

CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA DOS FUNCIONÁRIOS DO TRANSPORTE ARTESANAL DE GOIÂNIA E SEUS REFLEXOS NA PRODUÇÃO DO SERVIÇO

Renato Guimarães Ribeiro
Rômulo Dante Orrico Filho
Universidade Federal do Rio de Janeiro
COPPE / Programa de Engenharia de Transporte

RESUMO

Este artigo apresenta os dados coletados em uma pesquisa realizada com os trabalhadores do transporte artesanal da Região Metropolitana de Goiânia, no ano de 2002. Esta base de dados é aqui analisada frente às características do mercado informal e do transporte artesanal da Região Metropolitana de Goiânia, com vistas a identificar de que forma este componente vem interferindo na produção deste serviço.

ABSTRACT

This paper presents a research accomplished with the workers of the paratransit of the Metropolitan Area of Goiânia, in the year of 2002. This data base is analyzed by the characteristics of the informal market and of the paratransit of the Metropolitan Area of Goiânia, with objective to identify how this component is interfering in the production of this service.

1. INTRODUÇÃO

Notadamente a partir da crise recessiva do início dos anos 1990, pode-se afirmar que se processou no Brasil um movimento não desprezível de informalização das relações de trabalho. Foi também neste período que ocorreram os diversos programas de demissões voluntárias governamentais e privatizações de estatais, induzindo uma grande parte da população a montar o seu negócio próprio. O último marco desta década é a abertura paulatina da economia, o que, além de ensejar um processo de enxugamento da estrutura produtiva, com vistas a dotar de competitividade os produtos brasileiros nos mercados do exterior, facilitou a entrada de produtos importados no mercado nacional (RAMOS, 2002).

O mercado de transporte coletivo, até então fechado, apresentou-se como uma opção para os pequenos investidores, que buscavam um mercado atraente e possível para novos entrantes. Desempregados e com dinheiro de suas economias ou dos programas de demissão voluntária nas mãos, estes pequenos investidores adquiriram as vans originárias do sudoeste asiático para operarem no transporte coletivo e nos serviços de transporte escolar e fretamento (BARBOZA, 2002).

Novos serviços de transporte coletivo operados por estes veículos de pequena capacidade e na total informalidade surgem nos grandes centros urbanos brasileiros. Operados inicialmente nos serviços de fretamento, para atendimento de demandas específicas, estes começaram a identificar nichos de mercado do serviço regular (BALASSIANO e BRAGA, 2000). A má qualidade do serviço regular, em especial a baixa oferta nos horários de pico, levou estes operadores autônomos a competirem em algumas rotas. Maior oferta de veículos, veículos menores, mais confortáveis e com preço similar motivaram os usuários a se transferirem para este novo modal, fazendo surgir o denominado transporte artesanal.

As novas configurações do mercado de transporte de passageiros levaram estudiosos do setor a pesquisarem o fenômeno do transporte artesanal e suas conseqüências. Este artigo agrega valor às análises deste fenômeno ao trazer um estudo inédito sobre o perfil socioeconômico dos seus trabalhadores na Região Metropolitana de Goiânia - RMG. Para analisar os dados

desses trabalhadores buscaram-se dois referenciais teóricos: a economia informal e o transporte artesanal na RMG.

2. CARACTERÍSTICAS CENTRAIS DA ECONOMIA INFORMAL

O termo economia informal surge logo após a Segunda Guerra Mundial, como uma forma de definir uma anomalia no desenvolvimento. Várias escolas de desenvolvimento pensaram que a expansão econômica com largos processos de industrialização e urbanização eliminaria as formas informais, originárias de um passado pré-capitalista de produção e troca. Outras escolas acreditaram que anômalo, em condições históricas, não era a persistência de atividades informais, mas a existência momentânea destes Estados de Bem-Estar Social, que buscam ampliar direitos, proteção, e estabilidade para os trabalhadores (KRUSE *et al*, 2002).

GHERSI (2002) define economia informal como sendo aquelas atividades que têm fins lícitos, mas se baseiam em meios ilícitos para serem efetuadas. Não tendo intrinsecamente um conteúdo criminal e apesar de suas atividades serem lícitas e convenientes em qualquer país, elas têm que servir de meios ilícitos para serem executadas, como o não cumprimento das regulamentações legais, das normas e o não recolhimento de impostos.

A informalidade econômica é, segundo CACCIAMALI (2000), reflexo de um processo de mudanças estruturais em andamento na sociedade e na economia que incidem na redefinição das relações de produção, das formas de inserção dos trabalhadores na produção, dos processos de trabalho e de instituições, e da qual decorrem dois fenômenos associados ao mercado de trabalho:

- Reformatação das relações de trabalho nas formas de organização da produção e do mercado de trabalho do setor formal da economia;
- Novas formas de trabalho, através do auto-emprego e outras estratégias de sobrevivência, empreendidas por pessoas que apresentam dificuldades de reemprego, ou de ingresso no mercado de trabalho, ou por opção.

As unidades produtivas deste setor diferenciam-se na forma das outras unidades produtivas. São nano, micro ou pequenos empreendimentos onde as relações entre o capital e o trabalho não se encontram bem estabelecidas. O detentor do negócio exerce simultaneamente as funções de patrão e empregado e não existe separação nítida entre as atividades de gestão e de produção. Os empregados são contratados à margem da legislação vigente. Devido à utilização de tecnologia adaptada e de baixa produtividade, os trabalhadores estão sujeitos a um ambiente de trabalho muitas vezes insalubre e suas jornadas de trabalho são longas (CACCIAMALI, 2000).

Dentro destas unidades produtivas existe, segundo CROSS (2002), uma arena de intensa exploração, a qual pode ser representada e acompanhada por duas categorias de trabalhadores predominantes e distintos. Estas categorias possuem atributos organizacionais diferentes e seus níveis de emprego e renda são determinados por mecanismos distintos. Dessa maneira, a análise dessas categorias, bem como de sua evolução, não pode ser efetuada de forma agregada.

A primeira categoria é dos auto-empregados. São empregadores informais e trabalhadores por conta própria, que trabalham diretamente na produção ou na prestação de um serviço e podem engajar familiares ou ajudantes-assalariados nesse processo. A lógica de sua atuação no

mercado está na obtenção de um montante de renda que lhes garanta a sobrevivência e de sua família, não tendo como meta explícita a acumulação ou a obtenção de uma rentabilidade de mercado, inclusive porque não possuem nem capitalização, nem organização do trabalho que lhes dêem esta sustentação. Esta característica não permite concluir que os trabalhadores por conta própria, inclusive aqueles de baixa produtividade, não possam auferir em determinados mercados renda superior ao recebido por parcelas de assalariados com ou sem registro (CACCIAMALI, 2000).

A segunda categoria, a qual será analisada neste artigo, é a dos assalariados sem registro. Estes têm como característica o fato de terem sido contratados à margem da regulamentação do mercado de trabalho e da organização sindical. Por estarem fora da regulamentação trabalhista, esses trabalhadores não dispõem de nenhuma garantia de renda, salvo acordo com a empresa ou patrão, no caso de acidente ou de problema de saúde decorrentes do trabalho; as compensações de renda referentes à dispensa involuntária (aviso prévio, proporcional de férias, recebimento de PIS/PASEP e FGTS); horas extras; acordos coletivos e seguro-desemprego (CACCIAMALI, 2000).

Segundo CACCIAMALI (2000), determinadas atividades informais nestes momentos de crises econômicas, políticas e sociais podem capturar mercados através de trabalhadores que comercializam seus produtos em nichos de mercado onde as empresas maiores não conseguem competir e assim prover sua sobrevivência sem garantir renda futura. Como exemplo pode-se citar: babás substituindo creches; mecânicos substituindo serviços de concessionárias. CROSS (2002) acrescenta a estes: trabalhadoras femininas que trabalham em casa para vender seus produtos para fábricas maiores e os movimentos de luta pelo mercado de trabalho e meio de produção (vendedores ambulantes, transporte informal, sem terra).

3. TRANSPORTE ARTESANAL NA REGIÃO METROPOLITANA DE GOIÂNIA

As mudanças ocorridas no sistema de transporte coletivo urbano da Região Metropolitana de Goiânia, na segunda metade da década de 1990, com a recuperação do Eixo Leste Oeste e a implantação do sistema de tarifação eletrônica, não foram suficientes para responder aos anseios dos usuários, abrindo uma crise no sistema. As condições eram perfeitas e a informalidade existente no setor em outras cidades aparece efetivamente no final de 1999.

O processo começa motivado pela situação nacional, através da apresentação de um projeto de criação desse serviço na Câmara Municipal; era o ano de 1997. Os poucos operadores que existiam estavam organizados numa associação e operavam esporadicamente. Em substituição a esta associação, surge em 1999 o Sintrago – Sindicato dos Condutores Autônomos do Transporte Alternativo do Estado de Goiás e no segundo semestre deste mesmo ano os operadores se organizaram e começaram a operar o serviço com aproximadamente 150 veículos, fazendo ligações sobrepostas às principais linhas do sistema convencional, porém sem integração e transbordo nos sucateados terminais de integração, onde o usuário além do reduzido conforto, perdia enorme tempo na viagem.

No início do ano 2000 o sistema se consolida. Existem na cidade dois modais em operação: o primeiro é o modal convencional, composto pelas empresas operadoras, que utiliza a tecnologia ônibus, devidamente regulado pelo estado; e o outro é modal artesanal, integrado por condutores autônomos organizados em entidades representativas, os quais operam veículos de pequena capacidade e não possuem uma regulação mínima do estado.

Procurando dar solução ao problema da ilegalidade do serviço que estava sendo prestado pelos autônomos, o poder público, motivado pelas empresas operadoras, estabelece como política a ser adotada o controle policial, feito mediante aplicação de multas aos proprietários, apreensão dos veículos e ações de repressão violentas aos que exploravam irregularmente este transporte de passageiros.

Os usuários, ao contrário do poder público e dos operadores, receberam o sistema de transporte artesanal com enorme simpatia. Não apenas pelo fato de ser uma nova opção aos seus deslocamentos e uma melhoria significativa no serviço, mas também pelo seu modelo de gestão participativa, de resgate da cidadania. Como exemplo, pode-se citar:

- A garantia das conquistas dos usuários, tais como meia passagem para os estudantes e gratuidade aos portadores de necessidades especiais e idosos;
- O planejamento da operação em parceria com as associações de moradores;
- O lançamento de um serviço noturno de transporte coletivo, Corujão, que complementava a operação do serviço de transporte diurno;
- O projeto Conduzir que colocou à disposição dos usuários portadores de necessidades especiais um serviço de transporte adaptado às suas necessidades.

O governo finalmente se rendeu aos anseios da sociedade e dos operadores do transporte artesanal e concedeu, em meados de 2000, uma autorização para operação do serviço, porém sem a devida regulamentação do serviço.

A fragilidade regulatória da autorização concedida, somada à realidade do mercado, desestruturou o embrionário processo de gerenciamento e regulação que vinha sendo construído pela entidade representativa dos transportadores artesanais. Inicia-se uma nova etapa no conturbado mercado de transporte coletivo: a guerra dos centavos. Os operadores autônomos e as empresas operadoras iniciam uma disputa pela receita do sistema, ou seja, pelo passageiro pagante. Esta disputa não se dá apenas no planejamento do sistema, mas também no ponto de ônibus, agravando a situação do já caótico trânsito do centro da cidade e, por consequência, contribuindo para o aumento de uma das maiores epidemias do mundo moderno, os acidentes de trânsito.

Como agravante desta guerra, uma parcela dos operadores autônomos elegeu como espaço de debate do excesso de gratuidades no sistema o ponto de ônibus, e não os fóruns democráticos de debates, recusando-se a transportar os passageiros com direito a meia-passagem e gratuidade. Por sua vez, as empresas convencionais, que detêm a produção e a comercialização do vale-transporte, interferiram no sistema de tarifação eletrônica, retirando do mercado bilhetes de uma e duas viagens, dificultando o recebimento pelos operadores autônomos.

Nesta época os operadores artesanais, em sua grande maioria, deixaram de dirigir os seus veículos e contrataram, às margens da legislação trabalhista, condutores e cobradores com baixa qualificação profissional, gerando uma direção agressiva e um mau atendimento ao usuário.

Nos anos de 2000 e 2001, a demanda do modal convencional, que desde o ano de 1993 apresentava um crescimento na ordem de 3% ao ano, sofre uma forte perda reduzindo de 236

milhões de passageiros transportados, no ano de 1999, para 181 milhões, no ano 2002 e 174 milhões em 2001. Estudos posteriores, realizados nos anos de 2002 e 2003, demonstram que a demanda total do sistema, durante no período entre 1999 e 2002, subiu 0,5% ao ano e esta parcela da demanda passou a ser transportada pelo transporte artesanal.

Com a fragilização de parte de seus projetos sociais e com o início do abandono da população deste sistema, este importante movimento social de luta pela sobrevivência, sustentando-se apenas em seu referencial teórico, se vê ameaçado e com ele todo um modelo de participação popular e de respeito aos direitos sociais que se havia tentado construir.

É neste ponto que se realiza um levantamento de dados sobre os trabalhadores do transporte artesanal, procurando entender e analisar a sua interferência na produção deste serviço entre o início da operação no final de 1999 e a crise do sistema artesanal em 2003.

4. PERFIL SOCIOECONÔMICO DOS TRABALHADORES

Indícios da informalidade da relação trabalhista no transporte artesanal foram apresentados em NTU (2002), ao afirmarem que os proprietários de veículos não oferecem aos seus empregados garantias aos direitos trabalhistas, que contratam condutores e cobradores sem qualquer registro em carteira, com total flexibilização das condições de trabalho, remuneração baseada na produção do dia, condições insalubres no ambiente de trabalho, jornadas de trabalho estafantes e até mesmo exploração da mão de obra infantil.

A pesquisa realizada foi do tipo survey, com formulários estruturados, de múltipla escolha e amostra aleatória. A população estudada era composta por 1.270 condutores, dos quais foram abordados 193, obtendo uma margem de erro de 6,5%, para um nível de confiança de 95%.

A primeira informação coletada aponta que, apesar de praticamente todos os proprietários (97,1%) administrarem o seu veículo, apenas 35% destes continuam sendo um dos motoristas principais, os demais dirigem o veículo esporadicamente, como folguista, ou não o dirigem (23,6%). Porém, todos ainda consideram como a sua atividade profissional prioritária o transporte artesanal e apenas 20% dos proprietários declararam ter uma atividade econômica secundária (Tabela 1 e Tabela 2). Esta informação demonstra um alto grau de dependência de mão de obra contratada, para prestação do serviço.

Tabela 1: Quantidades de vezes que dirige o veículo

Qde. de vezes que dirige o veículo	Total	%
1 a 2	102	13,8%
3 a 5	204	27,6%
+ de 5 x	255	34,5%
Nenhuma	174	23,6%
Não informou	4	0,6%
Total	740	100%

Tabela 2: Atividades desempenhadas

Atividades desempenhadas	Total	%
Administrador do veículo	719	97,1%
Condutor	570	77,0%
Outras atividades	149	20,1%
Total	740	194%

608 pessoas que desempenham duas atividades e 89 três

Predominam quase que exclusivamente, 99,0%, pessoas do sexo masculino exercendo a função de condutor, fato este observado nas ruas e que se confirma na Tabela 3. Esta

realidade é também observada por ARAÚJO *et al* (1999) no Rio de Janeiro. Apesar de não ter sido estudado, no caso dos cobradores, a sua situação é inversa, verificava-se à época uma maior quantidade de cobradoras mulheres. Conforme informações do presidente do Sintrago em TMK/O POPULAR (2001), a participação feminina correspondia a 70% dos profissionais, isto devido a uma política interna do sistema em que valoriza a contratação de mulheres por acreditar serem estas mais pacientes e educadas na hora de lidar com os passageiros.

Tabela 3: Sexo

Sexo	Total	%
Masculino	1.257	99,0%
Feminino	13	1,0%
Total	1.270	100%

A Tabela 4 aponta para condutores novos, onde 46,7% deles estão com idade inferior a 35 anos. De forma complementar, a Tabela 5 demonstra condutores em 90% dos casos com tempo de habilitação superior a 6 anos e em 63,2% estão acima dos 11 anos. A Tabela 6, que traz o nível de instrução, assinala que 77,7% dos motoristas possuem escolaridade acima do 1º. grau completo. O que demonstra um perfil de motoristas novos, experientes e que podem ser facilmente requalificados. A pesquisa de ARAÚJO *et al* (1999) constatou uma população de motoristas mais nova do que a encontrada em Goiânia, onde 59,4% dos motoristas possuíam idade inferior a 35 anos e mais instruída com 48,5% dos entrevistados possuíam 2º. Grau.

Tabela 4 : Idade

Idade	Total	%
21 a 24 anos	66	5,2%
25 a 34 anos	526	41,5%
35 a 44 anos	408	32,1%
45 a 59 anos	250	19,7%
+ de 60 anos	20	1,6%
Total	1.270	100%

Tabela 5: Tempo de carteira

Tempo de Carteira	Total	%
0 a 5 anos	118	9,3%
6 a 10 anos	355	28,0%
11 a 15 anos	224	17,6%
16 a 20 anos	204	16,1%
+ de 20 anos	368	29,0%
Total	1.270	100%

Tabela 6: Nível de instrução

Nível de Instrução	Total	%
Não estudou	20	1,6%
Primário	263	20,7%
1o. Grau	651	51,3%
2o. Grau	336	26,4%
Total	1.270	100%

Dos motoristas em atividade, 61,7% já desempenhavam este serviço anteriormente e mais de um terço destes, 35,3%, trabalhavam no próprio transporte coletivo de passageiros. Estes dados, extraídos da Tabela 7, reforçam o elevado índice de especialização dos condutores. Em ARAÚJO *et al* (1999) também foi levantada a profissão anterior do condutor, ressaltando-se que não foi feita a estratificação entre proprietário e funcionário, pode-se observar que apesar

de elevado o número de pessoas que eram motorista anteriormente é quase a metade, 35,2%, do observado na RMG.

Tabela 7: Atividades anteriores

Atividade Anterior	Total	%
Motorista	783	61,7%
Comércio	191	15,0%
Serviço	79	6,2%
Autônomo	72	5,7%
Servidor Público	53	4,1%
Mecânico	33	2,6%
Atividade Rural	26	2,1%
Construção Civil	13	1,0%
Bancário	7	0,5%
Não Respondeu	13	1,0%
Total	1.270	100%

Tipos de Motoristas	Total	%
Carga	415	52,9%
Transporte Coletivo	276	35,3%
Passeio	39	5,0%
Escolar	13	1,7%
Taxista	13	1,7%
Não respondeu	26	3,4%
Total	783	100%

Quando argüidos sobre os benefícios que recebiam no emprego anterior, Tabela 8, 62,2% disseram não possuir carteira assinada e mais de 75% não possuíam benefícios complementares do tipo: ajuda para alimentação, plano de saúde, etc. Porém 87,6% recebiam 13º salário e 82,9% declararam receber e gozar de férias anuais. Fato que reforça a afirmação de MOURA (2000) e PASTORE (2000) de que a informalidade reside em grande parte na burocracia da legislação, pois os custos com as garantias trabalhistas em sua maioria estão sendo pagas pelo empregador. Existem algumas diferenças entre os benefícios recebidos anteriormente (Tabela 8) e os atuais (Tabela 9). Com relação ao 13º. salário e às férias, há uma queda de 36,3 e 31,1 pontos percentuais respectivamente; a assinatura da carteira de trabalho e recebimento de hora extra oscilam dentro da margem de erro da pesquisa. Um ponto positivo é o crescimento da ajuda alimentação em 19,1 pontos percentuais. Mas, de uma forma geral, aponta-se para uma precarização das relações trabalhistas com uma redução nos benefícios, em especial daqueles principais e obrigatórios por lei ou por convenções trabalhistas.

Tabela 8: Benefícios contratuais do emprego anterior

Benefícios (emprego anterior)	Total	%
13º salário	1.112	87,6%
Férias	1.053	82,9%
Carteira Assinada	480	37,8%
Folga Semanal	908	71,5%
Refeição	329	25,9%
Hora Extra	243	19,2%
Plano de Saúde	105	8,3%
Nenhum	243	19,2%

Tabela 9: Benefícios contratuais do emprego atual

Benefícios (emprego atual)	Total	%
13º salário	651	51,3%
Férias	658	51,8%
Carteira Assinada	454	35,8%
Folga Semanal	809	63,7%
Refeição	546	43,0%
Hora Extra	243	19,2%
Plano de Saúde	13	1,0%
Não Possui	355	28,0%

A permanência do funcionário no emprego é bem reduzida, como pode ser observado na

Tabela 10, sendo que 57,5% dos funcionários saem do emprego antes de completarem dois anos de trabalho. A permanente troca de funcionários acarreta elevados custos de qualificação, dificuldades na homogeneização da produção, com conseqüências no aumento do desperdício e do custo de operação.

Tabela 10: Tempo de Serviço

Tempo de Serviço	Total	%
0 a 1 ano	368	29,0%
1 a 2 anos	362	28,5%
mais de 2 anos	540	42,5%
Total	1.270	100%

Partindo da consideração de que um dos cursos citados pelos motoristas foi na realidade um Palestra de 4 horas realizada pela SMT – Superintendência Municipal de Trânsito e Transporte - e obrigatória a todos os motoristas, pode-se dizer com base na Tabela 11 que menos de 50% dos motoristas passaram por um treinamento efetivo. E, se levarmos em consideração o fato de que 21,7% destes motoristas vieram de operadores de transporte coletivo onde é obrigatória a realização de cursos de direção defensiva, legislação de trânsito, primeiros socorros, etc, pode-se dizer que pouco ou nenhum esforço foi feito pelos proprietários no sentido de qualificar a mão de obra.

Tabela 11: Quantidade de Treinamentos

Qte. de Treinamentos	Total	%	Cursos Realizados	Total	%
Nenhum	395	31,1%	Nenhum	395	31,1%
1	270	21,2%	Direção Defensiva	744	58,5%
2 a 3	461	36,3%	Relações Humanas	401	31,6%
4 a 5	99	7,8%	Legislação Transito	243	19,2%
+ de 5	46	3,6%	Primeiros Socorros	243	19,2%
Total	1.270	100%	Outros	33	2,6%

A percepção dos condutores, quanto aos benefícios da qualificação é pequena conforme apresentado na

Tabela 12. 39,4% não vêem nenhuma melhoria após os treinamentos. A maior percepção é na condução do veículo e esta não foi citada por mais do que 55,4% dos entrevistados. Esta baixa percepção pode ser um dos fatores desmotivadores da qualificação.

Tabela 12: Melhoria após treinamento

Melhoria após treinamento	Total	%
Nenhum	500	39,4%
Redução consumo diesel	316	24,9%
Redução gasto manutenção	401	31,6%
Melhorou a condução	704	55,4%
Melhorou atendimento	717	56,5%

Outro aspecto investigado foi a gestão da mão de obra por parte do proprietário do veículo. A Tabela 13 confirma os altos índices de rotatividade dos motoristas, apenas 35% não demitiu nos últimos 12 meses e 53% demitiu entre 1 e 3 funcionários. Uma melhor qualificação evitaria 62% destas demissões, conforme a Tabela 14. Cerca de metade dos autorizatários citaram os maus tratos aos usuários, roubo ou desonestidade e direção perigosa como os principais motivos para ele vir a demitir um funcionário (

Tabela 15). Pela

Tabela 16 os fatores pessoais são pouco observados no ato da contratação, sendo mais observados os critérios de qualificação (experiência - 42,5% e formação – 76,4%). Observa-se pelos dados a existência de uma enorme distância entre a percepção do empregador sobre a necessidade da qualificação, a disposição para qualificar e a implantação dos princípios aprendidos na qualificação.

Tabela 13: Índice de demissão

Índice de demissão	Total	%
1 a 3	391	52,9%
4 ou +	89	12,1%
Nenhum	255	34,5%
Não informou	4	0,6%
Total	740	100%

Tabela 14: Qualificação e demissão
Melhor qualificação
evitaria a demissão

	Total	%
Provável	174	36,3%
Não	128	26,5%
Muito provável	123	25,7%
Pouco provável	47	9,7%
Não informou	9	1,8%
Total	481	100%

Tabela 15: Fatores da demissão

Fatores demissão	Total	%
Maus tratos aos usuários	361	48,9%
Roubo ou desonestidade	336	45,4%
Direção Perigosa	327	44,3%
Indisciplina	200	27,0%
Má relação interpessoal	94	12,6%
Falta de companheirismo	68	9,2%
Outros	9	1,1%
Total	740	189%

Tabela 16: Critérios de contratação

Critérios contratação	Total	%
Qualificação profissional	566	76,4%
Tempo de experiência	315	42,5%
Recomendação de colegas	149	20,1%
Necessidade de trabalhar	128	17,2%
Parentesco	64	8,6%
Total	740	165%

Cada veículo do transporte artesanal da RMG era à época operado por dois condutores e não lhes era permitido horário de almoço. O horário de operação do serviço era definido por cada linha, estando os dados médios apresentados na Tabela 17. O período médio de operação das linhas é de aproximadamente 17,5 horas. Conclui-se assim que os condutores trabalhavam em jornadas superiores àquelas estabelecidas na convenção coletiva da categoria.

Tabela 17: Período de operação das linhas

Tempos médios de operação

	total	entrada	saída
	17:28	5:02	22:31
(Máximo)		5:50	23:55
(Mínimo)		4:30	21:45

A Erro! A origem da referência não foi encontrada. e a Erro! A origem da referência não foi encontrada., que apresentam a classificação social pelo Critério Brasil dos condutores e proprietários, respectivamente, reforçam a existência de relação empregatícia e diferença de classes sociais entre esses proprietários dos veículos e seus condutores. Enquanto a quase totalidade dos motoristas, 91,7%, estão entre as classes C e E, entre os proprietários 46% estão entre as classes A e B, sendo que nenhum desses estão na classe E.

Tabela 18: Classe social do condutor

Critério Brasil de Classe Social	Total	%
B2	105	8,3%
C	671	52,8%
D	454	35,8%
E	39	3,1%
Total	1.270	100%

Tabela 19: Classe social do proprietário

Classificação social	Total	%
A2	38	5,2%
B1	98	13,2%
B2	204	27,6%
C	332	44,8%
D	68	9,2%
Total	740	100%

5. CONCLUSÕES

Os dados possibilitam traçar um perfil socioeconômico dos trabalhadores do transporte artesanal da RMG e constata-se que neste segmento do mercado informal existem claramente os dois grupos de trabalhadores: os empregadores informais e os empregados informais.

Observa-se que não existe entre os motoristas contratados e os proprietários dos veículos qualquer relação diferente da relação patronal, estando bem nítida a configuração de um grupo de trabalhadores com características comuns entre si e diferentes daquelas dos empregadores informais.

Características marcantes dos trabalhadores do mercado informal estão presentes nesta pesquisa:

- Alta rotatividade dos empregados;
- Trabalhadores originários de diferentes áreas profissionais;
- Jornada de trabalho superior à estabelecida na legislação vigente;
- Insalubridade no ambiente de trabalho;
- Descumprimento total do recolhimento dos encargos trabalhistas;
- Baixa qualificação profissional.

Conclui-se também que os motoristas contratados se caracterizam por ser uma categoria de trabalhadores informais, sendo composta, em sua maioria, por trabalhadores que migraram de diversas profissões e perderam direitos e benefícios na transferência de um emprego para outro, o que tem acarretado o seu empobrecimento. Estas características se transformam em barreiras para melhora do serviço de transporte artesanal na medida em que:

- A alta rotatividade da mão de obra impede a padronização do serviço;

- A contratação individual pelo proprietário do veículo impede o controle unificado do processo;
- A baixa qualificação profissional impede a padronização do serviço e o controle unificado, reforçando os aspectos negativos da baixa qualificação.
- Apesar do excelente perfil dos motoristas para qualificação, esta não se concretiza, devido aos altos custos de qualificação quando agregados à alta rotatividade;
- O baixo rendimento, atrelado às condições de informalidade, desmotivam os funcionários e dificultam a implementação de medidas que visem o aumento da qualidade, eficiência e eficácia do serviço.

A economia informal reflete as dificuldades que as organizações, os indivíduos e o coletivo social enfrentam para superar, com as regras legais vigentes ou os procedimentos padrões, as mudanças estruturais econômicas, políticas e sociais em andamento. Se, por um lado, estes fenômenos respondem a demandas legítimas e encaminham possíveis soluções no âmbito da nova ordem econômica e social, por outro constituem focos de tensões e de desigualdades sociais. Esse ponto de vista de CACCIAMALI (2000) sintetiza os resultados dos dados coletados sobre os trabalhadores do transporte artesanal da RMG.

BIBLIOGRAFIA

- BALASSIANO, R., BRAGA, M. G. C., 2000, "Competição no Transporte Rodoviário de Passageiros: O Caso do Rio de Janeiro". In: Santos, E. e Aragão, J. (eds), *Transporte em Tempos de Reforma — Ensaio Sobre a Problemática*, Brasília, LGE.
- BARBOZA, F. F. K., 2002, *Regulamentação do Transporte Público Alternativo: A Experiência Brasileira*. Tese de M.Sc., COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.
- ARAÚJO, A. M. et al, 1999, *Transporte Alternativo na Ligação Baixada Fluminense e Rio de Janeiro*, COPPE/UFRJ, Míméo, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.
- CACCIAMALI, M.C., 2000, "Globalização e processo de informalidade", *Economia e Sociedade*, no. 14, Unicamp, Campinas, SP, Brasil.
- CROSS, J., MATTOSO, J., ROSSIGNOTTI, G., KRUSE, T. e MURRAY, J., 2001, "Interactive Conference on Organized Labour in the 21st Century: Organizing the Informal Sector". Disponível em: <<http://www.oit.org/public/english/bureau/inst/project/network/infsect.ht>> Acesso em 26 set. 2002.
- GHERSI, H., *La Economía informal en America Latina*. Disponível em: <<http://www.elcato.org/economia.htm>> Acesso em: 26 de set. 2002.
- KRUSE, T., CROSS, J., MATTOSO, J., ROSSIGNOTTI, G. e MURRAY, J., 2001, "Interactive Conference on Organized Labour in the 21st Century: Organizing the Informal Sector". Disponível em: <<http://www.oit.org/public/english/bureau/inst/project/network/infsect.ht>> Acesso em 26 set. 2002.
- MOURA, E., S., 2000, "Informalidade e novo sindicalismo". In: IPEA, *Mercado de trabalho: Conjuntura econômica*, n. 14, ano 5, pp. 13-16, Brasília.
- NTU, 2002, *Transporte Informal no Brasil riscos e propostas - Pesquisa NTU 2001*. NTU, Brasília.
- PASTORE, J., 2000, "Como reduzir a informalidade?". In: IPEA, *Mercado de trabalho: Conjuntura econômica*, n. 14, ano 5, pp. 09-12, Brasília.
- TMK/O POPULAR, 2001, *Preferência declara do usuário de transporte coletivo de Goiânia*, Edição de 27 de maio de 2001, Caderno Cidades, Jornal O Popular, Goiânia, GO, Brasil.
- RAMOS L., 2002, "A evolução da informalidade no Brasil metropolitano: 1991-2001". In: IPEA, *Mercado de trabalho: Conjuntura econômica*, n. 19, ano 7, pp. 51-56, Brasília.