendo mototaxistas tiram a vida de vários desses trabalhadores no trânsito.

Não é propósito trazer a palavra sobrevivência vinculado ao trabalho informal como uma ideia apenas ao trabalho de baixa qualidade e o trabalhador sem qualificação, como Sousa (2009) denomina - a velha informalidade. O serviço mototáxi exemplifica o desuso dos termos, a noção antiga de trabalho informal, uma vez, que só o fato de se obter uma moto já requer alguma renda. Logo, relacionar com sobrevivência, com pobreza não expressa às novas formas encontradas de informalidades.

1.3.ÁREA DE TRABALHO

Aqui seria a soma dos dois itens à cima: a área de conflito (interesse) e a área de sobrevivência. A cidade é o *condicionante e condicionada* pelas várias formas de surgimentos de atividades de trabalhos informais que a moldam ao longo dos tempos.

A rua é espaço enquanto lugar de circulação e condiciona uma multiplicidade de agentes, apresentando várias territorialidades desde os ambulantes clandestinos até o caso estudado aqui: o serviço de mototáxi informal. As relações conflituosas ocorrem por apresentar várias territorialidades no meio urbano. Entende-se território como uma área delimitada e de relação de poder, engendrada pelo poder social e o poder político na delimitação e apropriação do espaço, produzindo-se o território. (HEIDRICH, 1999).

Portanto a entrada de um novo serviço de transporte urbano desconfigura/reconfigura o meio urbano da cidade. A paisagem da cidade é modificada pelo o incremento significativo de motos nas ruas como expõe Gomes; duque (2009), sobre o serviço de mototáxi em Sobral. Mas se paisagem denuncia essa nova forma, precisa-se então modificar a estrutura encontrada na cidade, o que parece até então que pós a regulamentação as cidades (Macapá é exemplo disso) e mais precisamente as ruas não foram pensadas para essa nova atividade. Pensou-se apenas imediatamente em regulamentar o serviço, e não qualificar tais trabalhadores a circularem nas ruas, o que acontecerá só posteriormente a aqueles que entraram futuramente.

2- TRABALHO FLEXÍVEL / PRECARIIDADE DO TRABALHO

A discussão sobre o trabalho informal na sua conceituação traz grandes desafios a partir desse mundo globalizado pela sua flexibilização e atuação dos agentes em diversas atividades não formais que compreende a partir da era neoliberal da economia, assumida com grande intensidade no Brasil na década de 1990. E com grande interesse que atividade de mototáxi traz na sua discussão, “por compor um par analítico que envolve a formalidade e informalidade de compor uma perspectiva fértil, que até certo ponto, unificada para abordar formas contemporâneas” (CUNHA, 2006, p. 220). Com a crise do padrão da acumulação da economia mundial pós a segunda guerra, as regiões foram afetadas de formas desiguais (EGLER, 1995), e que perdura até os dias atuais.

Sorio (*apud* 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. 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).

Essa nova forma engendrou profundas transformações no mercado de trabalho e acarretou a precarização na relação entre trabalho e trabalhador que caracterizou uma nova divisão territorial do trabalho desigual no Brasil. Pode-se observar essa distribuição sob a ótica dos planejamentos regionais que vem ocorrendo desde a década de 1950 e com várias facetas de interesses, maximizado pelo discurso regionalista cepalino, que intensificou e deterioraram as relações de troca e os desequilíbrios regionais no Brasil (FILHO; BESSA, 1995). A região norte nesse sentido foi exemplo da distribuição desigual no território nacional, onde a forma de apropriação pelas empresas na região foi predatória, acarretando intensivas migrações intra-regionais que contribuíram para formação de vários núcleos urbanos com mão-de-obra ociosos. As desigualdades (inter) intra-regionais, na Amazônia, aumentaram a concentração da riqueza e

que se destinou para o “circuito superior” da economia, enriquecendo a minoria burguesa (MATTOS, 2004 *apud* MOREIRA DE CARVALHO, 2006).

As cidades nesse sentido denunciam essas formas desiguais da economia intra-urbana. Logo o serviço mototáxi sob a ótica do trabalho informal, enquanto produtor do circuito inferior da economia seria então, a resistência sobre a imposição do circuito superior da economia comandada pelas empresas. Isso mostra o impacto da modernidade e o desenvolvimento desigual nas cidades dos países subdesenvolvidos mostrando a globalização/ fragmentação, onde a partir desta se evidencia as “lacuna de trabalho”.

As lacunas de trabalho são frutos da não – criação de postos novos de atividades ou da eliminação de lugares de trabalho antigos, que não voltam a ser preenchidos [...]. O trabalhador que foi dispensado sempre será considerado um desempregado, mas aquele que jamais exerceu uma atividade é desempregado de outra natureza, pois só encontrou postos de trabalho preenchidos e vagas inexistentes devido a cortes ou pela não criação de postos novos. (PAVIANI, 2006, p. 99).

Ou seja, a partir do impulso tecnológico e pelo novo ideário da acumulação flexível da economia, muitas formas de trabalho sumiram e trabalhadores ficaram desempregados e esquecidos. Nessa perspectiva a corrida pela qualificação e especialização se dá por esse medo de “ficar para traz”. Essa é a ideia hoje imposta pelo mercado, uma vez, que o mundo se caracteriza pela sua rapidez na comunicação e da informação, como Milton Santos já mencionava: o meio técnico – científico – informacional.

O trabalho e o trabalhador, nesse sentido, foram os principais afetados por essa tendência mundial, ou seja, as mudanças tecnológicas com a entrada da computadorização, digitação e a velocidade da informação, dentre outras, contribuirão para o aumento do trabalho precário (KALLEBERG, 2009).

O discurso tecnocrático do mundo como uma aldeia global, onde todos estão interligados e que todos têm o acesso à informação; caracteriza-se como fábula (SANTOS, 2009). Grande parte da população do terceiro mundo ainda está à margem do avanço tecnológico e da informação. Ainda sim, as grandes empresas são as principais detentoras da informação e constroem nos territórios desigualdades. Nesse sentido, intensifica a divisão territorial do trabalho.

O centro metropolitano do Brasil ainda é quem concentra a mão-de-obra especializada, a tecnologia, o trabalho científico, dessa forma se mantém a velha concepção de desenvolvimento de centro – periferia. Nessa perspectiva, as lacunas de trabalho dão brecha para novas formas criativas de trabalho, hoje trabalho flexível, tendo as áreas urbanas à condição perfeita de possibilidades. Machado (1999 *apud* Trindade Jr. 2006), nessa perspectiva aponta que a facilidade de implantação de novas formas de organização das atividades produtivas fez da cidade uma condição para sua existência.

3- O TRABALHO INFORMAL CONTEMPORÂNEO NO BRASIL: A FRONTEIRA POROSA

Neste momento, tem por objetivo traçar uma breve discussão ao longo dos últimos anos no Brasil sobre o trabalho informal e seu percurso no que envolve sua discussão intelectual no mundo moderno na sociedade ocidental. Entender o trabalho informal com pobreza não mais dá conta de explicar a atividade na atualidade e não condiz com a complexidade e o impulso da atividade no sistema vigente. Portanto, é ponto de vista a discussão da atualidade no que foi dito nas literaturas anteriores, o que vem sendo debatido e entendido no presente e, portanto, as possibilidades para o futuro.

Nesse sentido, a trajetória do trabalho e, sobretudo do trabalho informal a partir da crise na economia mundial que se engendrou a partir da década de 1930, resultou profundas transformações nos países em desenvolvimento, sobretudo, na América Latina. Com essa perspectiva a revisão do debate sobre o trabalho informal é essencial nas sociedades modernas, onde as cidades e, sobretudo, as metrópoles que se tornaram a condição para novas formas de trabalho, atividades, ou seja, de novas práticas sociais. Como aponta Amoras; Ferreira (2009) é preciso deixar claro que o surgimento do serviço de mototáxi informal nas metrópoles se diferencia das cidades de porte médio⁵, uma vez, que neste último caso é a precariedade do

⁵Cf. AMORAS, Fernando Castro; FERREIRA, Rafael Bastos. Limites do planejamento urbano: o serviço de mototáxi em Macapá. Publicado em: Jus Navegando, Teresina, ano 14, n° 2362, 19 de dez. 2009.

serviço de transporte público, como já mencionado nesta pesquisa. Sobre as metrópoles seria então uns dos pressupostos:

Sobre as metrópoles, onde 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. (SPÓSITO, 2004, p. 33).

A complexidade do entendimento e da análise dessas novas práticas urbanas se tornou um desafio hoje para pesquisadores. Telles; Hirata (2007) debatem as práticas urbanas e suas complexidades dos fenômenos neste período de globalização, denunciam a dificuldade de dar um marco fronteiro entre as práticas ilegais, informais e ilícitas, lícitas no meio urbano das cidades. Sobretudo, nas grandes metrópoles nacionais com um condicionante de agentes e práticas bem elevada. Também os autores trabalham com uma concepção enquanto a “cidade como bazar” citando o artigo de 1997, Ruggiero & South que lançaram para expressar a interseção existente entre o mercado formal e informal, lícito e o ilícito.

Na mira dos autores, está um cenário urbano no qual se expande uma ampla zona cinzenta que torna incertas e indeterminadas as diferenças entre o trabalho precário, o emprego temporário, expedientes de sobrevivência e as atividades ilegais, clandestinas ou delituosas. (TELLES; HIRATA, 2007, p. 173).

O momento indicado dos autores que impulsionou essas transformações nas cidades se intensificou a partir da década de 1980, onde se caracterizou o bazar metropolitano. Esse momento também caracteriza por uma *fronteira porosa* que permeiam o formal e o informal, o ilícito e o lícito nas práticas urbanas. Nesse sentido a identificação de um marco, uma fronteira nestas novas práticas urbanas se torna confuso, pois muitas das vezes há uma imbricação dessas práticas, ou seja, uma se mantém da outra, ou uma depende da outra para sua sobrevivência.

Numa escala maior, o tráfico de drogas é exemplo dessas práticas que envolvem uma cadeia de agentes e atividades que perpassam pelo o formal e o informal, o lícito e o ilícito. Mas em escala menor os estudos de algumas atividades no meio urbano trazem algumas dificuldades para sua identificação. Como exemplo, o serviço mototáxi surgido na década de 1990 nas cidades

brasileiras estudado aqui nesta pesquisa. Essa dificuldade se torna justamente por esta fronteira porosa que permite muitas das vezes as imbricações.

As incertezas desse mundo levaram muitos trabalhadores a criar novas formas de trabalho, que levou a diminuição das carteiras assinadas, a trabalhos precários, marginalizados. Como resultado desse processo, o serviço de mototáxi, a princípio informal, deixou uma *interrogação* para as autoridades numa futura ação repressora, ou seja, a dificuldade de agir era justamente entender se a atividade se encontrava em práticas ilegais, ilícitas, clandestinas, informais. E para complexificar mais a problemática dos mototaxistas informais, as leis não mencionavam nada nesse sentido o que envolvia o serviço de mototáxi como transporte de pessoas nas vias urbanas. Esse momento foi difícil para o Estado, pois sofria pressões de taxistas e empresários de transportes coletivos.

Contudo, esse primeiro momento do surgimento da atividade de serviço mototáxi foi o mais conflituoso, pois, muitos indivíduos utilizavam a atividade para as práticas de assaltos, roubos o que acarretou como um serviço marginalizado, ilegal e clandestino. Tornou-se difícil traçar um marco para identificar o serviço de mototáxi, por ser justamente uma fronteira porosa, que acaba dando brechas de sobreposição dessas práticas.

Por isso, o caminho para contornar esse imbróglio, o Estado teria a opção da eliminação do serviço mototáxi informal ou a regulamentação da atividade. Portanto, foi o que aconteceu, a regulamentação do serviço mototáxi em algumas cidades (Macapá). O fato da regulamentação de uns põe outros na ilegalidade e na clandestinidade, ou seja, a tarefa se tornou menos difícil para o Estado na repressão.

Também não se pode deixar de mencionar o trabalhador, aquele que exerce a profissão de mototaxista. Pois, ele se encontra nessa condição entre o ilegal e o legal, o marginal e o clandestino. Pode-se por essa análise, por exemplo, pós sua regulamentação: se no caso um pessoa esteja apenas passeando com sua moto na cidade, ele se encontra numa condição de legalidade no meio urbano, a partir do momento que ele o utilizar a moto como um transporte de pessoa e cobra por isso ele, por conseguinte, se torna ilegal, clandestino. Mesmo assim, há muitas dificuldades na identificação dessa atividade, pois basta o passageiro dizer que é conhecido do motorista e ele não está exercendo a atividade de mototaxista clandestino, dificultará a ação do aparelho do estado.

Portanto, relacionar e dualizar o informal, formal e indústria de reserva, como mencionava Marx, não cabe mais na análise a desvinculação do formal e informal segundo Lima;Soares (2002), uma vez que há uma complementaridade destes. Sendo eles produtos da expansão do capitalismo nas áreas periféricas. Não mais como algo marginal, não mais como reserva ao emprego industrial, urbano e formal, mas como uma forma de inserção num mercado (LIMA; SOARES, 2002).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O serviço de mototáxi resulta da precarização do trabalho imposto a partir das formas econômicas e políticas que são implementadas e submetidas às sociedades no mundo globalizado. Em menor escala, o serviço mototáxi nasce da problemática *da cidade e na cidade*, como resultado da precarização do transporte coletivo urbano (melhor visto nas cidades de médio porte como em Macapá) e como uma forma de fugir dos grandes engarrafamentos encontrados nas metrópoles nacionais. Por outro lado, se encontra o trabalhador enquanto criador dessas novas práticas para sua sobrevivência, e a moto nesse sentido se tornou seu principal instrumento de trabalho no meio urbano.

O trabalho informal tira um pouco o “estranhamento” entre o trabalho e o trabalhador, e retoma para *ele* por um instante a sua “livre liberdade e autonomia no trabalho”. Mas pensar dessa forma é simplificar as coisas, é viver numa utopia, pois os trabalhadores são empurrados para atividades precárias de trabalho e diante desta condição, veem no serviço de mototáxi uma possibilidade de incrementar sua renda.

A atividade de mototáxi foi uma soma, sobretudo, do mau serviço prestado pelas empresas de ônibus urbano em Macapá e que não acompanhou o crescimento populacional/demográfico da cidade e o mercado trabalho não consegue absorver esta mão-de-obra, seja ela: mal qualificada, qualificada ou especializada. Portanto, Macapá se enquadra na maioria das cidades de porte médio que se utiliza do serviço mototáxi, mas isso não é uma mera coincidência das cidades de porte médio bem mais vista na região nordeste, onde surgiu o serviço e no norte do Brasil. O problema estrutural assola muito essas cidades, que trazem uma precariedade no serviço de transporte público e uma deficiência nos sistemas viários.

Macapá apresenta falta de planejamento urbano adequado, onde muitos bairros ainda se encontram sem pavimentação e saneamento básico e não tão distante do “centro” e acabam sendo considerado como periféricos e aliado ao precário serviço transporte coletivo urbano, a população não viu alternativa senão a utilização do serviço de mototáxi informal ou formal. Embora, a regulamentação hoje com 1.500 mototaxistas não venha solucionar a problemática da ilegalidade é preciso dar condições para aqueles que atuam legalmente como: criação de motovias, sinalização adequada, entre outros. Por outro lado, é preciso qualificar esses trabalhadores para exercerem essa atividade, uma vez, que o alto índice de acidentes com motocicletas na Capital do Amapá é preocupante. Isso não quer dizer que a culpa é unicamente dos mototaxistas. Porém, é preciso mencionar que o Estado não promoveu nenhum curso de aperfeiçoamento ou qualificação junto ao mototaxistas, mas sim, pensou apenas em legalizá-los. Ora, tentar legalizar os clandestinos – que são muitos – com o intuito de solucionar o problema do transporte coletivo não parece muito inteligente, uma vez, que o foco do problema na essência não está nos mototaxistas informais (como alguns querem), mas sim, a irresponsabilidade do Estado com o transporte coletivo urbano, entre outros problemas no espaço urbano.

O serviço de mototáxi em Macapá-AP foi fortemente marginalizado pela a mídia, pelos os taxistas e empresários de empresas de ônibus em seu surgimento da década de 1990, no entanto as fortes pressões, principalmente pela sociedade organizada (em escala local e nacional) e o próprio entendimento do Estado enquanto a condição existente na deficiência do transporte urbano possibilitou uma alternativa tanto para a população que necessitava do transporte urbano, quanto para os trabalhadores que se encontravam na clandestinidade. No entanto, ainda assim, há aqueles que resistem a utilizar o serviço de mototáxi, por se apresentar um transporte perigoso, porém a visão marginalizada foi gradativamente retirada, criou-se de certa forma uma “consciência coletiva” devido a uma problemática.

Portanto, longe de ser um problema resolvido, o trabalho informal e clandestino em Macapá-AP é existente devido à persistência no precário serviço de transporte coletivo urbano. Passar uma hora no ponto de ônibus já se tornou trivial em Macapá, cabe ao Estado uma política mais responsável ao transporte público, pois, muitos indivíduos recorrem ao serviço de mototáxi ilegal ou legal devido ao mau serviço prestados pelas as empresas de ônibus na capital. Embora, Macapá não sofra com engarrafamentos seria negligente uma política de sensibilização

preventiva voltada para utilização alternativa de transporte urbano e que venha prevenir transtornos futuros. Cabe deste logo, provocar essa discussão, que ainda se encontra tímida em Macapá (pra não dizer nula!). Nesse sentido, que esta pesquisa objetivou abrir um breve diálogo para essa discussão, com o intuito de promover indagações, sugestões, críticas sobre essa rede de problemas no espaço urbano de Macapá.

Por fim, entender o trabalho informal relacionando unicamente a pobreza, a sobrevivência não dá mais conta de explicá-lo, reduz e simplifica a análise e o debate. A complexidade no meio urbano, a partir do trabalho informal na contemporaneidade mostra a indefinição de um marco fronteiro entre o formal e o informal, pois estes apresentam uma imbricação nas suas atividades e ações. Nesse sentido, as cidades se tornaram o palco, a condição de sobrevivência e de pobreza para grande parte da população; sendo ela ao mesmo tempo lugar de possibilidade (esperança) e de condição (desesperança).

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 de mototáxi em Macapá.** Publicado em: Jus Navegando, Teresina, ano 14, nº 2362, 19 de dez. 2009.

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

CUNHA, Manuela Ivone P. da. **Formalidade e Informalidade.** Questões e Perspectivas. Revista etnográfica. Vol. X (2), 2006, pp. 219-231.

EGLER, Claudio A. G. Questão regional e questão do território no Brasil. In: CASTRO, Iná E. ; GOMES, Paulo C. C. & CORRÊA, R. L. **Geografia, Conceitos e Temas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, p. 207-238.

FERREIRA, Buarque de Holanda. **Miniaurélio Século XXI Escolar:** minidicionário da língua portuguesa. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001.

FILHO, Luis Lopes Diniz; BESSA, Vagner de Carvalho. **Território e Política:** as mutações do discurso regionalista no Brasil. 1995.

FONSECA, Natasha Ramos Reis da. **Sobre duas rodas**: o mototáxi como uma invenção de mercado. Dissertação de mestrado em Populações e Pesquisas Sociais; Área de concentração: População, Sociedade e Território; Escola Nacional de Ciências Estatísticas – ENCE/IBGE. Rio de Janeiro, 2005.

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.

KELLEBERG, Arne L. **O crescimento do trabalho precário**. Um desafio global. Revista Brasileira de Ciências Sociais – vol. 24 nº 69 – Fevereiro, 2009.

KONDER, Leonardo. **O que é dialética**. São Paulo: brasiliense, 2003.

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. Pp129-146 España.

MOREIRA DE CARVALHO, Inaiá M. **Globalização, metrópoles e crise social no Brasil**. EURE (Santiago), Santiago, v. 32, n. 95, mayo, 2006.

PAVIANI, Aldo. Expansão Metropolitana: a modernização com desemprego. In: LEMOS, Amalia Inés Geraiges de; ARROYO, Mónica y SILVEIRA, María Laura. **América Latina**: cidade, campo e turismo – 1ª Ed. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales – CLACSO; São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, Milton. **Por uma outra Globalização**: do pensamento à consciência universal. 10ª Ed. Rio Janeiro: Record, 2003.

_____. **O espaço dividido**. 2ª Ed. São Paulo: EDUSP, 2008.

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

SOUSA, Cleidianne Novais. **A trajetória do trabalho informal no mercado de trabalho brasileiro no período neoliberal.** In: A Crise Mundial e os Dilemas do trabalho. XI encontro nacional da ABEP, 2009, Campinas. Anais do XI Encontro Nacional da ABEP. Associação Brasileira dos Estudos do Trabalho. Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas – IE/UNICAMP, 2009.

SPÓSITO, 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, n° 1, 2006.

TELLES Vera da Silva; HIRATA, Daniel Veloso. **Cidades e práticas urbanas:** nas fronteiras incertas entre o ilegal o informal e o ilícito. Instituto de Estudos Avançados. Vol. 21 n° 61 – São Paulo, Set/Dez, 2007.

TRINDADE JR., Saint – Clair C. **Grandes projetos, urbanização do território e metropolização na Amazônia.** Terra livre, São Paulo, V. 26, p. 177 – 197, 2006.