

Antropologia das Trocas Econômicas Informais e Ilícitas

Rosinaldo Silva de Sousa¹

Daniela Cordovil²

Leone Araújo Rocha³

André Luís Chaves Camarão⁴

Resumo

O presente artigo é resultado dos estudos desenvolvidos pelo Grupo de Pesquisa “Antropologia dos Sistemas Informais e Ilícitos” que se reuniu na Universidade Federal do Amapá. Inicialmente fazemos breve resumo de autores básicos sobre o tema. A noção de “informalidade” é debatida desde uma perspectiva antropológica do campo da economia informal. Por fim, se relata o resultado preliminar dos primeiros levantamentos de dados feitos entre os Mototaxistas no Município de Macapá-Ap. Uma parcela destes mototaxistas foi regulamentada pela prefeitura, mas ainda existe um grande número de informais ou “clandestinos” operando. Neste estudo de caso podemos aplicar a teoria estudada, focalizando a relação entre o Estado e o grupo que realiza o serviço tanto de maneira formal como informal.

PALAVRAS-CHAVE: economia informal; mototaxis; redes sociais

Abstract

This article is the result of studies undertaken by the Research Group "Anthropology of the information system and Illicit" which met at the Federal University of Amapá. Initially we brief summary of the authors on the basic theme. The concept of "informal" is discussed from an anthropological perspective of the field of the informal economy. Finally, it reports the results of the first preliminary data from surveys made between the city of Macapá Mototaxistas-Ap. A portion of these mototaxistas was regulated by city hall, but there is still a large number of informal or "illegal" operation. In this case study can apply the theory studied, focusing on the relationship between the state and the group that performs the service of both formal and informal way.

KEY-WORDS: informal economy; mototaxists, social networks

Este texto tem como objetivo apresentar algumas das temáticas tratadas pelo nosso grupo de pesquisa sobre economia informal e ilícita no Estado do Amapá⁵. Faremos isto a partir das principais discussões teóricas referentes à economia informal sob uma perspectiva antropológica, tendo como referencial empírico os mototaxistas do Estado do Amapá. A economia informal tradicionalmente vem sendo estudada nas ciências sociais pela economia, direito e sociologia sob diversos enfoques. Uma das suas contribuições tem sido elucidar as relações e contradições entre o Estado e as redes sociais informais. Enquanto os estudos sociológicos e econômicos pensam as relações informais sob a ótica do Estado e da economia,

¹ Professor Adjunto do colegiado de Ciências Sociais da Unifap.

² Doutora em Antropologia pela Universidade de Brasília, ex-bolsista de Desenvolvimento Científico Regional da Universidade Federal do Amapá, atualmente antropóloga da Secretaria de Justiça e Direitos Humanos do Estado do Pará.

³ Bolsista de Iniciação Científica (Probic-Unifap).

⁴ Bolsista de Iniciação Científica (Probic – Unifap).

⁵ O Grupo de Pesquisa “Antropologia dos Sistemas Informais e Ilícitos”, está vinculado à Universidade Federal do Amapá, recebe recursos financeiros do CNPq é coordenado pelo Prof. Dr. Rosinaldo Silva de Sousa.

o estudo antropológico acrescenta a essas análises os sentidos e significados simbólicos atribuídos à informalidade pelos grupos sociais envolvidos em atividades informais. Esses estudos se mantêm fiéis à tradição antropológica de buscar uma compreensão dos seus objetos de pesquisa através do método da etnografia.

Um exemplo de articulação interdisciplinar do tema é a pesquisa de Hernando de Soto (1987), realizada em Lima, no Peru, na década de 1980. Esse estudo tornou-se um clássico por construir um mapa quantitativo e qualitativo da presença de atividades informais na oferta de serviços fundamentais em uma das maiores metrópoles da América Latina. Também é importante e pioneiro ao fornecer reflexões sobre a relação entre a informalidade e o Estado.

Outra perspectiva sobre a informalidade é a recentemente apresentada por Moisés Naím. Em sua obra, *Ilícito*, publicada em 2005, o autor constrói um panorama da informalidade a nível mundial, nos anos 1990 e 2000. O autor analisa temas atuais que vem despertando crescente atenção de analistas internacionais como a pirataria, o tráfico de drogas, de armas e de pessoas. Realiza uma reflexão contemporânea das mudanças e implicações da queda do muro de Berlim e das barreiras alfandegárias no mundo todo, como parte do processo de globalização e retração do Estado, ocorrido a partir dos anos 90.

Recentemente o antropólogo brasileiro Gustavo Lins Ribeiro reinterpretou os fenômenos estudados por Naím. A partir do estudo da pirataria e do comércio de produtos falsificados nas feiras de importados em Brasília, São Paulo e Caruaru, o autor cria o conceito de “globalização popular”. Estuda de que forma os grupos menos favorecidos economicamente e aparentemente marginais ao grande capital também se aproveitam da queda de barreiras entre países e lugares e inserem-se na globalização estabelecendo o comércio informal, acompanhado de um fluxo de pessoas, mercadorias e de culturas.

É sobre esse último aspecto que se concentra a antropologia das trocas econômicas informais e ilícitas, de que trata nosso projeto de pesquisa. Busca estudar como o comércio de pessoas, mercadorias e serviços, realizado a margem da regulação estatal, cria sua própria lógica e subcultura, gerando significados que podem ser compreendidos por via de uma análise antropológica.

Finalmente, tentaremos ilustrar a perspectiva da antropologia das trocas informais e ilícitas, através de uma análise da presença e da organização dos moto-taxistas em Macapá. Por meio do estudo do surgimento e estabelecimento dos grupos responsáveis pelo transporte

informal em Macapá, pretendemos demonstrar como os conceitos sobre a economia informal podem ser aplicados em uma análise antropológica da informalidade.

1. Pontos de vista a respeito da informalidade.

A globalização, que tomou proporções mundiais a partir das décadas de 1980 e 1990, não é um processo recente. O trabalho de Moisés Naím tem como proposta descrever como a informalidade está intrinsecamente ligada à economia global. Para atingir uma compreensão deste fenômeno o autor estuda as cinco formas de comércio ilícito global sob as quais ele se manifesta: pirataria, lavagem de dinheiro, o tráfico de armas, de drogas e de pessoas. A maior deficiência do trabalho parece ser a confusão do autor quanto à indiferenciação conceitual destes ramos de atividade.

O trabalho de Moisés Naím apresenta uma contraparte interessante às análises de De Soto. Nele o autor tem como proposta descrever como os contrabandistas, traficantes e a lavagem de dinheiro estão “seqüestrando” a economia global. Naím vê as transações ilegais/informais, indistintamente, como um perigo ao sistema mundial. Desconsidera a proposta de Hernando de Soto, a qual analisa essas transações como um resultado da própria ineficiência do Estado para regular as atividades informais. De Soto vai mais além. As próprias regulamentações do Estado possibilitam o surgimento de atividades não formais, sendo que o excesso de normas a cumprir se constitui em um entrave pra o processo de legalização. Ao contrário de Naím, De Soto afirma que não são ilegais os praticantes de atos informais, mas apenas suas atividades.

Apesar de rico em exemplos e casos concretos, o livro de Naím peca por certa simplificação do seu objeto de estudo. Os comerciantes e outros participantes da economia ilícita global aparecem no livro de maneira muito genérica. Contrapondo-se a essa simplificação apresentamos aqui as críticas de Gustavo Lins Ribeiro ao texto de Moisés Naim.

Ribeiro argumenta que existe paralelamente ao processo de globalização mundial um sistema não-hegemônico que se desenvolve em torno de atividades não regulamentadas pelo Estado. Estes dois sistemas estão em dependência um do outro já que uma mercadoria produzida sob os amparos da lei pode ser adquirida de forma informal dentro do sistema não-hegemonico. Ribeiro cita a noção de *(i)* lícito, para designar o processo através do qual os fenômenos formalidade/informalidade se encontram imbricados e são de difícil separação.

Não existiria assim uma luta do “bem contra o mal”, exercida pelo Estado contra as atividades ilícitas.

Ribeiro se apóia também nos estudos de Rosinaldo Silva de Sousa (2004, 2008) para afirmar que se deve fazer uma distinção entre o informal/ilegal/ilícito, não generalizando todos os atores em uma só atividade criminosa e esquecendo das relações sociais que estas atividades trazem em si. Sousa aponta que o legal, o informal e o ilícito não devem ser vistos unicamente desde uma perspectiva estadocêntrica, mas também do ponto de vista dos atores sociais envolvidos. Entre todas as práticas que recebem o nome de economia informal nem todas são classificadas como ilícitas nos locais onde são praticadas, mas todas elas têm em comum a sua forma de funcionamento, as quais são baseadas em redes sociais onde prevalece o valor confiança e os laços étnicos, de amizade e de parentesco entre pessoas muitas vezes de origem comum. A economia informal difere da economia ilícita, pois nesta última seus membros detêm ou aspiram ao domínio dos meios de violência e de corrupção dos agentes públicos.

A Antropologia das trocas econômicas informais e ilícitas pode ser feita realizando estudos nos locais onde acontecem as relações sociais estabelecidas através dos produtos e mercados ilícitos, como os mototaxistas de Macapá. Este último estudo de caso foi realizado pelo nosso grupo de pesquisa.

2. Mototaxistas de Macapá.

Devido o trabalho informal ser bastante amplo e complexo para ser analisado e estudado, é necessário restringir tal estudo a um campo empírico delimitado. O grupo que escolhemos foi os mototaxistas da cidade de Macapá, pois boa parte dos mesmos trabalha informalmente, apesar de haver uma lei municipal⁶ que legalizou tal forma de trabalho.

Alguns mototaxistas afirmam que os primeiros mototaxistas começaram a trabalhar no Estado por volta de 1994 e outros que, devido o serviço de mototaxistas ter se iniciado no nordeste do Brasil, o mesmo chegou a Macapá por volta de 1996. Antes da referida lei, os mototaxistas alugavam um colete de um mototaxista que, segundo relatam alguns informantes, trouxe o serviço para Macapá-AP. Os mototaxistas “rodavam” usando este colete de identificação e o serviço começou a ganhar mais adeptos.

⁶ Lei nº 1053/200034

Com a ampliação do número de prestadores desse serviço informal, a atividade dos mototaxistas começou a sofrer perseguição por parte do Estado, apoiada pelas queixas de setores ligados aos meios de transporte oficiais, principalmente os taxistas. Os mototaxistas, já em número considerável, começaram a formar cooperativas, como a Associação dos Mototaxistas do Amapá, o Sindicato dos Trabalhadores Motaxistas Autônomos do Amapá e a Cooperativa dos Mototaxistas Autônomos São José de Macapá, com o objetivo de obter a regulamentação do serviço de mototáxi em Macapá – AP.

No ano de 1999 foi criada a Lei Municipal que regulamentava o serviço de transporte alternativo de Motocicleta no Estado do Amapá, de autoria do prefeito Annibal Barcellos. Tal lei teve algumas alterações devido ao Decreto nº 1705/2000-PMM de 12 de setembro de 2000, que acrescentou alguns requisitos para o exercício da atividade dos mototaxistas. Foram liberadas 700 licenças, distribuídas por meio de licitação, sendo Macapá o primeiro município do Brasil a legalizar o serviço. Os moto-taxistas que conseguiram esta licença passaram a trabalhar uniformizados e com a moto também padronizada, identificando que é um mototaxista formalizado. Ficaram conhecidos como “amarelinhos” devido a cor amarela da moto. Por outro lado, muitos não obtiveram a licença, mas continuaram a realizar o serviço de mototáxi. Estes passaram a ser chamados de “clandestinos”. O sindicato dos mototaxistas de Macapá estima que existam 2.000 clandestinos.

Na maioria dos casos, os mototaxistas afirmam ter entrado no ramo devido a falta de emprego, mas há os que optaram por este trabalho por ver nele uma fonte de renda melhor do que o emprego que tinham antes.

Hoje em dia, em Macapá, a presença dos “amarelinhos” e “clandestinos” promovendo o transporte de passageiros é comum e já faz parte do cotidiano da cidade. Formaram-se os pontos, que são espaços onde os moto-taxistas esperam por passageiros. Os “amarelinhos” possuem inclusive um “sindicato”. Mas a regulamentação municipal é questionada por alguns clandestinos, pois há controvérsias a respeito da competência do município para legislar assuntos que dizem respeito ao código de trânsito.

2.1. Os “amarelinhos” e os “clandestinos”.

Sendo o mercado de trabalho um recurso escasso, obviamente existem conflitos entre os mototaxistas amarelinhos e clandestinos. Os amarelinhos se queixam que, além de aumentarem a concorrência, alguns clandestinos não têm compromisso com o trabalho e são

responsáveis por assaltos e abusos, manchando a reputação da categoria e promovendo a discriminação por parte da população para com os moto-taxistas, uma classe que por si mesma, como afirmam alguns, já é discriminada. Os formalizados alegam que o município não cumpre seu papel na fiscalização dos clandestinos. Por outro lado, o município afirma que não tem recurso humano suficiente para realizar a fiscalização devida. Os clandestinos, por sua vez, reclamam que os amarelinhos não têm direito de querer impedir seu trabalho alegando que somente em Macapá este serviço é legalizado, sendo assim, possuiriam também direito de trabalhar como mototaxistas.

O “amarelinho” tem permissão municipal para “rodar”. Em seu documento de propriedade da moto esta impressa a categoria “aluguel” para a moto, representado pela placa vermelha. Esta característica, acompanhada pela categoria “passageiro”, também presente no documento, indica que o município reconhece que o dono da moto, descrito como “permissionário”, pode realizar transporte de passageiros. O permissionário tem a contrapartida de ter que pagar todo mês uma taxa de R\$ 15,00 para manutenção do serviço, mais uma taxa de R\$ 20,00 de seguro contra acidente, totalizando um total anual de R\$ 420,00 pagos em taxa à Prefeitura anualmente. Quem exerce o controle destas cobranças bem como a fiscalização do serviço é a EMTU (Empresa Municipal de Transporte Urbano). O permissionário pode ter um “auxiliar”. O auxiliar não é proprietário da permissão, da placa, ou da moto, sendo que para realizar o serviço estabelece um contrato baseado em relação de confiança com o dono das propriedades. O auxiliar além de pagar, também, as referidas taxas de manutenção e seguro, paga uma taxa diária para o dono das permissões. Este valor, segundo pesquisado, está geralmente em torno de R\$ 20,00 diários, ou seja, R\$ 600,00 mensais. Consta hoje na “praça” uma quantidade maior de auxiliares do que permissionários.

O clandestino, “clandêco” para alguns, não possui permissão para executar o serviço. Sendo assim, quando são pegos pelos fiscais da EMTU transportando passageiros estão sujeitos a pagar multa e ter sua moto recolhida. Muitas vezes os clandestinos aconselham o passageiro a informar, caso sejam pegos em uma fiscalização, que o passageiro e o motoqueiro são conhecidos, fornecendo uma justificativa para o transporte, se livrando da multa. Em outros casos os clandestinos têm que recorrer ao suborno para se livrarem da multa, ou simplesmente pagá-la.

O caso dos clandestinos oferece um bom exemplo para ilustrar como a formalidade e informalidade são fronteiras que na sua interação se anulam. Os clandestinos são de fácil

identificação, pois costumam trafegar pela rua com dois capacetes e camisas de manga comprida, para proteger os braços da irradiação solar. Possuem um estereótipo que permite ao passageiro o identificar e solicitar seu serviço. Além disso, os clandestinos, assim como os “amarelinhos” possuem locais fixos onde esperam passageiros, os “pontos”. Nestes locais é possível verificar o grande número de clandestinos que existe na cidade bem como a ineficiência ou tolerância do Estado no que concerne à fiscalização. Assim, mototaxistas legalizados e clandestinos disputam passageiros de forma regular nas ruas de Macapá-AP, mostrando que o serviço clandestino se confunde com o legalizado e possui tanta visibilidade por parte dos usuários deste transporte alternativo quanto o serviço formalizado. Mas há diferenças em alguns pontos entre os “amarelinhos” e clandestinos. Os primeiros alegam que são mais cobrados pelas autoridades. Ouve-se dos legalizados histórias de abordagem por fiscais de trânsito por infrações cometidas pelos mototaxistas, tendo o infrator por vezes que recorrer ao suborno ou a uma conversa para ser liberado da multa. Os legalizados afirmam que os fiscais fazem vista grossa para com os clandestinos e cobram mais dos formalizados por estes terem que servir de exemplo. Por outro lado, os legalizados possuem alguns privilégios oriundos de sua condição. Por exemplo, um ponto clandestino pode ter seu espaço ocupado por veículos estacionados, o que não ocorre em um ponto legalizado, pois o espaço do ponto é reservado para os mototaxistas. Entre os “amarelinhos” há uma sentimento de segurança devido o seu registro junto ao EMTU. Eles sentem que, pelo fato de possuírem um número os identificando, acessível ao usuário, eles podem passar mais confiança aos clientes.

2.2. O ponto

Em vários locais da cidade existem espaços onde certo número de mototaxistas aguarda, em grupo, passageiros para realizarem o transporte. Estes locais são conhecidos pelos mototaxistas como “ponto”. Existem pontos que são freqüentados somente por amarelinhos, outros somente por clandestinos de certa equipe, há também os pontos em que ambos, amarelinhos e clandestinos, freqüentam. O ponto é um recurso usado por muitos para descansar depois de um tempo fazendo transporte de passageiros. Existem os pontos considerados bons para os mototaxistas conseguirem passageiros de maneira rápida, dependendo de fatores como localização e horário.

O ponto é o ambiente de interação social dos mototaxistas. Legalmente, qualquer mototaxista amarelinho pode estacionar em qualquer ponto legalizado, mas, na prática, só

“encosta” os que já se conhecem. Segundo alguns mototaxistas, existem aqueles que não “se entrosam”, preferem ficar “asilado”, “rodando” em busca de passageiro sem parar, sem freqüentar algum ponto. Um dia em um ponto, chegou um mototaxista perguntando: “Cadê o Ceará? Nunca mais vi ele por aqui!”. Ou seja, a freqüência no ponto acaba por formar um grupo que reconhece seus membros. No ponto, os moto-taxistas se organizam de forma que o primeiro que chega ao ponto é o primeiro na fila para realizar o transporte de um passageiro. É o que eles chamam de funcionamento “por vez”. O conhecimento de quem freqüenta o ponto é fundamental para estabelecer o controle da vez. Quando um mototaxista chega, ele confere visualmente quem já está no ponto, logo estabelece quem está na sua frente e assim marca sua posição na fila. Pode ocorrer de estacionar mototaxistas que não são freqüentadores habituais do mesmo local, mas estes geralmente pertencem a um outro ponto que mantém relação de amizade entre os freqüentadores de ambos os pontos. No caso do ponto localizado no Pronto-Socorro, estes “têm mais contato” com os freqüentadores do ponto do “jambeirinho” e do “terminal”, por exemplo. A freqüência no ponto também garante um sentido de existência do mototaxista ante os membros da categoria. Se o mototaxista freqüenta algum ponto, quando, por exemplo, envolvido em algum acidente, ele pode ser reconhecido pelos que freqüentam o ponto. Se ele não freqüenta ponto algum, quando algo ocorre com este mototaxista circula a pergunta “quem é?” entre os mototaxistas.

Os pontos onde somente os amarelinhos ficam são pontos registrados junto ao EMTU. Possuem uma placa indicando o início do ponto e uma placa indicando o fim. Entre as placas só podem estacionar moto-taxistas formalizados em número indicado pela placa. Se na placa indicar seis (6), somente seis (6) moto-taxistas podem estacionar no ponto. Se mais estacionarem, os fiscais da EMTU podem recolher a última moto. Existem também os pontos onde podem estacionar ambos, clandestinos e amarelinhos. São considerados por nós como “pontos clandestinos” e não possuem um limite de motos para estacionar. Se alguém que não freqüenta o ponto quiser estacionar tem de passar por um processo de aceitação por parte do grupo que já freqüenta o local, o qual se dá mediante a amizade com um dos que já utilizam o ponto. Somente os “chegados” podem “encostar”.

Os pontos legalizados na cidade de Macapá estão localizados em frente aos hospitais São Camilo e São Luiz (localizado na AV. Marcelo Candia, 742), hospital das Clínicas Dr. Alberto Lima (localizado na Av. FAB, 70) e ao hospital Pronto Socorro Oswaldo Cruz (localizado na Rua Hamilton Silva, 1648). Outros pontos legalizados se localizam na

Rodoviária de Macapá; outro se localiza na Avenida FAB entre as ruas Leopoldo Machado e Hamilton Silva e há outro, localizado na Rua São José, esquina com a Av. Mendonça Junior.

2.3 Moto-taxistas e a teoria estudada

Em um processo semelhante ao que aconteceu no Peru, descrito por De Soto (1987), os mototaxistas se organizaram e conseguiram, em 2000, mediante lei aprovada no município, licença para sua atividade. Pois “a falta de meios legais para se protegerem individualmente obriga os transportadores informais a se organizar politicamente” (De Soto, 1987, p156).

No que diz respeito à informalidade dos mototaxistas, foi constatado, por meio de entrevistas com os mesmos, que a atual Lei Municipal que ampara os mototaxistas não pode ser reconhecida. Uma lei tratando dessa matéria teria que ser federal, pois município não pode amparar veículo motorizado. Por isso, há a necessidade dos mototaxistas formais em serem reconhecidos e amparados pela lei federal, pois, além do mototaxista ter o direito de possuir a carteira de trabalho, o mesmo obteria os direitos que um trabalhador formal possui.

Podemos resumir o processo de legalização em algumas fases que vão desde o início da atividade, passando pela organização de entidades representativas, que se unem em torno do objetivo de conseguir a formalização. Este processo, como descrito por De Soto, também implica a realização de manifestações reivindicando o direito de trabalharem livremente. Marx e Engels (2006) apontam como uma classe se forma na luta contra um inimigo comum, no caso, os moto-taxistas contra a perseguição do Estado.

É interessante perceber como o aspecto mostrado por De Soto (1987), de que o Estado fornece os meios para a existência da informalidade, se dá entre os moto-taxistas. Com a abertura do processo licitatório, 700 vagas foram oferecidas, nisto ficaram de fora a maioria dos mototaxistas, os quais passaram a “rodar” na clandestinidade. Partindo das concepções vistas em De Soto também podemos perceber que a atividade do moto-taxista clandestino que é ilegal, não a pessoa que realiza o ato.

O trabalho dos mototaxistas no Estado do Amapá é muito complexo, principalmente nas relações entre mototaxistas legais e clandestinos. Entre os mototaxistas legalizados há um descontentamento pela falta de “vontade política”, como relatam alguns. Segundo os “amarelinhos”, há a necessidade de liberação de mais licença para realização do serviço, o que diminuiria o número de clandestinos, aumentando a organização do serviço, já que cada licenciado possui uma identificação, um registro junto a EMTU.

Todo o processo que engloba os mototaxistas tanto legais como os clandestinos se enfatiza em questões de ordem jurídica (ilegais ou legais), econômica (mercado de trabalho) e social (as redes sociais que os mesmos as compõem nos pontos).

As relações entre a informalidade e o Estado são assim, íntimas e complexas e então longe de se extinguir. Tendem a seguir se imiscuindo cada vez mais, nestes tempos de globalização e economias subterrâneas também globais.

BIBLIOGRAFIA

DE SOTO, Hernando et alii. *Economia subterrânea: uma análise da realidade peruana*. Rio de Janeiro: Globo, 1987.

MARX, K. ENGELS, F. A ideologia alemã. São Paulo: Editora Martin-Claret, 2006 (Coleção a obra prima de cada autor)

NAIM, Moisés. *Ilícito*. Rio de Janeiro: Zahar, 2006.

RIBEIRO, Gustavo Lins. “El sistema mundial no hegemónico y la globalización popular”. Universidade de Brasília. Série Antropologia n.410. 2007.

SOUSA, Rosinaldo Silva de. Narcotráfico y economía ilícita: las redes del crimen organizado em Rio de Janeiro. *Revista Mexicana de Sociologia*, año 66, num 1, enero-marzo, 2004, México, D. F., pp 141-192

SOUSA, Rosinaldo Silva de. O problema das segmentações nas redes informais e ilícitas: a heterogeneidade dos padrões de ações sociais justifica a separação conceitual dessas redes? 26ª Reunião Brasileira de Antropologia. 01 a 04 de junho, 2008. Porto Seguro, Bahia, Brasil.