



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS
CÂMPUS UNIVERSITÁRIO DE PORTO NACIONAL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

SANDRA DE OLIVEIRA GOMES PEREIRA

**“SE EU PUDESSE TRABALHARIA SÓ OITO HORAS”:
AS CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS MOTOTAXISTAS E
VENDEDORES AMBULANTES DE PALMAS/TO**

**PORTO NACIONAL - TO
2020**

SANDRA DE OLIVEIRA GOMES PEREIRA

**“SE EU PUDESSE TRABALHARIA SÓ OITO HORAS”:
AS CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS MOTOTAXISTAS E VENDEDORES
AMBULANTES DE PALMAS/TO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Geografia, como requisito parcial à obtenção do grau de mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Doutor José Pedro Cabrera Cabral

PORTO NACIONAL - TO
2020

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Tocantins

P436 ◆ Pereira, Sandra de Oliveira Gomes.
“Se eu pudesse trabalharia só oito horas”: As condições de trabalho dos mototaxistas e vendedores ambulantes de Palmas/TO . / Sandra de Oliveira Gomes Pereira. – Porto Nacional, TO, 2020.

119 f.

Dissertação (Mestrado Acadêmico) - Universidade Federal do Tocantins
– Câmpus Universitário de Porto Nacional - Curso de Pós-Graduação
(Mestrado) em Geografia, 2020.

Orientador: José Pedro Cabrera Cabral

1. Precarização do trabalho. 2. Circuito Inferior. 3. Mototaxistas. 4.
Vendedores ambulantes. I. Título

CDD 910

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS – A reprodução total ou parcial, de qualquer forma ou por qualquer meio deste documento é autorizado desde que citada a fonte. A violação dos direitos do autor (Lei nº 9.610/98) é crime estabelecido pelo artigo 184 do Código Penal.

Elaborado pelo sistema de geração automática de ficha catalográfica da UFT com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

**“SE EU PUDESSE TRABALHARIA SÓ OITO HORAS”:
AS CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS MOTOTAXISTAS E VENDEDORES
AMBULANTES DE PALMAS/TO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Geografia, foi avaliada para obtenção de título de Mestre em Geografia e aprovada em sua forma final pelo Orientador e pela Banca Examinadora.

Data de Aprovação: 20 de março de 2020.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. José Pedro Cabrera Cabral, Orientador, UFT.

Prof. Dr. Denis Ricardo Carloto, Examinador, UFT.

Prof.ª Dr.ª Fabiana Scoleso, Examinadora, UFT.

*Dedico este trabalho à Sofia Gomes de Oliveira.
Enquanto escrevia esta dissertação por várias vezes
você pediu por meu colo e, ao carregá-la, encontrei
no calor de seus abraços a energia necessária para
seguir em frente.*

AGRADECIMENTOS

A escrita da presente dissertação se fez em uma conjuntura marcada por muitas transformações, mudanças que se aprofundam desde 2016 e avançam com passos largos até o momento presente. Foi no cenário permeado pelo sentimento de perdas e um futuro de incertezas que muitos planos e sonhos tiveram que ser redefinidos.

Para chegar até aqui foi preciso ter força, mas acima de tudo contar com pessoas extraordinárias que caminharam ao meu lado, além de instituições que forneceram condições para a conclusão deste trabalho, por isso registro aqui meus agradecimentos:

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) pela concessão da Bolsa de Mestrado, fundamental para a realização da pesquisa. Que os próximos pesquisadores do Programa possam ser contemplados com esse importante apoio e que a Ciência jamais assuma o papel coadjuvante na construção da história do nosso país;

Aos trabalhadores e trabalhadoras que aceitaram participar das entrevistas, dispondo do seu valioso tempo para contribuir com os resultados deste trabalho;

Ao professor orientador, José Pedro Cabrera, pelo acompanhamento, profissionalismo e compreensão;

Aos professores Denis Carloto e Fabiana Scoleso, membros examinadores das Bancas de Qualificação e Defesa, as sugestões e críticas tecidas foram de grande relevância;

A todos os docentes do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG/UFT-câmpus Porto Nacional);

Aos trabalhadores e trabalhadoras, terceirizados e efetivos da UFT, em especial à Poliana Cunha, por atender todas as demandas sempre de forma qualificada e com muita cordialidade;

Às professoras Maria Helena Cariaga, Rosemeire dos Santos, Juraildes Barreiras e Débora Bolzan, e ao professor Carlos Mendes Rosa, pelo apoio, contribuições e pela valorosa amizade;

Ao professor e cartunista, Geuvar Oliveira, pelas ilustrações presentes na introdução de cada capítulo;

Aos geógrafos Marcelo Divino e Jair Silva por atenderem com tanta presteza o pedido para a elaboração dos mapas;

Aos colegas do Programa de Pós-Graduação em Geografia, turmas 2017, 2018 e 2019, que tive a honra de conhecê-los. Em especial à Ana Cláudia Ferreira Lima, Edmilson Andrade Reis, Nayara Kallinne Cândido dos Santos, Maria Zélia Ferreira dos Santos, Glibson Barbosa

Sousa, Ítalo Schelive Correia, Renato Silva Reis e Afonso Vieira Ferreira, pelos momentos de socialização do saber e vivências. Sorri e aprendi muito com vocês;

Aos amigos João Paulo Carneiro dos Reis e Robson Francisco Barros dos Santos, pelo companheirismo e solidariedade que sempre tiveram comigo, levo a amizade de vocês guardada *debaixo de sete chaves, dentro do coração*;

À minha família, por sempre me proporcionar as condições necessárias para que eu pudesse concluir meus estudos e prosseguir nessa trajetória. À minha maravilhosa mãe, Maria do Socorro, e meus amores Bia, Tatá, Sol, Taylla, Lu e Si;

Estendo os agradecimentos aos/às cunhados/as, sobrinhas/os e tantos amigos/as (pertos e distantes), pelo carinho e torcida sincera. À minha sogra e sogro que muito me ajudaram;

Ao meu companheiro e grande amigo, Washington Junior, por todo apoio e cumplicidade durante o percurso que escolhemos trilhar juntos;

À minha doce e amada Sofia, por me fazer acreditar e buscar um mundo melhor;

A mais bela fonte de vida e energia que se convencionou a chamar de Deus, *sem o seu amor eu nada seria*;

As páginas que se seguem jamais poderiam ser construídas de forma solitária, as pessoas que caminharam comigo me ajudaram não somente a construir uma pesquisa, mas escrever uma importante parte da história da minha vida.

Gratidão!

Construção

Amou daquela vez como se fosse a última
Beijou sua mulher como se fosse a última
E cada filho seu como se fosse o único
E atravessou a rua com seu passo tímido
Subiu a construção como se fosse máquina
Ergueu no patamar quatro paredes sólidas
Tijolo com tijolo num desenho mágico
Seus olhos embotados de cimento e lágrima
Sentou pra descansar como se fosse sábado
Comeu feijão com arroz como se fosse um príncipe
Bebeu e soluçou como se fosse um náufrago
Dançou e gargalhou como se ouvisse música
E tropeçou no céu como se fosse um bêbado
E flutuou no ar como se fosse um pássaro
E se acabou no chão feito um pacote flácido
Agonizou no meio do passeio público
Morreu na contramão atropalhando o tráfego.

CHICO BUARQUE, 1971

Neste conturbado século XXI, o desafio maior é dar sentido autoconstituente ao trabalho humano de modo a tornar a nossa vida fora do trabalho também dotada de sentido. Construir, portanto, um novo modo de vida a partir de um novo mundo do trabalho, para além dos constrangimentos impostos pelo sistema de metabolismo social do capital, para recordar Mészáros, é um imperativo vital.

RICARDO ANTUNES, 2018, p. 31

RESUMO

PEREIRA, Sandra de Oliveira Gomes. **“Se eu pudesse trabalharia só oito horas”**: as condições de trabalho dos mototaxistas e vendedores ambulantes de Palmas/TO. 2020. 119 f. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Geografia) - Universidade Federal do Tocantins - Câmpus Universitário de Porto Nacional - Curso de Pós-Graduação em Geografia, 2020.

Em um cenário marcado pelo aumento do desemprego e das expressões da precarização do trabalho, retrocessos no âmbito dos direitos sociais e na multiplicação da pobreza, um número cada vez maior de trabalhadores busca meios alternativos de obtenção de renda e garantia de sobrevivência. Ampliam-se nas cidades brasileiras, em número e variedade, as atividades realizadas pela população pobre, intensificando as divisões do trabalho, entendidas nessa pesquisa como ponto de partida para a compreensão da teoria dos circuitos da economia urbana. Nesse sentido, buscamos realizar uma análise sobre as condições de trabalho presentes no circuito inferior de Palmas, a partir de duas atividades, o serviço de mototáxi e o comércio ambulante. Recorremos às pesquisas documental, bibliográfica e, no trabalho de campo, entrevistamos 65 trabalhadores inscritos nas atividades investigadas. Os resultados apontaram que o circuito inferior em Palmas, seguindo uma tendência nacional, está em pleno processo de expansão, tendo como propulsores a atual crise do emprego e ampliação do discurso do empreendedorismo e do trabalho por conta própria, fatores utilizados pelo capital, com apoio do Estado neoliberal, como estratégias para ampliar as formas de dominação da classe que vive do trabalho, reforçando que o desemprego e a precarização são inerentes ao modo de produção capitalista. A pesquisa apontou para a deterioração das condições de vida da maior parte dos trabalhadores entrevistados, dadas às formas precárias e desprotegidas em que atuam. As atividades do circuito inferior na capital tocantinense tornaram-se exílio para um contingente de desempregados, mas não a solução para o grave problema que o mundo produtivo vive no período presente. Os mototaxistas e os ambulantes vivenciam o processo de precarização não somente do trabalho, mas também de vida.

Palavras-chave: Precarização; Circuito Inferior; Mototaxistas; Vendedores ambulantes.

ABSTRACT

We are currently living in a scenario in which the increase of unemployment rates, the worsening of working conditions and setbacks in the scope of social rights have been amplifying the poverty as well as increasing the number of workers looking for alternative means to guarantee income and survival. The activities carried out by the poor population are escalating in Brazilian cities in number and variety and it is intensifying the divisions of labor, assumed in this research, as a starting point to understand the theory of the circuits of the urban economy. We intend to analyze the working conditions present in the lower circuit of Palmas, from two niches of activities: the motorcycle taxi service and the street commerce. For this study we chose documentary and bibliographic research and, in the field work, we conducted interviews with 65 workers enrolled in the investigated activities. The results indicated that the lower circuit in Palmas follows a national trend, that means it is in the midst of an expansion process, having the current crisis of employment and the expansion of the entrepreneurship and self-employment discourse as drivers, these factors have been used by capital and supported by a neoliberal state as strategies to expand the forms of domination of the working class. On top of that, it also reinforces that unemployment and precariousness are inherent to the capitalist mode of production. In addition to that, the research indicates the deterioration of the living conditions most of the workers interviewed suffer, given the precarious and unprotected ways in which they work. The activities of the lower circuit in the capital city of Tocantins have become an exile for a contingent of unemployed people, rather than the solution to the serious problem the productive world is currently experiencing. Thus, the motorcycle taxi people and street vendors experience the process of precariousness not only at work, but also of their lives.

Keywords: Precariousness; Lower Circuit; Motorcycle taxi service; Street vendors.

RESUMEN

En un contexto marcado por el aumento del desempleo y de las expresiones de precarización del trabajo, retrocesos en el ámbito de la reducción de derechos sociales y en la multiplicación de la pobreza, un número cada vez mayor de trabajadores buscan medios alternativos de generación de rendimientos y garantías de sobrevivencia. Se amplían en las ciudades brasileras, en número y variedad, las actividades realizadas por la población pobre, intensificando las divisiones del trabajo, entendidas en esta investigación como punto de partida para la comprensión de la teoría de los circuitos de la economía urbana. En este sentido, buscamos realizar un análisis de las condiciones de trabajo presentes en el circuito inferior de Palmas, a partir de dos tipos de actividades, el servicio de moto taxi y el comercio ambulante. Se recurrió a la investigación documental, bibliográfica y, en el trabajo de campo, realizamos entrevistas con 65 trabajadores dedicados a las actividades investigadas. Los resultados indicaron que el circuito inferior en Palmas, siguiendo una tendencia nacional, se encuentra en pleno proceso de expansión, teniendo como principales propulsores la actual crisis del empleo y la ampliación del discurso del emprendedorismo y del trabajo por cuenta propia, factores estos utilizados por el capital, con el apoyo del Estado neoliberal, como estrategias de ampliar las formas de dominación sobre la clase que vive del trabajo, reforzando que el desempleo y la precarización son inherentes al modelo de producción capitalista. Además de esto, la investigación apunta para la deteriorización de las condiciones de vida de la mayor parte de los trabajadores entrevistados, visto las formas precarias y desprotegidas en que actúan. Identificamos que las actividades del círculo inferior en la capital de Tocantins se tornaron un “exilio” para un contingente de desempleados, pero no la solución para el grave problema que el mundo productivo vive en el presente período. Los moto taxistas y los ambulantes vivencian el proceso de precarización no solamente del trabajo, más también de la vida.

Palabras chave: Precarización; Circuito inferior; Moto taxistas; Vendedores ambulantes.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa de Localização Palmas.....	48
Figura 2 - Processo de evolução urbana de Palmas, 1992.....	50
Figura 3 - Processo de evolução urbana de Palmas, 1994.....	50
Figura 4 - Palácio Araguaia situado na Praça dos Girassóis	54
Figura 5 - Avenida JK, região central de Palmas	55
Figura 6 - Avenida Tocantins, centro comercial do bairro Taquaralto	55
Figura 7 - Deslocamento área central de Palmas e bairro Taquaralto	56
Figura 8 - Trecho comercial da Avenida JK.....	57
Figura 9 - Trecho comercial da Avenida Tocantins	58
Figura 10 - Vendedores ambulantes em 1865	64
Figura 11 - Vendedor ambulante em Ouro Preto/MG, entre 1950 e 1952	64
Figura 12 - Ambulantes na cidade de Salvador/BA em 2002	65
Figura 13 - Mapa de localização dos vendedores ambulantes na Avenida Tocantins	66
Figura 14 - Trabalhador do comércio ambulante expondo sua mercadoria	68
Figura 15 - Interior da área reservada ao comércio ambulante no bairro Taquaralto	71
Figura 16 - Ponto de mototáxi situado na Avenida JK.....	76
Figura 17 - Barracas de comércio ambulante na Avenida Tocantins	96
Figura 18 - Ponto de mototáxi Roma, situado na Avenida JK	96

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Evolução do número de MEIs no Brasil	44
Gráfico 2 - Taxa de crescimento demográfico de Palmas entre 2009 a 2019	52
Gráfico 3 - Motivo de inserção na atual atividade.....	83
Gráfico 4 - Taxa de desocupação no Brasil, trimestral 2012 a 2019.....	87
Gráfico 5 - Tempo na atividade	92
Gráfico 6 - Horas trabalhadas diariamente	93

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Características dos circuitos superior e inferior	36
Quadro 2 - Títulos de manchetes sobre trabalho e emprego no Brasil em 2019.....	38
Quadro 3 - Ambulantes presentes na Avenida Tocantins e produtos comercializados.....	70
Quadro 4 - Emprego/ocupação anterior.....	91

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Taxa de urbanização no Brasil entre 1940 a 1991.....	26
Tabela 2 - Evolução do número de MEIs no Brasil	44
Tabela 3 - Distribuição das MPEs por setor de atividade econômica	59
Tabela 4 - Identidade profissional	59
Tabela 5 - Quantidade e distribuição das entrevistas	61
Tabela 6 - Serviço de mototáxi nos municípios brasileiros, por região	75
Tabela 7 - Sobre refeições, descanso e férias	94

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Arca	Área Reservada ao Comércio Ambulante
Antu	Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
Cepal	Comissão Econômica para a América Latina
CLT	Consolidação das Leis do Trabalho
Dieese	Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas
JK	Juscelino Kubistchek
MAO	Museu de Artes e Ofícios
MEI	Microempreendedor individual
MPEs	Micro e pequenas empresas
OIT	Organização Internacional do Trabalho
Pnad	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua
PPGG	Programa de Pós-Graduação em Geografia
Sebrae	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
Sedem	Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Emprego
Sesmu	Secretaria Municipal de Segurança e Mobilidade Urbana
Sindiciclo	Sindicato dos Transportes de Condutores de Veículos de Duas Rodas do Município de Palmas

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	16
2 CIRCUITOS DA ECONOMIA URBANA.....	23
2.1 Do processo de urbanização dos países pobres ao surgimento da teoria dos circuitos da economia Urbana.....	24
2.2 Os circuitos da economia urbana e sua potencialidade analítica.....	32
2.3 Transformações do mercado de trabalho brasileiro e expansão do circuito inferior	37
3 PALMAS: AS ESPECIFICIDADES DE UMA ECONOMIA URBANA EM PROCESSO DE CONSOLIDAÇÃO	47
3.1 Aspectos relevantes do processo de urbanização de Palmas	48
3.2 O circuito inferior em Palmas a partir dos recortes da pesquisa.....	61
3.2.1 O comércio e serviço ambulante	63
3.2.2 O serviço de mototáxi.....	72
4 ENTRE AUTONOMIA E PRECARIZAÇÃO: AS CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS MOTOTAXISTAS E VENDEDORES AMBULANTES DE PALMAS	79
4.1 O desemprego enquanto expressão da precariedade do trabalho: uma porta de entrada do circuito inferior	79
4.2 Das condições de trabalho dos ambulantes e mototaxistas.....	88
4.2.1 Caracterização dos trabalhadores	88
4.2.2 Sobre intensidade do trabalho, descanso, renda e condições ambientais	92
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	99
REFERÊNCIAS	104
APÊNDICES	112

1 INTRODUÇÃO

Presenciamos na cena contemporânea uma grave crise do emprego associada ao cenário de corrosão dos direitos sociais e trabalhistas. O mundo produtivo em escala global sofre novas mutações advindas do atual modelo de acumulação do capital, cada vez mais agressivo e perverso.

Desde a reestruturação produtiva à implementação da *indústria 4.0*, as empresas criam e executam estratégias para ampliar seus lucros, sob hegemonia do capital financeiro e com a conformação do Estado. Trata-se de um processo que vem se consolidando e avança com passos largos para o agravamento do quadro de precarização do trabalho.

Ao contrário que algumas teses defendem o cenário atual não retrata nem sequer direciona para o fim do trabalho, o que percebemos são mudanças significativas em sua organização e que impõem novos desafios à classe trabalhadora. A denominada nova morfologia do trabalho nos leva a perceber a expansão de um novo proletariado e dos níveis de precarização.

Ricardo Antunes, na obra *O privilégio da Servidão* (2018), apresenta os indícios dessa nova forma de ser e viver o trabalho. Sistemas como *zero hour contract*, *uberização*, *walmartização*, *pejotização*, *teletrabalho* e *home office*, não são apenas conceitos criados recentemente, são expressões “do vigoroso processo de precarização estrutural do trabalho” (ANTUNES, 2018, p. 65). Essas “novas” práticas somam-se às “antigas”, como flexibilização, informalidade e terceirização, resultam nos elementos que criam e ampliam o precariado.

Assim, as recentes transformações ocorridas no mundo produtivo atingem a vida de homens e mulheres que vendem a sua força de trabalho como estratégia de sobrevivência, nas diferentes cadeias produtivas globais.

Dentre os diversos desafios postos à classe trabalhadora na atualidade, o desemprego aparece como um cataclismo social e tem provocado graves impactos socioeconômicos nos diversos países do mundo globalizado. Alguns dados estatísticos revelam a dimensão que o desemprego atinge na atualidade.

No caso brasileiro são mais de 12 milhões de trabalhadores expulsos do mercado de trabalho, de acordo com os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística¹ (IBGE, 2019). Já a população desalentada, constituída por pessoas que desistiram de procurar

¹ Dados referentes ao trimestre encerrado em setembro de 2019 e divulgados em 31 de outubro 2019.

emprego, seja por falta de experiência, idade ou por não encontrar ocupação na localidade onde mora, aproximou da marca de cinco milhões de pessoas no país, em 2019.

Concomitantemente ao crescente nível de desemprego, outros indicadores nos chamam a atenção. A informalidade atingiu números recordes no Brasil, na marca de 41,4% em setembro de 2019, o que representou 38,806 milhões de trabalhadores informais² (IBGE, 2019) e o número dos microempreendedores individuais (MEIs) chegou a 9.430 milhões em dezembro do mesmo ano (SEBRAE, 2019).

Tornou-se nítida a ampliação em número e variedade das atividades que se inscrevem nas duas modalidades citadas acima, bem como a quantidade de trabalhadores que procuram na informalidade ou no autoempreendimento uma possível saída para o quadro de desemprego. Não se tratam de novas modalidades de trabalho, mas práticas renovadas e reutilizadas pelo capital, transformando-as em peças centrais na produção do mais-valor que, nas palavras de Antunes, “ao fazê-lo, desencadeia um importante elemento propulsor da precarização estrutural do trabalho” (2018, p. 82).

Dessa forma, divergirmos das análises que concebem o denominado “setor informal” e as atividades nele presentes, como um setor desassociado da dinâmica capitalista. Na busca por teorias que contrapõem a visão dualista ou unilateral sobre informalidade, encontramos na obra de Milton Santos elementos que demonstram sua relação de interdependência e subordinação ao movimento das empresas capitalistas.

Segundo Santos (2008) a economia urbana se constitui com base em dois sistemas, frutos da modernização tecnológica, mas a partir de resultados diferentes. Os elementos que diferenciam tais sistemas são os níveis de capital, tecnologia e organização presentes no desenvolvimento de suas atividades, Santos os denominou de circuito superior e o circuito inferior:

Simplificando, pode-se apresentar o circuito superior como constituído pelos bancos, comércios e indústrias de exportação, indústria urbana moderna, serviços modernos, atacadistas e transportadores. O circuito inferior é constituído essencialmente por formas de fabricação não- “capital intensivo” pelos serviços não-modernos fornecidos “a varejo” e pelo comércio não-moderno e de pequena dimensão (SANTOS, 2008, p. 40).

As atividades presentes nos circuitos da economia estão em constante processo de reorganização na realidade urbana e social. O circuito inferior, ao incorporar objetos técnicos

² Consideram informais, de acordo com o IBGE, os empregados no setor privado sem carteira assinada, trabalhadores domésticos sem carteira assinada, trabalhadores por conta própria sem CNPJ, empregadores sem CNPJ e trabalhadores familiares.

modernos ao seu funcionamento, impulsiona o surgimento de novas atividades, fazendo coexistir no território velhas e novas atividades (MONTENEGRO, 2011).

Assim, a busca pela compreensão do processo de intensificação da precarização do trabalho vinculou com as inquietações da pesquisadora quanto o funcionamento e a dinâmica dos circuitos da economia urbana, principalmente no que concerne a relação estabelecida entre a parcela mais pobre da população e o circuito inferior.

O interesse pelo tema foi desenvolvido por múltiplas motivações, dentre elas destaca a análise de dados fornecidos pelas principais agências nacionais de pesquisa referentes ao aumento do desemprego e da informalização do trabalho, principalmente a partir do ano 2017, contexto em que se intensificou o solapamento da legislação social protetora do trabalho no país.

Os debates e leituras propostas durante a realização das disciplinas *Geografia do Trabalho e Globalização; Novas Configurações Políticas no Conesul*,³ e *Espaço Geográfico, Território e Sociedade: Federação e Desigualdades Sócio-Espaciais no Brasil*⁴, do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG), sinalizaram para a importância de compreender as novas formas de organizações do trabalho e o adensamento das desigualdades sociais e territoriais.

Somou-se ainda a observação do crescente número de atividades na realidade urbana da capital tocantinense nos últimos anos, principalmente no que concerne ao comércio e prestação de serviços, desenvolvidas por trabalhadores e trabalhadoras que buscam alternativas para o desemprego, a escassez ou ausência de renda.

Tais fatores contribuíram para o desenvolvimento do tema e nos desafiamos em compreender um pouco mais sobre as condições de trabalho presentes nas atividades pouco capitalizadas, de baixos níveis de organização e uso de tecnologias, a partir das reflexões tecidas por Milton Santos. Resultou, assim, na formulação da questão que se pretende responder nesta pesquisa: Quais são as condições de trabalho que os agentes inscritos no circuito inferior vivenciam no cotidiano da realização de suas atividades na cidade de Palmas/Tocantins?

As demais questões que norteiam o processo investigativo da pesquisa buscam entender a configuração do circuito inferior na cidade de Palmas, a partir das principais características do perfil socioeconômico dos seus trabalhadores, as relações que estabelecem

³ Disciplinas ministradas, respectivamente, pelos Professores Dr. Atamins Foschiera e Dr. José Pedro Cabrera, realizadas na condição de aluna especial do PPGG, no ano de 2017;

⁴ Disciplina ministrada pelo Professor Dr. Denis Ricardo Carloto, durante o primeiro semestre de 2018.

no território em que atuam e suas formas de organização; refletir sobre o avanço do desemprego e expansão do circuito inferior no atual contexto e de que forma os discursos que defendem o empreendedorismo e trabalho por conta própria como alternativas ao desemprego, corroboram para a retração de direitos e precarização do trabalho.

As hipóteses formuladas para responder, provisoriamente, às questões propostas partem da compreensão de que os trabalhadores inseridos no circuito inferior da economia urbana encontram como estratégia reprodutiva o desenvolvimento de suas atividades nas avenidas da cidade, que embora gerem renda e ocupação, seus agentes permanecem na situação de desempregados ou de subemprego. Com baixas e irregulares remunerações, estão expostos a situações diárias de insalubridade e de risco, desprotegidos de direitos trabalhistas. Experimentam relações sociais balizadas por conflitos e discriminação, se inscrevem na lógica de ocupação desigual e marginalizante nos espaços sociais da cidade e são (des)assistidos pelas políticas públicas que buscam inseri-los na lógica do empreendedorismo sem criar, porém, condições reais de superação do quadro de desemprego.

Logo, as atividades inscritas no circuito inferior, considerando as delimitações da pesquisa, aprofundam a desigualdade social e pobreza existentes na cidade, dadas as condições de trabalhos postas nesse circuito.

Analisar as condições de trabalho daqueles que atuam no circuito inferior da economia urbana de Palmas, considerando duas atividades, o serviço de mototáxi e o comércio ambulante presentes, respectivamente, na Avenida Juscelino Kubistchek (JK), situada na região central de Palmas, e Avenida Tocantins, no centro comercial do Bairro Taquaralto, região sul da cidade, constitui o objetivo desta pesquisa.

Para construção e delimitação do processo investigativo da pesquisa, definimos os seguintes objetivos: a) apresentar as principais reflexões teóricas que fundamentam a teoria dos circuitos da economia urbana, buscando evidenciar sua atualidade e relevância para a compreensão das transformações que ocorrem no mercado de trabalho brasileiro e, consequentemente, nas divisões, social e territorial, do trabalho; b) perceber a configuração do circuito inferior na cidade de Palmas, a partir dos recortes da pesquisa, considerando as principais características do perfil socioeconômico dos seus trabalhadores, as relações que estabelecem no território em que atuam, o uso de recursos tecnológicos e suas principais formas de organização; e c) refletir sobre as principais transformações ocorridas no mercado do trabalho brasileiro e os impactos para a vida da classe trabalhadora, destacando a relação entre o avanço do desemprego e a expansão do circuito inferior.

A escolha pelos dois grupos de trabalhadores se deu, principalmente, pela sua expressiva presença nas ruas de Palmas e por sua representatividade na composição do circuito inferior na cidade. Em relação ao recorte espacial, a escolha se justifica por considerar as avenidas JK e Tocantins dois importantes pontos comerciais e econômicos da cidade, contendo vários comércios varejistas, empresas, filiais ou matrizes, diversos prestadores de serviços, agências bancárias, órgãos governamentais, além da presença de uma diversidade de atividades inscritas no circuito inferior.

É possível perceber ainda uma diferença no perfil socioeconômico dos consumidores que frequentam estas avenidas, uma vez que os bairros que compõem a região sul de Palmas abrigam uma população de menor poder aquisitivo em comparação à região central da cidade, característica proveniente da ocupação territorial desigual e do próprio desenho do Plano Diretor Urbanístico (CORIOLANO, RODRIGUES e OLIVEIRA, 2013).

Para o levantamento e obtenção dos dados, recorreremos às pesquisas documental e bibliográfica. A pesquisa documental, enquanto acesso às fontes primárias de informações, ocorreu na fase preliminar e durante o processo de redação da pesquisa, buscamos dados estatísticos que contribuíssem para o conhecimento do campo de interesse e do movimento dinâmico da realidade a ser investigada, tais como taxas de desemprego, da informalização do trabalho, informações primárias sobre o perfil sociodemográfico, entre outros.

A pesquisa bibliográfica foi realizada a partir do estudo de literatura de trabalhos e pesquisas referentes ao tema, realizamos um levantamento prévio e seleção do material a ser utilizado. Após o Exame de Qualificação, novos títulos foram indicados e acrescidos à lista, somando as fontes de informações imprescindíveis para a investigação projetada.

No decorrer do trabalho de campo, foram entrevistados 65 trabalhadores que atuam no circuito inferior de Palmas, distribuídos nos dois ramos de atividades: comércio ambulante e mototáxi. Entrevistamos também o presidente do Sindicato dos Transportes de Condutores de Veículos de Duas Rodas do Município (Sindiciclo), visando coletar maiores informações referentes à atividade dos mototaxistas e à organização da categoria no município.

Como fonte de informações secundárias e complementares à pesquisa, foram realizadas visitas à Secretaria Municipal de Segurança e Mobilidade Urbana (Sesmu), Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Emprego (Sedem) e na unidade do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas, situada em Palmas (Sebrae/TO).

Os capítulos que seguem se organizam da seguinte forma: no capítulo dois, resgatamos o contexto do surgimento da teoria de Milton Santos, ainda na década de 1970. O processo de urbanização dos países de industrialização tardia resultou em mudanças

demográficas significativas e impôs uma nova realidade urbana e social. O crescimento desorganizado e desigual das cidades, do desemprego e da segregação socioeconômica, levou às diferentes formulações teóricas e paradigmas que buscavam explicar a pobreza existente nos países denominados subdesenvolvidos. A análise proposta por Santos considera também as desigualdades provenientes dos processos de modernizações e as relações capitalistas que já produziam disparidades geográficas, individuais, de produção e de consumo nesses países. Buscamos ainda demonstrar a atualidade da teoria dos circuitos da economia urbana no que se refere à análise e compreensão das divisões sociais e territoriais do trabalho que, principalmente, a partir da década de 1990, se intensifica, reconfigura o mercado de trabalho brasileiro, consumando os interesses do Estado neoliberal e impõe novos desafios à classe trabalhadora.

No capítulo três, objetivamos demonstrar que o processo de evolução urbana da última cidade brasileira planejada, construída no século XX, não se eximiu dos problemas presentes em algumas cidades de urbanização dita tradicional. Já no início da construção da capital tocantinense, a segregação socioespacial marcou a ocupação de alguns dos seus bairros e assentamentos.

A concentração da população mais pobre em determinadas localizações contribuiu para a configuração do perfil de consumo, produção e na dinâmica dos circuitos da economia presentes na cidade, sustentando a lógica contraditória de produção capitalista do espaço urbano, além de aprofundar as disparidades de renda e acesso ao trabalho, bens e serviços. Apresentamos ainda alguns indicadores que apontam o perfil do circuito inferior na capital e, a partir dos recortes definidos na pesquisa, os principais aspectos que marcam a complexidade e organização do comércio ambulante e do serviço de mototáxi.

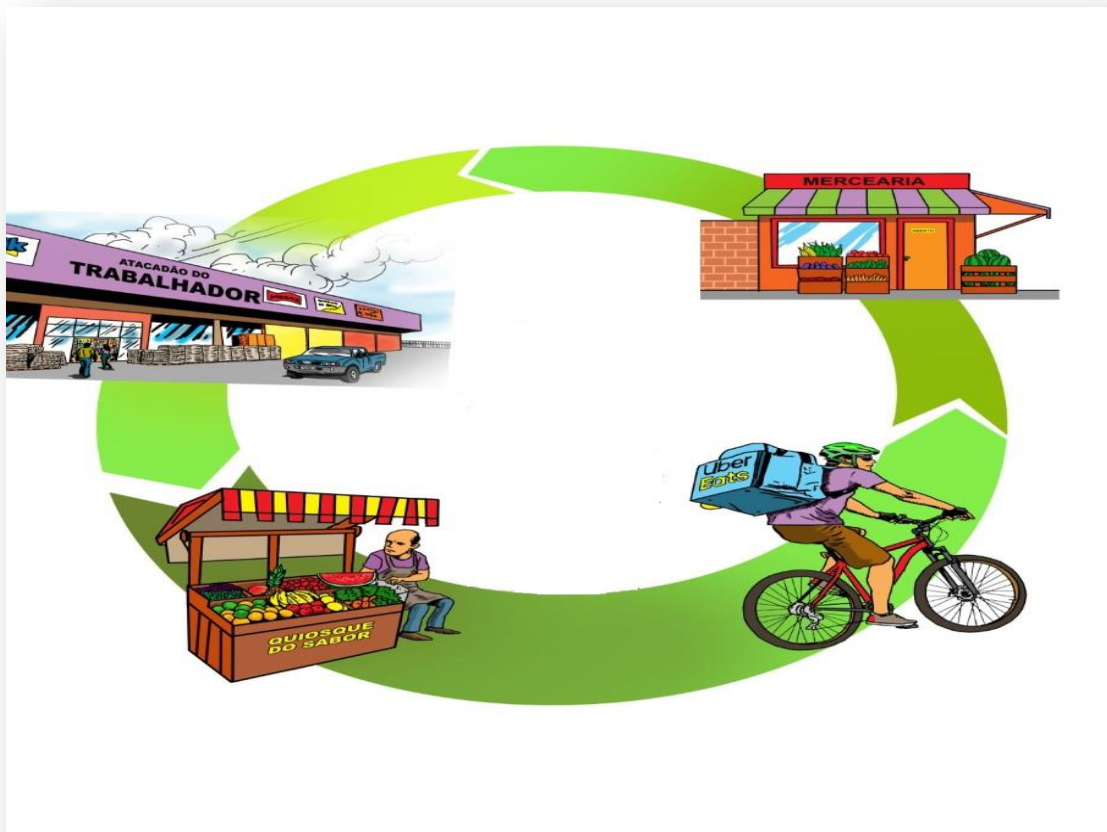
No quarto capítulo, tratamos as transformações do mundo do trabalho e seus principais impactos para a classe trabalhadora brasileira, no que concerne ao aprofundamento da deterioração das relações de trabalho provenientes da reorganização da forma de acumulação do capital e a hegemonia neoliberal no país. As reflexões sobre precarização são construídas a fim de compreender também as condições de trabalho que os vendedores ambulantes e mototaxistas vivenciam cotidianamente.

Destacamos a fala dos trabalhadores no intuito de valorizar as ricas informações apresentadas pelos entrevistados, buscamos ainda demonstrar como o discurso da autonomia do trabalho oculta, por vezes, as condições de precarização de desemprego e precarização experimentadas pelos trabalhadores das atividades do circuito inferior investigadas. Apresentamos as principais compreensões construídas sobre o tema proposto nas

considerações finais.

A relevância da pesquisa se dá, principalmente, pela possibilidade de uma melhor compreensão dos fatores que levam um contingente de trabalhadores a se abrigarem nas atividades do circuito inferior em Palmas, os motivos de sua permanência, ou não, nas atividades desenvolvidas e as principais implicações, econômicas e sociais, para a vida desses trabalhadores e para o dinamismo da cidade.

Compreendemos que o desemprego e a precarização se configuram como mecanismos vitais para a manutenção e ampliação do atual modelo de acumulação, enquanto condições histórico-estruturais de desenvolvimento do capitalismo. As lacunas deixadas pelo Estado no trato das condições de trabalho e emprego corroboram para o aprofundamento das condições de precarização que os trabalhadores apresentaram.



2 CIRCUITOS DA ECONOMIA URBANA

A teoria dos circuitos apresentada de maneira original por Milton Santos na década de 1970 surge como alternativa para superação dos paradigmas dualistas que por muito tempo formaram as bases explicativas para subdesenvolvimento dos países periféricos.

As desigualdades territoriais resultantes do processo de urbanização e das modernizações dos países subdesenvolvidos propiciaram as condições para ampliação da pobreza e a expansão do circuito inferior. De acordo com Cataia e Silva (2013, p. 64), ainda que as estatísticas oficiais não consigam mensurar tal expansão, as atividades do circuito inferior “são criadas visando a geração de trabalho e rendimento por parte das populações que não são incorporadas pelos circuitos produtivos modernizados tecnologicamente”.

Nesse sentido, o presente capítulo visa apresentar o contexto do surgimento da teoria dos circuitos da economia urbana e os principais aspectos que os caracterizam, bem como demonstrar a atualidade da teoria e o processo de expansão do circuito inferior no contexto em que o mercado de trabalho brasileiro também se transforma.

2.1 Do processo de urbanização dos países pobres ao surgimento da teoria dos circuitos da economia Urbana

O processo da urbanização experimentado por grande parte dos países periféricos, a partir de meados do século XX, foi justificado por diferentes fatores e caracterizou-se pelo crescimento desorganizado das cidades, no aumento da pobreza e segregações socioeconômicas, além de uma forte crise do emprego e do surgimento de uma variedade de atividades urbanas de baixa produtividade que absorvia uma grande parcela da força de trabalho excedente nessa nova realidade urbana e social (MONTENEGRO, 2012).

Durante as décadas de 1960 e 1970, verificou a aceleração do processo de urbanização dos países periféricos, denominados também naquele contexto de subdesenvolvidos ou pertencentes ao “Terceiro Mundo”. Ferreira (2000) assevera que o processo de urbanização ocorrido nos países pobres relaciona ao processo de industrialização tardia da periferia, a massa de trabalhadores expulsa do campo e que se dirigiu aos polos industriais, não encontrou nos territórios urbanos provisões que pudessem assegurar uma qualidade de vida, resultando no processo que o autor denominou de “urbanização desigual”.

As diferenças da urbanização entre os países do hemisfério Norte e do hemisfério Sul, subsidiam explicações a respeito das mudanças demográficas e da composição da força de trabalho. O processo de industrialização experimentado pelos países do hemisfério Sul ocorreu de forma tardia e mais agressiva, ao mesmo tempo em que sua capacidade de produção interna de riquezas foi menor (MATTOS, 2019).

Já Montenegro (2012) reflete que embora a instalação da indústria e da modernização de determinadas parcelas de atividade econômica faziam-se presentes na realidade de alguns países, a industrialização não seria o fator exclusivo para justificar sua urbanização, uma vez que “a urbanização da sociedade e do território antecedeu em muito à industrialização desses países e, ademais, muitas de suas cidades nem foram atingidas pelo processo de industrialização” (MONTENEGRO, 2012, p. 149).

O acelerado crescimento populacional das cidades, o avanço da urbanização e a instalação das modernizações não foram acompanhados pela absorção da crescente massa de trabalhadores, além disso, era escassa a oferta das condições necessárias à garantia e manutenção da qualidade de vida da população, o que levou o aprofundamento das desigualdades de acesso à renda, bens e serviços, como aponta Montenegro:

Logo, as grandes cidades dos países periféricos, que foram se tornando cada vez mais populosas a partir das décadas de 1960 e 1970, assumiram a forma de enormes conurbações. Não obstante, essa intensa expansão urbana não foi acompanhada da

provisão de bens e serviços universais; as maiores cidades passaram a abrigar grandes distorções na esfera do consumo coletivo e no bem-estar público, criaram-se disparidades extremas e problemas de acesso desigual para os pobres urbanos e para a classe trabalhadora (MONTENEGRO, 2012, p. 149).

Dessa forma, a ausência de habitações, infraestrutura e equipamentos urbanos, somaram à ausência de postos de trabalhos e políticas públicas capazes de atender à nova realidade social daqueles países, levando a um quadro de pobreza e desigualdades territoriais.

A experiência brasileira revela suas particularidades e similaridades frente ao processo de urbanização dos demais países de industrialização tardia. A ascensão da população urbana no Brasil resultou em profundas transformações socioeconômicas e culturais, impactando significativamente a vida das pessoas que chegavam às cidades, dos moradores que ali já estavam e também da população do campo.

Santos (1993) afirma que o processo pretérito da criação urbana no Brasil se desenvolveu ainda no século XVIII, porém somente se generalizou no século XX. Nas palavras do autor “o Brasil foi, durante muitos séculos, um grande arquipélago, formado por subespaços que evoluíam segundo lógicas próprias, ditadas em grande parte por suas relações com o mundo exterior” (SANTOS, 1993, p. 26). Mesmo havendo polos dinâmicos internos nesses subespaços, eles pouco se relacionavam entre si e não estabeleciam uma relação de interdependência.

Ainda de acordo com o autor, esse quadro muda gradativamente a partir da inserção do estado de São Paulo na posição de destaque no cenário nacional, devido sua produção de café, novas dinâmicas se impõem no território brasileiro, ainda que de forma incompleta, como afirma:

De um lado, a implantação de estradas de ferro, a melhoria dos portos, a criação de meios de comunicação atribuem uma nova fluidez potencial a essa parte do território brasileiro. De outro lado, é aí também onde se instalam sob os influxos do comércio internacional, formas capitalistas de produção, trabalho, intercâmbio, consumo, que vão tornar efetiva aquela fluidez. Trata-se, porém, de uma integração limitada, do espaço e do mercado, de que apenas participa uma parcela do território nacional (SANTOS, 1993, p. 26-27).

Até a década de 1930, estas foram as bases postas para o desenvolvimento do processo de industrialização brasileira e também da polarização que caracterizou, por muito tempo, a lógica econômica e territorial do país. Compreendemos que, embora a industrialização não seja o único fator que justifique o seu processo de urbanização, ela é considerada um aspecto histórico relevante para a compreensão do avanço dos fluxos migratórios nas cidades.

Segundo Singer (1973), foi a partir da década de 1930 que fatores como a política inclinada para a industrialização, limitação do poder das oligarquias e criação de uma legislação trabalhista aplicável às áreas urbanas, elevando significativamente o padrão de vida dos assalariados urbanos em relação aos trabalhadores rurais, formaram um “sistema de incentivos” que atraiu uma massa de trabalhadores a migrarem para as grandes cidades.

A construção de uma rede de rodovias que passou a interligar as principais regiões do país, a queda da mortalidade e o conseqüente crescimento populacional, a pressão sobre a terra, ocasionada pelo crescimento da população rural em áreas já densamente povoadas, levando a migração para zonas agrícolas pioneiras e para as cidades, também foram fatores propulsores da mobilização das migrações internas que ocorreram paulatinamente entre 1930 e 1945 (SINGER, 1973).

De acordo com Santos (1993), entre 1940 e 1980 a população brasileira inverteu seu lugar de residência, multiplicaram o número de pessoas vivendo nas cidades. A tabela abaixo ilustra o crescimento da população abrigada nos assentamentos urbanos brasileiros:

Tabela 1 - Taxa de urbanização no Brasil entre 1940 a 1991

	<i>População Total</i>	<i>População Urbana</i>	<i>Índice de urbanização</i>
1940	41.326.000	10.891.000	26,35
1950	51.944.000	18.783.000	36,16
1960	70.191.000	31.956.000	45,52
1970	93.139.000	52.905.000	56,80
1980	119.099.000	82.013.000	68,86
1991	150.400.000	115.700.000	77,13

Fonte: Santos, 1993, p.29

A mudança demográfica brasileira nos últimos anos, em especial nas últimas décadas do século XX, aponta para uma rápida concentração da classe trabalhadora no meio urbano, “isso acarretou implicações diretas não só para a vida nos grandes centros (...) como também para a experiência e a cultura da classe, que possui enormes contingentes ainda fortemente marcados pela vida no campo,” segundo Mattos (2019, p. 85).

No entanto, outros resultados acompanharam esse processo, como aponta Maricato (2003), a partir do final do século XX registram-se extensas áreas de concentração de pobreza, a segregação urbana e ambiental, agravaram os desequilíbrios entre procura e oferta

de habitações e demais serviços urbanos, resultando no quadro que a autora chamou de “tragédia brasileira”.

Somaram ao processo de urbanização a difusão de modernizações, o aprofundamento da divisão territorial do trabalho e a formação das metrópoles em diferentes regiões brasileiras acompanhadas pelas dinâmicas da globalização. Foi neste contexto também que a pobreza e a indigência cresceram significativamente nos territórios urbanos do Brasil (MONTENEGRO, 2011).

Na relação entre o desenvolvimento do capitalismo e o crescimento da urbanização, as cidades tornaram espaços de excelência para os capitalistas produzirem excedente e obter mais-valia, como afirmou David Harvey (2012, p. 74) “desde o início, as cidades emergiram da concentração social e geográfica do produto excedente”. Logo, no processo de urbanização também se expressam os interesses de classes e as contradições inerentes ao sistema capitalista.

Nesse sentido, Maricato (2013) acrescenta que a cidade é um grande negócio para o capital, transformando-a em produto, mas também uma arena de interesses antagônicos, pois coexistem nesse espaço aqueles que vislumbram com melhores condições de vida e outros que buscam na cidade apenas meios de extrair ganhos.

Foi então na busca em compreender o fenômeno da urbanização e os resultados que provinham desse processo, bem como a análise das relações de dependência, que os países periféricos estabeleciam com o capitalismo internacional, suscitaram um elevado número de estudos, no entanto, muitos desses desconsideraram as contradições produzidas pelo desenvolvimento capitalista (SINGER, 1973).

Logo, foram produzidas diversificadas reflexões teóricas a respeito da urbanização dos países subdesenvolvidos, muitas, porém, não abarcavam a totalidade e complexidade que foi tal processo.

De acordo com Montenegro (2012, p. 149), o mercado de trabalho e o desenvolvimento econômico ganharam destaque nas reflexões que surgiam a respeito da nova realidade social e econômica. No que concerne à crise do emprego “emergiu uma inquietação no debate internacional”, era notória a preocupação com a especificidade do fenômeno que se apresentava como uma grande problemática: a intensificação do desemprego.

A formulação da teoria da modernização surgiu neste cenário e ganhou uma considerável aderência entre pesquisadores sociais que buscavam justificar o estado de desenvolvimento e, principalmente, de subdesenvolvimento das sociedades capitalistas, sem

apresentar, no entanto, as reais causas do chamado “atraso” econômico e social dos países periféricos.

Oliven (2010) destaca que na teoria da modernização prevalece os conceitos dicotômicos entre tradicional e moderno. Nessa lógica, as sociedades estariam classificadas quanto ao nível de tradicionalismo ou modernismo, mover-se entre os dois polos (tradicional-moderno) seria o seu processo de mudança, como aponta:

Como outras teorias dicotômicas, a tese da modernização postula um modelo a-histórico e linear de mudança social e evolução. Em seus termos mais simples, a teoria sustenta que, dadas certas condições, todas as sociedades podem mover-se do extremo tradicional ao moderno, o qual é tipificado pelos mais adiantados países capitalistas do Ocidente (OLIVEN, 2010, p. 26).

Montenegro (2012, p. 151) acrescenta que a teoria da modernização “postulava a diferenciação entre dois setores distintos nos países periféricos: de um lado um setor moderno e, de outro lado, um setor tradicional”. Sob uma perspectiva dualista, essa abordagem assumiu o valor de paradigma e diferentes autores propuseram analisar a realidade econômica dos países mais pobres a partir dessa lógica (MONTENEGRO, 2012).

Concernentemente aos modelos dualistas construídos para explicar economia urbana dos países periféricos, emergiu a noção do setor informal e ganhou uma incontestável visibilidade e consolidou-se no campo teórico e político em nível internacional, como afirma Montenegro (2012, p. 152):

Contudo, dentre as propostas de análise da economia urbana dos países subdesenvolvidos, aquela que encontrou maior destaque, maior visibilidade e uma ampla adesão no plano internacional foi incontestavelmente a abordagem do setor informal.

Segundo Marques et al (2018), o termo setor informal surgiu na década de 1970, em um cenário em que se buscava analisar a não inserção dos trabalhadores no processo produtivo assalariado, uma vez que o assalariamento era tido como uma meta para superar o atraso na dinâmica da urbanização e industrialização, as demais formas de trabalho eram vistas como não pertencentes ao setor moderno da economia.

O termo aparece inicialmente nos relatórios sobre o Quênia, elaborados pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) e apresentados em 1972 no Programa Mundial de Emprego e tinha como objetivos “avaliar os efeitos, sobre o emprego e a distribuição da renda, das estratégias de rápido crescimento econômico empreendidas por países retardatários no processo de industrialização” (CACCIAMALI, 2000, p. 154-155).

Os resultados apresentados nos relatórios justificavam os problemas sociais apresentados no Quênia devido à grande quantidade de trabalhadores pobres inseridos em mercados desregulamentados pelas autoridades públicas, ou seja, suas atividades não eram reconhecidas ou registradas (MARQUES et al, 2018).

Com base nos conceitos sugeridos no documento, surge a concepção dual sobre a organização da economia urbana, defendendo a existência de dois segmentos: formal e informal, sendo o primeiro caracterizado por unidades produtivas organizadas e o segundo, pelas não organizadas que se mantinham com pouco capital, desregulamentadas e pouco competitivas (CACCIAMALI, 1983, 2000; SINGER, 2000; ALVES e TAVARES, 2006).

Montenegro (2012) assevera que a concepção a respeito do setor informal promovida pelas instituições internacionais orbitou em dois momentos, no primeiro, compreendido entre o início da década de 1970 até meados da década de 1980, o setor informal era considerado um obstáculo ao desenvolvimento.

Já partir da década de 1980, o setor informal é reconhecido pelo poder de absorção da força de trabalho excedente, passando “a ser visto como uma fonte de renda e de empregos graças ao seu dinamismo e flexibilidade em períodos de crise e frente ao aumento da pobreza” (MONTENEGRO, 2012, p. 153).

Um dos problemas que reside nessa perspectiva, como sublimou Cacciamali (2000), refere-se ao fato que a causa dos problemas dos países periféricos é atribuída ao setor informal e não ao desemprego e, por isso, o paradigma do setor informal deve ser questionado.

Nessa perspectiva, algumas teorias foram criadas com o objetivo de superar e contrapor tal paradigma. Os chamados teóricos da marginalidade, por exemplo, analisaram o trabalho informal como um tipo de trabalho não capitalista, coexistindo nesse modo de produção, levando o aumento de pessoas à margem da economia ativa, o que justificaria o subdesenvolvimento de alguns países. Assim, o trabalho informal tenderia desaparecer a partir do desenvolvimento da economia desses países, segundo Alves e Tavares (2006).

De acordo com as autoras, a teoria desenvolvida pela Comissão Econômica para a América Latina (Cepal), denominada teoria da dependência, justificava a “marginalização” de amplos setores da população urbana devido à dependência econômica dos países latino-americanos em relação ao mercado internacional, esse fato impedia a população excluída de ingressar no mercado formal de trabalho.

Estudos posteriores buscaram contrapor a visão dualista demonstrando que tais categorias coexistem e que o setor informal mantém uma relação de interdependência e

subordinação ao movimento das empresas capitalistas. Neste sentido, o trabalho informal é uma atividade fundamental para a dinâmica capitalista.

Francisco de Oliveira⁵ foi um dos pesquisadores que apresentou posicionamento contrário às interpretações dual-estruturalistas. Para o autor, os modos de acumulação não são antagônicos, mas estabelecem relações interdependentes, as formas capitalistas de produção subordinam às formas de trabalho consideradas não-tipicamente capitalistas, essas, por sua vez, corroboram para a ampliação da força de trabalho reserva, para a redução do custo de reprodução da força de trabalho e a pauperização das atividades presentes na economia urbana (ALVES e TAVARES, 2006; OLIVEIRA, 2005).

Os estudos e pesquisas desenvolvidos durante a década de 1970 a respeito da informalidade visavam problematizar a questão do dualismo estrutural presentes nos debates acerca do tema, de acordo com Oliveira (2005), os consensos entre as análises eram:

1) as diversas análises sobre a informalidade concentraram-se na organização do mercado de trabalho urbano; 2) a aceitação de que a economia tinha um núcleo dinâmico que funcionava como alavanca do desenvolvimento e dava consistência ao sistema econômico; sendo que durante as décadas de 60/70 este papel foi atribuído ao setor secundário, de tal forma que o emprego assalariado estável na indústria era o ponto de referência implícita em todas discussões sobre a informalidade; 3) todas as posições tinham como pressuposto que a relação de assalariamento era típica da organização do trabalho urbano-industrial e compartilhavam da idéia de que o trabalho assalariado industrial tinha propensão a se universalizar como forma de produção de riqueza e reprodução social; 4) por fim, o último ponto em comum era questão do “pleno emprego”, não se tratava apenas de uma pura especulação ou ideologia, a problemática da informalidade tomava como referência o exemplo histórico da tendência do assalariamento nos países centrais, de modo particular nas social-democracias européias, e o debate girava em torno da possibilidade real de que tal tendência também ocorresse no Brasil (MACHADO DA SILVA, 2003, p. 148 apud OLIVEIRA, 2005, p. 54).

É possível perceber que as várias abordagens teóricas tecidas a respeito da urbanização e da economia urbana dos países periféricos e fundamentadas pela concepção da teoria da modernização, se apresentaram insuficientes em argumentos que pudessem de fato explicar a crescente pobreza e o aprofundamento das desigualdades desses países.

As teorias de bases dualistas e as abordagens atreladas a elas foram contestadas por diferentes autores, dentre eles Milton Santos, importante expoente da Geografia Crítica brasileira que questionou as justificativas e supostas soluções dadas ao subdesenvolvimento de alguns países.

⁵ Autor das obras *Crítica à razão dualista- O Ornitorrinco* (1972, 2003) e *A economia brasileira: Crítica à razão dualista* (1987), entre outras.

Segundo Santos (2013), imputar a pobreza, principalmente a pobreza urbana, ao crescimento demográfico, ao êxodo rural, à insuficiência da produção agrícola, à educação, à falta de capital doméstico, ao crescimento não seguido pelo desenvolvimento, seria explicações insuficientes para justificar as desigualdades existentes nos países periféricos.

As diretrizes propostas para a correção dos problemas tinham como “parâmetros” as realidades dos países já industrializados e não consideravam as esferas da distribuição, do consumo e do emprego experimentadas pelos países de industrialização tardia.

O caráter dualista presente nas teorias sobre o desenvolvimento faz com que o problema da pobreza seja abordado parcialmente, desconsiderando as relações de interdependência existentes entre os países que comandam a economia mundial com os países da periferia, além dos resultados da modernização que se fazia presente na realidade urbana dos diferentes territórios:

Em primeiro lugar, não há setor propriamente tradicional. Toda a economia e toda a sociedade estão penetradas por elementos de modernização, se bem que em diferentes níveis quantitativos e qualitativos. Em seguida, não se pode considerar os dois setores como se fossem separados, independentes ou autônomos. É antes a modernização, pela forma que assume em pleno período tecnológico, que é responsável pelo desenvolvimento do subemprego e da marginalidade (SANTOS, 2013, p. 27-28).

Para Santos (2011), as variáveis que caracterizam o processo de modernização não ocorrem de forma homogênea nos países subdesenvolvidos, estes possuem como marca grandes disparidades geográficas e individuais, resultando em consequências espaciais, como frequentes desequilíbrios e reajustamentos, além de interferir na capacidade individual de produzir e de consumir.

O autor acrescenta que os problemas da urbanização dos países periféricos, conforme apontados por alguns estudos, direcionam a preocupação para com as consequências da miséria urbana, não dando a mesma atenção para as causas geradoras dos problemas apresentados.

Era preciso, portanto, compreender os efeitos da modernização, em nível internacional e local, sobre a economia urbana dos países pobres, considerando a interdependência da economia desses países em relação aos países ricos, principalmente no que se refere à divisão internacional do trabalho (SANTOS, 2008).

Entendemos que no mesmo tempo em que ocorre a difusão e a multiplicação das atividades modernas, aprofunda a divisão do trabalho nas cidades e a desvalorização de boa parcela do trabalho, fazendo surgir ou intensificar as formas de trabalho realizadas com

capitais reduzidos, atividades com baixos graus de tecnologia, capital e organização. Para Santos (2013, p. 42), a mesma lógica que gera empregos, expulsa um número muito maior de trabalhadores do mercado de trabalho, “criando de um golpe o subemprego, o desemprego e a marginalidade”.

Milton Santos, analisando a urbanização e o impacto da modernização tecnológica sobre o espaço dos países pertencentes ao chamado, naquele contexto, de Terceiro Mundo, sem abrir mão da dimensão histórica e das especificidades desses países, lança as bases para a teoria dos dois circuitos.

A teoria proposta por Santos busca romper com a dicotomia existente entre o moderno e tradicional, capitalista e não capitalista, presentes na teoria da modernização. Concordando com Santos, Oliveira (2009) assevera que as atividades ditas “não-modernas” não se resumiam em um atraso histórico, na verdade, elas são peças que engendram o funcionamento do capital.

A teoria dos circuitos propõe construir explicações para a dinâmica da economia urbana capitalista e para a formação dos circuitos como processos inerentes desse modo de produção. Milton Santos propõe pensar a economia urbana considerando a produção, distribuição, consumo e emprego, categorias que as teorias anteriores não abarcavam no seu campo explicativo.

2.2 Os circuitos da economia urbana e sua potencialidade analítica

De acordo com Santos (2011), as transformações provenientes dos processos de modernizações que incidiram nos países pobres, principalmente após a Segunda Guerra, e a concentração de renda provedora da segmentação da produção e do consumo, são fatores do desenvolvimento do capitalismo nesses países, mas são também as bases da existência dos circuitos da economia.

Ambos os circuitos são resultados da modernização tecnológica, porém o circuito superior é resultado direto desse processo, e o inferior, indireto. O primeiro “consiste nas atividades criadas em função dos progressos tecnológicos e das pessoas que se beneficiam deles”, enquanto o segundo dirige às pessoas que se beneficiam parcialmente ou em nada desses mesmos progressos (SANTOS, 2008, p. 42). Logo, a forma com que os processos de modernização incidem nos países subdesenvolvidos é responsável pela formação dos circuitos da economia urbana.

Para o autor, os espaços dos países pobres são caracterizados por grandes disparidades, os impactos gerados pelo processo de transformação ocorrem de forma localizada, e as forças da modernização, de forma heterogênea, aprofundando as diferenças de renda e, conseqüentemente, do acesso a bens e serviços, sendo essas diferenças responsáveis pela criação e manutenção dos circuitos de produção, distribuição e consumo de bens e serviços dos países periféricos.

O processo de globalização no Brasil avança nos territórios, inserindo-os no mercado internacional e levando a modernização das atividades econômicas, ao mesmo tempo em que ampliam as áreas de produção, centralizam em pequenos pontos do território os comandos políticos dessas atividades. Esse processo é permitido graças ao sistema técnico que caracteriza a globalização, comandado por conteúdos científicos, informacionais e financeiro e que são elementos constituintes do circuito superior (SILVEIRA, 2013).

Simultaneamente, a relação desigual estabelecida pelos atores sociais, principalmente no que se refere o acesso ao emprego e distribuição de renda, gera também diferenças quantitativas e qualitativas de consumo. Para a população que sofre as conseqüências das disparidades econômicas e sociais dos países pobres, resta-lhe obter os produtos produzidos por pequenas empresas ou pelos artesões, fomentando as atividades do circuito inferior.

Santos recusa a ideia de dualismo urbano e ressalta que cada circuito é um subsistema interdependente, que estabelece entre eles relações de complementariedade e concorrência. É preciso pensar os dois circuitos na dinâmica urbana, percebendo a cidade em sua totalidade, compreender as diferentes divisões do trabalho e relações estabelecidas pela cidade com sua região de influência ou com as outras cidades, nas palavras do autor “a cidade não mais pode ser estudada como uma entidade monolítica” (SANTOS, 2011, p. 172).

Para Silveira (2013, p. 65), “tratar-se-ia de divisões sociais e territoriais do trabalho superpostas ou de uma rede diferenciada de agentes que, distribuídos no meio construído, produzem e consome a partir de lógicas distintas, porém interdependentes.” Logo, as transformações na divisão territorial do trabalho resultam na formação e reestruturação dos circuitos.

São os diversos graus de tecnologia, capital e organização presentes nas atividades urbanas e a população a elas associadas que caracterizam os dois circuitos. O circuito superior possui alto grau de tecnologia, capital abundante e organização burocratizada, enquanto o circuito inferior possui baixo grau de tecnologia, capital e organização.

As demais características atribuídas ao circuito superior, apresentadas por Santos (2008), referem-se ao fácil acesso a crédito bancário e subsídios governamentais, esse circuito

prima pela elevada quantidade de produção e por produtos de qualidade, investe massivamente na publicidade e mantém alta dependência do mercado externo, em geral, esse circuito irá se integrar e articular fora da cidade de sua região.

Destarte, as atividades modernas presentes no circuito superior não geram números significativos de emprego, embora prezem pelas relações de trabalho assalariadas, Santos (2008) afirma que as atividades do circuito superior aprofundam o processo de redução do emprego na indústria.

Os comércios e indústrias modernas e de exportação, os bancos, serviços com alto uso de tecnologia, atacadistas e transportadores, empresas multinacionais, corporações globais e multissetoriais, empresas de consultoria, empresas produtoras de informação, entre outros, são alguns exemplos do circuito superior da economia apontados por Santos (2008, p. 45).

O autor ainda trata uma porção marginal do circuito superior, tais como as atividades de transportes, consertos, distribuição, abastecimento, contabilidade, produção de insumos ou serviços, entre outras, que embora utilizam-se de capitais mais reduzidos, a técnica e a organização estão associadas ao circuito superior. Silveira (2013, p. 66) descreve o circuito superior marginal como sendo as “inúmeras tarefas, imprescindíveis a essa economia superior, cuja realização não interessa aos atores hegemônicos”.

Se no circuito superior o capital se faz o fator essencial; no inferior, a escassez de capital gera sua marca, além do baixo grau de uso da tecnologia e organização. De acordo com Santos (2011, p. 172), “o circuito inferior, composto por atividades em pequena escala e envolvendo primordialmente a população pobre, está em contraste, bem estabelecido na cidade e mantém relações privilegiadas com sua região”.

As atividades desse circuito possuem baixa organização burocrática, uma vez que a utilização de capitais também é reduzida e predominam o uso do crédito pessoal direto e dinheiro líquido nas transações comerciais. Os preços não fixos, as margens de oscilação dos preços são muito importantes para a negociação com o cliente. O autor destaca ainda que a acumulação de capital não é preocupação imediata das atividades presentes no circuito inferior.

A publicidade também não se faz um elemento predominante, graças aos contatos com a clientela, além disso, a margem de lucro não permitiria grandes investimentos em marketing e propaganda. Outra característica refere-se ao pouco ou nenhum apoio governamental, por vezes sofrem perseguições e são impedidos ou limitados de exercerem suas atividades (SANTOS, 2008).

Santos (2008, p. 160) assevera que “o trabalho é o fator essencial do circuito inferior”, a tecnologia é “trabalho intensivo”, no entanto, esse trabalho será caracterizado pelo subemprego, terceirização, exploração e precarização da força do trabalho. O emprego é instável com remuneração comumente abaixo do mínimo vital, mas é este o circuito da economia que irá fornecer ocupação para grande quantidade de pessoas:

A média de ocupados por unidade de produção é baixa, mas, em compensação, o número global de pessoas ocupadas é considerável. Esse circuito é o verdadeiro fornecedor de ocupação para a população pobre da cidade e os migrantes sem qualificação. Tudo isso está ligado às condições tecnológicas e financeiras das atividades desse setor e as suas relações com o conjunto da economia urbana (SANTOS, 2008, p. 160).

Trata-se aqui de uma importante característica do circuito inferior e sublinhamos que se o circuito superior apresenta uma tendência de reduzir a contratação da força de trabalho, o circuito inferior, principalmente no período atual, se transformou em abrigo para uma massa de trabalhadores que estão desprovidos de emprego e renda.

As transformações na divisão territorial do trabalho resultantes, principalmente, das organizações do mundo do trabalho e que incidiram na realidade brasileira a partir dos anos de 1990, alteram a dinâmica dos circuitos e impactam diretamente a vida da classe trabalhadora, que vive a intensificação das condições precárias do trabalho em diferentes espaços.

As atividades presentes no circuito inferior estão em pleno processo de expansão, surgem novas ocupações, outras se renovam ou apenas sobrevivem nas ruas, vielas, calçadas, entre tantos lugares. Dentre as atividades inscritas no circuito inferior, citamos as microempresas não capitalizadas, individuais ou familiares, prestadores de pequenos serviços, comércios e negócios domésticos, vendedores ambulantes, camelôs, autônomos em geral, motoboys, cabeleireiros, manicures e mototaxistas, entre vários outros (SANTOS, 2008; SILVEIRA, 2013; MONTENEGRO, 2011; OLIVEIRA, 2009).

As características do circuito superior e circuito inferior auxiliam na compreensão da totalidade que compõe a estrutura da economia urbana, os sistemas são opostos e complementares. O circuito inferior não se restringe ao setor terciário e também não pode ser tratado como sinônimo de setor informal. A existência ou não dos laços formais de trabalho não se configura um elemento distintivo dos circuitos, embora compreendemos que, no circuito inferior, as relações de trabalho tendem a ser mais precarizadas, mas não são exclusivas desse circuito.

A tabela que segue apresenta, de forma sintética, as principais características de cada circuito, segundo Santos:

Quadro 1 - Características dos circuitos superior e inferior

	<i>Circuito Superior</i>	<i>Circuito inferior</i>
Tecnologia	Capital intensivo	Trabalho intensivo
Organização	Burocrática	Primitiva
Capital	Importantes	Reduzidos
Emprego	Reduzido	Volumosos
Assalariado	Dominante	Não obrigatório
Estoques	Grande quantidade e/ou alta qualidade	Pequena quantidade
Preços	Fixos (em geral)	Qualidade inferior
		Submetidos à discussão entre comprador e vendedor (<i>haggling</i>)
Crédito	Bancário institucional	Pessoal não-institucional
Margem de lucro	Reduzida ou por unidade, mas importante pelo volume de negócios (exceção produtos de luxo)	Elevada por unidade, mas pequena em relação ao volume de negócios
Relações com a clientela	Impessoais e/ou com papéis	Diretas, personalizadas
Custos fixos	Importantes	Desprezíveis
Publicidade	Necessária	Nula
Reutilização dos bens	Nula	Frequente
<i>Overhead capital</i>	Indispensável	Dispensável
Ajuda governamental	Importante	Nula ou quase nula
Dependência direta do exterior	Grande, atividade voltada para o exterior.	Reduzida ou nula

Fonte: Santos, 2008, p. 44

Podemos afirmar que a teoria dos circuitos proposta por Milton Santos possui um amplo potencial analítico. Ainda na década de 1970, o método proposto por Santos já era debatido por diversos pesquisadores de diferentes países, que buscaram na teoria dos circuitos a fundamentação para seus estudos.

De acordo com Montenegro (2012, p. 158), diversos autores analisam os circuitos da economia urbana na contemporaneidade, “ao mesmo passo em que retomam a teoria, esses autores vêm buscando atualizá-la, repensá-la, ‘ajustá-la’ face aos novos processos que permeiam tanto o circuito superior como o circuito inferior”.

Oliveira (2009) assevera que embora a segmentação da economia urbana em países subdesenvolvidos não seja um debate novo, não deixou de ser atual. Em um contexto profundamente marcado pelo resultado da consolidação do projeto neoliberal, que repercute

diretamente na configuração do trabalho e no aumento da pobreza, o tema dos circuitos da economia urbana se apresenta como relevante e atual:

O tema dos circuitos da economia urbana se reveste de especial importância nesse momento em que, as consequências do projeto neoliberal dos anos 1990 estão impressas na paisagem urbana com multiplicação dos trabalhadores ditos “informais”, com o recrudescimento das dívidas sociais e a produção de novas formas de empobrecimento e de instabilidade (OLIVEIRA, 2009, p. 2-3).

A própria dinâmica dos circuitos se insere no processo de mudança, dadas as transformações que ocorrem na sociedade, levando uma reorganização do espaço, como refletiu Ribeiro (2019, p. 66):

Nesse sentido, os dois circuitos ganharam novas feições desde a proposição conceitual deles nos anos 1970, quando foi elaborada a teoria. Esse processo de mudança é marcado por transformações e uso de modo mais ativo das variáveis-chave da atual dinâmica pelos dois circuitos da economia urbana.

Para Hideko Miyata (2010), a proposta teórica dos circuitos da economia urbana formulada por Santos revela sua importância no cenário em que a intensificação da vulnerabilidade da população, da precarização do trabalho e da pobreza são os mecanismos engendrados pela atual fase da economia neoliberal.

A autora acrescenta que, dada a atual configuração da economia globalizada, os circuitos mantêm uma relação dialética, evoluem, ampliam-se e produzem novos arranjos na dinâmica da economia urbana. E justamente devido às novas determinações lançadas pelo período atual e pelas transformações produtivas que ocorreram na sociedade brasileira, concordamos que a teoria dos circuitos econômicos precisa ser revisitada e debatida.

2.3 Transformações do mercado de trabalho brasileiro e expansão do circuito inferior

Giovanni Alves na obra *Dimensões da Reestruturação Produtiva (2007)* aponta que no início do ano 2006 os jornais da grande mídia brasileira retratavam o crescimento da informalidade e o surgimento de uma nova precariedade do trabalho no país, que não se restringe aos trabalhadores ligados à informalidade. A nova precariedade e a totalidade viva do trabalho se faz presente nas mais diferentes formas, como indica o autor:

Embora a nova precariedade seja mais visível nos estratos do setor informal, ela aparece, sob múltiplas formas, nos estratos formais do mercado de trabalho, seja através das perdas de direitos e benefícios trabalhistas, muitos deles por conta das novas formas de flexibilização do estatuto salarial; ou ainda da intensificação e extensão da jornada de trabalho, com as horas-extras não-pagas; seja através da

insegurança no emprego e da carreira, como demonstram as reedições constantes dos Programas de Demissão Voluntária ou insegurança da representação sindical, abatida pela queda do poder de barganha da categoria assalariada, etc [...] (ALVES, 2007, p. 258).

Uma década depois, as manchetes dos principais jornais do Brasil apresentam uma fotografia do mercado de trabalho, apontando para o alto nível de desemprego, trabalho informal e precário, além de várias formas degradantes de trabalho que compõem o cenário do país. Somente em nível de ilustração, trazemos abaixo um pequeno recorte de algumas reportagens publicadas em dois sites de notícias, que explicitam o processo elucidado por Alves ainda na década de 2000, mas que avança no período atual:

Quadro 2 - Títulos de manchetes sobre trabalho e emprego no Brasil em 2019

Agência de notícia	Título	Data de publicação
Brasil de Fato	<i>Com taxa de desemprego estável, mercado de trabalho precário bate recordes</i>	31 de Outubro de 2019
	<i>Estagnação e ausência de política de emprego fazem informalidade bater recorde</i>	30 de Agosto de 2019
	<i>Do Brasil à Índia: precarização do trabalho e enfraquecimento dos sindicatos</i>	04 de Julho de 2019
	<i>Alta rotatividade prejudica tempo de contribuição e inviabiliza aposentadoria</i>	01 de Abril de 2019
G1 notícias	<i>Desemprego é o maior em 7 anos em 13 capitais do país, diz IBGE</i>	22 de fevereiro 2019
	<i>Número de brasileiros à procura de emprego há mais de dois anos é recorde</i>	15 de agosto 2019
	<i>Trabalho informal avança para 41,3% da população ocupada e atinge nível recorde, diz IBGE</i>	30 de agosto 2019
	<i>Em quase 2 anos de reforma trabalhista, 15% das vagas criadas no país são para intermitentes</i>	25 de setembro 2019

Fonte: brasildefato.com.br e g1.globo.com.
Elaborado pela autora (2019)

Percebemos que o mercado de trabalho brasileiro está em crise, seu processo de degradação se expande rapidamente e atinge a indústria, comércio e serviços. Tal crise se relaciona primordialmente ao fraco desempenho da economia, porém as decisões políticas tomadas nos últimos anos, orientadas pelos ideários neoliberais, foram primordiais para o

aprofundamento da degradação do mercado de trabalho e do surgimento das novas expressões da precariedade, como revelam, ainda que apenas como pequena amostra, as reportagens do quadro acima.

A evidente corrosão do mercado de trabalho se expressa, principalmente, através do desemprego que, de acordo com Antunes (2019), é o flagelo mais brutal que leva os desempregados a se confundirem com as condições de subempregados e de informais intermitentes, ampliando a precarização e a proletarização.

A atual configuração do mercado de trabalho brasileiro é resultado de movimentos conjunturais, portanto, para compreender o aumento da precariedade, do processo de precarização e do desemprego é preciso apreender as principais determinações históricas que levaram a degradação do mercado de trabalho, bem como a objetivação do capitalismo no país.

O Brasil apresenta suas particularidades referentes ao processo de constituição da sociedade burguesa e na inserção no mercado mundial capitalista, como sinaliza Alves (2007, p. 260): “Embora o Brasil seja um país capitalista, nem todo país capitalista é o Brasil”. Segundo o autor, a história do desenvolvimento do mercado brasileiro possui sua origem colonial-escravista, que deixou registradas marcas profundas na formação e manutenção da desigualdade social do país.

Mesmo após a Abolição da Escravatura, em 1888, a segregação racial perdurou. Os industriais, com o apoio do governo republicano, optaram pela utilização nos pólos dinâmicos da indústria brasileira nascente, da força de trabalho de imigrantes brancos, ao invés da força de trabalho dos negros recém-libertos. Os proletários negros, excluídos da senzala, trabalhadores livres, se inseriam agora, em trabalhos precários, mal pagos e sem direitos trabalhistas. É um traço indelével da via colonial-escravista que imprime a sua marca na sociabilidade capitalista até os dias de hoje (ALVES, 2007, p. 261).

Alves (2007) destaca que em 1850, 38 anos antes da Abolição da Escravatura, foi promulgada a Lei de Terra, que estabelecia a compra como a única forma de aquisição das terras. Se o argumento usado foi de organizar a propriedade (privada) no Brasil, a Lei de Terra criou, já naquele período, o abismo entre os poucos que podiam pagar pelas terras e o grande contingente sem acesso a elas, levando ao que o autor chamou de “perversa concentração de terras” e sublinha:

Ela impediu o acesso de imenso contingente de proletários brasileiros à posse da terra e, portanto, à pequena produção, condenando-os a serem massa subalterna do campo e da cidade, superpopulação relativa à mercê da superexploração do trabalho. Os que não conseguiram se inserir na indústria e serviços capitalizados, compuseram

o contingente de massa urbana marginalizada do mercado de trabalho (ALVES, 2007, p. 261).

Logo, o Brasil apresenta sua inserção tardia na lógica capitalista e tem as marcas colonial-escravista e oligárquico, somando à dependência e subalternidade aos interesses imperialistas dos EUA. Esses seriam alguns dos elementos históricos que explicam as desigualdades, concentração de renda e exclusão dos trabalhadores do acesso a terras, trabalho e direitos sociais (ALVES, 2007).

O processo de expansão do capitalismo brasileiro somente veio ocorrer a partir de 1930, seguido de dois grandes saltos nas décadas de 1950 e 1960, períodos marcados pelo aceleramento da industrialização e internacionalização do processo produtivo, que era caracterizado pela produção de bens de consumo duráveis, direcionados ao mercado interno e mantinha a produção de produtos primários e industrializados voltados para a exportação.

O país viveu principalmente nos dois últimos períodos descritos acima, “um processo de acumulação centrado no tripé setor produtivo estatal, capital nacional e capital internacional” (ANTUNES, 2006, p. 17). No período pós Segunda Guerra Mundial, ocorreu uma intensa absorção de mão de obra, processo proveniente do crescimento industrial e que levou o Brasil a se transformar em uma economia urbana.

De acordo com Lira (2012), foi a partir da década de 1980 que germinaram novos padrões produtivos, tecnológicos e organizacional do trabalho, a fim de garantir ao capital a ampliação de sua acumulação, valendo de algumas estratégias, tais como a descentralização e aumento da automação da produção, e financeirização da economia capitalista internacional.

As inéditas transformações que incidiram sobre o trabalho nos anos 80 resultaram no desemprego urbano em grande proporção, oscilando de acordo com a retração ou expansão das atividades produtivas. No entanto, segundo Mattoso (1999, p. 14), essas taxas de desemprego não alcançariam as dimensões que a década seguinte apresentaria:

Na década de 1990 a situação alterou-se profundamente. Nesses últimos anos, o desempenho produtivo não foi apenas medíocre e resultante de efeitos de oscilações do ciclo econômico sobre o mercado de trabalho. A geração de emprego sofreu as consequências profundamente desestruturantes de um processo de retração das atividades produtivas acompanhado do desmonte das estruturas preexistentes, sem que tenha colocado no lugar outras capazes de substituí-las. *Jogou-se fora o bebê com a água do banho.*

O novo regime de acumulação, seguido pelo novo sistema de regulamentação, denominado por Harvey (1992, p. 140) de *acumulação flexível* e que “se apoia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de

consumo”, já estava em vigência nos países de capitalismo avançado, mas impactou amplamente o Brasil a partir do início da década de 1990.

Nesse período, intensificou o processo de reestruturação produtiva do capital na realidade brasileira, apresentando como os primeiros sinais à introdução de novos padrões organizacionais e tecnológicos, ocasionando a retração de custos, a elevação da produtividade e redução do número de trabalhadores.

Processo que se firmou a partir da confluência entre as transformações econômicas e de produção industrial, alterando também as relações entre Estado e sociedade civil, pautado pela orientação neoliberal, cuja premissa é um Estado cada vez mais subordinado aos interesses políticos e econômicos do capital financeiro internacional, negligenciando os investimentos com serviços públicos e sociais, conforme assevera Iamamoto:

As transformações no mundo do trabalho vêm acompanhadas de profundas mudanças na esfera do Estado, consubstanciadas na Reforma do Estado, exigida pelas “políticas de ajuste”, tal como recomendadas pelo Consenso de Washington. Em função da crise fiscal do Estado em um contexto recessivo, são reduzidas as possibilidades de financiamento dos serviços públicos; ao mesmo tempo, preceitua-se o “enxugamento” dos gastos governamentais, segundo os parâmetros neoliberais. Cabe, entretanto, indagar: o enxugamento do Estado para quem? (IAMAMOTO, 2015, p. 34).

O “enxugamento” dos custos acarretou um grave quadro de desemprego no país. De acordo com Pochmann (2006), a crise do desemprego do século XXI é a mais grave da história do Brasil, seus resultados são superiores aos apresentados pela transição do trabalho escravo para o assalariamento, ao final do século XIX, pela depressão econômica de 1929 e as graves recessões nas atividades produtivas nos períodos de 1981-1983 e 1990-1992.

A crise de desemprego foi acompanhada do aumento histórico da precarização do trabalho, expandiram-se no país os quadros de subcontratações ou terceirizações, tanto nas atividades-meio, quanto nas atividades-fim, e da desregulamentação dos direitos sociais e trabalhistas, exigindo uma força de trabalho cada vez mais qualificada e polivalente, reduzindo, porém, os salários.

Ainda na conjuntura dos anos 90, aumentaram as atividades inseridas na informalidade nas médias e grandes cidades, resultante do profundo desemprego. Os trabalhadores que não eram absorvidos pelo chamado mercado de trabalho formal, recorreram à informalidade para desenvolver atividades que pudessem suprir suas necessidades de renda. Foi nesse cenário que o número de empregados sem carteira assinada e de trabalhadores por conta própria iniciou um movimento crescente no país e que, na atual conjuntura, atinge números recordes.

Segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios - Pnad, o Brasil apresentou, no trimestre encerrado em julho de 2019, o percentual de 41,3% trabalhadores informais no grupo da população ocupada, é a maior taxa da série histórica da pesquisa, iniciada em 2012.

Considerando a população de trabalhadores sem carteira assinada empregados do setor privado, trabalhadores domésticos sem carteira, empregadores e trabalhadores “por conta própria” sem CNPJ e o grupo sem remuneração, pessoas que auxiliam em trabalhos para a família, foram mais de 38 milhões de brasileiros inscritos na informalidade de acordo com o IBGE (2019).

Oliveira (2005) atribuiu àquilo que ele chamou de “apologia do trabalho por conta própria” uma das razões que levou um contingente de trabalhadores buscarem na informalidade uma solução, a princípio provisória, mas que se tornou permanente para uma parcela expressiva da população. Trata-se, segundo o autor, da “perpetuação da forma de trabalhar e produzir a reprodução do sistema capitalista” (OLIVEIRA, 2005, p. 102).

Miyota Hideko (2010) afirma que é notório o crescimento das ocupações informais no Brasil, além do esforço despendido por empresas e pelo próprio poder público em construir uma imagem positiva sobre o trabalho autônomo, escondendo por vezes as condições precárias vividas por muitos trabalhadores que estão envolvidos nessas ocupações.

De acordo com o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos - Dieese (2018), o trabalhador que se tornou “conta própria” após 2017, vivenciou um quadro de maior instabilidade, desproteção e redução nos ganhos financeiros, uma vez que tiveram o rendimento cerca de 30% menor em relação ao rendimento dos trabalhadores que estavam atuando nesse tipo de ocupação por mais tempo.

O fenômeno do crescimento da informalidade fez com que essa categoria se tornasse cada vez mais heterogênea, sem perder, no entanto, sua intrínseca relação com o processo de acumulação do capital. Alinhado à ampliação do conceito de empreendedor, essas práticas tornaram mecanismos utilizados pelo capital como formas de intensificar a precarização do trabalho, apoiado pelas lógicas de autossustentabilidade, autorresponsabilidade e ausência de direitos:

Neste contexto de abertura e expansão da informalidade e de um intenso processo de precarização, o empreendedorismo, como se compreende neste trabalho, assume a função ideológica da (des) construção do sujeito trabalhador e da construção do indivíduo que empreende, em uma apologia ao trabalhador empresário e/ou trabalhador de si mesmo, a partir da re-conceituação destas mudanças, no que se refere à expansão da informalidade, como práticas empreendedoras, de modo a eliminar, nominalmente, o sentido pejorativo da informalidade e de suas

características num contexto de crise econômica e extrema desigualdade social (JESUS, 2016, p. 40).

Outra figura que ganha destaque na atualidade e aponta para os novos rearranjos do mercado de trabalho brasileiro, é o microempreendedor individual (MEI). Trata-se do trabalhador transformado em empreendedor e com perfil de pessoa jurídica, reconhecido pela Lei nº 128 de 19 de dezembro de 2008.

Ao se registrar no MEI, o trabalhador fica atrelado a um CNPJ e passa a ter acesso a alguns serviços e benefícios ofertados à pessoa jurídica, tais como acesso facilitado para abertura de conta bancária, solicitação de empréstimo e emissão de notas fiscais, tem apoio técnico do Sebrae e é enquadrado no Simples Nacional, ficando isento dos tributos federais (Imposto de Renda, PIS, Cofins, IPI e CSLL). O MEI poderá ainda contratar no máximo um empregado, que receba um salário mínimo ou piso da categoria.

Em consulta ao Sebrae Tocantins, obtivemos a informação de que o processo de registro no MEI requer algumas etapas, tais como assistir a uma palestra, ministrada pelo próprio Sebrae, cadastrar o CNPJ em uma das unidades de atendimento da Prefeitura Municipal (Resolve Palmas) e na Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Emprego (Sedem) solicitar o alvará de funcionamento.

No processo de cadastramento não são cobradas taxas, mas para estar na situação regular, o microempreendedor individual deverá pagar a contribuição previdenciária no valor que varia entre R\$ 52,25 a R\$ 58,25, de acordo com o ramo da atividade a ser desenvolvida. Para permanecer na categoria MEI, o rendimento bruto anual não pode ultrapassar a R\$ 81.000,00 ou R\$ 6.750,00 por mês.

Os benefícios previdenciários garantidos aos MEIs são: auxílio-maternidade, auxílio doença e aposentadoria por invalidez; aposentadoria por idade e pensão por morte e auxílio reclusão para os dependentes. Para ter direito aos benefícios é contabilizado um tempo mínimo de contribuição e o cálculo dos benefícios é acumulativo com outras contribuições previdenciárias realizadas pelo segurado desde 1994.

Aragão (2013) aponta que os benefícios previdenciários oferecidos pelo MEI são limitados e possuem o teto de um salário mínimo, garantindo assim benefícios de baixo custo e distanciando das condições ofertadas ao trabalhador assalariado com registro em carteira, revelando que as vantagens de ser tornar empreendedor de si são mais atraentes no discurso do que na realidade.

De acordo com informações contidas no Portal do Microempreendedor Individual, no mês de dezembro de 2019, existiam mais de 9 milhões de MEIs cadastrados. Pesquisamos a

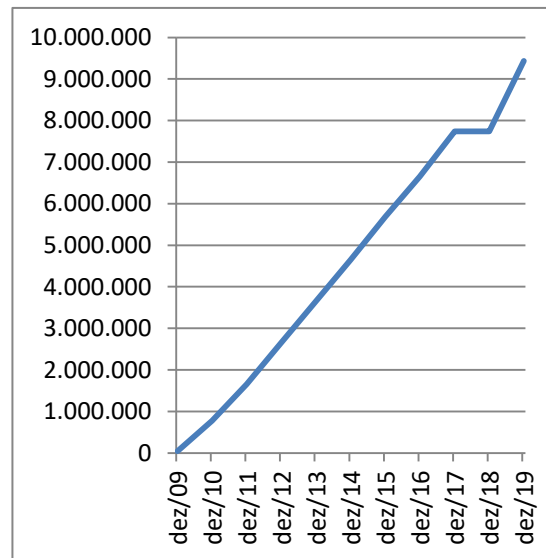
evolução desse número desde 2009 e deparamos com a adesão expressiva à figura jurídica do microempreendedor individual no Brasil no decorrer de dez anos, conforme buscamos apresentar na tabela e gráfico abaixo:

Tabela 2 - Evolução do número de MEIs no Brasil

Mês/Ano referência	Total de Empresas Optantes no SIMEI
dez/2009	44.188
dez/2010	771.715
dez/2011	1.656.953
dez/2012	2.665.605
dez/2013	3.659.781
dez/2014	4.653.080
dez/2015	5.680.614
dez/2016	6.649.896
dez/2017	7.738.590
dez/2018	7.739.452
dez/2019	9.430.438

Fonte: Portal do MEI (2019) elaborado pela autora.

Gráfico 1- Evolução do número de MEIs no Brasil



Fonte: Portal do MEI (2019) elaborado pela autora.

Acreditamos que a justificativa para a expressiva adesão ao MEI nos últimos anos não restringe à relativa facilidade no processo de registro, nem aos benefícios ofertados. Trata-se de uma das expressões resultantes das mudanças que vêm ocorrendo no mercado de trabalho no Brasil.

O desemprego e o trabalho precário levaram um contingente de trabalhadores a migrarem para as atividades alternativas e, a partir do forte discurso empreendido pela mídia e Governos, os trabalhadores concebem o microempreendimento individual como uma via legalizada para desenvolver suas atividades.

Apesar de certo otimismo apresentado em alguns canais midiáticos em relação ao aumento de novos empreendedores no país, impulsionado pelo discurso de empregabilidade e empreendedorismo, é necessário analisar a lógica que legitima tal fenômeno e os impactos apresentados à vida do contingente de trabalhadores e trabalhadoras brasileiras.

Os discursos da empregabilidade e do empreendedorismo são apresentados como a solução para os problemas do mercado de trabalho brasileiro. Para Antunes (2019), são falácias que ganham força com o atual quadro de desemprego, subemprego e precarização,

além do processo contínuo de dismantelamento de direitos e o avanço de novas tecnologias. Concordamos com a análise do autor ao afirmar que:

O empreendedorismo é uma forma mistificadora que imagina poder eliminar o desemprego, em uma sociedade que é incapaz de preservar trabalho digno com direitos. E, como essas novas modalidades de trabalho são deprimentes, a mistificação torna-se o remédio que só fará alimentar a doença (ANTUNES, 2019, n.p.).

Assim, entendemos que a “explosão” dos microempreendedores individuais nos últimos anos revela, antes de tudo, uma distorção da real situação da grave crise do emprego que se instalou no Brasil e desobriga o Estado em atender muitas demandas desses trabalhadores. O país dos desempregados se transforma erroneamente no país dos empreendedores.

Outra reflexão que tecemos refere-se ao caráter de apaziguador de ânimos que o discurso do microempreendimento individual apresenta. Quando esse contingente de pessoas se reconhece como “empresários de si” e negando a condição de desempregados ou subempregados, rarefaz o descontentamento e a possibilidade das lutas coletivas, aliás, como o próprio termo sugere, trata-se de uma trajetória *individual*. O fracasso ou sucesso do empreendimento é de responsabilidade exclusiva do indivíduo, nesse caso, o microempreendedor.

O enfraquecimento do reconhecimento e identidade de classe trabalhadora, da luta e esvaziamento dos espaços de resistências, abre caminho para o avanço das investidas contra a classe que vive do trabalho e leva o aprofundamento da deterioração das condições de trabalho, da precarização e do desemprego.

O atual cenário político é marcado pela restrição aos direitos sociais e trabalhistas, dois exemplos que o ilustram são as aprovações, no ano de 2017, das leis 13.429 e 13.467, respectivamente conhecidas como “Lei da terceirização” e “Reforma Trabalhista”, além de uma política de trabalho, emprego e geração de renda cada vez mais ineficiente.

A expulsão dos trabalhadores das formas protegidas de emprego pressiona a expansão das atividades desenvolvidas pelos trabalhadores desempregados inseridos na informalidade, nos micro e pequenos empreendimentos e uma gama de atividades de prestação de serviços.

Dessa forma, são marcas do período atual e que incidem sobre a dinâmica dos circuitos, o crescimento das atividades de baixa produtividade, capitalização e de serviços autônomos, atrelados à intensificação do consumo e da circulação, o aumento do desemprego, da retirada dos direitos e da pobreza (OLIVEIRA, 2009).

Multiplicam-se novas e velhas atividades, tais como os pequenos comércios e negócios domésticos, inúmeros prestadores dos mais diversificados serviços, o comércio ambulante, entre tantas outras atividades, que se transformam em abrigo, fonte de ocupação e renda para a população excluída do mercado de trabalho.

Como reflete Montenegro (2011, p.02), “verifica-se, assim, um processo de rearranjo da divisão do trabalho intraurbana nas grandes cidades brasileiras, na medida em que ocorre uma expansão das atividades pela parcela pobre de sua população”, é nesse contexto que o circuito inferior se reestrutura e expande.

Observa-se um movimento migratório das oportunidades de trabalho das grandes empresas do circuito superior para as micro e pequenas empresas que recebem um número expressivo da força de trabalho. Se o circuito superior confere seu status de poupador de “mão-de-obra”, o circuito inferior se apresenta como alternativa para tantos trabalhadores que estão desprovidos de emprego e renda:

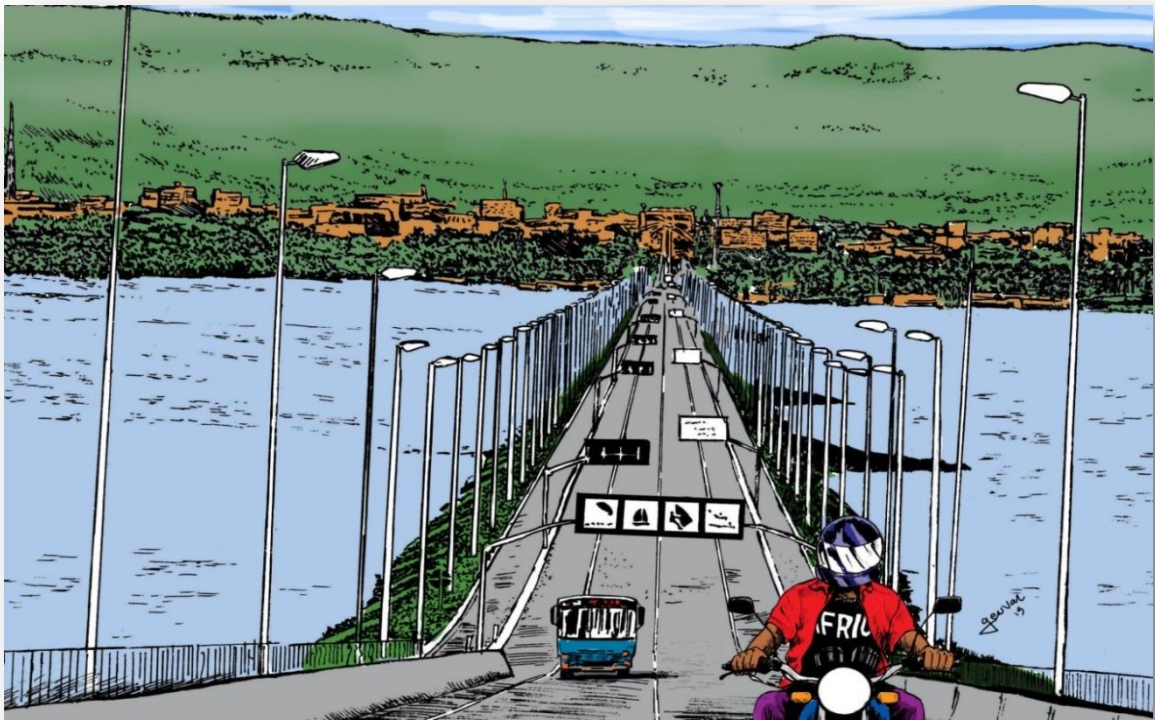
Assim, observa-se que embora a média de ocupados por unidade ou estabelecimento do circuito inferior seja baixa, ele acaba por exercer um efeito de compensação sobre o mercado de trabalho em função da infinidade de pequenas atividades que fornecem ocupação e renda para grande parte da população pobre concentrada nas grandes cidades (MONTENEGRO, 2011, p.23).

De acordo com dados do Sebrae (2018), as micro e pequenas empresas brasileiras em 2016 representavam 99% dos estabelecimentos empresariais, ou seja, cerca de 6,8 milhões de estabelecimentos que geraram 16,9 milhões de empregos formais privados não agrícolas naquele ano.

O Anuário do Trabalho nos Pequenos Negócios (2016) mostrou que, entre 2006 e 2016, o número de micro e pequenos empreendimentos cresceu 21,9%, responsáveis por gerar 5 milhões de novos empregos com carteiras assinadas no decurso daquele período.

As micro e pequenas empresas de baixa capitalização oferecem um significativo número de geração de emprego e possibilitam melhor compreender o processo de expansão do circuito inferior no período atual, no entanto, o circuito inferior não se limita na forma de micro e pequenas empresas, ele ganha novas proporções a partir dos mais variados tipos de trabalho que também reconfiguram o mercado de trabalho.

Compreendemos que as atividades do circuito inferior se configuram como abrigo para o expressivo número de desempregados, mas não é a solução para a crise de desemprego instalada no país, ressaltamos que tais atividades não estão “fora” das formas dominantes de produção do capital.



3 PALMAS: AS ESPECIFICIDADES DE UMA ECONOMIA URBANA EM PROCESSO DE CONSOLIDAÇÃO

O presente capítulo trata do processo histórico da construção da cidade de Palmas, considerada a maior cidade do estado do Tocantins e a mais nova capital estadual do país. Apesar de ser uma cidade planejada, a ocupação territorial de Palmas ocorreu de forma desigual, resultando em um processo de concentração da população de baixa renda em regiões específicas, além de vários vazios urbanos na região central da cidade.

O processo contraditório da construção do espaço e uma economia ainda em processo de consolidação são algumas das características da capital tocantinense. A cidade se insere na lógica dos circuitos da economia, percebemos no atual período o surgimento de novas atividades, alterando as relações e a dinâmica urbana e social de Palmas.

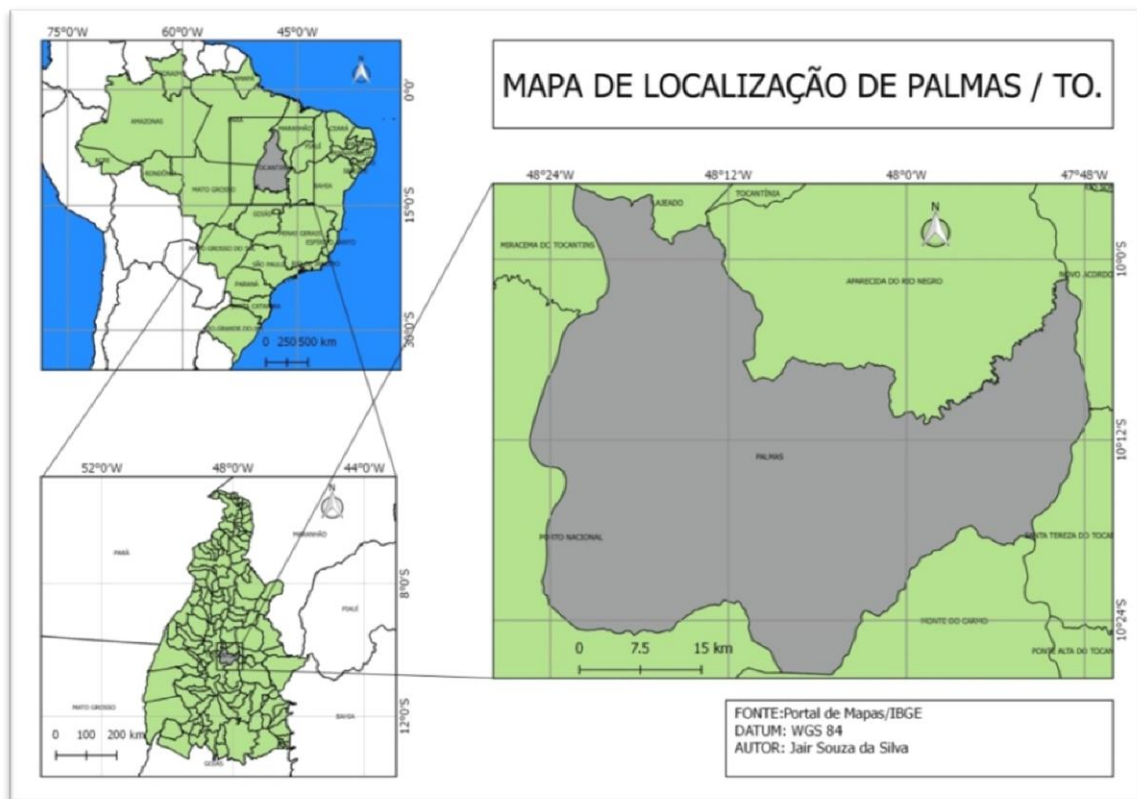
Buscamos neste capítulo apresentar os principais indicadores que retratam o perfil do circuito inferior na capital e, a partir dos recortes definidos na pesquisa, as características e dinâmica que marcam a complexidade e organização do comércio ambulante e do serviço de mototáxi.

3.1 Aspectos relevantes do processo de urbanização de Palmas

Fundada em 1989, a capital do recém-criado estado do Tocantins foi a última cidade brasileira planejada construída no século XX. Nascida em um contexto marcado pela crise econômica nacional, a construção de Palmas foi permeada por ousadia e, não obstante, por desafios e problemas advindos do seu processo de urbanização.

Demograficamente, Palmas é a maior cidade do estado do Tocantins, seguida pelas cidades de Araguaína e Gurupi. Possui limites intermunicipais com Aparecida do Rio Negro, Novo Acordo, Santa Tereza do Tocantins, Lajeado, Miracema do Tocantins, Monte do Carmo e Porto Nacional. Estrategicamente, Palmas situa na região central do estado do Tocantins, conforme mostra o mapa a seguir:

Figura 1 - Mapa de Localização Palmas



Elaborado por Silva (2019).

A capital do Tocantins foi inaugurada no contexto político de redemocratização do país e de grande efervescência social, no entanto, o âmbito econômico era marcado por uma forte resseção. A conjuntura nacional levou ao controle de gastos públicos e da retração do Estado na intervenção da economia, fazendo com que o processo de construção da mais nova

capital do país fosse diferenciado das demais cidades planejadas construídas anteriormente (OLIVEIRA, 2016).

De acordo com a autora, as preocupações estavam voltadas para que o projeto urbanístico de Palmas pudesse de fato ser viabilizado. Seria inviável naquele contexto desprender dos mesmos custos de implantação o estabelecimento do solo livre e a construção de moradias pelo Estado, como foi feito em Brasília.

Foi estabelecida a inserção da iniciativa privada no processo de urbanização e expansão da cidade, como aponta:

Dessa forma, o projeto da cidade se volta para a configuração tradicional de parcelamento do solo, de forma a inserir o setor imobiliário e possibilitar a entrada de recursos financeiros para o estado por meio de sua comercialização. Fica como responsabilidade do Estado arcar apenas com os custos das construções civis para o funcionamento da máquina de administração pública, repassando à iniciativa privada a tarefa de construir parte da cidade, em conformidade com as políticas de desestatização e neoliberalização (OLIVEIRA, 2016, p. 110).

Definiu-se como principais estratégias o enxugamento de gastos e combate à especulação imobiliária, este último não era apenas com o objetivo de assegurar a qualidade do espaço urbano ou evitar o processo de segregação socioespacial, o objetivo era que ocorresse a rápida ocupação dos lotes, caso contrário a nova capital poderia não ser concluída, interrompendo um sonho, uma vez que em “1990 haveria eleições para o governo estadual e, caso a oposição se elegeisse, a capital já deveria ser uma realidade para não correr o risco de seu projeto ser desfeito” (OLIVEIRA, 2016, p. 111).

Brito (2009) indica dois momentos importantes concernentes à formação de Palmas. O primeiro, o autor chamou de “cidade canteiro de obras”, que compreende o período de 1991 até o ano 2000, e o segundo momento denominou de “cidade consolidada ou em consolidação”, nesta etapa, a rede urbana da cidade e sua dinâmica econômica se consolidavam:

No primeiro momento houve uma intensa propaganda de Palmas, lugar das oportunidades. No segundo momento, a afirmação do centro financeiro e comercial na área planejada foi decisiva. Os megas eventos (carnaval), a oferta de amplo espaço de entretenimento, como forma de aumentar a qualidade de vida da população e a consolidação de um centro especializado em saúde foram importantes para tal organização (BRITO, 2009, p. 189).

Os registros fotográficos que seguem buscam ilustrar a fase descrita por Brito, denominada pelo autor de “cidade canteiro de obras”:

Figura 2 - Processo de evolução urbana de Palmas, 1992



Fonte: Prefeitura de Palmas, 2016, p. 17.

Figura 3 - Processo de evolução urbana de Palmas, 1994



Fonte: Prefeitura de Palmas, 2016, p. 18.

O papel da mídia foi fundamental para o processo de construção simbólica da cidade, através de conjunto de informações e representações, inspiradas por interesses diversos, a organização, a centralização de sua economia e a importância de sua configuração na rede urbana do Sudeste da Amazônia Oriental se deu por intervenção também do marketing (BRITO, 2009).

“Palmas é hoje o Eldorado Brasileiro. Se aqui não corre rios de dinheiro, ninguém vê falar também de recessão, e sim em progresso” (JORNAL PRIMEIRA PÁGINA, 1991, n°78, p.02 apud BRITO, 2009, p. 191-192), este é apenas um exemplo de chamado midiático que serviu para despertar a atenção da população e de investidores para a nova capital brasileira naquele período.

Brito (2010) aponta que o alto investimento despendido para a instalação das infraestruturas da cidade nos dez primeiros anos de construção de Palmas, fez com que o custo de vida da população alcançasse o ranking de um dos mais caros e dispendiosos do Brasil. Acrescenta-se ainda que a forma de ocupação da extensão urbana não ficou isenta de problemas relacionados aos grandes espaços vazios, inviabilidade de transporte coletivo, a falta de infraestrutura para grande parte da população que ocupava quadras mais distantes do centro, e especulações imobiliárias, por vezes ampliadas por decisões políticas, como aponta o autor:

Apesar de ser uma cidade planejada, não fugiu a regra da especulação imobiliária, tornando-se um espaço dominado por intervenção política contraditória. Este processo proporcionou poder cada vez maior ao Estado que passou a controlar a ocupação da cidade, o que de sobremaneira seria positivo se não tivesse tido a interferência partidária ideológica, acrescentada a um desfalque nos recursos financeiros possibilitando uma ocupação especulativa e rarefeita na cidade [...]. O poder público estadual por meio das desapropriações possuía a maior parte das terras na área delimitada pelo Plano Diretor. Mesmo sendo uma cidade planejada, a venda dos lotes ocorreu sem prévio planejamento provocando uma ocupação dispersa e segregada (BRITO, 2010, p. 94).

Para Bazzoli (2019), o processo de ocupação da cidade segue regido por interesses políticos e econômicos que consideram beneficiar apenas grupos específicos. O autor acrescenta que o plano urbanístico original de Palmas tornou-se um instrumento de segregação socioespacial e a dispersão urbana da cidade um dos resultados da apropriação de terra inclinada à especulação.

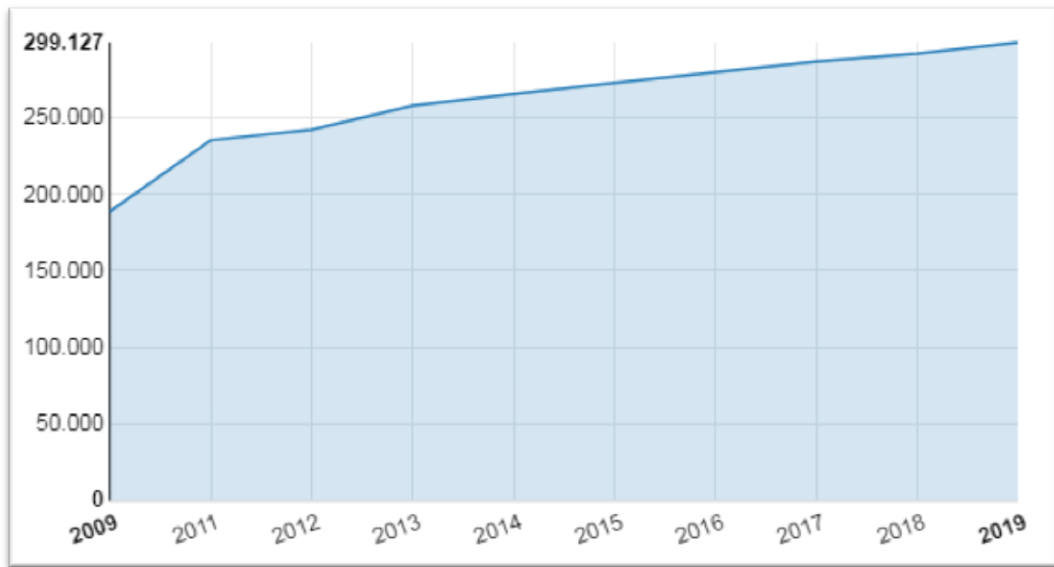
Outra característica peculiar a capital tocantinense refere-se à projeção de habitantes, considerando etapas sequenciais de ocupação urbana, em relação ao número atual de sua população. Segundo Coriolano, Rodrigues e Oliveira (2013), planejou-se que Palmas absorveria aproximadamente 2,5 milhões de habitantes em um total de 38.400 hectares ocupados.

Dados do último censo (IBGE, 2010) mostram que a cidade contava com uma população de 228.332 habitantes, a estimativa para 2019 foi de 299.127. Dentre as capitais

brasileiras, Palmas é a menos populosa do país, ocupando a 27ª posição do ranking divulgado pelo IBGE⁶.

O histórico da estimativa populacional da capital tocantinense apresenta uma constante evolução na taxa de crescimento geométrico entre as capitais, com destaque para o período 2016-2017 em que apresentou a maior taxa nacional, 2,48% (IBGE, 2017). Embora reconhecida a impressionante taxa média de crescimento, nas palavras de Oliveira (2016, p. 122), “em relação à projeção realizada no seu plano, ela se encontra muito aquém do esperado”.

Gráfico 2 - Taxa de crescimento demográfico de Palmas entre 2009 à 2019



Fonte: IBGE estimativas da população (SIDRA, 2019)

O objetivo esteve voltado, desde o início da construção da cidade, para uma organização capaz de receber grandes empreendimentos, que resultariam em grandes investimentos e, conseqüentemente, em uma maior absorção demográfica.

A expectativa era para ter uma população superior à 500.000 pessoas já em 1995 e assim seria possível ter parque industrial consolidado, nas palavras de Brito (2009, p. 204) “nem tudo que se projeta torna-se viável, pois a cidade é uma produção socioespacial complexa”.

A projeção utópica populacional de Palmas refletiu o equívoco de seus planejadores que acreditaram ser possível “uma cidade projetada para ter uma população superior a um milhão de habitantes pudesse sobreviver sem um amplo parque industrial, ou mesmo, de

⁶ Tabelas de estimativas populacionais para os municípios e para as Unidades da Federação brasileiros em 01 de julho de 2019.

geração de renda, sustentando a sobrevivência na cidade” (BRITO, 2009, p. 204). Dessa forma, o baixo desempenho industrial seria o fator responsável pela estabilização do crescimento populacional em relação ao projetado pelos idealizadores da construção da cidade.

Palmas seguiu a consolidação de seu projeto urbanístico, porém mesmo sendo uma cidade projetada, não se eximiu de alguns problemas das cidades brasileiras de urbanização tradicional. Bazzoli (2019, p. 60) afirma que a forma de ocupação periférica e desordenada da cidade provoca problemas de ordem urbana e ambiental, “como elevado custo de urbanização e ocupação de áreas que poderiam ser ambientalmente preservadas”.

O autor aponta que a retenção de terras com fins especulativos favorecem a descontinuidade da ocupação urbana, encarece a instalação de infraestrutura e serviços públicos nas regiões periféricas e gera extensas áreas vazias no perímetro urbano:

As áreas vazias no perímetro urbano, principalmente na região central, sejam lotes ou glebas, diminuem a oferta de terra urbanizada, elevam artificialmente seu valor e empurram os menos favorecidos para áreas periféricas, os quais, na maioria das vezes, ocupam áreas constituídas por loteamentos irregulares ou clandestinos, tornando a cidade cada vez mais espraiada (BAZZOLI, 2019, p. 60).

Assim, no processo de ocupação desordenado do território, ocorreu a concentração da população de menor poder aquisitivo nas regiões periféricas da cidade. Surgem neste contexto assentamentos urbanos que embora não faziam parte do projeto urbanístico original abrigaram uma quantidade expressiva da população de baixa renda.

Oliveira (2016) assevera que o bairro Taquaralto foi o primeiro assentamento das pessoas que vinham trabalhar em Palmas, levando ao investimento no ramo de comércio e serviços, ocasionando, conseqüentemente, o desenvolvimento e a expansão da região sul. Os bairros que compõem essa região, Taquaralto e Jardins Aurenny's, são resultados de uma explícita segregação socioespacial já no início da ocupação de Palmas.

Posteriormente, novos loteamentos e assentamentos foram criados, a exemplo do Taquari, Jardim Santa Bárbara, Vila União, Morada do Sol, Irmã Dulce, Janaína, Jardim Bela Vista, entre outros, que conserva a característica de abrigarem uma população majoritariamente de baixa renda, e as mantêm excluídas do Plano Diretor da cidade. A distância do acesso ao emprego, comércio e serviços é um fator que consolida a segregação urbana na capital.

A expressão da pobreza e das desigualdades de acesso aos bens e serviços em algumas localizações da cidade denota a consolidação da segregação social existentes na cidade e retroalimentam a lógica contraditória de produção capitalista do espaço urbano, sustentada

com a interferência do Estado, tornando a segregação social instrumento de uma organização funcional (OLIVEIRA, 2016).

Coriolano, Rodrigues e Oliveira (2013) refletem sobre o processo de ocupação territorial desigual e do próprio desenho do Plano Diretor Urbanístico, aparato legal que aprofunda a distância entre as populações da cidade:

O resultado desse processo é uma cidade fragmentada em parcelas, que apresenta duas realidades opostas: de um lado a cidade formal, rica em espaços de lazer, repleta de padrões e formalismos modernistas; de outro lado, a cidade informal, repleta de irregularidades, o “lugar dos excluídos”. Os principais atores que atuam sobre esse processo são o capital privado e o Estado, ambos orientados pela dinâmica capitalista (Coriolano, Rodrigues e Oliveira, 2013, p. 134).

O que se percebe na cidade é uma região central marcada por suas dimensões generosas, conjunto arquitetônico de valor simbólico, histórico, cívicos e cultural, importantes pontos de comércio e serviços, essa área é considerada de localização privilegiada e possui grande valor imobiliário e status social. Enquanto os bairros periféricos ou subcentros são marcados por construções mais simples e, muitas vezes precárias, calçadas estreitas, falta de serviços básicos e infraestruturas (OLIVEIRA, 2016).

Figura 4 - Palácio Araguaia situado na Praça dos Girassóis, região central de Palmas



Foto: Autora (2018)

Figura 5 - Avenida JK, região central de Palmas



Foto: Autora (2019)

Figura 6 - Avenida Tocantins, centro comercial do bairro Taquaralto

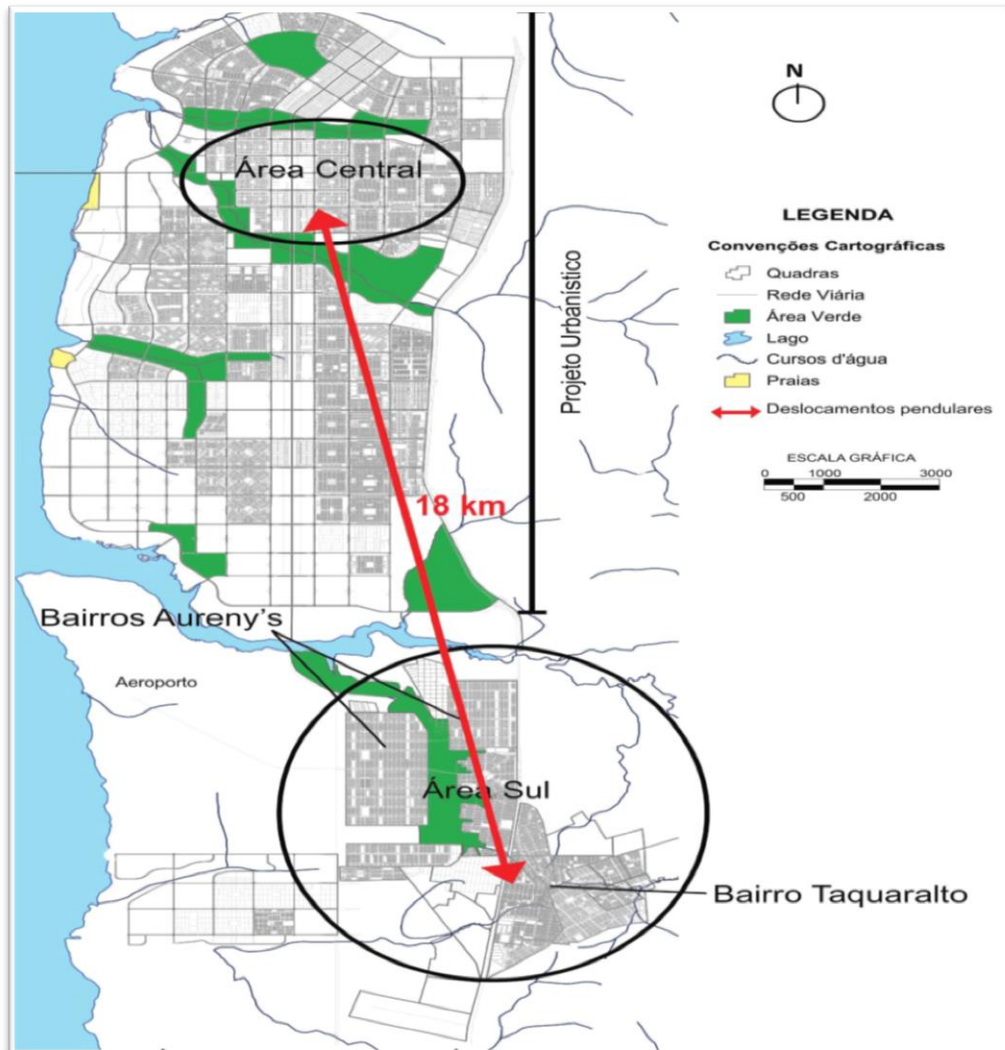


Foto: Autora (2019)

Distante da região central de Palmas cerca de 18 km, o bairro Taquaralto possui uma dinâmica própria, não raro algumas pessoas o denominar de “outra cidade”. O bairro não é o mais denso da cidade, porém possui o subcentro de maior importância na região sul, a avenida Tocantins. O comércio presente na avenida se popularizou devido à concentração de grande variedade de atividades comerciais e pelos preços das mercadorias mais acessíveis.

Ainda de acordo com Oliveira (2016), devido à localização do bairro Taquaralto, que privilegia uma importante rota regional, o crescimento de suas atividades comerciais ocorreu de forma acelerada, tendo como marca o comércio popular, baixo preço de lotes e menor controle normativo, características que fizeram, e ainda fazem, com que o bairro atenda em maior número à população de menor renda e o diferencia das demais regiões da cidade.

Figura 7 - Deslocamento área central de Palmas e bairro Taquaralto



Fonte: Oliveira, 2016, p. 128.

Já a Avenida JK, peça integrante do plano diretor da cidade, teve sua formação comercial iniciada após o ano 1994, concentrando prédios de instituições financeiras e comerciais. De acordo com Melo Junior (2008), as quadras mais próximas à Avenida JK estão concentradas as famílias com maior renda, ao passo que as quadras mais distantes da área central apresentam uma maior densidade populacional, porém com renda familiar reduzida.

Nesse sentido, o autor afirma que “os aspectos demográficos e socioeconômicos se relacionam à própria composição espacial da cidade” (p. 80), vale destacar que vem ocorrendo uma mudança no perfil socioeconômico dos moradores da região central de Palmas, além disso, outras regiões já recebem empreendimentos voltados para a população rica, trazendo novos rearranjos no perfil da cidade.

Compreendemos que, seguindo a lógica das contradições da produção do espaço urbano, os diferentes tipos e níveis de apropriações e perfil da população, Palmas conta com a presença de atividades ligadas aos circuitos da economia que em algumas regiões estão mais presentes as atividades ligadas ao circuito superior da economia e, em outras, ao circuito inferior.

Figura 8 - Trecho comercial da Avenida JK

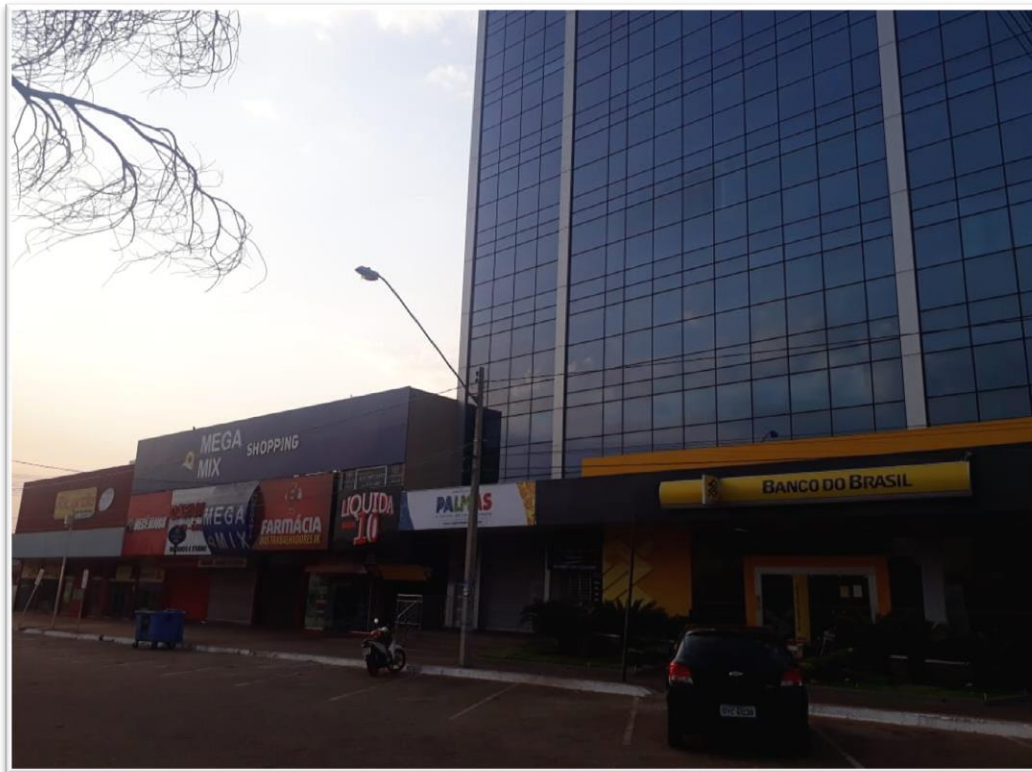


Foto: Autora (2019)

A figura 8 retrata um pequeno trecho da Avenida JK, em horário não comercial, é possível ver a presença de uma agência bancária, ao lado da Sede da Prefeitura de Palmas, um shopping popular que abriga alguns estabelecimentos comerciais, de pequeno e médio porte, e mais ao fundo uma filial de uma empresa nacional. No horário comercial, também fazem presentes nessa mesma calçada alguns vendedores ambulantes.

Já na fotografia da parte comercial da Avenida Tocantins (figura 9) é possível perceber algumas empresas pertencentes ao circuito superior, dividindo o espaço com o comércio ambulante, atividade muito comum, dadas as condições sócio históricas e econômicas da região.

Figura 9 - Trecho comercial da Avenida Tocantins



Foto: Autora (2019)

De acordo com Tavares (2014), nas cidades que não estão inseridas nas áreas dinâmicas das grandes metrópoles, como é o caso de Palmas, ocorre uma intensa expansão do circuito inferior da economia urbana e que resultam em novos conteúdos a essas cidades.

No atual período, percebemos na dinâmica da capital tocantinense inúmeras atividades pouco capitalizadas, de baixa produtividade e organização, e uso escasso de tecnologias. Os micro e pequenos empreendimentos, comércios ambulantes, prestadores de serviços autônomos, artesões, transportes alternativos, entre outros, tornam-se visíveis nas ruas, feiras e nas festividades da cidade.

O crescimento dessas atividades compõe o retrato econômico do estado do Tocantins que segue, em alguns aspectos, a tendência nacional, como o crescimento das micro e pequenas empresas, do MEI e, principalmente, do desemprego.

De acordo com dados do Anuário do Trabalho nos Pequenos Negócios 2016 (Sebrae, 2018), o estado do Tocantins em 2016 possuía 99,3% dos estabelecimentos inscritos nos portes micro e pequenas empresas, representando 34.740 estabelecimentos, distribuídos entre os seguintes setores da economia:

Tabela 3 - Distribuição das MPEs por setor de atividade econômica

Setor	Indústria	Construção	Comércio	Serviços	Total
Nº absoluto	2.687	2.368	17.871	11.814	34.740
%	7,7	6,8	51,4	34,0	100

Fonte: Anuário do Trabalho nos Pequenos Negócios 2016 (SEBRAE, 2018).
Adaptado pela autora.

Em comparação ao período analisado presente no relatório do anuário, entre 2006 a 2016, o estado do Tocantins apresentou um crescimento, em número absoluto, de 9.558 novos estabelecimentos inscritos na categoria MPEs. Referente aos Microempreendedores Individuais, no estado do Tocantins até o mês de setembro de 2019, totalizavam 62.866 pessoas cadastradas no MEI, sendo que 19.431 (31%) dessas se concentravam na capital do estado, conforme dados do Portal do MEI (2019).

Durante a pesquisa de campo, na etapa das entrevistas, questionamos aos trabalhadores em qual categoria (autônomo ou trabalhador por conta própria, microempreendedor, informal, empregado, desempregado ou outro) que eles se reconheciam, sem nos preocupar no primeiro momento com enquadramentos conceituais, mas para perceber a identidade profissional construída pelos próprios trabalhadores. Os resultados foram expostos na tabela abaixo:

Tabela 4 - Identidade Profissional

Categoria	Mototáxi		Ambulantes	
	Resultado	%	Resultado	%
Autônomo	17	48	10	34
Conta Própria	3	9	0	0
Microempreendedor	15	43	15	50
Trabalhador informal	0	0	4	13
Empregado	0	0	1	3
Total	35	100	30	100

Fonte: dados da pesquisa. Elaborado pela autora (2019).

Os mototaxistas apontaram ter maior identificação com as categorias autônomo e microempreendedor, 48% e 43%, respectivamente. Já os vendedores ambulantes, em sua maioria (50%), considera enquadrar na categoria microempreendedor.

Acreditamos que a identidade dos trabalhadores entrevistados está atrelada ao atual discurso do empreendedorismo, visto por vezes como a única solução para o desemprego. Nas palavras de Antunes (2019, n.p), “é por isso que o empreendedorismo é poderoso ideologicamente, porque é isso ou nada. Ao mesmo tempo, a maioria expressiva dos empreendedores vive aos solavancos”.

A pesquisa também revelou que 88% dos mototaxistas estão cadastrados no MEI, enquanto a categoria dos ambulantes (17%) possui CNPJ. Referente à atividade de mototáxi, a inscrição no MEI ou contribuição previdência na condição de autônomo é obrigatória para renovar sua concessão de prestação de serviço. Já para atuar no comércio e/ou nos serviços ambulantes na cidade de Palmas, o cadastro no MEI torna-se obrigatório para a emissão do alvará de funcionamento.

Em ambas as situações, a obrigatoriedade do cadastro no MEI atrela os trabalhadores à figura da Pessoa Jurídica, as suas ocupações são transformadas em empresas. Seria um processo motivado para a arrecadação da contribuição previdenciária ou, como apontou Aragão (2013), trata-se de mais uma investida do Governo na tentativa de “formalizar a informalidade”?

Como pontuamos no capítulo anterior, acreditamos que seja mais uma estratégia dos agentes hegemônicos na tentativa de “acalmar” a massa de desempregados, rarefazer as lutas coletivas e de resistência.

Se por um lado o crescimento do número de MEIs, trabalhadores por conta própria e informais ganha atenção, o desemprego em Palmas também necessita ser apresentado, uma vez que consideramos que tais fenômenos estão relacionados.

A taxa média de desocupação no ano de 2018 foi de 13,7%, maior que a média nacional, que naquele ano encerrou em 12,3%, segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua e divulgados pelo IBGE (2019).

A PNAD referente ao último trimestre de 2019 divulgou os dados relativos ao perfil dos desempregados, com recorte para as capitais. Em Palmas, a maioria das pessoas procurando emprego tem a faixa etária entre 25 e 39 anos, 41,4%, seguida pelos jovens entre 18 a 24 anos, representando 36,5% do total. Em nível estadual, o Tocantins apresenta mais homens desempregados (53,3%) do que mulheres, porém a capital segue a tendência nacional, com 52,9% de mulheres desempregadas contra 47,1% de homens.

A análise que fazemos aqui é que a elevada taxa de desemprego leva cada vez mais pessoas a buscarem no circuito inferior um espaço para desenvolver alguma ocupação que lhe assegure renda e sustento, mesmo que em muitas situações a condição que o trabalhador inserido no circuito inferior seja precária, relembrando Antunes (2019) “é isso ou nada”.

3.2 O circuito inferior em Palmas a partir dos recortes da pesquisa

Retomamos que o objetivo do presente estudo é analisar as condições de trabalho dos agentes que atuam no circuito inferior da economia urbana de Palmas a partir de dois grupos de trabalhadores, os mototaxistas e os vendedores ambulantes. Consideramos importante, também, compreender a dinâmica socioespacial que permeia as atividades desses trabalhadores, bem como o nível de organização, uso de tecnologia e relação com o território em que atuam.

Ressaltamos que as entrevistas foram realizadas na dinâmica do desempenho das atividades desses trabalhadores, sendo assim o roteiro foi construído procurando ser mais objetivo possível, buscando ao mesmo tempo contemplar as questões essenciais que nos levassem a alcançar os objetivos traçados. Foram entrevistados 65 trabalhadores, considerando a seguinte distribuição:

Tabela 5 - Quantidade e Distribuição das entrevistas

Número de entrevistas		
Categoria	Quantidade	Local de atuação
Mototaxistas	35	Avenida JK
Vendedores ambulantes	30	Avenida Tocantins
Total	65	

Fonte: Dados da pesquisa. Elaborado pela autora (2019).

As primeiras aproximações no campo ocorreram ainda no primeiro semestre de 2018. A intenção inicial foi observar previamente a dinâmica do trabalho, levantamento do número de vendedores ambulantes que possuíam pontos fixos, quais dias e horários da semana o movimento do fluxo de clientes era menor ou quando ocorria maior concentração de trabalhadores nas avenidas.

O processo de observação permitiu traçar estratégias metodológicas que pudessem nos auxiliar na obtenção de informações necessárias para a pesquisa, com o cuidado de não prejudicar a rotina de trabalho dos entrevistados.

A partir dos resultados dessa observação inicial que optamos pelo formulário como instrumento a ser utilizado durante as entrevistas, por considerá-lo “um dos instrumentos essenciais para a investigação social, cujo sistema de coleta de dados consiste em obter informações diretamente do entrevistado” (LAKATOS e MARCONI, 2003, p. 212).

Utilizamos o formulário contendo 44 perguntas para os mototaxistas e 46 para os vendedores ambulantes, distribuídas em três grupos: a) caracterização, identidade e histórico profissional; b) condições de trabalho; c) organização, uso de tecnologias e relações com o território. Já entrevista com o presidente do Sindiciclo, ocorreu a partir de um roteiro semiestruturado.

No processo inicial de apresentação e solicitação das entrevistas, alguns trabalhadores, especificamente do grupo dos vendedores ambulantes, demonstraram certa resistência em participar, a recusa foi maior entre aqueles que atuam na Avenida JK. Um trabalhador justificou que o motivo da recusa dos colegas em participar das entrevistas poderia estar relacionado à constante fiscalização promovida por órgãos da prefeitura na referida avenida.

Já em relação aos trabalhadores do comércio ambulante que atuam em pontos fixos na Avenida Tocantins, obtivemos grande adesão na participação da pesquisa, por esse motivo, optamos por entrevistar os comerciantes ambulantes que atuam na Avenida Tocantins e os mototaxistas que atuam na Avenida JK.

Na situação em que algum trabalhador ainda apresentava receio ou timidez em participar, o trabalhador que já havia concedido a entrevista intervinha, reforçando que não se tratava de fiscalização e nesse gesto de solidariedade conseguimos as entrevistas com os grupos definidos.

Em relação aos mototaxistas, em sua maioria, não apresentaram qualquer tipo de constrangimento em fornecer as informações. No entanto, a dinâmica de trabalho deles é mais intensa do que a dos ambulantes, por vezes a entrevista era interrompida com a chegada de um novo cliente (passageiro).

Em alguns casos, foi preciso aguardar o retorno da viagem e concluir a entrevista posteriormente, em outros, foi necessário desconsiderar o formulário dada a impossibilidade de finalizar a coleta das informações.

Com o intuito de preservar a identidade dos participantes, foram criados nomes fictícios para os trabalhadores entrevistados com a exceção do representante do Sindiciclo que, com sua devida ciência e concordância, será identificado nesta pesquisa.

Não se trata de realizar uma análise comparativa entre as atividades ou local de atuação, por compreendermos que o conjunto de trabalhadores entrevistados se inscreve no

circuito da economia inferior, no entanto, é preciso considerar a complexidade que envolve as atividades dos mototaxistas e dos vendedores ambulantes que, em alguns aspectos, produzem realidades distintas. Logo, a apresentação e análise de dados que se seguem, em determinados momentos ocorrerão de forma conjunta e, em outros, separadamente.

3.2.1 O comércio e serviço ambulante

Hideko Miyota (2010, p. 150) assevera que o trabalho ambulante no país tem suas origens na época colonial, fazendo dele uma “das estratégias mais antigas e recorrentes entre os segmentos mais pobres da população urbana para garantir sua reprodução”.

Segundo a autora, a figura dos trabalhadores do comércio e de serviços ambulantes nas ruas da cidade é tão comum que se mistura à paisagem e aos habitantes da cidade de forma naturalizada e incorporando a totalidade do espaço urbano.

Para Pamplona (2013, p. 226), “o comércio de rua é um fenômeno vigoroso, que resiste há séculos de mudanças econômicas e urbanas e, ao contrário do que se imaginava, não sucumbiu à modernidade capitalista, mas foi alimentado por ela, por suas iniquidades”.

O comércio e serviço ambulante tem uma expressiva presença principalmente nas grandes e médias cidades, nos centros comerciais, nas calçadas, nas praias, nas festividades e em ruas com grande circulação de pessoas. De acordo com Pamplona (2013, p. 226), “o comércio de rua envolve diretamente uma quantidade de pessoas – vendedores e clientes – grande demais para ser ignorada”.

Em uma visita realizada ao Museu de Artes e Ofícios (MAO), localizado na cidade de Belo Horizonte, no primeiro semestre de 2019, foi possível conhecer alguns elementos que resgatam a história do trabalho ambulante através da exposição de imagens e objetos presentes no seu acervo.

As fotografias revelam um pouco das descobertas feitas no MAO e confirmam, de certo modo, as afirmativas dos autores citados de que a presença do comércio ambulante no cenário urbano Brasileiro não é recente, talvez por isso, sua presença é naturalizada pela população.

Figura 10 - Vendedores ambulantes em 1865



Fonte: Acervo Instituto Moreira Salles/ exposição MAO (2019).

Figura 11 - Vendedor ambulante em Ouro Preto/MG, entre 1950 e 1952



Fonte: Acervo Instituto Moreira Salles/ exposição MAO (2019)

Figura 12 - Ambulantes na cidade de Salvador/BA em 2002



Fonte: Acervo Instituto Moreira Salles/ exposição MAO (2019).

Pamplona (2013) faz a seguinte definição à respeito do comércio ambulante :

A expressão “ambulante” designa trabalhador normalmente autoempregado que vende diretamente ao consumidor (varejo) produtos diversos (normalmente miudezas e mercadorias de mais baixo valor), ou presta serviços (normalmente de alimentação), em vias e logradouros públicos (ruas, calçadas, praças, jardins, etc.), fora de lojas, em postos, fixos ou móveis, ou de forma itinerante levando sua mercadoria junto ao corpo, com ou sem permissão oficial (PAMPLONA, 2013, p. 226).

Martins e Dombrowski (2000, p. 43) denominaram de vendedores em ponto fixo, os vendedores ambulantes ou camelôs que atuam em um ponto comum na cidade, definindo-os assim: “[...] são trabalhadores que exercem sua atividade em bancas ou barracas instaladas em diversos pontos da cidade, sobretudo nos locais de grande trânsito de pessoas [...]”.

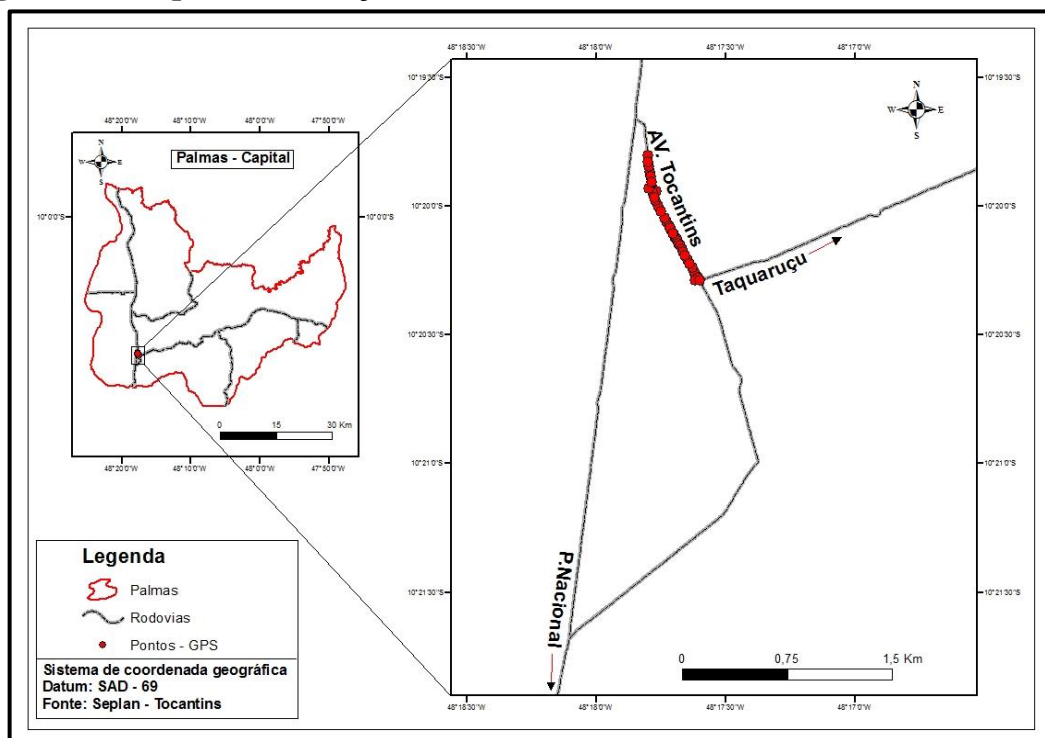
Em geral, possuem como característica a grande diversidade de produtos comercializados, de diferentes gêneros e origens tais como produtos importados em geral, eletrônicos, artigos de informática, acessórios para celular, brinquedos, produtos de beleza, alimentos e bebidas, artigos para casa, entre tantos outros.

No presente trabalho, optamos pelo uso da expressão trabalhadores do comércio (serviço) ambulante ou vendedores ambulantes. Como critério para realizar as entrevistas, escolhemos trabalhadores que atuam em postos fixos, ou seja, que comumente trabalham no mesmo local da avenida. Embora alguns trabalhadores relataram que, às vezes, é preciso mudar de local, como estratégia para “driblar” a fiscalização ou quando os proprietários das

lojas próximas ao ponto solicitam sua retirada ou ainda para acompanhar o fluxo e concentração de pessoas.

A preferência é manter-se no mesmo local, como uma referência para os clientes frequentadores da avenida. Uma vez que “a presença frequente de um vendedor num lugar assegura uma forma de propaganda que, todavia, pode não ser do produto em si, considerando que estes podem variar. Esta estratégia complementa-se pela propaganda boca a boca” (TOZI, 2012, p. 53-54).

Figura 13 - Mapa de localização dos vendedores ambulantes na Avenida Tocantins



Produzido por Marcelo Divino R. Pereira (2019)

Fonte: dados da pesquisa

As atividades ambulantes carregam muitas polêmicas e dividem a opinião dos atores sociais. Muito mais que gerar renda e abrigar os trabalhadores que não tiveram acesso ao direito do trabalho “formal”, os ambulantes atendem à demanda da população que não pode consumir os produtos e serviços ofertados pelas empresas pertencentes ao circuito superior. Por outro lado, reativam o debate sobre o uso da cidade, a ocupação dos espaços públicos como calçadas e praças, além do debate sobre o fomento da pirataria:

Ordinariamente este tipo de comércio não é visto com bons olhos e divide opiniões, conflituosas entre si: de um lado, quem acha bom encontrar um vendedor de guarda-chuvas no meio da rua quando começa a chover; são clientes costumeiros de churrasquinhos, cachorros quentes, que usualmente servem “bem” e a preços baixos;

ou afirmam ainda encontrar produtos mais baratos que os encontrados no comércio formal. De outro lado, estão aqueles que acham que o comércio ambulante atrapalha o fluxo das calçadas; que consideram os trabalhadores como delinquentes e perigosos; e que definem os trabalhadores como “sanguessugas” do comércio formal, ocupando um lugar na cidade que não é de sua propriedade (AREND, 2018, p. 34).

Pamplona (2013) afirma que a opinião fundada pelo senso comum que associa o comércio ambulante ao processo de depreciação da cidade e barreira à mobilidade urbana, leva a acreditar que a presença dos ambulantes desqualifica a área central da cidade e acarreta a desvalorização imobiliária.

Para o autor é preciso analisar a complexidade que a categoria apresenta e compreender os diferentes resultados que o comércio ambulante produz nas cidades e para os agentes que utilizam desse comércio.

De fato, grande parte dos ambulantes não cumpre obrigações fiscais, previdenciárias e trabalhistas e uma parcela deles está envolvida com atividades de contrabando e receptação. Não obstante, ao comércio de rua pode ser atribuída uma importante função “absorvedora de choques” no mercado de trabalho. Além disso, a atividade exerce papel relevante na cadeia de distribuição e comercialização de produtos para a população de baixa renda das cidades, ao oferecer mercadorias a preços mais baixos e de fácil acesso. A existência do comércio de rua não é simplesmente maléfica ou benéfica para as grandes cidades. O comércio de rua tem efeitos heterogêneos (PAMPLONA, 2013, p. 226).

Os trabalhadores recorrem ao comércio ambulante, como forma de sobrevivência, na busca pela superação da lacuna que as políticas de trabalho e renda não conseguem suprir, eles vivem no seu cotidiano exposições constantes de insalubridade, violência, preconceitos e perseguições. Por isso acreditamos que a preocupação maior deveria ser como amenizar as condições de precarização e violência que vivem muitos dos trabalhadores do comércio ambulante nas cidades, principalmente nos centros urbanos.

Considerando que o processo de urbanização da cidade de Palmas, já em sua etapa inicial, foi caracterizado por fortes investidas de segregação, concordamos com Arend (2018, p.36) ao firmar que “os ambulantes marcam claramente uma fratura do processo de urbanização, pois estão ocupando espaços que historicamente lhes foram retirados como direito: os centros das cidades”.

Hoje eles estão majoritariamente nos locais onde há grande fluxo de pessoas, dividem os espaços das calçadas, praças, canteiros, estacionamentos e nas ruas, e disputam os clientes entre os comerciantes locais e entre os próprios trabalhadores do comércio ambulante.

Figura 14 - Trabalhador do comércio ambulante expondo sua mercadoria



Foto: autora (2019)

Outra questão presente no debate sobre a atividade ambulante que abriga polêmica e controvérsias refere-se à questão da procedência dos produtos comercializados. Habitualmente associam-se as atividades dos ambulantes ao comércio de produtos classificados como “paralelos”, “falsificados” ou “piratas”, ou seja, a prática de comercializar produtos sem a autorização dos proprietários de uma marca.

Fábio Tozi (2012, p. 10), buscando compreender a pirataria moderna como uso do território, a define como “toda ação que reproduza objetos ou informações, sem pagamento de direitos autorais ou de propriedade, acarretando uma desapropriação da criação e do conhecimento como subsídio para uma nova apropriação criadora”.

O autor afirma que a pirataria não pode ser analisada apenas sob a perspectiva do conceito ilegal ou informal, nem tampouco restringir seu consumo à parcela mais pobre da população, seria realizar uma análise parcial do tema, apartando-o da complexidade que carrega. É preciso considerar o aumento do consumismo, o quadro normativo do país, a publicidade e o crédito como fatores de influência da pirataria no território brasileiro.

Embora a produção, distribuição, circulação e consumo buscam atender às demandas tanto dos mais pobres quanto dos mais ricos, mas são nas respostas produzidas pelas demandas dos mais pobres que emerge uma divisão de trabalho que Santos (1996, apud TOZI, 2012) adjectivou-a de imitativa e caricatural, dotada de movimento e diversidade. Assim, o autor desenvolve o conceito de flexibilidade tropical:

Essas metamorfoses do trabalho dos pobres nas grandes cidades cria o que (...) denominamos de “flexibilidade tropical”. Há uma variedade infinita de ofícios, uma multiplicidade de combinações em movimentos permanente, dotadas de grande capacidade de adaptação e sustentadas no seu próprio meio geográfico, este sendo tomado como uma forma-conteúdo, um híbrido de materialidade e relações (SANTOS, 1996, p. 260 apud TOZI, 2012, p. 45).

Segundo Tozi (2012), a flexibilidade tropical, o circuito inferior da economia urbana e a pirataria são formas de suprir as necessidades da população pobre mediante à diversidade de itens técnico-científicos-informacionais. A pirataria não é exclusiva do circuito inferior, mas possui características que a difere daquelas comumente presentes no circuito superior.⁷

A reflexão necessária e aqui proposta busca superar definições dadas pelo senso comum, ortodoxas, simplistas, jurista ou dualista (legal-ilegal, formal-informal) que reduzem tal prática em uma perspectiva criminal, desconsiderando as relações existentes entre o modelo de produção, consumo e agentes hegemônicos.

É preciso analisar os interesses que sustentam o discurso da criminalização da pirataria ou que criam novas demandas e o alcance do consumo moderno, dessa forma, de acordo com o autor, “a dialética perversa do presente histórico revela-se no fato de que são os mesmos países e empresas que se apoiaram na pirataria que difundem, especialmente aos países pobres, o discurso falacioso, de que a pirataria é empecilho ao desenvolvimento” (TOZI, 2012, p. 41).

De acordo com Rodrigues (2008), o Brasil se enquadra no perfil dos países que não possuem larga capacidade de produzir e nem imitar ou copiar, lhes restando apenas o papel de comercializar e consumir as mercadorias produzidas e “copiadas” por países que buscam ocupar ou manter posições cada vez mais significativas no mercado mundial, a exemplo de alguns países asiáticos, “onde vale tudo, desde a exploração do trabalho levada ao limite, para produzir mercadorias com baixo preço, até as práticas de falsificação e pirataria” (Rodrigues, 2008, p. 09).

Para o autor, a movimentação comercial dos diversificados produtos, originais e falsificados, no Brasil, movimenta também os trabalhadores e consumidores inscritos nas dinâmicas formais e informais do comércio.

⁷ Segundo Tozi (2012), a pirataria não é exclusiva do circuito inferior, o autor denomina de pirataria imitativa aquela mais presente no circuito superior, e pirataria adaptativa, mais típica do circuito inferior.

Com o objetivo de conhecer a dinâmica do comércio ambulante da cidade, realizamos um breve levantamento dos produtos comercializados pelos vendedores ambulantes situados na Avenida Tocantins, no bairro Taquaralto, o resultado é apresentado no quadro a seguir:

Quadro 3 - Ambulantes presentes na Avenida Tocantins e produtos comercializados

Grupo	Produtos/Mercadorias	Quant.	%	Número de Entrevistados
Alimentação	Lanches rápidos e sobremesas: pastéis, sanduíche, milho assado, sorvete e picolé;	13	21,0	07
<i>Produtos típicos do nordeste</i>	Redes, artigos para casa e produtos em couro, (chapéu, carteira e cintos)	10	16,0	05
<i>Produtos in natura</i>	Frutas, verduras, farinha, feijão, mel, rapadura, chás;	09	14,0	03
Importados	Brinquedos, eletrônicos, aparelhos portáteis;	06	10,0	03
Bebidas	Caldo de cana, água de coco, açaí, suco, guaraná da Amazônia;	06	9,0	02
Celular e informática	Acessórios e peças para celular e/ou informática;	04	6,0	02
Jogos	Cartela de jogos; título de capitalização e consórcios;	04	6,0	02
Mídias	CD's /DVD's;	03	5,0	-
Relógios e acessórios	Relógios, brincos, anéis, colares, laços para cabelos, óculos;	03	5,0	03
Beleza	Cosmético, maquiagens, perfumaria, adesivos para unhas;	02	3,0	02
Roupas e calçados	Roupas usadas, calçados novos e usados;	02	3,0	01
Serviço	Conserto de relógios;	01	2,0	-
Total		63	100	30

Fonte: Dados da pesquisa. Elaborado pela autora (2019).

O levantamento foi realizado em um dia de semana e ensolarado, no período da manhã e sem eventos especiais em datas próximas, como feriados, dias comemorativos ou algum festival na cidade, pois acreditamos que a atividade de comércio ambulante apresenta variação de acordo com alguns fatores tais como a questão climática, períodos chuvosos ou estiagem, e demandas extras temporâneas, como os dias das mães, das crianças e natal.

Predominou, no período analisado, a presença do comércio ambulante voltado para a área de alimentação, seguido de “*produtos típicos do nordeste*” e produtos “*in natura*”. Foi possível perceber que os produtos importados, tidos como os mais comuns à produção pirata, tais como os artigos de informática e celular, mídias, acessórios, roupas e calçados não foram os que mais apareceram no comércio ambulante da avenida.

Uma possível justificativa pode ser o fato de que próximo à avenida, aproximadamente 140 metros, localiza-se a Área Reservada ao Comércio Ambulante (Arca), uma espécie de camelódromo do bairro, nela há uma grande concentração de vendas de produtos *mande in china*.

Figura 15 - Interior da área reservada ao comércio ambulante no bairro Taquaralto

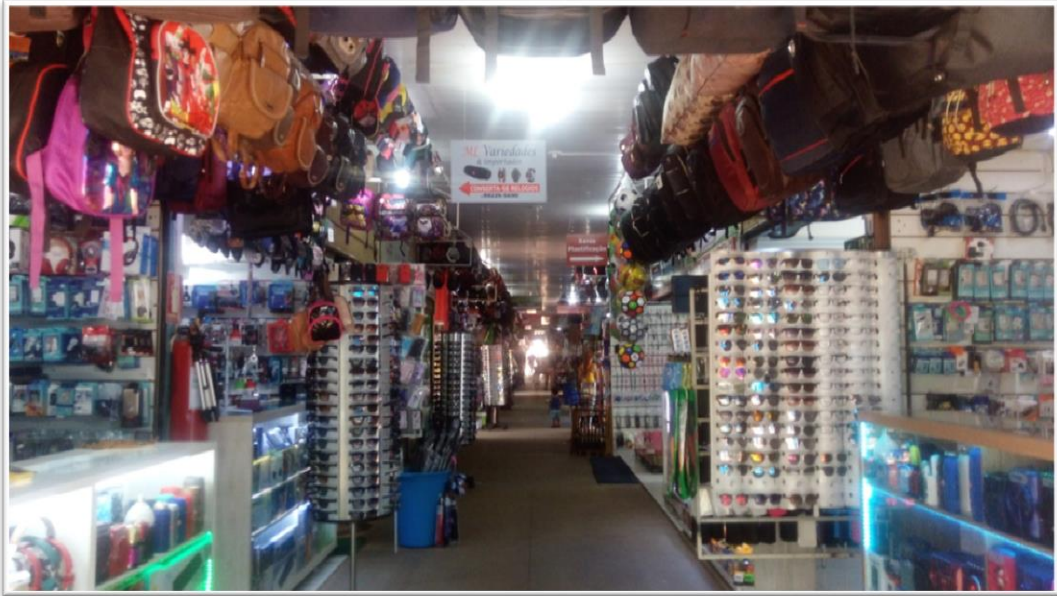


Foto: autora (2019)

Com base nesse levantamento, evidenciamos a diversidade de atividades presentes no circuito inferior, bem como a variedade de produtos e serviços ofertados por seus agentes. Montenegro (2011) acrescenta que neste circuito há ainda a coexistência de diferentes tarefas em um mesmo estabelecimento ou atividades, revelando a criatividade presente nesse circuito.

Existem também prestadores de serviços na avenida pesquisada, principalmente na área de pequenos reparos, tais como conserto de celular e relógio, afiação de alicates e tesouras, entre outros. No segmento “ambulante”, eles estão em menor quantidade, durante o trabalho de campo foi possível perceber que a maioria dos prestadores de serviços instala-se na entrada de pequenos estabelecimentos comerciais.

Para Montenegro (2011), com a redução da longevidade dos objetos e a tendência de ampliação da lógica do descarte e do consumo exacerbado, as pequenas oficinas de conserto e serviços de manutenção sentem os impactos desse mercado de renovação, no entanto, o mercado de reparação é demandado para atender à população que não pode participar do consumo moderno.

Referente à divulgação do serviço ou produto, 60% afirmaram utilizar a internet para divulgação e publicidade, majoritariamente utilizam as principais redes sociais (whatsapp e facebook), por meio do aparelho celular, neste processo. No entanto, outra parcela (40%) informou não utilizar canais para divulgação, fidelizam os clientes e acreditam na tradicional forma de marketing, o chamado “boca a boca”.

Para Hidoko Miyata (2010, p. 25), a divulgação boca a boca por amigos “é o foco estratégico do marketing pessoa a pessoa, uma das poucas fontes com credibilidade que ainda restam num mundo já saturado de mensagens comerciais.” Já Montenegro (2011, p. 58) acrescenta que “o boca a boca representa a forma mais usual de propaganda adotada pelo circuito inferior, inclusive em áreas de grande circulação, como o centro da cidade”.

Referente à produção das mercadorias comercializadas pelos ambulantes entrevistados, 27% são de fabricação própria e 70% responderam que compram as mercadorias, destes, 60% são comprados em outra cidade ou estado.

As formas ofertadas aos clientes para pagamento estão distribuídas de maneira igualitária entre dinheiro e cartão (débito/crédito) e apenas dinheiro. Percebe-se cada vez mais o aumento do uso dos terminais eletrônicos de cartões de débito e crédito nos pequenos negócios. As chamadas “maquininhas” estão ganhando aderência no mercado e revelam o atual “avanço da financeirização das relações que se dá também entre os agentes não hegemônicos”, como assevera Montenegro (2011, p. 60).

O comércio e serviço ambulante geram ocupação para um grande contingente de trabalhadores expulsos das formas assalariadas de trabalho e que se encontram na condição de pobreza, e atendem às demandas de consumo de uma população que, majoritariamente, também é pobre.

Ressaltamos que essas formas de ocupação, bem como as demais atividades do circuito inferior, se expressam na lógica capitalista e estão subordinadas à ordem do modelo de desenvolvimento econômico. A existência desse tipo de comércio também gera demandas às empresas e instituições do circuito superior, além disso, ficam sujeitos às relações e condições expostas pelo grande capital, não tendo controle do mercado que tais atividades estão inseridas.

3.2.2 O serviço de mototáxi

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 6º, prevê que o transporte público constitui um direito social, um serviço público essencial que tem como principal objetivo

atender a uma necessidade crescente da população em deslocar-se. Conforme ocorre o crescimento das cidades e de sua população, cresce a necessidade por transporte coletivo eficiente, barato e de boa qualidade; ou ainda meios de transportes alternativos que agregam o baixo custo à qualidade de vida e menor impacto ambiental, como é o caso das bicicletas.

No entanto, o que ocorre no Brasil é a inversão dessa lógica, para atender prioritariamente à lógica capitalista, há uma forte mobilização em promover a ampliação da frota de automóveis e motocicletas no país, enquanto que a pauta de melhoria do transporte público segue sendo negligenciada, conforme aponta Vasconcellos (2012, n.p):

Paralelamente, o sistema de transporte público foi crescentemente negligenciado, em uma pedagogia negativa para afastar a sociedade do seu uso como principal forma de transporte motorizado. O transporte público, apesar de alguns investimentos importantes em locais específicos, permaneceu insuficiente e de baixa qualidade e tem experimentado crises financeiras cíclicas, ligadas principalmente à incompatibilidade entre custos, gratuidades, tarifas e receitas, bem como às deficiências na gestão e na operação. Adicionalmente, ele experimentou um declínio na sua importância, eficiência e confiabilidade junto ao público, passando a ser visto como um “mal necessário” para aqueles que não podem dispor do automóvel ou da motocicleta.

Trata-se, segundo o autor, de “um projeto de privatização da mobilidade, fortemente associada aos interesses das classes médias formadas no processo de acumulação capitalista” (VASCONCELLOS, 2012, n.p). Nesta lógica, o transporte público também se insere no processo de mercantilização.

Assad e Queiróz (2015) acrescentam que as políticas de transporte formuladas “nos moldes do atual sistema econômico” priorizam o atendimento das demandas do capital, deixando as necessidades do trabalhador em segundo plano.

Em síntese, o transporte é fundamental para o modo de produção capitalista e seu funcionamento não foge às contradições intrínsecas desse modo de produção. Da contradição central do sistema, que é a contradição entre capital vs trabalho, temos um de seus derivados a questão urbana. No espaço urbano, enquanto a classe trabalhadora busca melhores condições de vida, o capital busca melhores formas de extração de mais-valia dos trabalhadores (ASSAD e QUEIRÓZ, 2015, p.8).

Prioriza-se o transporte individual, uma forma de atender à demanda do mercado, deteriorando por outro lado uma política pública. Foi um processo gradual, mas os números apontam para a substituição dos investimentos em transporte individual em detrimento do transporte público.

O Mapa da Motorização Individual no Brasil (2019), elaborado pelo Observatório das Metrôpoles aponta que, no período de dez anos, entre 2008 e 2018, a frota de veículos motorizados saltou de 37,1 milhões para 65,7 milhões. A taxa de motorização passou de 19,6

automóveis para cada 100 habitantes, em 2008, para 29,7 autos/100hab em 2018, segundo o relatório.

A frota de motos, no período analisado, passou de 13 milhões para 26,7 milhões, apresentando um crescimento mais expressivo nas cidades menores e nas periferias metropolitanas. Contudo, foram as regiões Centro Oeste, Norte e Nordeste que apresentaram maiores taxas de motorização, superando as regiões Sudeste e Sul.

O relatório reforça a tendência já verificada em outras pesquisas, ou seja, a frota de veículos motorizados continua em crescimento, com destaque para o transporte individual que ganha cada vez mais subsídios para sua aquisição. Vasconcellos (2012) analisou os subsídios utilizados para alguns tipos de transporte e aponta que o transporte individual (autos, táxis, motocicletas) recebe isenções e subsídios da ordem de R\$ 16 bilhões por ano, já o transporte coletivo recebe R\$ 2 bilhões.

Os resultados são percebidos em diferentes aspectos, principalmente nas grandes e médias cidades, no aumento dos números de acidentes, extensos congestionamentos, aumento dos custos de operação dos ônibus, índices alarmantes de emissão de gás carbônico na atmosfera, poluição sonora, stress e outros (VASCONCELLOS, 2012; ANTU, 2011).

Em contraposição ao aumento da frota de veículos motorizados individuais, o transporte público brasileiro vem apresentando baixa no número de usuários. Em um levantamento divulgado em 2017 pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - Antu, entre 2015 e 2016, três milhões de brasileiros por dia deixaram de usar ônibus em seus deslocamentos, representando uma queda de 8,2% no número de passageiros.

Acrescenta-se a esse quadro o tímido incentivo das políticas públicas de mobilidade urbana para o uso do transporte ativo:

“o Estado, na implementação de políticas públicas de transporte, continua se orientando pelo o uso do automóvel, relegando a um plano secundário as políticas de transporte público de massa e reduzido quase a zero a implementação de políticas para o transporte não motorizado” (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2019, p. 5).

A questão da mobilidade urbana e seus diversos problemas estão presentes na realidade urbana e se torna cada vez mais um grande desafio para os que moram e usam os espaços urbanos. Comumente presentes nas grandes metrópoles, os problemas de mobilidade urbana se expandem para as cidades de médio e pequeno porte, reacende o debate sobre o crescimento urbano sem planejamento.

Em Palmas, presenciamos cada vez mais um trânsito violento, passagens de ônibus com elevados preços e serviços de baixa qualidade, muitas vezes, frotas sucateadas, com lotação acima da capacidade, entre outros problemas. As pessoas que dependem do transporte público recorrem cada vez mais aos meios alternativos e privados de transportes, tais como táxi, mototáxi e, mais recente, transportes de passageiros por aplicativos.

O serviço de mototáxi ainda é visto como um meio rápido e barato para se levar o passageiro ou encomendas dentro da cidade:

Na realidade das pequenas e médias cidades brasileiras, a utilização do mototaxi está profundamente engendrada na mobilidade urbana, modificando o estilo de vida das pessoas e a dinâmica de mobilidade local. O mototaxi possibilita a existência de novos deslocamentos e contribui para a diminuição das distâncias e agilidade dos trajetos percorridos. Também tem contribuído para uma maior capilaridade do sistema de circulação; nas médias cidades ele oferece a possibilidade de acesso a áreas da cidade que não são contempladas com o sistema de transporte público coletivo, nas pequenas, é por vezes, o principal modal de transporte de passageiros disponível. Ao que parece, os serviços de mototaxi também existem para suprir as carências existentes nos sistemas de transporte público das cidades, sejam elas relacionadas ao quantitativo necessário para atender as necessidades dos usuários ou relacionadas à má capilaridade da malha urbana (MACÊDO, 2017, p. 22).

A expansão do serviço de mototáxi no Brasil se relaciona ao aumento do consumo de motocicletas, somado às necessidades crescentes de mobilidade no meio urbano e ao serviço de transporte público cada vez mais deficiente. Tais fatores se fizeram presentes no contexto marcado pelo alto índice de desemprego e baixas remunerações ofertadas à maioria dos trabalhadores menos qualificados, resultando na difusão acelerada do serviço de mototáxi no território brasileiro na década de 1990 (OLIVEIRA, 2009).

Em uma pesquisa realizada pelo IBGE, em 2008, a respeito do perfil dos municípios brasileiros, apontava para a presença de mototáxi em 52% municípios do país, com maior concentração nas regiões Norte, Nordeste e Centro Oeste, conforme demonstra a tabela a seguir:

Tabela 6 - Serviço de mototáxi nos municípios brasileiros, por região

Região	Quantidade de municípios	Municípios com o serviço mototáxi	% municípios com o serviço de mototáxi
Norte	449	341	76
Nordeste	1793	1581	88
Sudeste	1668	475	29
Sul	1188	201	17
Centro-Oeste	466	337	72
Brasil	5564	2935	53

Fonte: IBGE, perfil dos municípios (2008).

Já na pesquisa realizada em 2017⁸, revelou um decréscimo da atividade de 12,78% nos municípios brasileiros, o mototáxi estava presente em 2.560 municípios, ou seja, em 375 a menos em relação à pesquisa realizada em 2008. Ambas as pesquisas apontam que o serviço de mototáxi ocorre com maior frequência nos municípios de tamanho populacional médio, entre 50 até 100 mil habitantes. No estado do Tocantins, dos 139 municípios, em 94 contava com a presença do serviço de mototáxi (IBGE, 2008).

Com base nas informações obtidas junto à Secretaria Municipal de Segurança e Mobilidade Urbana (Sesmu), atualmente existem em Palmas 248 mototaxistas cadastrados e 29 pontos de mototáxi distribuídos na cidade. Na Avenida JK são 6 pontos, contando com 70 profissionais com cadastro ativo.

Figura 16 - Ponto de mototáxi situado na Avenida JK



Foto: Autora (2019)

Ainda de acordo com a Sesmu, os cadastros estão em processo de atualização para verificar se todos os profissionais estão com situação regularizada para continuarem desempenhando a atividade. Considera regularizado o profissional que atenda aos seguintes requisitos, conforme preconiza a Lei de número 2.007, de 28 de novembro de 2013, em seu artigo 2º:

- a) não manter vínculo empregatício com qualquer tipo de serviço público;
- b) ter completado 21 (vinte e um) anos;

⁸ Perfil dos Municípios Brasileiros, 2017, e atualizada em 25/09/2018, publicada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101595.pdf>.

- c) não exercer a atividade de mototaxista em outro Município e não ser permissionário de qualquer outro serviço de transporte que esteja regulamentado pela Prefeitura Municipal de Palmas;
- d) não possuir antecedentes criminais;
- e) ser condutor de motocicletas habilitado pelo DETRAN, na categoria “A”, há dois anos no mínimo;
- f) estar quite com o Serviço Militar (candidatos do sexo masculino);
- g) residir no município de Palmas;
- h) gozar de plena sanidade física e mental;
- i) ser proprietário da motocicleta destinada ao serviço de mototáxi;
- j) estar inscrito no INSS como autônomo ou empreendedor individual;
- k) estar quite com a Fazenda Pública Municipal;
- l) possuir alvará como autônomo ou empreendedor individual e renová-lo anualmente;
- m) ser aprovado em curso regulamentado nos termos da resolução do CONTRAN;
- n) estar devidamente cadastrado como mototaxista junto à Secretaria Municipal de Acessibilidade, Mobilidade e Transporte;
- o) o veículo tem que estar licenciado no município de Palmas.

O presidente do Sindiciclo, Lidemar Souza Parente, acredita que *“há uma rigurosidade nos requisitos para atuar como mototaxista na cidade”*, mas reconhece que as exigências são necessárias para garantir segurança ao passageiro e ao condutor, *“além de melhorar cada vez mais a credibilidade da profissão”* (PARENTE, 2019). Acrescentou ainda que a legislação municipal que ampara a profissão também está em processo de revisão, para adequar às mudanças que ocorreram na profissão ao longo dos anos e algumas demandas da categoria às normativas vigentes.

Sobre aspectos relacionados ao cotidiano e uso de tecnologia pelos mototaxistas, a pesquisa ainda apontou que, entre as formas de pagamento mais comuns estão somente dinheiro (51%). Quanto à forma de divulgação do serviço, 63% informaram utilizar a internet para divulgar o serviço, os demais (37%) utilizam o cartão de visita como forma de publicidade de seu trabalho.

O telefone celular é o instrumento mais presente na realização das tarefas e divulgação do trabalho apontado pelos agentes do circuito inferior entrevistados, o uso da internet nos aparelhos facilita a consulta do mercado e divulgação dos produtos e serviços ofertados, no caso dos mototaxistas é um importante instrumento de trabalho para receber as chamadas dos passageiros, quando não estão no ponto de mototáxi e personificam ainda mais o atendimento. 94% dos mototaxistas informaram utilizá-lo com muita frequência durante a realização de seu trabalho:

O uso do telefone celular permite que os agentes do circuito inferior ampliem sua área de atuação na cidade, já que estes se tornam mais “acessíveis”, implicando, por conseguinte, um aumento de sua potencial clientela. Por outro lado, a difusão deste aparelho autoriza também o estabelecimento de uma maior rede de sociabilidade em torno do repasse de serviços e contatos de trabalho entre estes agentes (MONTENEGRO, 2011, p. 51).

Compreendemos que a presença do serviço de mototáxi na cidade de Palmas está ligada a múltiplos fatores, dentre eles destacamos a ineficiência do transporte público, as necessidades crescentes de mobilidade, principalmente no meio urbano que em Palmas possui como marca as grandes extensões entre quadras e regiões da cidade, além do custo cobrado pelo serviço ser relativamente baixo para os usuários em relação aos demais transportes. No entanto, o desemprego é o fator exponencial que leva a ampliação de meios alternativos de ocupação e renda, são os casos do serviço de mototáxi e do comércio ambulante.



4 ENTRE AUTONOMIA E PRECARIZAÇÃO: AS CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS MOTOTAXISTAS E VENDEDORES AMBULANTES DE PALMAS

Uma das mais notórias consequências da lógica destrutiva do capital na atualidade é o aumento em nível mundial do desemprego e do trabalho precário. A massa de trabalhadores que não está fora do mundo produtivo vivencia cada vez mais relações de trabalho instáveis, intermitentes, sem proteção social, de baixos níveis de remuneração e de grande exigência produtiva.

No capitalismo flexível ocorre a expansão da lucratividade em detrimento à condição econômica e social da classe que vive do trabalho. A esfera financeira conquista sua hegemonia e comanda as demais esferas, com o apoio do Estado que se preocupa com as necessidades da burguesia. E nessa nova forma de ser, a lógica do capital flexível não se restringe ao campo econômico do mercado, mas invade os âmbitos da vida social e do trabalho dando um novo conteúdo às formas de precarização.

Neste capítulo buscamos definir *precariedade* e *precarização*, refletindo sobre sua relação com o fenômeno do desemprego no país e como um provável ingresso para o circuito inferior. Apresentaremos, posteriormente, os principais resultados da pesquisa em relação à caracterização e condições de trabalho vivenciadas pelos entrevistados.

4.1 O desemprego enquanto expressão da precariedade do trabalho: uma porta de entrada do circuito inferior

Utilizando da reflexão de Alves (2007), é importante ressaltar que a *precariedade* e *precarização* são resultados da condição do trabalho livre, ou seja, da condição de assalariamento, compondo o regime de salariedade. Sendo a precariedade uma condição sócio estrutural que caracteriza o trabalho vivo e a força de trabalho como mercadorias, enquanto a precarização é um processo pelo qual as formas de resistência às consequências avassaladoras do capital são reduzidas ou extintas. Ela representa, antes de tudo, a perda de direitos conquistados pela classe trabalhadora.

Na compreensão do autor, a precarização atinge principalmente setores mais organizados da classe do proletariado, ou seja, daqueles trabalhadores que se constituíram de direitos, mas que vivem as consequências da flexibilização do trabalho, para Alves (2007, p.115) “é difícil falar de precarização de trabalhadores proletários que sempre viveram à margem da seguridade social e da legislação previdenciário-trabalhista”.

O autor destaca que a condição de precariedade e do processo de precarização do trabalho vivo se difere em seu conteúdo quando comparamos o capitalismo em suas fases pré-industrial ou industrial do século XIX, e da fase de sua ascensão histórica à fase de decadência histórica que levou à crise estrutural no final do século XX.

Na primeira fase, a precariedade e o processo de precarização do trabalho apareciam como objeto de luta e contestação, algo que precisava ser denunciado e combatido. A condição da precariedade se configurou na origem da questão social da modernidade burguesa e seu enfrentamento, através das lutas de classes no século XX, resultaram no arcabouço de direitos sociais e políticos.

Embora esses direitos ocultassem as reais condições dos proletariados e não abarcavam a totalidade do mundo do trabalho, os direitos sociais e políticos conquistados naquele período representaram conquistas inéditas e importantes para o proletariado que se encontrava em campo de lutas. Foi nesse contexto que ocorreu o que o autor denomina de processo de filiação ao Estado Social:

O proletário filiado aparece como sujeito de direitos sociais e políticos, organizado em sindicatos e partidos de classe que se inserem no sistema da grande indústria que promete uma vida de trabalho, baseada numa carreira sócio-profissional, prenhe de ilusões de consumo e segurança, reflexo invertido de uma condição proletária baseada no acaso e na insegurança ontológica (ALVES, 2007, p. 124).

Na nova fase de desenvolvimento do capitalismo global, a precariedade e precarização tornaram-se mais complexas, ampliando nas suas formas e revelam a dificuldade em erguer barreiras ao avanço destrutivo do capital. A flexibilização do capital repercute na vida dos que vivem do trabalho, seja através da retirada ou negação de direitos, do aumento da exploração da força de trabalho e do aumento do desemprego.

Graça Druck (2011), a partir de um estudo realizado sobre precarização social do trabalho, também se refere ao processo no qual se institucionaliza a flexibilização do trabalho e que, voltada para dar respostas aos “novos tempos globais”, reconfigura e gera novos conteúdos a precarização histórica e estrutural do trabalho no Brasil:

O conteúdo dessa (nova) precarização está dado pela condição de instabilidade, de insegurança, da adaptabilidade e de fragmentação dos coletivos de trabalhadores e da destituição do conteúdo social do trabalho. Essa condição se torna central e hegemônica, contrapondo-se a outras formas de trabalho e de direitos sociais duramente conquistados em nosso país, que ainda permanecem e resistem (DRUCK, 2007, p.19-20 apud DRUCK, 2011, p. 41).

A precariedade atinge de forma diferenciada os países do mundo globalizado e se constitui em diferentes dimensões e características, tais como o trabalho temporário ou intermitente, de tempo parcial, instabilidade, terceirização ou subcontratações, informalidade, perda salarial, alta produtividade, baixo nível ou ausência de proteção social, enfraquecimento dos sindicatos, adoecimentos e acidentes de trabalho, entre tantos outros.

Incluem-se nesse grupo os desempregados, pois nesta pesquisa entendemos que o desemprego é uma expressão da precariedade e concordamos com Alves (2007, p.103), ao afirmar que “Precariedade é uma condição histórica-ontológica de instabilidade e insegurança de vida e de trabalho.”

Druck (2011) analisa a condição dos desempregados inseridos na lógica de descartabilidade e ausências de vínculos, homens e mulheres são considerados obsoletos e expulsos do mercado, que buscará por novos e flexíveis trabalhadores, produzindo assim, o que a autora chamou de “novos (des)empregados”, empregados por um curto prazo, através das novas e precárias formas de contrato.

Dessa forma, o modelo que rege na contemporaneidade é da sociedade de desempregados, da qual as condições precárias atingem o trabalho, emprego e a vida de homens e mulheres, desprovidos cada vez mais de proteção ou filiação social.

A perda do emprego ou a perda da condição de uma inserção estável no emprego cria uma condição de insegurança e de um modo de vida e de trabalho precários, nos planos objetivo e subjetivo, fazendo desenvolver a ruptura dos laços e dos vínculos,

tornando-os vulneráveis e sob uma condição social fragilizada, ou de “desfiliação” social (DRUCK, 2011, p. 43).

A ameaça, ou condição propriamente dita, do desemprego estrutural é a estratégia utilizada pelo capital para impor suas regras e fazer com que a classe trabalhadora seja cada vez mais submissa aos seus ditames, confirmando assim que a precarização está a serviço do capitalismo flexível.

Retomamos a função do exército industrial de reserva ou a superpopulação relativa, relembrando a análise de Karl Marx (2013, p. 464) “a produção capitalista não basta de modo algum a quantidade de força de trabalho disponível fornecida pelo crescimento natural da população”, dessa forma, o exército industrial irá assegurar sua liberdade de ação. Os trabalhadores que se encontram, parcial ou inteiramente, desocupados irão disputar uma vaga no mercado do trabalho, trata-se do “pano de fundo sobre o qual se move a lei da oferta e da demanda de trabalho” (Ibid., p. 467).

Para Druck (2011, p. 43), a principal função política do exército industrial de reserva é “criar uma profunda concorrência e divisão entre os próprios trabalhadores e, com isso, garantir uma quase absoluta submissão e subordinação do trabalho ao capital, como única via de sobrevivência para os trabalhadores”.

Assim, no plano de reorganização do capital, ocorrem mudanças nas formas de ser o proletariado, das expressões do processo de precarização e do desemprego, acrescentando novas características à superpopulação relativa e levando o aumento da parcela estagnada nas últimas décadas do século XX, como observa Alves:

A parcela estagnada da superpopulação relativa cresceu e assumiu nova morfologia social. É nela que se inscreve o contingente da força de trabalho proletária atingida pela precarização do trabalho. Precarização é um processo histórico social de perda de vínculos sociais com a produção do capital (ALVES, 2007, p. 102-103).

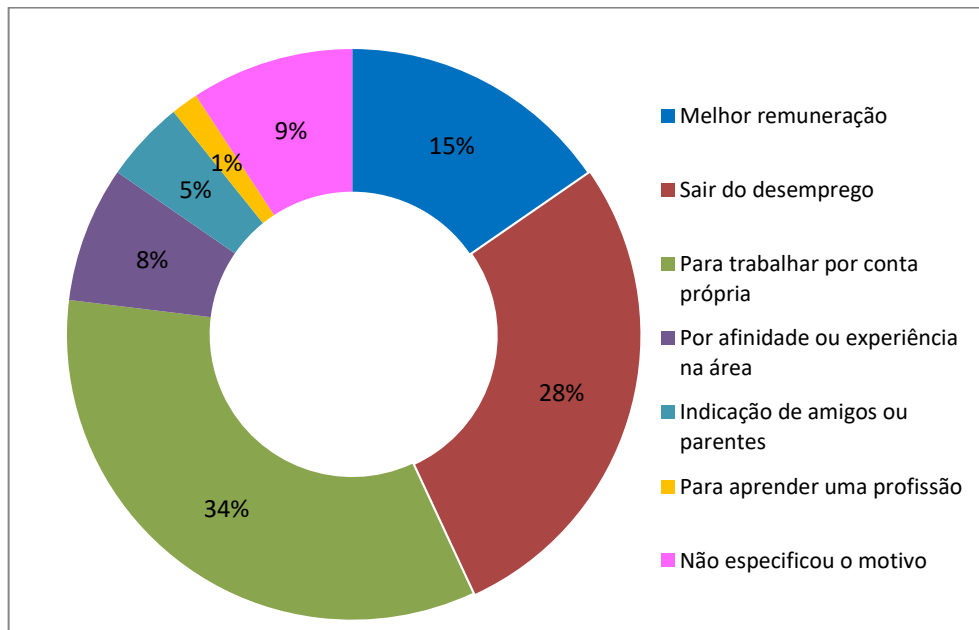
Analisando a afirmação de Marx (2013, p.873) que a população estagnada que compõe o (cada vez maior) exército industrial de reserva “[...] proporciona ao capital um depósito inesgotável de força de trabalho disponível”, compreendemos que esse contingente de trabalhadores expulsos do mercado de trabalho busca em qualquer ocupação uma forma, temporária e/ou permanente, de obter as condições materiais necessárias de sobrevivência.

Esses são alguns dos elementos que constituem a relação entre trabalho e capital, necessários para manter o processo de acumulação capitalista. Homens e mulheres aceitam as condições de trabalho, mesmo que nas formas mais extremas de precarização, seguindo a

expressão que Druck (2011, p. 43) imprimiu em sua obra: “Afiml, ter qualquer emprego é melhor do que não ter nenhum”.

Na tentativa de ilustrar os apontamentos acima e tecer as reflexões correlatas ao tema, mostramos no gráfico 04 os resultados obtidos nas entrevistas referentes aos motivos da inserção na atual atividade. Considerando as duas categorias de trabalhadores, as motivações mais citadas foram “para trabalhar por conta própria”, “sair da situação de desemprego” e “melhorar os rendimentos”, conforme mostra o gráfico a seguir:

Gráfico 3 - Motivo de inserção na atual atividade



Fonte: dados da pesquisa. Elaborado pela autora (2019).

Percebemos nas falas dos entrevistados que a vontade de trabalhar por conta própria se relaciona com a busca pela autonomia e liberdade que essa modalidade de trabalho proporciona ou que aparenta proporcionar, além do desejo de não mais submeter à instabilidade, às relações conflituosas e de exploração que as experiências de trabalho (formal, assalariado) anteriores lhes proporcionaram.

A atual conjuntura nos revela que ao lado do quadro histórico de desemprego está cada vez mais presente o discurso do trabalho por conta própria e do empreendedorismo. O trabalhador encontra na atividade empreendedora a possibilidade de ascensão financeira e social, ter liberdade e autonomia que a ideia empreendedorismo difunde. Assim, destacamos algumas falas sobre a escolha da ocupação:

“Pela forma de trabalho, fazer meu horário e ser autônomo. Nunca gostei de trabalhar para cumprir horário” (Caetano, mototaxista);

“Por opção. Abusei do emprego anterior e queria liberdade para trabalhar” (Gilberto, mototaxista);

“Cansei de trabalhar para outras pessoas” (Elis, vendedora ambulante).

A ideia disseminada é de que o sucesso do empreendimento é o caminho para as conquistas e ganhos nas várias dimensões da vida, principalmente financeira, em contrapartida, o empreendedor carrega para si a responsabilidade pelo seu fracasso e perdas, sem considerar as disputas, cada vez mais desiguais, existentes no mercado. Entendemos que o empreendedorismo pode configurar o consentimento dos trabalhadores para a condição de serem explorados.

As grandes empresas utilizam dos micro e pequenos empreendimentos para terceirizar serviços e ampliar seus ganhos. Para Abílio (2011, p. 96), “a transformação do trabalhador em pessoa jurídica é mais uma das muitas formas de terceirização que hoje possibilitam transferência de custos e de riscos para o trabalhador ou intermediários”.

O empreendedorismo na forma que se apresenta hoje, no contexto da intensificação da precarização das relações de trabalho, é mais uma das estratégias do capital para terceirizar a demanda por trabalhados, manter ou ampliar a superpopulação relativa, fomentar a negação dos benefícios sociais:

A “autonomização” do trabalhador que então se dá dentro dos limites da formalidade é mais um dos componentes que associam também o trabalho formal com a precarização e com diversas formas de desregulação que, no entanto, não o levam a caracterizar-se como trabalho informal (ABÍLIO, 2011, p. 97).

As falas ainda nos levam a entender que as expressões da precarização experimentadas nos empregos anteriores motivaram a migração para inserção na atual atividade, endossando em alguns casos, a ideia de que trabalhar por conta própria é melhor do que ser empregado:

“Para ter independência do serviço, não preciso do povo me humilhando, as empresas pagam muito pouco, quando a gente é funcionário é para sempre” (Chico, vendedor ambulante);

“Para ser autônomo, ser empregado não é bom. Sai do emprego devido às relações ruins na empresa” (Raul, mototaxista);

O empreendedorismo, mais do que uma opção, tornou-se um refúgio, em uma via de sobrevivência, já que muitos trabalhadores buscam nessa modalidade formas de superar o desemprego, nas palavras de Jesus (2016, p. 45), a função social do empreendedorismo se configura “no consentimento entre os sujeitos atingidos diretamente pelas transformações precárias que se desenvolvem no mundo do trabalho e os interesses de desresponsabilização e legitimação do capital”.

Nessa perspectiva, Abílio (2011) afirma que tornar-se empresário-de-si tornou uma estratégia tanto para os trabalhadores de baixa qualificação e remuneração, que estão na situação de desemprego, como também para os mais qualificados que passam da condição de assalariados para prestadores de serviços.

A pesquisa ainda apontou que 28% dos entrevistados inseriram na ocupação atual como forma de sair do desemprego:

- “Não tive oportunidades em outras áreas” (Antônio Carlos, mototaxista);*
- “Foi por falta de opção, devido ao desemprego” (Alceu, mototaxista);*
- “Finalizou o contrato onde eu trabalhava e faltou emprego” (Paulo, vendedor ambulante);*
- “Por falta de emprego” (Iza, vendedora ambulante).*

Entendemos que o circuito inferior se configura nas formas de trabalho realizadas com capitais reduzidos e está em franca expansão nas grandes e médias cidades brasileiras no atual período. O alargamento das atividades inscritas no circuito inferior se deve a múltiplos fatores, mas sem dúvida o aumento do desemprego e das formas precarizadas de trabalho, demandam atenção para compreender a atual dinâmica desse circuito.

Num contexto de rápidas mudanças, que confronta os indivíduos a se adaptarem às novas formas de emprego e ocupações, ou às novas formas de desemprego, as inúmeras categorias de trabalho e do desemprego podem estar escondendo uma realidade maior dos processos, cujas referências sobre o emprego e sua estabilidade podem estar dando espaço para a construção de espaços com novas referências. Tanto o desemprego como o emprego no circuito inferior são realidades de difícil definição, pois compreendem tanto o trabalho mal remunerado como o trabalho temporário ou instável (SANTOS, 2008, p. 204 apud MIYATA, 2010, p. 149).

O fenômeno do desemprego em massa instaurado no país, principalmente a partir da década de 1990, reflete os resultados das medidas neoliberais especialmente no que diz respeito à privatização e desregulamentação do mercado, que tiveram incidência direta no aumento do desemprego.

O país foi governado durante a década de 1990 sob o ideal de aumentar a concentração de riqueza, utilizando como principais estratégias o aumento da lucratividade do capital, privatizações de empresas públicas e o avanço da desregulamentação dos direitos do trabalho. A ofensiva neoliberal no Brasil foi acompanhada de um cenário macroeconômico favorável à degradação do mercado de trabalho, desmonte do sindicalismo e enfraquecimento das negociações coletivas (ALVES, 2009).

Para ilustrar o cenário dentre as ações governamentais nos anos 90, destacaram a extinção da política salarial, a partir da implementação do Plano Real de 1994, a forte abertura para Reformas do Estado com a Reforma da Previdência, Reforma Administrativa, Reforma Tributária, privatizações de importantes empresas estatais, tais como Usiminas, Vale do Rio Doce, Embraer, Telebrás, entre outras.

Todas essas ações contribuíram para o alto índice de desemprego, principalmente nas regiões metropolitanas do país, deterioração dos contratos salariais, devido ao aumento da informalização, terceirização e precarização das relações trabalhistas. Segundo Pochmann (2012), somente na década de 1990 foram destruídos 1,2 milhão de postos de trabalho do setor secundário e 550 mil postos de trabalho que pertenciam ao setor produtivo estatal.

Na década seguinte, ocorreu o aumento das taxas de formalização do emprego e uma relativa recuperação do emprego industrial, além de avanços na área social e nas taxas de desemprego, comparando aos governos anteriores. Montenegro (2011, p. 20) acrescenta:

A partir de meados da primeira década do século XXI, verifica-se uma tendência de melhoria em alguns desses indicadores, sobretudo em relação às taxas de desemprego, à retomada da geração de postos de trabalho e a recomposição do salário mínimo que teve um aumento real acumulado de 53,5% entre 2003 e 2010.

No entanto, a retomada do crescimento na taxa de geração de emprego não foi suficiente para superar, significativamente, os problemas históricos do mercado de trabalho brasileiro, tais como a informalidade, a precarização das relações trabalhistas, as desigualdades nas condições de inserções regionais e na qualidade dos postos de trabalho. Ou seja, no âmbito macroeconômico, o Governo continuou seguindo as metas impostas pelas políticas neoliberais.

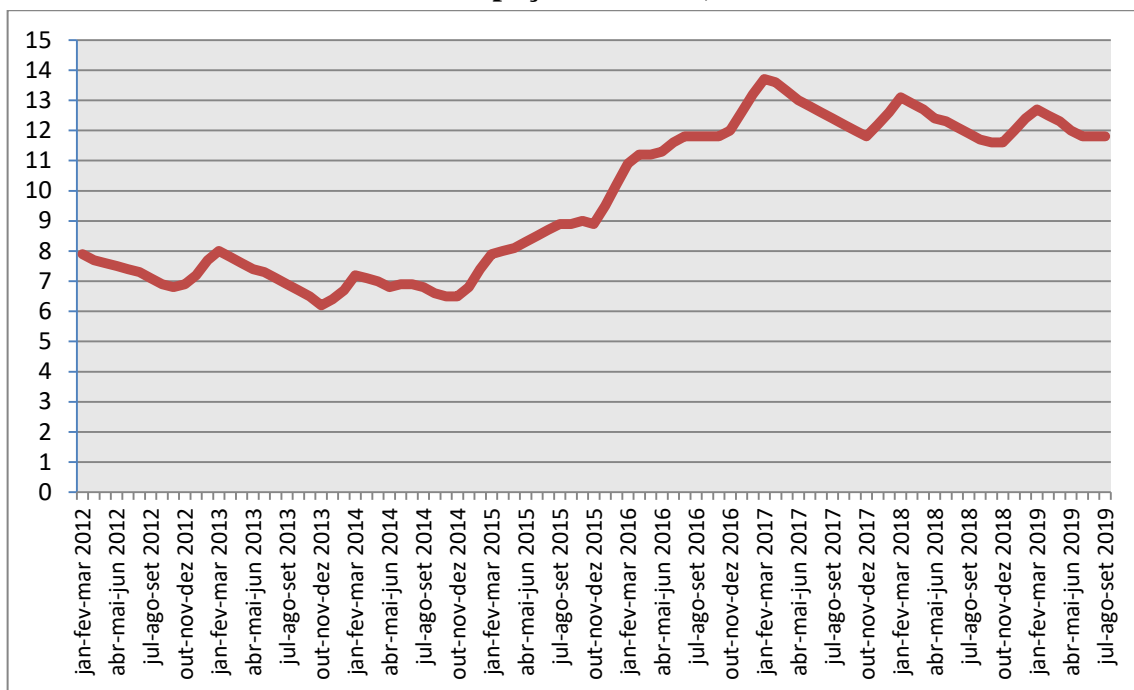
O Brasil encerrou o primeiro semestre de 2019 com e 12,6 milhões de desempregados, de acordo com dados do IBGE (2019), apresentando uma taxa de 11, 8% de desocupados no país⁹. Compreender o nível de desemprego no cenário atual é um exercício complexo e que

⁹ Dados Pnad Contínua, referentes ao trimestre julho, agosto e setembro de 2019.

envolvem múltiplos indicadores, nas palavras de Souza, Oliveira e Vasquez (2018, n.p): “...buscar entender o nível de desemprego observando apenas o mercado de trabalho é como tentar apreender o funcionamento do motor de um carro olhando para suas rodas.”

O gráfico abaixo retrata que a taxa de desocupação no Brasil atingiu seu pico no trimestre janeiro, fevereiro e março de 2017, a taxa de 13,7%, representou 14,176 milhões de brasileiros e brasileiras desempregadas. O gráfico também aponta para um lento declínio dessa taxa em 2019, uma redução de 1,5% comparando o primeiro trimestre (12,7%) ao encerrado em setembro (11,2%).

Gráfico 4 - Taxa de desocupação no Brasil, trimestral 2012 à 2019



Fonte: IBGE - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua mensal (2019).

Consideramos tímida a redução apresentada no ano de 2019 em relação ao número de pessoas que não estão trabalhando, mas que continuam em busca de uma vaga, ou seja, os desocupados. Vale lembrar que a contrarreforma trabalhista, aprovada em 2017, tinha como principal promessa retomar o crescimento econômico do país e gerar mais empregos, o que assistimos, porém, é ampliação de formas precárias de trabalho e concordamos com Souza, Oliveira e Vasquez (2018, n.p):

A partir da reforma tem ocorrido uma substituição de ocupações mais estáveis, como emprego por tempo indeterminado, por ocupações em tempo parcial e contratos intermitentes, PJs, terceirizados etc. Em suma, o impacto real da reforma trabalhista não se deu sobre o desemprego, que persiste, e sim nos postos de trabalhos formais, que estão sendo paulatinamente substituídos por contratos precários.

Compreendemos que o desemprego é parte integrante do funcionamento da produção capitalista e é sob essa lógica que os ditames neoliberais impõem aos trabalhadores a escolha entre a sujeição das condições precárias de trabalho ou ficar sem emprego.

4.2 Das condições de trabalho dos ambulantes e mototaxistas

4.2.1 Caracterização dos trabalhadores

O resultado da pesquisa apontou que as atividades investigadas do circuito inferior de Palmas são constituídas, majoritariamente, por homens (85%), sendo que a inserção feminina nas atividades pesquisadas ocorreu somente no comércio ambulante. De acordo com o presidente do Sindiciclo, dentre os 248 mototaxistas cadastrados na cidade, há duas mulheres, porém, no momento elas não estão atuando por motivo não informado.

Na pesquisa realizada por Edílson Oliveira (2009), referente às atividades do circuito inferior de Londrina, dentre elas os serviços de mototáxi e entregas urbanas, constatou que no conjunto das atividades analisadas sete em cada dez trabalhadores são homens. Para o autor, embora o cotidiano dos trabalhadores com moto exija o uso de esforço físico e resistência, dadas as condições de trabalho, nada disso é empecilho para a participação das mulheres nessas atividades.

Oliveira (2005), analisando o perfil dos trabalhadores informais nas ruas de Salvador, observou algumas restrições da presença das mulheres nas atividades pesquisadas e teceu as seguintes reflexões quanto à limitação da inserção feminina em algumas atividades informais:

(...) pode estar relacionada com os tipos de mercadorias e serviços que são prestados a população em geral, principalmente entre os vendedores ambulantes, que na maioria das vezes resultam em um intenso desgaste das forças físicas, ou seja, são atividades que necessitam do “trabalho pesado”, que do ponto de vista do constrangimento simbólico e das representações sociais estão mais associados aos homens, atribuindo-se às mulheres o estereótipo do “ser frágil”. Neste sentido, as atividades desenvolvidas pelas mulheres estão relacionadas à produção e comercialização de alimentos, dentre eles o mais famoso – o acarajé, bem como, na venda de confecções, de bordados, flores e peças de decoração (OLIVEIRA, 2005, p. 158).

A divisão sexual do trabalho se faz presente nos diferentes espaços sociais. Homens e mulheres atuam nas atividades do circuito inferior, mas ainda é perceptível a presença mais expressiva de um grupo em determinadas atividades. É notório o avanço da inserção das mulheres em determinadas atividades, até então realizadas por homens, como fica perceptível

a crescente demanda pela presença feminina em novas atividades, como o caso de motoristas de transportes de passageiros para atender ao próprio público feminino.

Observou-se um relativo equilíbrio entre os solteiros e casados, em sua maioria na fase de vida economicamente ativa, com faixas etárias de 40 a 49 anos. Em uma pesquisa realizada sobre o perfil socioeconômico dos trabalhadores informais na cidade de São Paulo, Martins e Dombrowski (2000) identificaram uma expressiva presença de trabalhadores com 40 anos ou mais nas atividades informais, representando 53,5% da população entrevistada. Os autores asseveram que os números confirmam a maior dificuldade das pessoas nessa faixa de idade de encontrar emprego em setores da economia “formal”.

Já Oliveira (2005, p. 159) faz a seguinte análise:

Para os jovens, ansiosos pela conquista do primeiro emprego, o trabalho informal tende a ser uma condição provisória, pois as chances de encontrar um emprego com carteira assinada podem ser bem maiores. Para os mais velhos, as atividades informais, a depender dos seus atributos pessoais e/ou adquiridos, podem se apresentar como uma forma de re-inserção ocupacional ou de inserção permanente no mercado de trabalho.

Quanto à naturalidade dos trabalhadores entrevistados, há uma maior heterogeneidade presente na categoria dos vendedores ambulantes, no entanto, nas duas categorias prevalece a origem em cidades dos estados situados nas regiões Norte e Nordeste. Nenhum dos trabalhadores participantes das entrevistas informou sua naturalidade em cidades da região Sul ou Sudeste, além da baixa representatividade da região Centro-Oeste.

Foi possível observar que uma parcela significativa dos trabalhadores é natural de cidades tocaninenses, representando a maioria dos entrevistados, seguidos dos estados Maranhão, Goiás e Pará. Os números revelam uma relação com o processo de migração para o Tocantins que, de acordo com Brito (2009), as maiores taxas vieram dos estados do Maranhão com 27%, Goiás e Pará, 21% e 20%, respectivamente.

O autor acrescenta que os migrantes eram, majoritariamente, grupo de pessoas com rendas baixas, que vieram motivados pelo grande “canteiro de obras” que a cidade se tornava, mas também devido à redução das atividades provenientes dos garimpos no Sudeste do Pará, esta população se apresentou no novo estado como trabalhador autônomo com baixa escolaridade (BRITO, 2009).

Um entrevistado é de origem estrangeira, trata-se de um Senegalês que reside no Brasil há pouco mais de três anos. Ele informou que possui irmãos na cidade que atuam no mesmo ramo. A presença deste trabalhador no grupo pesquisado reativa o debate sobre os processos migratório e imigratório na contemporaneidade.

Para Mattos (2019, p. 82) “do ponto de vista dos países de industrialização mais antiga, a migração é hoje um elemento vital para a garantia de novos suprimentos da mercadoria-chave: a força de trabalho.” Antunes (2018) reflete que a atual dinâmica da imigração interfere no aumento da superpopulação relativa, principalmente no que concerne ao aumento e circulação da força de trabalho imigrante em escala global, levando ao aumento do exército de força sobrando global de trabalho.

Segundo o autor, são fatores que contribuem para a ampliação da precarização da classe trabalhadora, tornando-a também, ainda mais heterogênea, como cita:

Com isso se acentua a heterogeneidade no interior da própria classe trabalhadora, cuja diferenciação entre ramos e setores ganha novos componentes étnico-raciais, dados pelos migrantes globais que buscam trabalho e sobrevivência em todos os espaços presentes na (nova?) divisão internacional do trabalho (ANTUNES, 2018, p. 67).

É imprescindível incluir a questão da imigração nas agendas de debates sobre políticas públicas, pensar o processo de acolhimento, garantia de direitos fundamentais e oportunidades de inserção no mercado de trabalho para a população imigrante.

Constatou-se um equilíbrio entre os que possuem casa própria (46%) e os que moram de aluguel (45%), no entanto, a maioria dos entrevistados informou residir na região sul de Palmas, representando 56% dos trabalhadores que moram nos bairros Taquaralto, Aurenys, Taquari, Setor Santa Fé, Santa Bárbara, Sol Nascente, bairros considerados periféricos e caracterizados por acolher uma grande parcela da população de menor renda em Palmas.

Referente ao nível de escolaridade prevaleceu aqueles que concluíram o ensino médio (51%). A ausência de escolaridade (5%) ou a presença de trabalhadores com ensino superior (2%), mesmo com menor representatividade no resultado da entrevista, revela a heterogeneidade presente no perfil dos agentes do circuito inferior.

Embora a situação de desemprego e nas inserções de ocupações nas formas precárias atinjam tanto os trabalhadores de baixa qualificação quanto os trabalhadores mais qualificados, a escolaridade é um fator que pode imprimir as faces das desigualdades e exclusão do mercado de trabalho. Como podemos constatar na fala a seguir:

“Vim para cidade para que meus filhos pudessem estudar, como meu estudo era pouco para outra profissão, sou semianalfabeto, o jeito foi ser mototaxista” (Dorival, mototaxista);

Para Oliveira (2005, p. 165), as trajetórias anteriores de trabalho permitem perceber o percurso sócio-ocupacional trilhado pelos trabalhadores, nesse sentido “a trajetória atual de trabalho deve ser considerada como um ponto, que pode assinalar para uma mobilidade ascendente ou descendente, na trajetória sócio-ocupacional do trabalhador”.

Nesse sentido, a pesquisa revelou ainda as trajetórias anteriores de trabalho, o quadro abaixo indica que os entrevistados estavam inseridos em cargos ou ocupações consideradas de baixa qualificação, outros em situação de desemprego:

Quadro 4 - Emprego/ocupação anterior

Emprego anterior	Quant.	Emprego anterior	Quant.	Emprego anterior	Quant.
Desempregado	10	Estoquista	02	Garçom	01
Vendedor	10	Lavrador	02	Gerente de empresa	01
Trabalhador da Construção civil	08	Serviços Gerais	02	Gerente de fazenda	01
Motoboy/ Entregador	06	Auxiliar de cozinha	01	Contador	01
Segurança/Vigia	04	Auxiliar administrativo	01	Cobrador	01
Frentista	03	Mototaxista	01	Estudante	01
Maquinista/tratorista	03	Motorista de caminhão	01	Não informou	01
Atendente/Recepcionista	03	Operador de auto cad	01	Total	65

Fonte: dados da pesquisa. Elaborado pela autora (2019).

Referente ao tempo de atuação na atividade desenvolvida, os mototaxistas desempenham a atividade por um período maior de tempo em relação aos vendedores ambulantes. O resultado da pesquisa revela que a maioria dos mototaxistas atua por mais de 15 anos nessa atividade, já os ambulantes, atuam no intervalo de um a dois anos.

De acordo com Pamplona (2013, p. 233), com o decréscimo apresentado nas últimas décadas em relação à geração de empregos do setor formal, especialmente do emprego industrial, “a informalidade tornou-se uma alternativa duradoura para muitos trabalhadores”.

Oliveira (2009, p. 187) aponta que os trabalhadores do circuito inferior enfrentam barreiras no processo de tentativa de migração de atividade:

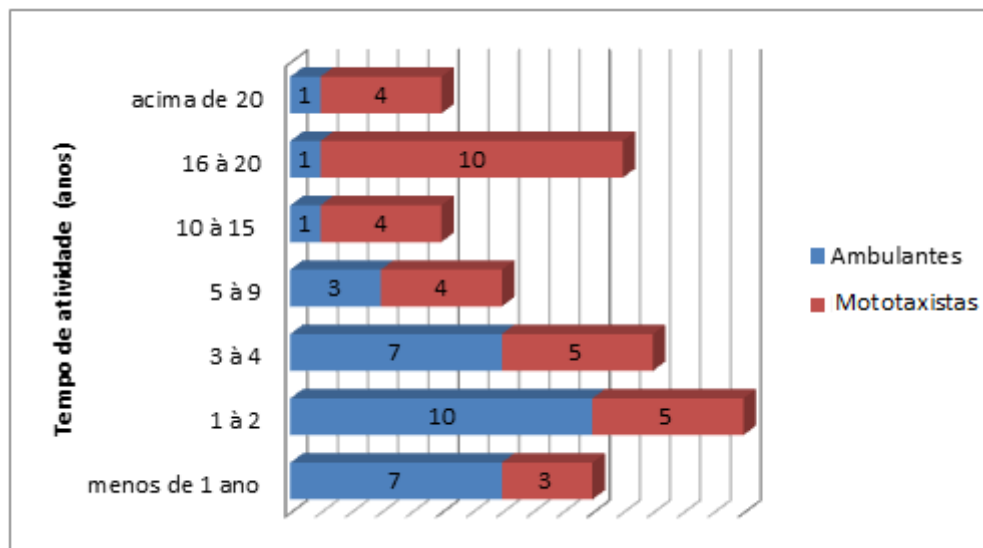
Para os trabalhadores do circuito inferior os parâmetros e exigências postas para contratação em atividades do circuito superior, quando definidas pelos critérios da flexibilização e da racionalidade hegemônica, transformaram-se em barreiras muito difíceis de transpor. Para um mototaxista, com mais de 35 anos, casado ou divorciado, com ensino fundamental completo e que se dedica a atividade há mais

de 5 anos não há muitas perspectivas de voltar a participar do chamado mercado formal de trabalho.

De encontro com tal reflexão, a resposta do mototaxista, Antônio Carlos, aponta para os fatores que ele considera como limites para uma possível mudança de trabalho:

“Penso em mudar de atividade, me acomodei. Hoje não tenho saúde, nem profissão, nem estudos para mudar”.

Gráfico 5 - Tempo na atividade



Fonte: dados da pesquisa. Elaborado pela autora (2019).

Destarte, concordamos com Oliveira (2005) ao afirmar que os trabalhadores se inserem no mercado de trabalho informal como uma condição provisória, mas torna-se uma opção permanente devido às condições do mercado de trabalho no Brasil.

Observamos que a inserção na atividade dos vendedores ambulantes transcorreu entre 2017 a 2019, período caracterizado pelo aumento dos trabalhadores informais no Brasil, conforme análise de dados divulgados pelo IBGE. Compreendemos que essa relação repercute o cenário de crise que o país se inscreve desde 2015, mas que aprofundou nos dois últimos anos, principalmente a partir do contexto de aprovação da contrarreforma trabalhista, que contribuiu para redução da geração de empregos formais.

4.2.2 Sobre intensidade do trabalho, descanso, renda e condições ambientais

Quando questionados sobre as principais vantagens que atual atividade proporciona, os entrevistados apontaram a autonomia do trabalho por conta própria, enfatizando a liberdade em fazer o próprio horário de trabalho, como as respostas abaixo indicam:

“Ser dono do seu trabalho, não tem hora de entrar e de sair, você quem faz seu horário de trabalho” (Vinicius, mototaxista);

“Trabalho a hora que quero, você é seu patrão, não tem que obedecer a ninguém e ganha um pouco mais” (José Geraldo, mototaxista);

“Não tem que cumprir horário. Qualquer dia que preciso descansar ou resolver meus problemas” (Luiz Gonzaga, mototaxista);

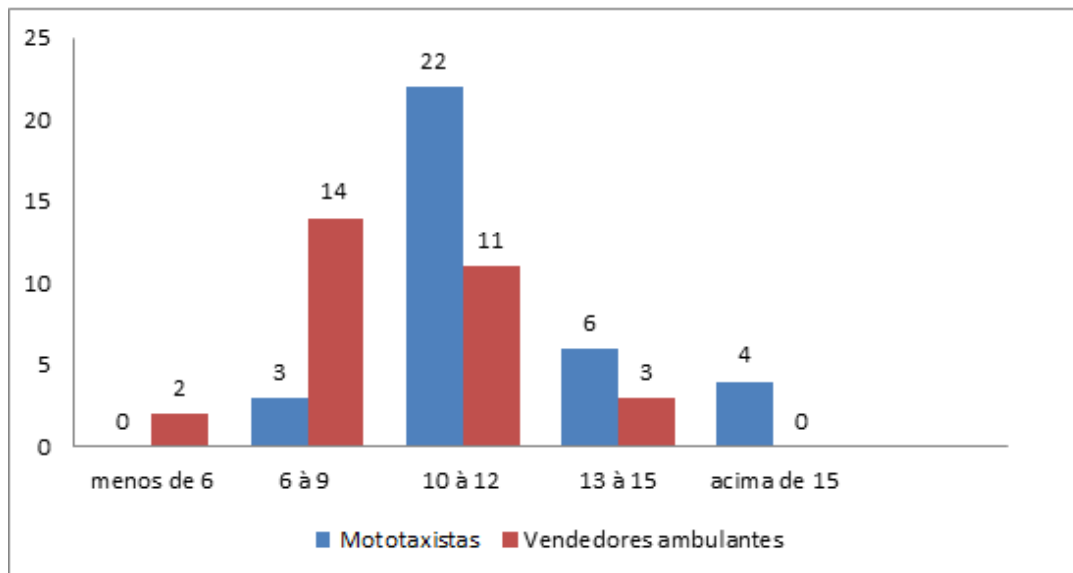
“Faço a hora que quero e faço o que gosto” (Elis, vendedora ambulante);

“Disponibilidade de horário, não depender, não ser subordinado” (Humberto, mototaxista);

“Faz férias quando quer, liberdade para sair e resolver algum problema e fazer compras, faço meu horário” (Renato, Mototaxista);

Apesar das falas apresentadas acima, os trabalhadores realizam uma extensa jornada de trabalho, principalmente os mototaxistas, e nos leva a refletir que a suposta liberdade em fazer o próprio horário é ocultada pelo aprisionamento à elevada carga horária, que deve ser cumprida para garantir o sustento desses trabalhadores.

Gráfico 6 - Horas trabalhadas diariamente



Fonte: dados da pesquisa. Elaborado pela autora (2019).

A carga horária trabalhada diariamente pela maior parte dos entrevistados varia entre 6 à 12 horas. No grupo dos mototaxistas o número de horas trabalhadas por dia pode ser ainda maior, pois muitos relataram que mesmo em casa, após expediente, recebem chamadas, outros

trabalham 24 horas em alguns dias da semana.

Os dados apontam que 68% dos mototaxistas atuam de segunda à sábado, os demais trabalham também aos domingos. Trata-se de uma rotina muito variável, conforme a demanda, mesmo em dias de descanso podem atender passageiros. Já os vendedores ambulantes, em sua maioria, trabalham de segunda à sábado, mas nos momentos que não estão comercializando suas mercadorias, estão comprando, organizando e/ou produzindo a mercadoria a ser comercializada.

Concordamos com Oliveira (2005, p. 178-179), ao afirmar que “a maior parte dos trabalhadores passam mais tempo na rua do que em casa, sobrando pouco tempo para o convívio familiar, descanso e lazer”.

Soma-se à intensa carga horária de trabalho o pouco intervalo disponibilizado para descanso, potencializando a condição de precarização do trabalho dos agentes entrevistados. Muitos trabalhadores não usufruem de um momento de descanso, inclusive do horário de almoço e férias.

Tabela 7 - Sobre refeições, descanso e férias

	Mototaxistas	Ambulantes
Almoça no local de trabalho	60%	67%
Almoça em casa	37%	23%
Almoça em restaurante	3%	7%
Não almoça	0	3%
SEM horário de descanso/almoço	66%	70%
SEM férias	60%	77%

Fonte: dados da pesquisa. Elaborado pela autora (2019).

Além das condicionantes que tornam as atividades exaustivas, 15% dos entrevistados informaram que atuam em outras atividades, durante o “contraturno” da atividade regular, uma forma de complementar a renda.

Refletindo sobre as condições de trabalho descritas acima e relacionando com os motivos indicados pelos trabalhadores quanto à inserção na atual atividade, percebemos que embora a maioria dos trabalhadores sinalizaram que o motivo que levaram a escolher a atual atividade fosse para ser empreendedor de si mesmo, tendo mais liberdade de fazer seu próprio

horário, para que sua remuneração seja satisfatória ou suficiente para manter-se na atividade, e preciso trabalhar muitas horas diariamente.

Nesse sentido, a fala do mototaxista, Sebastião, vem de encontro à nossa reflexão:

“Se não trabalhar não ganho, ficamos obrigado a trabalhar muito. Se eu pudesse trabalharia só 8 horas, mas preciso para pagar as despesas.”

Como estão inseridos na lógica de que *se não trabalhar muito, não ganha*, a saída do local para almoçar, descansar ou até mesmo o gozo de férias, representa, por vezes, improdutividade e perda de renda que, em muitos casos, já não é suficiente para manter as despesas, mas que pode vulnerabilizar ainda mais o orçamento familiar:

Os dados demonstram que o trabalho informal acaba sendo a única e exclusiva fonte de renda dos trabalhadores que se inserem nestas atividades, ou seja, o que no passado era uma forma de complementar a renda familiar, no presente tornou-se a forma principal de inserção no mercado de trabalho e de sobrevivência de inúmeros trabalhadores. Além disso, o tempo diário do trabalhador informal é praticamente todo ele convertido em tempo de trabalho, não lhe sobrando muito tempo ou praticamente nenhum que possa ser dedicado às outras atividades laborais ou não-laborais (OLIVEIRA, 2005, p. 141).

Referente à renda, no roteiro de entrevista construído inicialmente, constava uma questão na qual perguntávamos diretamente o valor do rendimento mensal proveniente da atividade. No entanto, durante a aplicação do pré-teste, notamos certo constrangimento dos entrevistados em responder a essa questão, optamos então por substituí-la pela seguinte pergunta: “a renda proveniente da sua atividade é suficiente para manter suas despesas mensais?”.

Dos entrevistados, 74% dos entrevistados informaram que a renda proveniente do seu trabalho é suficiente para manter as despesas, tanto os gastos gerados pela atividade, quanto as despesas domésticas, mas alguns apontamentos foram feitos e consideramos importante destacá-los:

“Sim, porém temos que nos matar para chegar nesse padrão” (Raul, mototaxista);

“Sim, mas diminuiu por causa do Uber” (Milton, mototaxista);

“Varia, tem mês que sim, outros não” (Vinicius, mototaxista);

“Dá para manter, pagar energia e comer” (Arnaldo, vendedor ambulante);

“Se eu tivesse família não seria, mas como não tenho, a renda dá” (Paulo, vendedor ambulante);

Mesmo não revelando o valor da renda, através de algumas falas foi possível verificar que os trabalhadores possuem um rendimento médio baixo e irregular, e precisam intensificar as horas trabalhadas para conseguirem pagar as despesas mensais.

Outro fator determinante para as condições vividas pelos trabalhadores no seu cotidiano laboral refere-se ao local de trabalho, como buscamos exemplificar nas duas imagens abaixo:

Figura 17 - Barracas de comércio ambulante na Avenida Tocantins



Foto: autora (2019)

Figura 18 - Ponto de mototáxi Roma, situado na Avenida JK



Foto: Autora (2019)

Os vendedores ambulantes e mototaxistas têm as ruas como seu principal local de trabalho e estão sujeitos às intempéries climáticas, à poluição sonora, locais inadequados ou inexistentes para descanso, refeição, higiene, entre outros.

Os pontos de mototáxi possuem um abrigo fixo, alguns com instalações e equipamentos básicos, como bebedouro, bancos, televisão, telefone, *wi-fi* e, em um número pequeno, banheiros. Já os ambulantes, contam apenas com a sua estrutura que, em geral, é a própria banca, com pequena cobertura para proteção do sol e cadeira.

Quando questionados sobre o que precisa melhorar no local de trabalho, muitos apontaram a infraestrutura como fator necessário para amenizar as condições precárias de trabalho. Os mototaxistas enfatizaram a necessidade de se construir banheiros públicos em pontos estratégicos da cidade. Tal investimento beneficiaria não apenas os mototaxistas, mas os demais trabalhadores que atuam nas ruas da cidade e os cidadãos que nela transitam.

“Precisamos de banheiro. A prefeitura já prometeu, mas nunca faz” (Jorge, mototaxista);

“Hoje temos bebedor, TV, internet... Falta banheiro” (Antônio Carlos, mototaxista);

“Proteção, tem vez que vemos uma viatura por semana. E falta banheiro. A prefeitura precisava limitar o Uber” (Sebastião, mototaxista);

“Policiamento, melhor investimento, melhor comodidade e banheiro” (Humberto, mototaxista);

A ausência de banheiros, na maioria dos pontos de mototáxis, foi citada por um grande número de trabalhadores, um mencionou que já adquiriu problemas de saúde devido à não realização de suas necessidades fisiológicas durante o expediente de trabalho, levando-o a reduzir sua carga horária de trabalho para não se expor ao risco novamente:

“... No meio da semana usamos o banheiro do Resolve Palmas, finais de semana e feriado não temos, por isso eu não venho, porque já tive sério problema renal, prefiro não arriscar” (Webert, mototaxista).

Por sua vez, os ambulantes ressaltaram, dentre outros aspectos, a necessidade de um local fixo para trabalharem. Indicaram a importância de se construir um shopping popular que de acordo com alguns entrevistados trata-se de um projeto antigo, prometido em período de campanhas eleitorais, porém ainda não concretizado:

“Falta estrutura. A prefeitura prometeu um ponto fixo, mas nunca cumpriu” (Roberto, vendedor ambulante);

“Precisamos de um ponto fixo” (Sergio, vendedor ambulante);

“Precisamos de tendas para proteger do sol” (Bethânia, vendedora ambulante);

“É preciso melhorar a limpeza do local, eu mesmo que lavo a calçada todos os dias” (Chico, vendedor ambulante);

“Tudo! Proibir o som dos carros, avenida ficou pequena com essa ciclovia” (Erasmão, vendedor ambulante);

Tosta (2008) compreende o trabalho precário como um conjunto de dimensões, tais como insegurança no trabalho, ausência de proteção e benefícios sociais, baixos rendimentos, associados às relações sociais, às condições políticas e econômicas vivenciadas pelo trabalhador.

Compreendemos que as condições de trabalho que se encontram os trabalhadores inscritos nas atividades do circuito inferior investigadas prevalecem uma forte deterioração das condições de vida, dadas as formas de trabalho precárias e desprotegidas em que atuam. As expressões da precarização não se restringem ao trabalho, ela perpassa às várias dimensões da vida desses trabalhadores como, por exemplo, a saúde:

“Fico sentada o dia todo, dói a coluna. O calor, a chuva e o vento atrapalham muito” (Bethânia, vendedora ambulante);

“O calor faz a cabeça doer” (Frejat, vendedor ambulante);

“A gente ganha e perde, ganha na parte financeira. Perdi esposa, saúde e liberdade, não me alimento direito, não tenho tempo para academia” (Marcelo, mototaxista);

“Não tem vida, se não trabalhar não ganha” (Samuel, mototaxista).

Concordamos com Jordão e Stampa (2015) ao afirmarem que a precarização do trabalho leva também à crise da subjetividade humana, seja na dimensão pessoal, familiar ou na sociabilidade que, por sua vez, podem afetar a saúde física e mental. Dessa forma, a precarização do trabalho também se relaciona com à precarização da vida.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Buscamos nesta dissertação analisar as condições de trabalho dos mototaxistas e vendedores ambulantes que atuam, respectivamente, na Avenida Juscelino Kubistchek (JK), situada na região central de Palmas, e na Avenida Tocantins, no centro comercial do bairro Taquaralto, região sul da cidade.

Considerados trabalhadores que integram o circuito inferior de Palmas, segundo a teoria dos circuitos da economia urbana de Milton Santos, ao longo do percurso analítico-discursivo esforçamos em responder a quais condições de trabalho vivenciam no seu cotidiano laboral.

Compreender as condições de trabalho que se encontram os trabalhadores inscritos nas atividades do circuito inferior investigadas, bem como os motivos de sua inserção e permanência nestas atividades, nos possibilita também entender a relação de subordinação que os interesses do capital estabelecem com o desemprego, o empreendedorismo e a informalidade.

Buscamos ainda apresentar os principais conceitos e reflexões que fundamentam a teoria dos circuitos da economia urbana, perceber a configuração do circuito inferior na cidade de Palmas, a partir dos recortes da pesquisa, e refletir sobre as transformações ocorridas no mercado do trabalho, a partir da década de 1990, e os impactos para a vida da classe trabalhadora, especialmente no que concerne ao aumento do desemprego, da informalidade, do trabalho por conta própria, do empreendedorismo individual e das formas de precarização do trabalho.

Dessa forma, constatamos que a teoria proposta por Milton Santos surgiu na década de 1970 como uma análise de superação às diferentes formulações teóricas e paradigmas que buscavam, naquele contexto, explicar a pobreza existente nos países subdesenvolvidos.

A teoria dos circuitos da economia urbana resultou da observação das desigualdades provenientes dos processos de modernizações e das disparidades geográficas, individuais, de produção e de consumo resultantes das relações capitalistas nos países pobres.

Assim, a difusão do meio técnico-científico-informacional nos territórios não ocorreu de forma homogênea, as desigualdades presentes nesse processo resultaram também na forma desigual que o comércio, serviço e produção se dispõem no território e incidem na dinâmica e no funcionamento dos circuitos da economia.

No período atual, multiplicam-se as atividades com alto uso da informação, tecnologia e finanças, ao passo que as formas de trabalho realizadas com esses recursos reduzidos

também se ampliam em número e diversidade, assim, “velhas e novas” formas de trabalho coexistem nas cidades brasileiras. Essas divisões do trabalho dão materialidade aos circuitos da economia urbana, que se relacionam, cooperam e competem entre si, ao mesmo tempo em que o circuito inferior é subordinado ao superior, especialmente da sua porção marginal.

A expansão das atividades inscritas no circuito inferior se relaciona com as mudanças do mercado de trabalho brasileiro, que por sua vez é moldado pelo modo de produção capitalista que utiliza do desemprego, subemprego, trabalho informal, entre outras formas para garantir seu grau de acumulação.

O circuito inferior se tornou abrigo para um número cada vez maior de pessoas. É neste circuito que um contingente de trabalhadores encontra uma grande variedade de ocupação tornando-o, como Santos (2008) denominou, fornecedor privilegiado de empregos. Inscritos no circuito inferior de Palmas estão o comércio ambulante e do serviço de mototáxi, atividades que possuem como características baixos níveis de capitalização, uso de tecnologia e organização.

Montenegro (2011, p. 27), referindo-se ao comércio ambulante, faz a seguinte afirmação: “o crescimento do desemprego, que assumiu um caráter estrutural nas últimas duas décadas no país, implicou a multiplicação do número de agentes trabalhando no comércio realizado nas ruas, seja de forma mais fixa ou propriamente ambulante”.

Quanto ao serviço de mototáxi, ele se associa ao quadro de desemprego ainda no início da década de 1990, mas também à ineficiência do transporte público, o aumento do consumo de motocicletas e das necessidades de mobilidade no meio urbano (OLIVEIRA, 2009).

Reafirmamos, assim, que a expansão do circuito inferior se expressa na ausência de oportunidades no mercado de trabalho. Dessa forma, concordamos com Montenegro (2006, p. 165) ao afirmar que “o aumento do desemprego e a precarização das relações de trabalho vêm contribuindo, com efeito, para a afirmação do papel do circuito inferior enquanto abrigo para grande parte da população (...)”.

Os resultados da pesquisa mostraram que a ampliação do discurso do empreendedorismo e do trabalho por conta própria, utilizado pelo capital e pelo Estado neoliberal como forma de dominação da classe que vive do trabalho, também propulsiona a expansão do circuito inferior em Palmas.

O desemprego e a precarização estão a serviço da lógica capitalista, pois é na busca do capital para aumentar o mais-valor que ocorre o acirramento da desigualdade entre o que o trabalhador produz e o que recebe, logo, a precarização é resultado da lógica capitalista. As

extensas jornadas de trabalho, as relações contratuais inseguras, intermitentes, limitados ou inexistentes acessos aos direitos trabalhistas, baixos níveis de remuneração, grande exigência produtiva, enfraquecimento das representações sindicais, entre outros, são alguns dos mecanismos utilizados pelo capital (ANTUNES, 2018).

As hipóteses formuladas para responder provisoriamente às questões propostas e descritas nas páginas introdutórias deste trabalho foram confirmadas a partir dos resultados da pesquisa realizada. Os mototaxistas e vendedores ambulantes buscam no desenvolvimento de suas atividades meios de obtenção de renda e ocupação, embora se reconheçam como microempreendedores, trabalhadores por conta própria ou informais, eles adensam o grupo dos desempregados e desalentados da cidade. Além disso, as expressões da precarização fazem presentes no cotidiano das realizações de suas atividades.

Entendida nesta pesquisa como uma marca expressiva e atual do mercado de trabalho mundial, a precariedade tem como principal resultado o crescimento da desigualdade social e que vem num contínuo processo de legalização por via de ações políticas (MATTOS, 2019). É com o aval do Estado que os direitos sociais são reduzidos e a exploração da força de trabalho aumentada, para ampliar o nível de acumulação do capital.

A precarização acompanha o desenvolvimento do capitalismo e adquiriu novas feições no percurso histórico. Trata-se de um processo abrangente, em que não se restringe aos empregados assalariados, formais e/ou urbanos, ela se generalizou e, como Jordão e Stampa (2015) refletiram, a precarização atinge também a própria vida.

Percebemos as expressões da precarização no comércio ambulante e no serviço de mototáxi através de alguns determinantes, tais como intensidade do trabalho, baixo e irregular rendimento, exposição a riscos de acidentes e adoecimentos, além da falta de proteção e acesso aos direitos sociais e trabalhistas.

Vimos que muitos dos trabalhadores realizam extensa carga horária de trabalho, sem intervalos para as refeições, descansos ou férias, uma vez que seu ganho financeiro está associado à permanência no posto de trabalho. O tempo diário dos entrevistados é quase todo quase convertido em tempo de trabalho.

Os mototaxistas mesmo em horários ou dia de descanso atendem chamadas de corridas, já os vendedores ambulantes nas horas em que não estão na Avenida Tocantins comercializando suas mercadorias, estão realizando compras ou produção para reposição.

Os entrevistados sinalizaram que a renda proveniente do seu trabalho é suficiente para manter as despesas, no entanto, apontaram que precisam trabalhar mais do que gostaria ou do próprio limite físico, para alcançar o valor minimamente suficiente para assegurar o

pagamento das despesas, manutenção da atividade e o sustento próprio e/ou da família. Situação que justifica as extensas jornadas de trabalho que se submetem para garantir a renda diária.

As condições ambientais e falta de infraestrutura nos espaços da cidade são alguns dos agravantes apontados pelos trabalhadores. A exposição às intempéries climáticas, poluição sonora, ausência de banheiros e risco de acidentes, contribuem para a degradação das condições vividas no cotidiano laboral dos entrevistados.

A contribuição previdenciária é quase inexistente entre os vendedores ambulantes, o que potencializa a insegurança vivida pelos trabalhadores que, em caso de acidentes, adoecimento, maternidade ou outros, ficariam sem receber os benefícios básicos e sem a renda proveniente da atividade, além da expectativa de aposentadoria ser ainda mais reduzida.

Consideramos, portanto, que as atividades inscritas no circuito inferior, a partir das delimitações e dos resultados da pesquisa, aprofundam a desigualdade social e a pobreza existentes na cidade, dadas as condições de trabalho postas nesse circuito. Os discursos que defendem o empreendedorismo e trabalho por conta própria como alternativas ao desemprego corroboram para a retração de direitos e precarização do trabalho, que se transvestem em oportunidade empreendedora, autonomia, liberdade e uma “possível” história promissora, ocultando o maior flagelo vivido pela classe trabalhadora: o desemprego.

Ao longo do desenvolvimento deste trabalho e a partir das considerações aqui tecidas, identificamos algumas possibilidades de superação para os desafios postos, as quais incluem a necessária retomada do crescimento da economia para que o mercado do trabalho brasileiro possa se recompor, promovendo o aumento dos rendimentos do trabalho, aumento do consumo e das contratações de assalariados. Porém, é imprescindível a elaboração de políticas sociais que protejam os trabalhadores do desemprego e de suas consequências e política de trabalho, emprego e renda capaz de gerar trabalho digno para a população.

É fundamental ainda que ocorra o fortalecimento da legislação trabalhista a fim de enfrentar os processos de precarizações do trabalho e não o seu desmantelamento, como assistimos na cena contemporânea. Para tanto, é preciso reconstruir a capacidade de resistência, fortalecimento dos sindicatos e dos espaços coletivos da luta social, em tempos em que discursos e práticas tentam rarefazer a identidade da classe trabalhadora.

Talvez seja esse o maior desafio, fazer com que os trabalhadores assalariados, autônomos, por conta própria, os microempreendedores, informais, terceirizados, intermitentes, desempregados, desalentados, entre outros, se reconheçam enquanto integrantes

de uma classe que vem sofrendo, principalmente nos quatros últimos anos, os golpes mais duros investidos contra seus direitos trabalhistas e do direito à vida.

Mais do que nunca é preciso resistir e lutar contra as ofensivas neoliberais e o movimento ultraconservador e fascista que avança na cena contemporânea, destruindo direitos que ao longo da história foram duramente conquistados. Para reforçar a reflexão, em tom de alerta, tecida por Ricardo Antunes (2019), ou repensarmos um novo projeto societário, um novo modo de vida, ou continuaremos assistindo ao aumento da precarização do trabalho e da devastação da vida.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **O make up do trabalho:** uma empresa e um milhão de revendedoras de cosméticos. 2011. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, Campinas, São Paulo: 2011. Disponível em: http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/280166/1/Abilio_LudmilaCosthek_D.pdf Acesso em: 10 de nov. 2019.

ALVES, Giovanni. Trabalho e reestruturação produtiva no Brasil neoliberal – Precarização do trabalho e redundância salarial. Revista **Katálysis**, Florianópolis, v.12, nº 2, p.188-197, jul/dez 2009.

ALVES, Giovanni. **Dimensões da Reestruturação Produtiva:** ensaios de sociologia do trabalho. 2ª edição – Londrina: Praxis; Bauru: Canal 6, 2007.

ALVES, Maria Aparecida; TAVARES, Maria Augusta. **A dupla face da informalidade do trabalho:** “autonomia” ou precarização. Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil. Ricardo Antunes (organizador). São Paulo: Boitempo, 2006.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão:** o novo proletariado de serviços na era digital. 1. ed. - São Paulo: Boitempo, 2018.

_____. A Sociedade da Terceirização Total. **Revista da ABET** [online], v. 14, nº 1, p. 6-14, jan./jun., 2015. Disponível em: <http://periodicos.ufpb.br/index.php/abet/article/view/25698/13874> Acesso em: 22 de jan. 2018.

_____. **Adeus ao Trabalho?** Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade no mundo do trabalho. 15 ed. São Paulo. Cortez, 2011.

_____. **A Era da informatização e a Época da Informalização:** Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil. Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil. Ricardo Antunes (organizador). São Paulo: Boitempo, 2006.

_____. **Os sentidos do Trabalho.** São Paulo: Boitempo, 1995.

ANTUNES, R.; ALVES, G. As Mutações no Mundo do Trabalho na Era da Mundialização do Capital. Revista **Educação e Sociedade**, Campinas, v. 25, nº 87, p. 335-351, maio/ago. 2004. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/es/v25n87/21460.pdf> Acesso em: 22 de jan. 2018.

ARAGÃO, Maciela Rocha Souza. **Trabalhadores ambulantes e camelôs no centro de Aracaju:** trabalho, precarização e (des)proteção previdenciária. Dissertação (Mestrado em Serviço Social). Universidade Federal de Sergipe. São Cristóvão, 2013. Disponível em: file:///D:/Nova%20pasta/imprimir%202/12%20196%20MACIELA_ROCHA_SOUZA_ARA_GAO.pdf Acesso em: 20 de nov. 2019.

AREND, Natan Franciel. **A cidade de ambulante:** cartografando o centro de Porto Alegre. Dissertação (Mestrado em Arquitetura). Universidade Federal Rio Grande do Sul, Faculdade

de Arquitetura. Programa de Pós Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Porto Alegre, 2018. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/183175/001078037.pdf?sequence=1&isAllowed=y> Acesso em: 20 de nov. 2019.

ASSAD, K.C.; QUEIRÓZ, Imar D. Movimentos sociais pelo transporte coletivo no Brasil: manifestações, estratégias de luta e desafios. **Serviço Social em Revista**, Londrina, V. 18, N.1, P.05 - 23, jul./dez. 2015. Disponível em: <http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/ssrevista/article/viewFile/23756/17715> Acesso em: 20 de nov. 2019.

BAZZOLI, João A. **Palmas em foco: contradições de uma cidade planejada**. Palmas: EDUFT, 2019. Disponível em: <http://download.uft.edu.br/?d=0264171f-909b-411c-a44c-288f32e66dd4;1.0:Palmas%20em%20foco,%20contradi%C3%A7%C3%B5es%20de%20uma%20cidade%20planejada>. Acesso em: 20 de abr. 2020.

BETTI, Eloisa. Gênero e trabalho precário em uma perspectiva histórica. **Revista Outubro**, n. 29, p.61 – 94, nov de 2017. Disponível em: http://outbrorevista.com.br/wp-content/uploads/2017/11/03_Betti_2017.pdf Acesso em: 20 de nov. 2019.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal. Disponível em: https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88_Livro_EC91_2016.pdf Acesso em: 10 de ago. 2019.

BRASIL DE FATO. Entrevista concedida ao Brasil de Fato. Entrevista com Ricardo Antunes em 29 de Abril de 2019. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2019/04/29/trabalho-precario-intermittente-e-a-antessala-do-desemprego-diz-ricardo-antunes>. Acesso em: 20 de nov. 2019.

BRITO, Eliseu Pereira de. Planejamento, especulação imobiliária e ocupação fragmentada em Palmas. **Caminhos de Geografia Uberlândia** v. 11, n. 34 jun/2010 p. 94 – 104. Disponível em: <file:///C:/Users/Sandra/Downloads/16161-Texto%20do%20artigo-60509-1-10-20100823.pdf>. Acesso em: 10 de ago. 2019.

BRITO, Eliseu Pereira de. **O papel de Palmas – TO na rede de integração regional**. 2009. 260 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Grande Dourados, 2009. Disponível em: <http://repositorio.ufgd.edu.br/jspui/handle/prefix/167> Acesso em 10 de ago. 2019.

BUARQUE, Chico. Construção. In: BUARQUE, Chico. **Construção**. Rio de Janeiro: Philips Records, 1971. 1 LP, Faixa 4.

CACCIAMALI, M. C. **O setor informal urbano e formas de participação na produção**. Tese (doutorado em economia) – Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1982. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/12/12138/tde-06102006-120930/publico/MariaCCacciamaliTese.pdf>. Acesso em: 10 de ago. 2019.

CACCIAMALI, M. C.. Globalização e Processo de informalidade. **Revista Economia e Sociedade**, São Paulo, v. 2000, p. 57-78, 2000. Disponível em:

<http://www.eco.unicamp.br/images/arquivos/artigos/507/06-Cacciamali.pdf> Acesso em: 10 de ago. 2019.

CATAIA, Márcio; SILVA, Silvana Cristina da. Considerações sobre a teoria dos dois circuitos da economia urbana na atualidade. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 3, n. 1, 2013. P. 55-75. Disponível em: <http://agbcampinas.com.br/bcg/index.php/boletim-campineiro/article/view/111>. Acesso em: 20 de nov. 2019.

CORIOLOANO, G. P.; RODRIGUES, W.; OLIVEIRA A. F. de. Estatuto da Cidade e seus instrumentos de combate às desigualdades socioterritoriais: o Plano Diretor Participativo de Palmas (TO). **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 5, n. 2, p. 131-145, jul./dez. 2013. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/urbe/v5n2/a11v5n2.pdf>. Acesso em: 01 de jul. 2018.

DIEESE. Boletim Emprego em Pauta. **Trabalho por conta própria cresce na crise, mas em piores condições**. N. 8. Julho 2018. Disponível em: <https://www.dieese.org.br/boletimempregoempauta/2018/boletimEmpregoEmPauta8.html>. Acesso em: 20 de nov. 2019.

DRUCK, Graça. Trabalho, Precarização e Resistências: novos e velhos desafios? **Caderno CRH**, Salvador, v. 24, n. 01, p. 37-57, 2011. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-49792011000400004&script=sci_abstract&tlng=pt Acesso em: 20 de nov. 2019.

FERREIRA, João Sette Whitaker. Globalização e urbanização subdesenvolvida. **Perspectiva**. vol.14 nº.4 São Paulo, Out./Dez. 2000. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392000000400003. Acesso em: 20 de nov. 2019.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna: Uma Pesquisa Sobre as Origens da Mudança Cultural**. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. Rio de Janeiro: Edições Loyola, 1992.

_____.O direito à cidade. **Lutas Sociais**, São Paulo, n.29, p.73-89, jul./dez. 2012. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/272071/mod_resource/content/1/david-harvey%20direito%20a%20cidade%20.pdf. Acesso em: 20 de nov. 2019.

IAMAMOTO, M. V. **O Serviço Social na Contemporaneidade: trabalho e formação profissional**. 26. ed. São Paulo, Cortez, 2015.

IBGE. **Tabelas de estimativas populacionais para os municípios e para as Unidades da Federação brasileiros 2019**. SIDRA. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/estimapop/tabelas> Acesso em 22: de jan. 2018.

IBGE. **Estimativas populacionais dos municípios para 2017**. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/16131-ibge-divulga-as-estimativas-populacionais-dos-municipios-para-2017>. Acesso em: 20 de nov. 2019.

IBGE. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios**. Rio de Janeiro: IBGE, 2015. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv98887.pdf> Acesso em: 22 de jan. 2018.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico 2010**. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em 22 de jan. 2018.

IBGE, Pesquisa de informações básicas Municipais. **Perfil dos municípios 2008**. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv41211.pdf>. Acesso em: 20 de nov. 2019.

JESUS, Natália Cerri de. **Rua 25 de Março: entre a informalidade, o empreendedorismo e a precarização**. 2016. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP. Disponível em: <http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/305700>. Acesso em: 20 de nov. 2019.

Jordão, Ana Paula Ferreira; Stampa, Inez. Precarização no “mundo do trabalho”: a experiência dos ambulantes dos trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. **O Social em Questão** - Ano XVIII - nº 34 - 2015. pg 315 - 338. Disponível em: http://osocialemquestao.ser.puc-rio.br/media/OSQ_34_15_Jord%C3%A3o_Stampa.pdf. Acesso em: 20 de nov. 2019.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

LIRA, I. C. D. Trabalho informal como alternativa ao desemprego: desmistificando a informalidade. In: YASBEK, M. C.; SILVA, M. O. da S. **Políticas públicas de trabalho e renda no Brasil contemporâneo**. São Paulo: Cortez, 3 ed.; São Luís, MA: FAPEMA, 2012.

MACÊDO, Juliana Silva de. **O que à praça vai e vem, duas casas mantém**: moldando o mototaxi e construindo uma mobilidade urbana porta a porta. Tese (Doutorado em Administração) – Universidade Federal de Pernambuco, CCSA, 2016. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/29375>. Acesso em: 20 de nov. 2019.

MARICATO, Ermínia. É a questão urbana, estúpido! **Revista Le Monde Diplomatique Brasil**. Edição 73, ago 2013. Disponível em: <https://diplomatique.org.br/e-a-questao-urbana-estupido/>. Acesso em 20 de nov. 2019.

_____. MetrÓpole, legislação e desigualdade. **Estudos Avançados**. vol 17 nº 48,p. 151-167, São Paulo, Mai/Ago 2003. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0103-40142003000200013> Acesso em: 22 de jan. 2018.

MARQUES, L.; HENRIQUE, A.; TEIXEIRA, D.; ABÍLIO, L.; **Informalidade**: Realidades e Possibilidades para o Mercado de Trabalho Brasileiro. Fundação Perseu Abramo, 2018. Disponível em: <https://fpabramo.org.br/publicacoes/estante/informalidade-realidades-e-possibilidades-para-o-mercado-de-trabalho-brasileiro/> Acesso em: 22 de jan. 2018.

MARTINS, Renato; DOMBROWSKI, Osmir. Mapa do Trabalho Informal na Cidade de São Paulo. JAKOBSEN, Kjeld; MARTINS, Renato; DOMBROWSKI, Osmir (orgs.). **Mapa do**

trabalho informal: perfil socioeconômico dos trabalhadores informais na cidade de São Paulo. São Paulo: CUT/Fundação Perseu Abramo, 2000.

MARX, Karl. **O Capital:** Crítica da economia política. Livro I: O processo de produção do capital. Trad. Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2013.

MATTOS, Marcelo Badaró. **A classe trabalhadora:** de Marx ao nosso tempo. 1. Ed. São Paulo: Boitempo, 2019.

MATTOSO, Jorge. **O Brasil Desempregado:** Como foram destruídos mais de 3 milhões de empregos nos anos 90. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 1999.

MELO JUNIOR, Luiz Gomes de. **Co Yvy Ore Retama:** De Quem é Esta Terra? Uma avaliação da segregação a partir dos programas de habitação e ordenamento territorial de Palmas. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano) – Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, 2008. Disponível em: https://www.repositorio.unb.br/bitstream/10482/4115/1/2008_LuizGomesDeMJunior_orig.pdf. Acesso em: 20 de nov. 2019.

MÉSZÁROS, István. Desemprego e precarização: um grande desafio para a esquerda. **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil.** Ricardo Antunes (organizador). São Paulo: Boitempo, 2006. p 27- 44.

MIYATA, Hideko. **Trabalho, redes e territórios nos circuitos da economia urbana: uma análise da venda direta em Jundiá e região metropolitana de São Paulo.** Tese (doutorado Geografia) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2010. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-31052011-152113/pt-br.php> Acesso em: 20 de nov. 2019

MONTENEGRO, Marina Regitz. **Globalização, trabalho e pobreza no Brasil metropolitano.** O circuito inferior na economia urbana em São Paulo, Brasília, Fortaleza e Belém. 2011. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós- Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-12062012-133347/pt-br.php> Acesso em: 22 de jan. 2018.

_____. **O circuito inferior da economia urbana na cidade de São Paulo no período da globalização.** 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-25062007-140750/publico/TESE_MARINA_REGITZ_MONTENEGRO.pdf Acesso em: 22 de jan. 2018.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Mapa da Motorização Individual no Brasil** 2019. Disponível em: https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/wp-content/uploads/2019/09/mapa_moto2019v2.pdf Acesso em: 20 de nov. 2019.

OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à Razão Dualista:** O Ornitórrinco. São Paulo: Boitempo, 2003.

_____. A economia brasileira: crítica a razão dualista. In: **Estudos do CEBRAP**, São Paulo, n.2, 1972.

OLIVEIRA, Edilson Luís. **Divisão do trabalho e circuitos da economia urbana em Londrina - PR**. Universidade de São Paulo, São Paulo Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de Geografia, 2009. (Tese Doutorado em Geografia Humana). Disponível em: https://teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-22032010-123528/publico/EDILSON_LUIS_DE_OLIVEIRA.pdf acesso em: 22 de jan. 2018.

_____. Algumas considerações sobre o conceito de setor informal e a teoria dos circuitos da economia urbana. **Geografias**. Belo Horizonte 04(1) p. 54-70 janeiro-junho de 2008. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/geografias/article/download/13241/10473/>. Acesso em 20 de nov. 2019.

OLIVEIRA, Lucimara Albieri de. **Os Centros urbanos e espaços livres públicos: produção e apropriação em Palmas-TO**. Tese (Doutorado - Área de Concentração: Paisagem e Ambiente) – FAUUSP. São Paulo, 2016. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16135/tde-19122016-174111/publico/lucimaraalbieirev.pdf> acesso em: 22 de jan. 2018.

OLIVEIRA, Luiz Paulo Jesus de. **Condição “Provisória-Permanente” dos trabalhadores informais: o caso dos trabalhadores de rua na Cidade de Salvador**. 2005. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2005. Disponível em: http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=46131 acesso em: 22 de jan. 2018.

OLIVEN, Ruben George. **Urbanização e Mudança Social no Brasil**. Rio de Janeiro 2010. **Centro Edelstein**. Disponível em: <http://books.scielo.org/id/z439n/pdf/oliven-9788579820014-00.pdf>. acesso em: 22 de jan. 2018.

PAMPLONA, João Batista. Mercado de trabalho, informalidade e comércio ambulante em São Paulo. **R. bras. Est. Pop.**, Rio de Janeiro, v. 30, n. 1, p. 225-249, jan./jun. 2013. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-30982013000100011&script=sci_abstract&tlng=pt Acesso em: 10 de ago. 2019.

PALMAS. **Lei de número 2.007**, de 28 de novembro de 2013.

POCHMANN, Márcio. **Desempregados no Brasil**. Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil. Ricardo Antunes (organizador). São Paulo: Boitempo, 2006. p. 59-75.

_____. Rumos da política do trabalho no Brasil. In: **Políticas Públicas de Trabalho e renda no Brasil Contemporâneo**. Organização Maria Ozanira Silva e Silva; Maria Carmelita Yazbek. São Paulo: Cortez, 3ª ed. 2012. p.37-58.

RIBEIRO, Gabriel Boraschi. **Circuitos da Economia Urbana em Cidades Médias: Os Camelódromos de Presidente Prudente (SP) e Londrina (PR)**. Dissertação (Mestrado em Geografia) Programa de Pós-Graduação em Geografia, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP), Presidente Prudente, SP,

2019. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/handle/11449/183119> Acesso em: 10 de dez. 2019.

RODRIGUES, Ivanildo Dias. **Dinâmica geográfica da camelotagem**: um estudo do trabalho precarizado. 2008. 186 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, UNESP, Presidente Prudente, São Paulo, 2008. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11449/96724> Acesso em: 22 de jan. 2018.

SEBRAE. **Anuário do trabalho nos pequenos negócios**: 2016. 9.ed / Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas; Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos [responsável pela elaboração da pesquisa, dos textos, tabelas, gráficos e mapas]. São Paulo- SP: DIEESE, 2018.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. 24.ed. Rio de Janeiro: Record, 2015.

_____. **Pobreza Urbana**. 3. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013.

_____. **O Espaço Dividido**: Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos. 2.ed. 1. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

_____. **A natureza do espaço**: Técnica e tempo. Razão e emoção. São Paulo, Hucitec, 1996.

_____. **Urbanização Brasileira**. Editora Hucitec, São Paulo, 1993.

SILVEIRA, Maria Laura. **Território Usado: Dinâmicas De Especialização, Dinâmicas De Diversidade**. Ciência Geográfica - Bauru - XV - Vol. XV - (1): Janeiro/Dezembro, 2011.

_____. Da pobreza estrutural à resistência: pensando os circuitos da economia urbana. **Ciência Geográfica** - Bauru - XVII - Vol. XVII - (1): Janeiro/Dezembro – 2013.

Disponível em: http://www.agbbauru.org.br/publicacoes/revista/anoXVII_1/agb_xvii1_versao_internet/agb_05_jandez2013.pdf. Acesso em: 17 de set. 2019.

SINGER, Paul. **Economia política da urbanização**, 14. ed. Revista, 1ª ed. em 1973.

SINGER, Paul. O trabalho informal e a luta da classe operária. In: JAKOBSEN, Kjeld; MARTINS, Renato; DOMBROWSKI, Osmir (Org.). **Mapa do trabalho informal: perfil socioeconômico dos trabalhadores informais na cidade de São Paulo**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2000.

SOUZA, Euzébio Jorge Silveira de; OLIVEIRA, Ana Luíza Matos de; VAZQUEZ, Barbara Vallejos. Desemprego e precarização vêm à tona. **Le Monde Diplomatique Brasil**. Edição - 134. 31 de agosto de 2018. Disponível em: <https://diplomatique.org.br/desemprego-e-precarizacao-vem-a-tona/> Acesso em: 20 de nov. 2019.

TAVARES, Matheus Augusto Avelino. Elementos teóricos para compreensão dos dois circuitos da economia urbana no Rio Grande do Norte - **Nordeste GeoTextos**, vol. 10, n. 1, jul. 2014. 83-104. Disponível em: <https://portalseer.ufba.br/index.php/geotextos/article/view/9273/8407> Acesso em: 20 de nov. 2019.

TOSTA, Tania Ludmila Dias. **Antigas e novas formas de precarização do trabalho: o avanço da flexibilização entre profissionais de alta escolaridade**. Tese (doutorado)—Universidade de Brasília, Departamento de Sociologia, 2008. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/6332> Acesso em 20 de nov. 2019.

TOZI, Fabio. **Rigidez Normativa e Flexibilidade tropical: Investigando os objetos técnicos no período da globalização**. Tese (doutorado em Geografia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia. São Paulo, 2012. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-30042013-094602/pt-br.php> Acesso em: 20 de nov. 2019.

VASCONCELLOS, Eduardo A. O transporte urbano no Brasil. **Le Monde Diplomatique Brasil**. Edição – 59. 01 jun 2012. Disponível em: <https://diplomatique.org.br/o-transporte-urbano-no-brasil/> Acesso em: 20 de set. 2019.

Principais Sites consultados:

Brasil de Fato: www.brasildefato.com.br

G1 notícias: g1.globo.com

Le Monde Diplomatique Brasil: <https://diplomatique.org.br/>

Portal do empreendedor MEI: <http://www.portaldoempreendedor.gov.br/>

Prefeitura de Palmas: <https://www.palmas.to.gov.br/>

APÊNDICES

Apêndice A: Formulário para realização de entrevista de campo - Ambulantes

Apêndice B: Formulário para realização de entrevista de campo - Mototaxistas

Apêndice A- Formulário para realização de entrevista de campo – Ambulantes

AMBULANTES - ROTEIRO PARA REALIZAÇÃO DE ENTREVISTA DE CAMPO	
n° _____	Data: _____ Ramo: _____ Ponto comercial: _____
Identificação do entrevistado	
1. Nome do Entrevistado (a): _____	
2. Sexo: () masc. () fem 3. idade: _____ 4. Naturalidade: _____	
5. Bairro/Cidade de residência: _____	
6. Condição da Residência: () Própria () Alugada () Familiar () Outros _____	
7. Escolaridade: () NA () Ens. Fund. () Ensino Méd () Técnico () Superior 7.1 () compl () incomp	
8. Estado civil: _____	
Identidade profissional e Condições de trabalho	
9. É funcionário de outra pessoa? _____ 10. Possui carteira de trabalho assinada? _____	
11. Considera-se: () Trabalhador/a informal () autônomo () microempreendedor/a () empregado/a () desempregado/a () outro _____	
12. Emprega outras pessoas? () sim () não 12.1. Quantas? __ 12.2 é/são parente/s? () sim () não	
13. Atua em outro ponto na cidade, na mesma atividade? _____ 13.2 onde? _____	
14. Quanto tempo atua nesta(s) atividade(s)? _____	
15. Qual era o emprego anterior? _____	
16. Motivos da entrada na ocupação atual? _____	

17. Quantas horas de trabalho diário? _____ 18. Quantos dias da semana? _____	
19. Possui outra atividade? Qual? _____	
19.1. Tempo disponibilizado para outra atividade _____	
20. Local para realizar refeições? _____ 20.1 tempo de horário de almoço ou descanso? _____	
21. Possui período de férias? _____ 21.1 Qual frequência? Quantos dias? _____	

22. A renda proveniente da sua atividade é suficiente para manter suas despesas? _____

23. Qual o valor das despesas mensais geradas por essa atividade? _____

Tecnologia e organização

24. Comercializa quais produtos? _____

25. Produção própria ou são comprados? _____

26. Produtos/materiais são comprados na cidade? _____

27. Formas ofertadas aos clientes para pagamento? _____

28. Utiliza internet, jornais, revistas ou outros para se informar do mercado? _____

29. Utiliza internet, jornais, revistas ou outros para divulgar seus serviços? _____

30. Com qual intensidade utiliza o celular/internet para realizar suas atividades? _____

31. Forma de deslocamento trabalho/casa? _____

Relação com o território/ Políticas Públicas

32. Contribui com a Previdência Social ou está ativo no cadastro MEI? _____

33. Já sofreu algum acidente neste trabalho? _____

34. Precisou de se ausentar por mais de 15 dias? _____

35. Recebe algum apoio/assessoria da prefeitura? Quais? _____

36. Você quem escolheu o ponto? Quais critérios? _____

37. É associado ou sindicalizado? _____

38. Como são as relações estabelecidas com os demais trabalhadores informais e comerciantes locais? _____

39. Como é a relação estabelecida com as pessoas que frequentam a avenida? _____

40. Qual o perfil dos seus clientes (gênero, classe social, de onde a maioria vem e para onde vão) _____

41. Sente que seu trabalho é valorizado? _____

42. Se sente protegido neste local? _____

43. O que precisa mudar neste local? _____

44. Você pensa em mudar de atividade? Por quê? _____

45. Quais as vantagens do seu trabalho? _____

46. E as desvantagens de seu trabalho? _____

Espaço livre:

Apêndice B- Formulário para realização de entrevista de campo - Mototaxistas

MOTOTAXISTAS - ROTEIRO PARA REALIZAÇÃO DE ENTREVISTA DE CAMPO	
n° _____	Data: _____ Ramo: _____ Ponto comercial: _____
Identificação do entrevistado	
1. Nome do Entrevistado (a): _____	
2. Sexo: () masc. () fem 3. idade: _____ 4. Naturalidade: _____	
5. Bairro/Cidade de residência: _____	
6. Condição da Residência: () Própria () Alugada () Familiar () Outros _____	
7. Escolaridade: () NA () Ens. Fund. () Ensino Méd () Técnico () Superior 7.1 () compl () incomp	
8. Estado civil: _____	
Identidade profissional e Condições de trabalho	
9. É funcionário de outra pessoa? _____ 10. Possui carteira de trabalho assinada? _____	
11. Considera-se: () Trabalhador/a informal () autônomo () microempreendedor/a () empregado/a () desempregado/a () outro _____	
12. Emprega outras pessoas? () sim () não 12.1. Quantas?__ 12.2 é/são parente/s? () sim () não	
13. Atua em outro ponto na cidade, na mesma atividade? _____ 13.2 onde? _____	
14. Quanto tempo atua nesta(s) atividade(s)? _____	
15. Qual era o emprego anterior? _____	
16. Motivos da entrada na ocupação atual? _____ _____	
17. Quantas horas de trabalho diário? _____ 18. Quantos dias da semana? _____	
19. Possui outra atividade? Qual? _____	
19.1. Tempo disponibilizado para outra atividade _____	
20. Local para realizar refeições? _____ 20.1 tempo de horário de almoço ou descanso?__	
21. Possui período de férias? _____ 21.1 Qual frequência? Quantos dias? _____	

22. A renda proveniente da sua atividade é suficiente para manter suas despesas? _____

23. Qual o valor das despesas mensais geradas por essa atividade? _____

Tecnologia e organização

24. Formas ofertadas aos clientes para pagamento? _____

25. Utiliza internet, jornais, revistas ou outros para se informar do mercado? _____

26. Utiliza internet, jornais, revistas ou outros para divulgar seus serviços? _____

27. Com qual intensidade utiliza o celular/internet para realizar suas atividades? _____

28. Possui veículo próprio? _____

Relação com o território/ Políticas Públicas

30. Contribui com a Previdência Social ou está ativo no cadastro MEI? _____

31. Já sofreu algum acidente neste trabalho? _____

32. Preciso de se ausentar por mais de 15 dias? _____

33. Recebe algum apoio/assessoria da prefeitura? Quais? _____

34. Você quem escolheu o ponto? Quais critérios? _____

35. É associado ou sindicalizado? _____

36. Como são as relações estabelecidas com os demais trabalhadores informais e comerciantes locais? _____

37. Como é a relação estabelecida com as pessoas que frequentam a avenida? _____

38. Qual o perfil dos seus clientes (gênero, classe social, de onde a maioria vem e para onde vão)? _____

39. Sente que seu trabalho é valorizado? _____

40. Se sente protegido neste local? _____

41. O que precisa mudar neste local? _____

42. Você pensa em mudar de atividade? Por quê? _____

43. Quais as vantagens do seu trabalho? _____

44. E as desvantagens de seu trabalho? _____

Espaço livre: