

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO  
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS  
MESTRADO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

**AMANDA BARROS BATISTA**

**ROTATIVO SÃO LUÍS:**

Dinâmica de classificação dos guardadores de carro.

São Luís  
2007

**AMANDA BARROS BATISTA**

**ROTATIVO SÃO LUÍS:**

Dinâmica de classificação dos “guardadores de carro”.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal do Maranhão para obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais.

Orientador: Prof. Dr. José O. Alcântara Jr.

São Luís

2007

**AMANDA BARROS BATISTA**

**ROTATIVO SÃO LUÍS:**

Dinâmica de classificação dos “guardadores de carro”.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal do Maranhão para obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais.

Aprovada em     /     /     .

**BANCA EXAMINADORA**

---

**Prof. Dr. José O. Alcântara Jr.** (Orientador)  
Universidade Federal do Maranhão

---

**Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Maria Salete Kern Machado**  
Universidade de Brasília

---

**Prof<sup>o</sup>. Dr. Marcelo Domingos Sampaio Carneiro**  
Universidade Federal do Maranhão

Para Valdemiro, Rosimar e Andreza.

## AGRADECIMENTOS

Meus agradecimentos a todos que, de forma direta ou indiretamente, facilitaram a produção deste trabalho. Em especial agradeço:

A minha família, nas pessoas de Valdemiro, Rosimar, Andreza, Benedita, Marlúcia, Kátia, Reginaldo, Ducinha, Osmar, Valmir, Socorro, Valdenir, Valdinar, Aretha, Gabi, Arison, Suzy, Júnior, a quem dedico esta dissertação;

A Yuri Costa, professor do Departamento de História da Universidade Estadual do Maranhão e companheiro, pelo apoio, incentivo, comentários e acompanhamento da escrita de cada capítulo deste trabalho;

À Joelma, que auxiliou na coleta de informações para este trabalho;

A Waldemiro, Maria, Pedro, Zoraide e Maria da Graça, pelos ensinamentos;

Ao Prof. José Alcântara Jr., pela orientação, e aos professores Maria Salete Kern Machado e Marcelo Domingos Sampaio Carneiro, por se disponibilizarem a compor a banca examinadora;

Aos professores e alunos da segunda turma do PPGCS/UFMA;

Às amigas de longa data, Úrsula Ághata, Bianca Rabhani, Francisca, Ivy Cutrim e Juliana Márcia, pelas várias horas de descontração e alegria;

Aos amigos Fernando Eurico, Ellen Patrícia e Carla Tatiana;

A turma de 2001.1 do curso de História da Universidade Federal do Maranhão, pelas valiosas experiências de vida e acadêmicas;

Ao Presidente do Sindicato dos Manobristas, Lavadores e Guardadores de Automóveis do Estado do Maranhão, Francisco Ribamar (Pongol), e demais entrevistados, pela colaboração;

*“São faxineiros,  
balançam nas construções.  
São bilheteiros,  
baleiros e garçons  
(...)  
Mas há milhões desses seres,  
que se disfarçam tão bem,  
que ninguém pergunta  
de onde essa gente vem”.*

*Chico Buarque  
(Brejo da Cruz)*

## RESUMO

Análises de discursos relativos aos processos de classificação e identificação de “flanelinhas” que trabalham no sistema público (e pago) de estacionamento rotativo, denominado “Rotativo São Luís”, no Centro da cidade de São Luís do Maranhão. A proposta da pesquisa foi discutir o que chamo de *dinâmica de classificação* dos “guardadores de carro”, entendida como a elaboração, por representantes do Sindicato dos Guardadores de Carro, de critérios de classificação e diferenciação entre “flanelinhas” do referido sistema, assim como quais as razões e formas de emprego de tais critérios. Considerei o processo de *categorização* como capacidade de identificar diferenciações entre indivíduos e grupos sociais, resultando, dentre outras coisas, em tratamentos desiguais ou exigências de comportamento. Na interpretação de Pierre Bourdieu (1996, p. 110), esse processo se converteria no que chama de *magia social*, vez que daria existência à coisa nomeada, estabelecendo fronteiras e delimitando limites.

Palavras-chaves: trabalho, informalidade, guardador de carro.

## ABSTRACT

Analysis of discourses related to the process of classification and identification of “flanelinhas” who work in the public (and pay) system of rotative parking in São Luís Centre named “Rotativo São Luís”. The proposal of this research was to discuss what I call “dynamic of classification” of car guards, understood as the construction, by representatives of Car Guards Union, of classification and differentiation criteria between “flanelinhas” of the referred system, as well as the reasons and ways of employment of such criteria. I considered the process of classifying as capability of identify differentiations between individual and social groups, resulting, among other things, in unequal treatments or demands of behavior. In the interpretation of Pierre Bourdieu (1996, p. 110), this process would convert to what he calls *social magic*, once it would give *existence* to the nominated thing, establishing its borders and delimiting its limits.

Key-words: work, informality, car guard.



## LISTA DE ABREVIATURAS

ASSPROM/BH-	Associação Profissionalizante do Menor de Belo Horizonte
BHTRANS-	Belo Horizonte Trânsito
CET/SP-	Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo
CLT-	Consolidação das Leis do Trabalho
CF-	Constituição Federal
CMTU-	Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização de Londrina
CTB-	Código de Trânsito Brasileiro
CTTU-	Coordenadoria de Trânsito e Transporte Urbano de Sobral
DRT-	Delegacia Regional do Trabalho
EC-	Emenda Constitucional
EPESMEL-	Projeto Escola Profissional e Social do Menor de Londrina
FAT-	Fundo de Amparo ao Trabalhador
OIT-	Organização Internacional do Trabalho
PEA-	População Economicamente Ativa
SEMTUR-	Secretaria Municipal de Transportes Urbanos

## LISTA DE TABELAS

1 Dados do Sistema Rotativo de Belo Horizonte .....	48
2 Dados do Sistema Rotativo São Luís .....	61
3 Dados de “flanelinhas” no Sindicato .....	65

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	12
<b>1.1</b>	<b>Metodologia</b> .....	27
<b>2</b>	<b>ESTACIONAMENTO ROTATIVO EM VIAS PÚBLICAS</b> .....	37
<b>2.1</b>	<b>Estacionamento rotativo como uso do espaço urbano</b> .....	37
<b>2.2</b>	<b>O “Rotativo São Luís”</b> .....	53
<b>3</b>	<b>TRABALHO, EMPREGO E INFORMALIDADE</b> .....	70
<b>3.1</b>	<b>A experiência do trabalho e sua identificação como emprego</b> ...	70
<b>3.2</b>	<b>A experiência do trabalho e sua dissociação do emprego</b> .....	78
<b>3.3</b>	<b>Informalidade: análise de uma categoria discursiva</b> .....	84
<b>3.4</b>	<b>Os “flanelinhas” de São Luís ante o discurso da informalidade</b> .	88
<b>4</b>	<b>DINÂMICA DE CLASSIFICAÇÃO DOS GUARDADORES DE CARRO NO ROTATIVO SÃO LUÍS</b> .....	102
<b>4.1</b>	<b>“Categoria” e agrupamentos</b> .....	102
<b>4.2</b>	<b>Classificações</b> .....	107
<b>4.3</b>	<b>Dinâmica das classificações</b> .....	114
<b>5</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	132
	REFERÊNCIAS.....	141
	ANEXOS .....	146

## 1 INTRODUÇÃO

Em agosto de 2003 ocorreu no auditório do Tribunal Regional do Trabalho da 16ª Região em São Luís, o Fórum Estadual do Trabalho no Maranhão, subdivisão do chamado Fórum Nacional do Trabalho realizado nas Capitais de todos os Estados do Brasil.

Os referidos Fóruns estaduais tiveram como finalidade, naquele contexto, discutir problemas relacionados ao desemprego, trabalho informal, direitos trabalhistas e sindicais, assim como às atribuições da Justiça do Trabalho.

Na ocasião do evento também foram debatidas questões relativas às mudanças na legislação trabalhista e na estrutura sindical brasileira a serem efetivadas pela primeira gestão do governo de Luís Inácio “Lula” da Silva, bem como elaborar um relatório, ao final do Fórum, contendo sugestões de trabalhadores e empregadores maranhenses para a Reforma Sindical e Trabalhista Brasileira.

Participaram do evento, empresários, organizações de classe, representantes sindicais e de diversas entidades associativas, assim como trabalhadores de diferentes setores profissionais de São Luís e do interior do Maranhão.

Participei do Fórum porque, na ocasião, desenvolvia um estudo na área específica de Direito do Trabalho sobre a reforma sindical e suas repercussões jurídicas em diferentes experiências de trabalho no Maranhão. O resultado desse trabalho desenvolvido foi apresentado e discutido junto à banca examinadora de monografia da Universidade Federal do Maranhão para obtenção do grau de bacharel em Direito.

Logo no primeiro dia do Fórum fui surpreendida com o posicionamento das pessoas no auditório onde ocorriam os debates. Sem nenhuma

predeterminação por parte da organização do evento, de um lado estavam sentados empresários e empregadores, de outro estavam representantes de sindicatos e trabalhadores. Como se formassem dois lados opostos inconciliáveis.

No decorrer das discussões, observei que se tratava de divisão de interesses. A cada pauta discutida para a elaboração do referido relatório foram travados debates calorosos e, muita das vezes, inegociáveis entre empregadores e trabalhadores.

No início da manhã do terceiro dia de trabalhos e conferências do Fórum, a pauta se referia às modificações na estrutura sindical. O presidente da mesa, na ocasião, iniciando as discussões, perguntou quem do auditório gostaria de se pronunciar quanto à questão.

Depois de alguns instantes, alguém se manifestou e se dirigiu ao microfone que se encontrava no canto direito à frente da platéia. Esse alguém se identificou como Francisco Ribamar Moreira, porém mais conhecido como “Pongol” (foto 7, anexo A). Continuando sua apresentação informou ainda que era presidente do Sindicato dos Lavadores, Manobristas e Guardadores de Automóveis do Estado do Maranhão.

No mesmo instante, pessoas na platéia se entreolharam e sorriram. Alguém chegou a dizer: “Meu Deus, tem até flanelinha aqui!”. Essa situação realmente me chamou atenção.

A partir de então me interessei em pesquisar sobre a atividade de guardadores de carro. Fiz minha inscrição no Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais (PPGCS) da UFMA com o projeto intitulado “Práticas cotidianas de trabalho dos guardadores de carro em São Luís do Maranhão”.

De início, objetivei pesquisar a atividade cotidiana dos guardadores de carro chamados de “agentes da cidade” que trabalham no estacionamento do “Projeto Reviver”, localizado no bairro da Praia Grande em São Luís.

No entanto, percebi que seria um trabalho de campo dispendioso e que exigiria muito tempo, pois teria que apresentar e descrever o trabalho de “flanelinhas”. Em dois anos disponibilizados pelo Programa de Mestrado não eram, ao meu ver, suficientes para desenvolver o trabalho a que me propunha.

Então, no decorrer da realização do projeto de dissertação, delimito meu objeto de pesquisa no sentido de analisar o que chamei de “processo de formalização” (no sentido de reconhecimento e regulamentação legal) da atividade dos “agentes da cidade” a partir de discursos de representantes do Sindicato dos Guardadores de Carro em São Luís.

Durante a pesquisa, no entanto, verifiquei que representantes do Sindicato não reconheciam os “agentes da cidade” como “flanelinha” regularizado. Houve divisão entre os guardadores de carro que resultou na criação da Associação dos Lavadores e Guardadores de Carro da Praia Grande, independente do Sindicato. Essa situação inviabilizou mais uma vez a pesquisa, vez que a proposta era trabalhar especificamente com o Sindicato.

Em razão do exposto, a pesquisa foi direcionada para a análise do sistema de estacionamento Rotativo São Luís e, de forma mais específica, do que denominei de *dinâmica de classificação dos guardadores de carro*.

Todo o estudo e análise da pesquisa sobre discursos de “flanelinhas” e sua atividade no sistema rotativo em São Luís foi realizado através de depoimentos, entrevistas de integrantes e representantes do Sindicato, bem como de documentos, atas, cadastros e estatuto da mencionada entidade sindical.

O Sindicato dos Guardadores de Carro (fotos 3 e 4, anexo A) foi fundado em 17 de dezembro de 1989 (CNPJ: 35110832/0001-45) e, hoje, possui sede localizada na rua Maranhão Sobrinho, nº 155, no bairro do Desterro no Centro da cidade de São Luís. Inicialmente com trinta e quatro membros, a entidade sindical abrangia somente o Município de São Luís. Atualmente, abarca todo o Estado do Maranhão e tem identificado e cadastrado em seus arquivos aproximadamente seiscentos “flanelinhas”.

Conforme o estatuto social da entidade (Doc. 2, anexo B), a mesma foi criada com os seguintes objetivos: representar interesses da “categoria profissional”, informar sobre direitos e deveres do guardador de carro, organizar e regulamentar a atividade, oferecer capacitação e formação profissional aos seus associados, bem como organizar, coordenar e proteger a “categoria”.

O Sindicato ainda não é formalizado perante o Ministério do Trabalho, embora tenha um pedido formal de reconhecimento em processo de avaliação e aprovação na Delegacia Regional do Trabalho (DRT).

No processo de elaboração da pesquisa, freqüentei as reuniões da entidade, que se realizam a cada quinto dia útil do mês, durante um pouco mais de um ano. Foram, ao todo, dezoito reuniões que participei, além de constantes visitas que realizei para pesquisar seus arquivos.

No transcorrer dos encontros, percebi que as discussões ocorridas no Sindicato estavam estritamente relacionadas ao sistema público de estacionamento rotativo chamado Rotativo São Luís, que abrange ruas localizadas no Centro da cidade. Tal sistema foi organizado e implantado pela Prefeitura Municipal de São Luís, através da Secretaria de Transportes Urbanos (SEMTUR).

Conforme o Presidente do Sindicato Francisco Ribamar Moreira, “a entidade ainda existe devido à parceria firmada entre o Sindicato e a Secretaria Municipal de Transportes Urbanos (SEMTUR), em razão da implantação do sistema de estacionamento rotativo no Centro de São Luís” (ENTREVISTADO 1).

A referida parceria ensejou a participação direta de “flanelinhas” no processo de implantação do sistema rotativo em São Luís, bem como possibilitou que somente os guardadores de carro indicados pelo referido Sindicato poderiam ser contratados pela empresa administradora do “Rotativo São Luís” ou trabalharem autonomamente no local do sistema.

Assim, o Sindicato obteve o controle de quem poderia ou não trabalhar no sistema rotativo, sendo que somente o “flanelinha” que estivesse devidamente cadastrado na entidade e em dia com a anuidade sindical estaria em condições de ser indicado para trabalhar no “rotativo”. Fora dessas situações, o “flanelinha” era considerado irregular e não seria reconhecido pelo Sindicato e, assim, não poderia trabalhar nos locais controlados por este.

Ao desenvolver a pesquisa, observei que “flanelinhas” foram contratados com carteira de trabalho assinada para atuarem no Rotativo São Luís. Considerei interessante tal situação porque representantes da Administração Pública Municipal consideram a mencionada atividade como informal. As idéias de formalidade e informalidade do trabalho estão, a todo tempo, em jogo nos discursos seja dos representantes do Sindicato, seja de servidores da SEMTUR.

O referido processo de contratação de guardadores de carro pela Administração Pública Municipal ensejou muitos conflitos, disputas e rivalidades entre os próprios “flanelinhas” que trabalhavam no “rotativo”, entre estes e o



Sindicato, bem como descontentamentos por parte dos guardadores de carro excluídos do sistema.

Assim, tendo em vista as referidas considerações, defini mais claramente minhas propostas de trabalho para dissertação.

A presente pesquisa visa analisar interpretações sobre os processos de identificação e critérios de classificação dos “guardadores de carro”<sup>1</sup> que atuam no sistema público de estacionamento rotativo no Centro da cidade de São Luís.

Para tanto, a análise foi realizada a partir de discursos elaborados por representantes do Sindicato dos Lavadores, Manobristas e Guardadores de Automóveis do Estado do Maranhão, doravante denominado Sindicato, da Secretaria Municipal de Transportes Urbanos de São Luís (SEMTUR) e da empresa Rotativo São Luís de Estacionamentos.

Na pesquisa, denominei de *dinâmica de classificação* esses discursos sobre critérios de identificação e classificação dos guardadores de carro no referido sistema.

Para que fosse possível a análise da referida dinâmica de classificação, delimiti a pesquisa aos discursos de “flanelinhas” que pertenciam principalmente a dois “grupos” que trabalham no sistema rotativo em São Luís. O “grupo” dos empregados chamados de *agentes rotativos* e o dos prestadores de serviços denominados de *“flanelinhas-cadastrados”* ou simplesmente denominado de *“apoio”*.

Os *agentes rotativos* são aqueles guardadores de carro que foram contratados com carteira de trabalho para atuarem nos estacionamentos do sistema pela empresa administradora do Rotativo São Luís. Portanto, possuem vínculo empregatício com a referida empresa.

---

<sup>1</sup> No trabalho, utilizei as expressões “guardadores de carro” e “flanelinhas”, reiteradamente presentes nos discursos aqui analisados, como sinônimos.

Os *flanelinhas-cadastrados* ou “*apoio*” são guardadores de carro cadastrados no Sindicato e que trabalham no Rotativo São Luís, porém não possuem nenhum vínculo empregatício com a empresa responsável pelo sistema.

A pretensão foi estruturar a presente dissertação levando em consideração discussões conceituais consideradas, na pesquisa, como necessárias à relativização de noções relacionadas aos “guardadores de carro”, tal como a idéia de *trabalhador informal*.

No que tange à sistematização do trabalho de dissertação, inicio delimitando e apresentando o recorte espacial selecionado para a realização da pesquisa. O Município de São Luís, Capital do Estado do Maranhão, foi o espaço demarcado para o estudo, no sentido de que o discurso analisado, notadamente, de representantes do Sindicato, refere-se à “flanelinhas” que trabalham nesta Capital.

De forma geral na pesquisa, descrevo e exponho algumas considerações sobre o processo de implantação, utilização e funcionamento dos chamados sistemas públicos de estacionamento rotativo por parte das Administrações Municipais de cidades brasileiras como São Paulo (SP), Londrina (PR), Belo Horizonte (MG) e Sobral (CE).

O intuito é realizar uma análise comparativa no sentido de analisar os motivos, as condições e circunstâncias de implementação desses sistemas de estacionamentos rotativos em outras localidades do Brasil como parte de políticas públicas nacionais de organização de tráfego e trânsito nas cidades.

De forma específica, no primeiro momento do presente trabalho, descrevo e analiso a implantação do sistema público (e pago) de estacionamento rotativo, denominado “Rotativo São Luís” pela Administração Pública municipal em ruas do Centro da cidade para, então, facilitar a compreensão e direcionar a análise

sobre discursos relacionados aos processos de classificação e identificação dos “guardadores de carro” que trabalham no referido sistema.

O Rotativo São Luís foi um sistema implantado no bairro do Centro da cidade, embora não abarque todas as suas ruas. Atualmente o “rotativo” abrange as ruas do Sol (Foto 1, Anexo A), de Santana, da Paz, São Pantaleão, dos Afogados, Sete de Setembro, Beco do Teatro Arthur Azevedo, Ribeirão, Santaninha, Magalhães de Almeida, Egito, das Flores, Mangueiras e Mercado Central.

A escolha do Centro de São Luís foi priorizada em virtude do Sindicato, através de seu presidente, considerar que fariam parte desta entidade, como associados, os guardadores de carro que trabalhassem neste perímetro.

O objetivo inicial do Rotativo São Luís foi demarcar áreas para estacionamento em vias públicas com a cobrança de tarifa por tempo de utilização.

Conforme o Secretário Municipal de Transportes de São Luís, Canindé Barros (apud CRUZ, 2006), a escolha na implantação desse sistema de estacionamento, no perímetro central de São Luís, derivou da existência, neste local, da maior concentração de atividades comerciais da cidade (lojas, shopping center, comércios em geral, Mercado Central, repartições públicas, agências bancárias, escolas, hospitais, teatro), o que ocasionaria grande circulação de veículos, mercadorias e pessoas.

Ainda segundo o secretário, o Rotativo São Luís seria necessário para “disciplinar” e “normalizar” a circulação de pessoas e o trânsito de veículos no Centro da cidade, assim como

Facilitar o estacionamento, regulando o tráfego de veículos de cargas e de transportes públicos, garantindo segurança e oferecendo comodidade às pessoas, o que facilita e torna mais atrativo o deslocamento de pessoas para o Centro, beneficiando também o crescimento das vendas e do comércio no local (BARROS, Canindé apud CRUZ, 2006, p. 15).

Quando de sua implantação, o serviço do sistema rotativo de estacionamento foi terceirizado, através de licitação, pela Prefeitura Municipal. Atualmente, o serviço é desenvolvido, gerenciado e fiscalizado pela empresa Rotativo São Luís de Estacionamentos.

A Administração Municipal exigiu no processo licitatório a contratação de “flanelinhas” que já trabalhassem no local de implantação do sistema rotativo (Centro). Para que os guardadores de carro pudessem ter conhecimento de como o sistema rotativo funcionaria, como manejar as máquinas de registros (parquímetros) e, ainda, como orientar os condutores de veículos que utilizassem o sistema, a Prefeitura Municipal, através da SEMTUR, disponibilizou cursos de capacitação e treinamento, bem como distribuiu fardamentos, crachás e carteiras de identificação.

O sistema Rotativo São Luís possibilitou a contratação (com carteira de trabalho assinada) de “flanelinhas”, como *agentes rotativos*, para cumprir o serviço exigido pelo referido sistema.

Segundo Hassan Zaghoul, diretor da empresa Rotativo São Luís de Estacionamento, o processo de contratação de “flanelinhas” pela mencionada empresa foi realizado por intermédio do Sindicato. Através de processo seletivo e visando obedecer às cláusulas da licitação, foi priorizada a seleção de guardadores de carro que trabalhavam há mais tempo nas ruas do Centro, levando também em consideração os que obtivessem maior desempenho nos cursos de capacitação e treinamento oferecidos pela SEMTUR (ENTREVISTADO 3).

No terceiro capítulo da dissertação, analiso categorias presentes em discussões políticas, acadêmicas e jurídicas (posteriormente identificadas) relativas a essa atividade, tais como: *comércio formal/informal e trabalho*

*legal/ilegal*, quase sempre caracterizadores da atividade dos “guardadores de carro” como trabalho à margem das relações de emprego.

Observei que referências conceituais relativas ao trabalho, como as utilizadas pela legislação brasileira<sup>2</sup>, e grande parte dos trabalhos acadêmicos sobre relações laborais, são perpassadas pela identificação do trabalho com as noções de emprego e relação assalariada. Atividades que não se enquadram nessas noções são, em regra, consideradas como “marginais”, sendo excluídas, ao menos conceitualmente, de uma ordem social do trabalho reconhecida e tutelada juridicamente.

Ante tais considerações, e para a melhor compreensão do objetivo da pesquisa, privilegiei discussões acerca de relações de trabalho assalariadas como referência, como estas são caracterizadas e quais os requisitos identificadores para, então, discutir como está sendo pensada a atividade dos “guardadores de carro”.

Busquei realizar igualmente, reflexões sobre as categorias *integração e exclusão social, informalidade, inserção e precarização (vulnerabilidade)* do trabalho, valendo-se dos discursos acerca da atividade dos “flanelinhas”, produtores, no meu entendimento, de um *discurso de dissociação* ou de *inclusão dissociada*, ou seja, que coloca tais indivíduos numa situação-limite, ora estigmatizando o desemprego e a informalidade, ora valorizando e legitimando sua atividade.

Essas discussões tomam como referência a noção de “sociedade salarial”, elaborada pelo sociólogo francês Robert Castel (1998, p. 415-478) ao

---

<sup>2</sup> O Decreto-Lei n° 5.452, de 1° de maio de 1943, que aprovou a Consolidação das Leis do Trabalho, dispõe no seu artigo 1° “Esta Consolidação estatui as normas que regulam as *relações individuais e coletivas de trabalho*, nela previstas” (grifou-se). O artigo 2° e seu parágrafo 1° prevêm: “Considera-se *empregador* a empresa, individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação de serviços. §1°: Equiparam-se ao empregador, *para os efeitos exclusivos da relação de emprego*, os profissionais liberais, as instituições de beneficência, as associações recreativas ou outras instituições sem fins lucrativos, que admitirem trabalhadores como *empregados*” (grifou-se). O artigo 3° estabelece: “Considera-se *empregado* toda pessoa física que prestar serviços de natureza não-eventual a *empregador*, sob a dependência deste e mediante salário” (grifou-se).

analisar o que considera como mudanças de sentido e intensidade da intervenção estatal nas relações salariais contemporâneas. Por *sociedade salarial* Castel entende formas de organização de trabalho pautadas em uma economia de base industrial, caracterizada por direitos, garantias e seguridades dadas ao trabalhador empregado (CASTEL, 1998, p. 417).

Nessa perspectiva, conceitos como *sociedade salarial*, *pleno emprego* e *proteção social*, foram utilizados e discutidos na tentativa de se perceber limites das noções de trabalho identificado com o conceito de *emprego*.

Discuti também sobre outro termo comumente utilizado para designar a atividade dos guardadores de carro: *trabalho informal*.

Considero problemática a definição de *setor informal* utilizada nos discursos analisados. Entendo que essa categoria, tal como empregada, leva à crença da existência de um lugar separado e definido, se comparado ao “setor formal”. Contudo, creio que informalidade do trabalho deve ser analisada, antes de qualquer coisa, como categoria discursiva que se fundamenta em classificações derivadas de relações de poder<sup>3</sup>.

Nesse aspecto, a noção de *trabalho informal* será analisada como discurso que classifica e delimita lugares, bem como impõe limites ao reconhecimento de diferentes experiências sociais de trabalho.

---

<sup>3</sup> Michel Foucault, em sua obra *Microfísica do Poder*, foi a referência teórica utilizada no presente trabalho para análise da noção de *poder*. O poder, na concepção desenvolvida pelo referido autor, não é algo que possua uma natureza, uma essência ou que significa necessariamente repressão e dominação. Não é uma coisa, nem um objeto que pode ser possuído, mas uma prática social que se constrói relacionalmente, que se exerce e se disputa, que se constitui enquanto formas díspares, heterogêneas e em constante transformação. O objetivo na relação de poder não seria necessariamente oprimir, mas controlar. Conforme Foucault: “Quando se define os efeitos do poder pela repressão, tem-se uma concepção puramente jurídica, identifica-se o poder a uma lei que diz não. [...] O que faz com que o poder se mantenha e que seja aceito é [...] que de fato permeia, produz coisas, induz ao prazer, forma saber, produz o discurso. Deve-se considerá-lo como uma rede produtiva que atravessa todo o corpo social [...]” (FOUCAULT, 1982, p. 7-8).

Para que as questões aqui levantadas pudessem ser introduzidas, utilizei categorias trabalhadas por Luís Antônio Machado da Silva (2003, p. 140-172) em artigo que aborda questões relacionadas ao mercado de trabalho nas últimas décadas, enfatizando o debate dos conceitos *informalidade* e *empregabilidade*.

Dessa forma, a análise do discurso de representantes do Sindicato, que estabelece critérios de classificação dos diferentes guardadores de carro, foi realizada levando-se em consideração de que maneira esses agentes legitimam seu trabalho.

Os debates privilegiados na pesquisa, principalmente os correlatos à chamada “economia informal”, procuram repensar a noção de “exclusão social”. Não estabeleço uma relação necessária entre as idéias de “exclusão” e “informalidade”, no sentido de que, agentes sociais que desempenhem atividades dentro do chamado *setor informal*, podem ter acesso a diferentes formas de “inclusão”, tais como benefícios estabelecidos em políticas públicas.

Da mesma forma, a noção de *desemprego* é inserida no que considero ser a crise de um conceito tradicional de trabalho, que, associado diretamente a idéia de *emprego*, pauta-se em noções como relações de assalariamento, jornada fixa de trabalho e subordinação.

O questionamento de tais categorias não significa a crença no desaparecimento das relações de trabalho, busca apenas novas formulações conceituais sobre tais fenômenos. Procuro limites terminológicos da tradicional associação do conceito de trabalho com as noções de subordinação, contratos de longo prazo e mecanismos de garantia e seguridade vinculados ao emprego.

Ante tais questões, questiono se a inclusão de agentes sociais em relações de trabalho passa, necessariamente, pelo crescimento do que tradicionalmente se concebe como *emprego*.

A dissociação entre os conceitos de *trabalho* e *emprego* deriva, no meu entendimento, da (re)elaboração da categoria *trabalho*, de forma a abarcar diferentes experiências sociais presentes na contemporaneidade. Daí, a pesquisa enfatizar a atividade de guardadores de carro, além de outras experiências de trabalho, citadas na dissertação, como aquelas advindas da chamada "economia solidária".

A proposta do capítulo quarto foi discutir o que chamo de *dinâmica de classificação dos guardadores de carro* no sistema rotativo, entendida como a construção, por integrantes e representantes do Sindicato dos Lavadores, Manobristas e Guardadores de Automóvel do Estado do Maranhão, de critérios de classificação e diferenciação entre "flanelinhas" daquele sistema de estacionamento, assim como quais as razões e formas de utilização de tais critérios.

Dessa forma, o Sindicato foi, na pesquisa, a principal fonte para a análise de construções discursivas que buscam identificar, delimitar e classificar indivíduos e grupos que desempenham as relações de trabalho aqui estudadas, sempre tendo em vista que tais discursos se inserem num jogo de relações de poder com vistas à sua legitimação.

O discurso de representantes do Sindicato, legitimando-se enquanto fala da "categoria" (guardadores de carro), procuram adquirir *status de autoridade*. Seria essa autoridade, correlata à idéia de oficialidade, que possibilitaria a percepção desse discurso não como arbitrário, mas como *verdade naturalizada*. (BOURDIEU, 1996, p. 109-110).



Nesse aspecto, levo em consideração que atos de *nomeação* e *classificação*, tais quais os utilizados pelos representantes do Sindicato, da SEMTUR e da empresa administradora do sistema, adquirem eficácia na medida em que são reconhecidos e autorizados (BOURDIEU, 1996, p. 81-83), influenciando a percepção que os agentes sociais têm do mundo no qual vivem.

O processo de *categorização*, quando reconhecido, teria capacidade de identificar e revelar diferenciações entre indivíduos e grupos sociais, resultando, dentre outras coisas, em tratamentos desiguais ou exigências de comportamento. Na interpretação de Pierre Bourdieu (1996, p. 110), esse processo se converteria no que chama de *magia social*, vez que daria *existência* à coisa nomeada, estabelecendo suas fronteiras e delimitando seus limites.

Cabe ressaltar, ainda, que não pretendi analisar a fala de membros do Sindicato como representativa de todos os “flanelinhas”. Tal discurso deve ser analisado levando-se em consideração suas diferentes limitações, tais como, quem fala, para quem fala e porque fala.

Da mesma forma, o presente estudo não visa analisar ou descrever a atividade de “flanelinhas” no sistema rotativo, mas tomá-la como objeto de identificação e classificação no discurso de representantes do Sindicato, que associa essa entidade ao processo de contratação de guardadores de carro no Centro de São Luís.

A fala de integrantes do Sindicato será igualmente analisada numa perspectiva relacional, no sentido de localizá-la dentro de uma rede discursiva da qual fazem parte, também, os discursos de indivíduos ligados à ação da SEMTUR e da empresa gerenciadora do sistema de estacionamento rotativo.

## 1.1 Metodologia

Como já comentado anteriormente, a idéia da pesquisa surgiu a partir de análises anteriormente realizadas sobre direitos trabalhistas e reforma sindical brasileira. Tais análises possibilitaram informações, documentos, publicações e contatos com pessoas que viabilizaram, por sua vez, a formulação da problemática, aqui abordada, sobre a dinâmica de classificação e organização de trabalho dos chamados “flanelinhas” no sistema rotativo.

A pesquisa aqui desenvolvida teve uma conotação qualitativa<sup>4</sup> no sentido de interpretar e ressaltar as significações presentes nos discursos e práticas de agentes sociais.

Entendo que a utilização da abordagem qualitativa na pesquisa contribuiu para compreender que o pesquisador é integrante do processo de conhecimento. Ele (o pesquisador) investiga e interpreta diversos acontecimentos e relações sociais, atribuindo-lhes significados, bem como analisa sentidos que os agentes sociais dão aos objetos, pessoas e símbolos com os quais elaboram o mundo social. “A pesquisa não pode ser produto de um observador postado fora das significações que os indivíduos atribuem a seus atos” (CHIZZOTTI, 2005, p. 80).

### Segundo Antônio Chizzotti

A abordagem qualitativa parte do fundamento de que há uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, uma interdependência viva entre o

---

<sup>4</sup> Conforme Antônio Chizzotti, as pesquisas são classificadas de acordo com a denotação especial que o pesquisador queira atribuir. Assim, podem ser: “*teórica ou fundamental* (orientada mais para a verificação de uma teoria que para a aplicação imediata dos conhecimentos) e *aplicada*, que visa uma utilização imediata dos conhecimentos produzidos ou a verificação dos dados teóricos no quadro da prática; *descritiva*, que se restringe à descrição dos fatos; *analítica*, que faz análises interpretativas dos dados e extrai conclusões; *quantitativa*, pelo suporte em medidas e cálculos mensurativos que utiliza, ou *qualitativa*, para ressaltar as significações que estão contidas nos atos e práticas [...]” (CHIZZOTTI, 2005, p. 27).

sujeito e o objeto, um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito. O conhecimento não se reduz a um rol de dados isolados, conectados por uma teoria explicativa; [...] O objeto não é um dado inerte e neutro; está possuído de significados e relações que sujeitos concretos criam em suas ações (2005, p. 79).

Os principais meios utilizados na pesquisa para reunião de dados e informações sobre o objeto aqui delimitado se constituíram da observação participante<sup>5</sup>, através da qual me propus a freqüentar e participar durante um ano e seis meses das reuniões e discussões ocorridas no Sindicato dos Guardadores de Carro. Atrelado a esse recurso, utilizei também entrevistas com a finalidade de obter informações, dados e contatos, além de esclarecer questões previamente elaboradas.

Durante o tempo de pesquisa no Sindicato acima referido, ao todo foram dezoito reuniões sindicais que participei, visitas semanais, juntamente com integrantes da entidade, à empresa administradora do sistema rotativo, visitas também à SEMTUR, além de muitos encontros e contatos informais com guardadores de carro associados ou somente cadastrados no Sindicato.

Nesse aspecto, quanto à metodologia da pesquisa, as análises principais dos discursos de representantes do Sindicato foram realizadas através de entrevistas com:

- a) Francisco Ribamar Moreira (ENTREVISTADO 1), vulgo “Pongol”, 56 anos, Presidente do Sindicato dos Lavadores, Manobristas e Guardadores de Automóveis do Estado do Maranhão há nove anos e desempenhando há 30 anos a

---

<sup>5</sup> Na obra *Pesquisa em Ciências Humanas e Sociais*, Antônio Chizzotti entende que a *observação participante* é um meio de reunir dados. Segundo o autor, “observação participante propõe que o pesquisador participe como membro ativo dos fatos, apreendendo o significado que as pessoas atribuem aos seus atos” (2005, p. 44). Entretanto, na pesquisa não coaduno com a idéia do autor de que os significados dos atos, discursos e comportamentos dos agentes aqui pesquisados pudessem ser apreendidos ou desvelados através do sentido social dos mesmos. Ao meu ver, tais significados são dinâmicos e, a todo tempo, interpretados.

atividade de guardador de carro, residente no bairro do Anjo da Guarda, com grau de instrução ensino médio incompleto. Entrevistas concedidas em 05 de janeiro, 06 de fevereiro, 19 de abril, 30 de maio, 05 de agosto, 11 de outubro, 13 de novembro, 06 de dezembro, todas obtidas no ano de 2006;

- b) José Maria Rodrigues Pereira (ENTREVISTADO 2), 63 anos, associado ao Sindicato, guardador de carro – cadastrado que atua no sistema Rotativo São Luís. Residente no Bairro do São Francisco, com grau de instrução ensino fundamental incompleto. Entrevistas concedidas em 14 de junho, 11 de outubro e 26 de setembro de 2006;
- c) Hassan Zaghoul (ENTREVISTADO 3), 46 anos, diretor da empresa Rotativo São Luís de Estacionamentos LTDA<sup>6</sup>, com CNPJ: 06.327.133/0001-53, com sede localizada na rua Dom Xisto Albano, n. 12, Apicum, Centro. Atual empresa responsável diretamente pelo funcionamento e administração do sistema rotativo e que contrata guardadores de carro para prestar serviços. Entrevistas concedidas em 08 de fevereiro, 14 de março e 05 de outubro de 2006;

---

<sup>6</sup>Segundo informações constantes no banco de dados da Receita Federal, obtidas no endereço eletrônico [www.receita.fazenda.gov.br](http://www.receita.fazenda.gov.br), a empresa denominada Rotativo São Luís de Estacionamento LTDA tem seu cadastro de pessoa jurídica aprovado pela Instrução Normativa n° 568 de 08 de setembro de 2005, sendo que atua na área de administração de estacionamento de veículos desde a data de 25 de junho de 2004. Tem a natureza jurídica de sociedade empresarial limitada.

- d) Joseli dos Santos (ENTREVISTADO 4), 51 anos, associado ao Sindicato, flanelinha – apoio do sistema Rotativo São Luís. Residente no Bairro de Fátima, com grau de instrução ensino médio completo. Entrevistas concedidas em 09 de outubro e 07 de novembro de 2006;
- e) Mauro Sérgio da Silva Souza (ENTREVISTADO 5), 39 anos, associado ao Sindicato, flanelinha que trabalha há dois anos como *agente rotativo* no sistema de estacionamento Rotativo São Luís. Residente no bairro do Coroadinho, com grau de instrução ensino médio incompleto. Entrevistas concedidas em 09 e 24 de outubro de 2006;
- f) Paulo Carvalho Silva (ENTREVISTADO 6), 36 anos, associado ao Sindicato, guardador de carro que atua como *agente rotativo* no estacionamento Rotativo São Luís há 01 ano e nove meses. Residente no bairro da Liberdade, com grau de instrução ensino médio incompleto. Entrevistas concedidas em 09 e 24 de outubro de 2006;
- g) Jorge Cantanhede Ferreira (ENTREVISTADO 7), 27 anos, somente cadastrado no Sindicato, guardador de carro que atuou como agente rotativo, posteriormente como flanelinha-apoio no Rotativo São Luís e atualmente trabalha como guardador de carro autônomo e fora do referido sistema

rotativo. Residente no bairro da Cidade Olímpica, com grau de instrução ensino médio incompleto. Entrevista concedida em 25 de outubro de 2006.

Ainda no que tange ao Sindicato, coletei na sede da entidade, documentação relacionada à formalização e atividade do Sindicato, bem como às informações dos cadastrados (arquivos e cadastros pessoais) e dos associados (recibos de pagamento de anuidade sindical, comprovante de inscrição e situação cadastral, atas de assembléias, estatuto social, carteiras de identificação, dentre outros).

As ações da Prefeitura Municipal de São Luís, relativas ao sistema rotativo de estacionamento, foram analisadas através das seguintes leis municipais: Lei n. 3.317, de 03 de fevereiro de 1994, que institui Sistema “Zona Azul” e dispõe sobre a utilização de estacionamento em vias e logradouros públicos (SÃO LUÍS, 1994); e Lei n. 4.593, de 11 de janeiro de 2006 que altera a referida lei (SÃO LUÍS, 2006).

Da mesma forma, foi analisada a entrevista com o Secretário Municipal de Transportes Urbanos de São Luís, Canindé Barros, concedida ao Jornal Atos e Fatos, em 04 de setembro de 2006 (CRUZ, 2006, p. 17-18).

Da fala do diretor da empresa Rotativo São Luís de Estacionamento, Hassan Zaghloul, foi analisada através de entrevista, realizada na sede da empresa localizada na rua João 23, sem número, Apicum, bem como em depoimento publicado no Jornal Atos e Fatos (CRUZ, 2006, p. 16).

A visão de profissionais da imprensa maranhense foi estudada através de diferentes reportagens veiculadas nos jornais O Estado do Maranhão e o

Imparcial (CRUZ, 2006; ERICEIRA, 2004; LIMA, 2006; PADILHA, 2004a, 2004b e 2004c).

A Lei n. 6.242, de 23 de setembro de 1975 (BRASIL, 1975) e o Decreto n. 79.797 de 03 de junho de 1977 (BRASIL, 1977), que tratam da regulamentação, no âmbito federal, do exercício das profissões de guardador e lavador autônomo de veículos automotores, foram também analisadas. Outra lei federal pesquisada foi a Consolidação das Leis do Trabalho, mais conhecida como CLT (BRASIL, 2002).

Todo o material impresso e oral coletado foi analisado, metodologicamente falando, como *discurso* de agentes sociais, através da *análise de conteúdo*, representativos de diferentes interesses, que ora perpassam a atividade dos “flanelinhas” e ora representam pretensões de instituições estatais e privadas.

A idéia de *discurso* aqui apresentada tenta se afastar de sua identificação com algo apartado das práticas sociais. Conforme noção defendida por Michel Foucault (2003, p. 54), o discurso deve ser percebido, sobretudo, como *acontecimento*, ou seja, enquanto algo que, mais do que simples reprodução de uma experiência vivida pelo narrador, constitui-se enquanto estratégia política de posicionamento deste dentro dos embates sociais.

Tomar o discurso como *acontecimento* demanda a percepção de seu “conjunto”. Do jogo de concepções envolvendo regularidades, causalidades, descontinuidades, dependências e transformações (FOUCAULT, 2003, p. 56-57). Dessa forma, só se torna possível a crítica ao discurso através da análise do contexto que lhe dá sentido.

Para Chizzotti (2005, p. 85), a *análise de conteúdo*<sup>7</sup>, assim como entrevista não-diretiva, são técnicas de coleta de dados privilegiadas na pesquisa qualitativa que reúnem um conjunto qualitativo de informações referentes às representações dos indivíduos sobre o mundo social.

Análise de conteúdo é [...] técnica que se aplica à análise de textos escritos ou de qualquer comunicação (oral, visual, gestual) reduzida a um texto ou documento. [...] Esta técnica procura reduzir o volume amplo de informações contidas em uma comunicação a algumas características particulares ou categorias conceituais que permitam passar dos elementos descritivos à interpretação ou investigar a compreensão dos atores sociais no contexto cultural em que produzem a informação ou, enfim, verificando a influência desse contexto no estilo, na forma e no conteúdo da comunicação (CHIZZOTTI, 2005, p. 98-99).

O que busquei com a crítica das fontes foi a análise de diferentes discursos (reportagens, leis, estatutos, entrevistas) sobre a atividade dos guardadores de carro, percebidos como estratégias de poder que atribuem classificações e diferenciações (trabalho informal, trabalho ilegal, trabalho precarizado), a estes agentes sociais, assim como noções de utilidade, reconhecimento e legitimidade às experiências sociais de trabalho.

Por fim, entendo ser necessário tecer algumas considerações sobre o processo de aproximação que tive com os representantes das instituições pesquisadas.

No início da pesquisa, o tratamento diferenciado conferido aos guardadores de carro que trabalham no Rotativo São Luís tanto pelo Sindicato, quanto pela empresa e representantes da SEMTUR, perceptível desde a primeira visita, foi por mim interpretado como consequência da forma de organização de trabalho no sistema rotativo com vistas a seu adequado funcionamento. Nesse

---

<sup>7</sup> Para Chizzotti, a análise do conteúdo pode “privilegiar um aspecto da análise, seja decompondo um texto em unidades léxicas (análise lexicológica) ou classificando-o segundo categorias (análise categorial), seja analisando o sentido de uma comunicação no momento do discurso (análise da enunciação) ou revelando os significados dos conceitos em meios sociais diferenciados (análise de conotação) [...]” (2005, p. 98).



sentido, a cada grupo de “flanelinhas” eram atribuídas determinadas caracterizações.

No entanto, com o passar das visitas, comecei a perceber que esses elementos diferenciadores eram utilizados para além da referida organização, sendo objeto de diferentes formas de disputas e estereótipos.

Depois de aproximadamente um ano e seis meses de visitas ao Sindicato, à SEMTUR e à empresa administradora do Rotativo São Luís, que tinham como principais objetivos obter contatos e realizar entrevistas com representantes destas entidades, percebi que mudara o método empregado em tais encontros. Fiz isso por perceber o quanto as entrevistas eram influenciadas pela forma de abordagem ao entrevistado e pela maneira de apresentação das perguntas.

Uma entrevista previamente planejada, com perguntas diretas e o incondicional emprego do gravador, além de gerar constrangimento ao entrevistado, de certa forma tendenciava as respostas. Algumas vezes cheguei a perceber que questões por mim elaboradas induziam a determinadas respostas e posicionamentos, o que poderia restringir a complexidade do discurso dos entrevistados.<sup>8</sup>

Antônio Chizzotti entende ser esse procedimento uma *entrevista dirigida*, ou seja, “um diálogo preparado com objetivos definidos e uma estratégia de trabalho. [...] Quando se pretende informações simples e superficiais, as respostas podem ser precisas e estandarizadas sobre questões fechadas [...]” (2005, p. 57-58).

---

<sup>8</sup> Nesse aspecto, tentei fazer uso do que Pierre Bourdieu denomina *sociologia reflexiva*, que nos leva a refletir como na construção do objeto de pesquisa é preciso pôr em questão os próprios objetos construídos (BOURDIEU, 1998, p. 21).

Entretanto, percebi que, após os primeiros meses de contatos difíceis, marcados pela desconfiança de meus entrevistados, era necessário mudar de estratégia.

Optei, portanto, pela chamada *entrevista não-diretiva* considerada por Chizzotti como “uma forma de colher informações baseadas no discurso livre do entrevistado” (2005, p. 92). Essa técnica de pesquisa objetiva, através de atitude disponível à comunicação e da busca de confiança entre os interlocutores, deixar o informante livre para expressar-se, sem receios, falar sem constrangimentos sobre seus atos e atitudes, interpretando-os no contexto em que ocorreram.

Como qualquer outra técnica de pesquisa, a entrevista não-diretiva tem suas vantagens e limitações, sendo que deve ser utilizada com cautela. Não há aqui que se falar em discursos verdadeiros ou falsos, mas sim na possibilidade de análise das diferentes formas de como as informações são elaboradas, interpretadas e utilizadas pelos pesquisados no contexto da entrevista.

Ademais, entendi ser útil às entrevistas a aplicação do que Pierre Bourdieu (1997, p. 695) denomina *comunicação não violenta*, relacionada com a tentativa de atenuar (o que seria diferente de *anular*) “a violência simbólica que se pode exercer através dela [entrevista]” (BOURDIEU, 1997, p. 695).

Bourdieu considera que só através do que chamou de *reflexividade reflexa* (que seria sinônimo de método).

Baseada num trabalho, num “olho” sociológico, permite perceber e controlar *no campo*, na própria condução da entrevista, os efeitos da estrutura social na qual ela se realiza [...]. Principalmente esforçando-se para fazer um uso reflexivo dos conhecimentos adquiridos da ciência social para controlar os efeitos da própria pesquisa e começar a interrogação já dominando os efeitos inevitáveis das perguntas (BOURDIEU, 1997, p. 694).

Decidi, então, participar de alguma forma do cotidiano do Sindicato.

Passei a comparecer com mais freqüência à entidade, para além dos dias das reuniões sindicais. Aos poucos, deixei de ser tratada como uma “intrusa”. Tornei-me, aos olhos dos representantes sindicais, simplesmente alguém interessado em conhecer como se organizavam e trabalhavam os “flanelinhas”<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Quando me refiro à participação no cotidiano do Sindicato não quero dizer que passei a fazer parte da rotina dos guardadores de carro ou que tal aproximação me possibilitou o entendimento dos problemas e aspirações que marcam o dia-a-dia desses agentes sociais. A noção de *cotidiano* é empregada apenas no sentido de o contato periódico com representantes do Sindicato, para além de momentos formais característicos de uma entidade de tal natureza, facilitou a análise, como pesquisadora, de situações para mim até então inacessíveis num primeiro momento.

## 2 ESTACIONAMENTO ROTATIVO EM VIAS PÚBLICAS

### 2.1 Estacionamentos rotativos como uso do espaço urbano

O fenômeno urbano não pode ser interpretado apenas através da noção de *espacialidade* que caracteriza as grandes cidades. Mais do que um aglomerado físico, a cidade faz-se também enquanto acúmulo de representações específicas, significados, “condensa diferentes facetas ligadas ao mundo econômico, à vida social, à cultura, atingindo os modos de vida, as subjetividades, a comunicação, a questão do território e da alteridade” (VÉRAS, 2000, p. 9).

No que tange às representações relacionadas à fisionomia das cidades, Kevin Lynch (1997, p. 1-6) entende que as aglomerações urbanas são uma “construção no espaço” que extrapola nossos sentidos ocular e auditivo. Haveria, nas cidades, paisagens esperando para serem re-significadas.

Nesse aspecto, cada cidadão possuiria relações peculiares com as diferentes partes de uma cidade. A cidade, mais do que por sua estrutura física, seria constituída por pessoas e suas ações, sendo reconstruída a todo instante.

A cidade não é apenas um objeto percebido (e talvez desfrutado) por milhões de pessoas de classes sociais e características extremamente diversas, mas também o produto de muitos construtores que, por razões próprias, nunca deixam de modificar sua estrutura (LYNCH, 1997, p. 2).

Para Robert Ezra Park, “a cidade é um estado de espírito, um corpo de costumes e tradições e dos sentimentos e atitudes organizados [...]” (1979, p. 26). Por a cidade propiciar uma vida peculiar é que existiria um limite para as modificações arbitrárias em sua estrutura e em sua ordem moral, o qual chamou de *planta da cidade*. Esta estabeleceria “metas e limites, fixa de maneira geral

localização e o caráter das construções da cidade e impõe [...] uma arrumação ordenada dentro da área citadina” (1979, p. 29).

Porém, dentro das previsões normativas das regulamentações e estatutos das cidades, “os inevitáveis processos da natureza humana continuam a dar a essas regiões um caráter menos fácil de controlar. [...] A cidade adquire uma organização e distribuição da população que nem é projetada e nem controlada” (PARK, 1979, p. 29). Além disso, a vida citadina propiciaria o que denominou de *classes e tipos vocacionais* (1979, p. 36) entendidos como conjunto de talentos individuais peculiares.

A cidade oferece um mercado para os talentos específicos dos indivíduos. [...] Qualquer vocação, mesmo a de mendigo, tende a assumir o caráter de profissão e [...] sendo essa tendência não apenas de especializar, mas de racionalizar a ocupação de alguém e de desenvolver uma técnica consciente e específica de levá-la a termo. [...] Entre os tipos cujo estudo poderia interessar estão: a vendedora, o guarda, o camelô, o chofer de táxi, o vigia noturno, a quiromante, o comediante de teatro de revista, o médico charlatão, o balconista de bar, o carcereiro, o furador de greve, o agitador trabalhista [...] (PARK, 1979, p. 37- 38).

Por sua vez, Raquel Rolnik (2004, p. 11-29) entende que a noção de cidade pode ser analisada basicamente sob as seguintes perspectivas que denominou de: *cidade como ímã, cidade política, cidade como mercado e cidade como escrita*.

A cidade se configura como “ímã”, conforme Rolnik, porque seria “um campo magnético que atrai, reúne e concentra os homens” (2004, p. 12). No que se refere à *cidade política*, esta seria uma dimensão da cidade que possibilita a análise do exercício de dominação da autoridade político-administrativa sobre o conjunto dos moradores, sendo que, no entanto, “há uma luta cotidiana pela apropriação do espaço urbano que define também esta dimensão” (2004, p. 24).

Para a autora, a dimensão política da cidade se configuraria como

Aglomerção densa de indivíduos cujos movimentos e percursos são permanentemente dirigidos. [...] Na verdade, esta regulamentação de

fluxos está presente o tempo todo no cotidiano das cidades: são o semáforo e a faixa de pedestre, as entradas de serviço e social nas portarias dos edifícios, as filas de ônibus os impostos urbanos etc. São regulamentos e organizações que estabelecem uma certa ordem na cidade definindo movimentos permitidos, bloqueando passagens proibidas (ROLNIK, 2004, p. 19).

A *cidade como mercado*<sup>10</sup> seria entendida como “a imagem de cidade como centro de produção e consumo [...]. Nas cidades contemporâneas, não há praticamente nenhum espaço que não seja investido pelo mercado (ou pela produção para o mercado)” (Rolnik, 2004, p. 28).

Na *cidade como escrita*, habitar ganharia uma conotação nova, uma vez que

Não são somente os textos que a cidade produz e contém (documentos, ordens, inventários) que fixam a memória, a própria arquitetura urbana cumpre também este papel. O desenho das ruas, e das casas, das praças e dos templos, além de conter a experiência daqueles que os construíram, denota o seu mundo. É por isso que as formas e tipologias arquitetônicas [...], podem ser lidas e decifradas, como se lê e se decifra um texto (ROLNIK, 2004, p. 16-17).

O historiador francês Michel de Certeau (1998, p. 169-175), ao comentar o que denomina *cultura ordinária*<sup>11</sup>, enfatiza que a cidade se constitui enquanto espaço de visibilidade e, ao mesmo tempo, de desconhecimento de práticas sociais nela inseridas. As complexas redes de relações sociais, que denominou de “maneiras de fazer”<sup>12</sup>, desenvolvidas num espaço físico delimitado (cidade), com suas articulações, estratégias e contra-estratégias próprias, iriam além do que determinam as políticas oficiais de planejamento urbano.

Exemplificando essa questão, o autor afirma que

<sup>10</sup> Conforme Raquel Rolnik, seria possível dizer que hoje a cidade é dominada pelas relações de mercado, pois “à nossa volta existe uma espécie de evidência fantástica do consumo, criada pela multiplicação dos objetos/mercadoria, onipresentes no cotidiano das cidades – eles estão aos montes acumulados em nossas casas, expostos nas vitrinas que ocupam nossas ruas, exibidos pela publicidade nas centenas de mensagens diárias emitidas pelos meios de comunicação de massa” (2004, p. 28-29).

<sup>11</sup> Certeau (1998, p. 16) entende por *cultura ordinária*, a qual também denomina de *cultura comum e cotidiana*, o conjunto de práticas cotidianas que usuários de serviços e consumidores de bens desenvolvem nos espaços urbanos.

<sup>12</sup> “Maneiras de fazer constituem as mil práticas pelas quais usuários se reapropriam do espaço organizado pelas técnicas de produção sócio-cultural” (CERTEAU, 1998, p. 41).

A análise das imagens difundidas pela televisão (representações) dos tempos passados, diante do aparelho, deve ser completada pelo estudo daquilo que o consumidor cultural “fabrica” durante essas horas e com essas imagens. O mesmo se diga no que diz respeito ao uso do espaço urbano, dos produtos comprados no supermercado ou dos relatos e legendas que o jornal distribui (CERTEAU, 1998, p. 39).

Nessa perspectiva, o espaço urbano nunca seria utilizado de forma passiva. Para Certeau, o consumo de bens e serviços oferecidos aos habitantes da cidade é a todo o momento “metaforizado”. O “uso” da cidade produz novas representações de sua organização, possibilitando a “invenção” de práticas. Isso traria uma importante limitação ao ordenamento dos centros urbanos tal como planejado por autoridades e instituições responsáveis pela “ordem espacial”.

Se é verdade que existe uma ordem espacial que organiza um conjunto de possibilidades (por exemplo, um local por onde é permitido circular) e proibições (por exemplo, um muro que impede prosseguir), o caminhante atualiza algumas delas. Mas também as desloca e inventa outras, pois as idas e vindas, as variações ou as improvisações da caminhada privilegiam, mudam ou deixam de lado elementos espaciais (CERTEAU, 1998, p. 178).

Nesse dinâmico processo de “invenção” do espaço urbano, destaco, por ser objeto desta pesquisa, a re-significação de algumas relações de trabalho. Mais especificamente, procuro analisar como os diferentes espaços físicos da cidade (ruas, avenidas, praças e becos) adquirem nova conotação nos discursos ora analisados, deixando de ser meros *espaços de circulação* para se tornarem alternativa de trabalho e de renda para pessoas e entidades privadas, ou mesmo para a Administração Pública.

O surgimento dos chamados “sistemas públicos de estacionamento rotativo pago” mantém estreita relação com a referida re-significação do espaço urbano.

Tais sistemas de estacionamento aparecem nos discursos de representantes de órgãos públicos responsáveis pela implantação e gestão dos mesmos como medida de disciplinamento e organização das cidades. Seriam eles

(os sistemas) capazes de normalizar o tráfego e a circulação de veículos, pessoas e mercadorias nas cidades.

Dessa forma, a implantação de sistemas de estacionamento rotativo público em cidades brasileiras é tida como política de organização do espaço urbano. Os “rotativos” possibilitariam o estabelecimento de normas a fim de tornar a cidade mais ordenada e segura. Essa, aliás, é uma das premissas da Política Nacional de Trânsito, conforme prevista no Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

O CTB (Lei nº 9.503, de 23/09/1997) constitui-se de normas que visam regulamentar o trânsito (tráfego) de qualquer natureza nas vias terrestres abertas à circulação do território nacional. Suas disposições prevêm a utilização destas vias para fins de circulação, parada e estacionamento.<sup>13</sup>

Assim, genericamente, o CTB propõe-se enquanto instrumento à normalização de procedimentos que objetivam organizar, padronizar e fiscalizar a circulação, sinalização e os estacionamentos, bem como estruturar a chamada “educação no trânsito”.<sup>14</sup>

O legislação ainda delimita, a partir do art. 2º da referida Lei, o que se pode entender por “vias terrestres urbanas e rurais”, a abranger os conceitos de logradouros, avenida, rua, caminho, passagem, estrada e rodovia. Todos esses elementos, constituindo-se enquanto “vias terrestres”, teriam seu uso regulamentado pelos órgãos competentes, adequando-se, em todo caso, às peculiaridades de cada local.

---

<sup>13</sup> “Art. 1º. O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código. §1º. Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga [...]” (BRASIL, 2002a).

<sup>14</sup> “Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União: [...] V – supervisionar a implantação de projetos e programas relacionados com a engenharia, educação, administração, policiamento e fiscalização do trânsito e outros, visando a uniformidade de procedimento; VI – estabelecer procedimentos sobre a aprendizagem e habilitação de condutores de veículos, a expedição de documentos de condutores, de registro e licenciamento de veículos; [...]” (BRASIL, 2002a).



Os sistemas rotativos de estacionamento inserem-se na previsão, no CTB, de que a Política Nacional de Trânsito objetiva, dentre outras coisas, estabelecer ações com vistas à segurança, fluidez, conforto, defesa ambiental e educação para o trânsito, além de fiscalizar seu cumprimento.

Dentre as diretrizes de ordenação, padronização e disciplinamento da circulação nas vias públicas estão os sistemas de organização de estacionamento e de circulação de veículos nos centros urbanos.

Nesse aspecto, o CTB atribuiu as funções de implantar, manter e operar o “sistema de estacionamento rotativo pago em vias públicas”, conhecido também pelas denominações “Zona Azul” ou “Área Azul”, aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios.<sup>15</sup>

A função ordenadora deste sistema de estacionamento residirá, principalmente, no aumento da oferta de vagas em regiões de grande concentração de comércio, serviços e lazer, que demandam constante circulação de veículos e pessoas. O “rotativo” possibilitaria oferecer aos condutores a garantia de estacionamento, contribuindo na fluidez do trânsito.

Tal função ordenadora, no que tange especificamente ao Rotativo São Luís, foi destacada por Hassan Zaghoul, diretor da empresa que gerencia o sistema de estacionamentos.

O objetivo do sistema é dar rotatividade ao trânsito do Centro da cidade, onde as ruas são muito estreitas. Existem cento e setenta e cinco mil veículos circulando na cidade. Precisa haver o mínimo de organização. Num passado não muito distante, os carros eram estacionados numa distância que impedia a passagem de qualquer pessoa entre dois veículos. Hoje, cada vaga tem cinco metros por dois de largura. (ZAGHLOUL apud CRUZ, 2006, p. 16).

---

<sup>15</sup> “Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: [...] X – implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias” (BRASIL, 2002a).

Conforme o CTB, é permitido à Administração Pública Municipal explorar diretamente o sistema rotativo de estacionamento. A exploração também pode ser feita indiretamente, por meio de delegação. Ou seja, na segunda hipótese é possível conceder a empresas privadas a administração, monitoramento e fiscalização do serviço de estacionamento pago nas vias públicas, desde que antecedido de procedimento licitatório.

A implantação de sistema rotativo público é precedida de pesquisa do local, estudo do uso do solo e da circulação, nas vias públicas, de pessoas, automóveis e animais. Tudo isso, levando-se em consideração a existência de atividades diversificadas, tais como escritórios, consultórios médicos, comércio e serviços em geral.

É realizada, ainda, *pesquisa de pré-rotatividade*, com averiguação dos tipos de infrações cometidas comumente no local e freqüência de tais ocorrências. Também é verificada a freqüência de automóveis estacionados de forma irregular (fila dupla, guia rebaixada, local proibido), bem como a duração média dos estacionamentos.

O sistema público de estacionamento rotativo é caracterizado pela delimitação da oferta de vagas rotativas às vias públicas abrangidas pelo sistema. A remuneração aos cofres públicos, decorrente desses estacionamentos, é realizada através de *tarifa*<sup>16</sup>, cobrada aos usuários do sistema.

Na pesquisa, foi possível observar que, em todas as cidades analisadas nas quais existiu ou existe a implantação de sistema rotativo e público de estacionamento, este acabou tornando-se relevante fonte de arrecadação aos cofres

---

<sup>16</sup> Conforme Kiyoshi Harada (2002, p. 55), *tarifa*, também denominada *preço público* ou simplesmente *preço*, consiste em uma contraprestação paga por serviços prestados pelo Estado. Para haver *preço público* é necessário um contrato entre a Administração e o usuário, mesmo que tácito.

públicos. Pode-se, a meu ver, inclusive, falar-se em um verdadeiro comércio que se forma em torno dos “rotativos”.

No caso específico da Capital maranhense, o sistema de estacionamento rotativo no Centro da cidade aparece como forma de comércio que envolve, ao mesmo tempo, políticas públicas, interesses de empresa privada e trabalho autônomo de indivíduos. O Rotativo São Luís, nessa interpretação, somando-se a lojas, shoppings, bancos e comércios em geral, “complementaria” a dinâmica do consumo na parte central da cidade.<sup>17</sup>

Destaque-se que nos anos de 2005 e 2006, os estacionamentos rotativos privados localizados no Centro de São Luís duplicaram (CRUZ, 2006, p. 15). Tais serviços concorrem com o sistema público de estacionamento implantado pela Prefeitura Municipal, que abrange a maior parte das ruas do Centro, bem como com a atividade de flanelinhas autônomos que atuam na área. Os preços cobrados aos usuários pelos estacionamentos privados variam entre R\$ 0,50 e R\$ 2,50 por hora, negociando-se também frações de hora (CRUZ, 2006, p. 15).

Não obstante a cobrança de tarifas, os sistemas públicos de estacionamento não têm como finalidade vigiar veículos, não se responsabilizando pela segurança dos usuários e de seus automóveis. Os “rotativos” garantem as vagas de estacionamento, mas não a segurança em vias públicas.

O Secretário de Transportes Urbanos de São Luís, Canindé Barros, afirma que

A Prefeitura regulamentou apenas o espaço do estacionamento e a rotatividade das vagas. A segurança continua sendo pública. Quem deve prestar a devida segurança aos condutores e aos veículos é o Estado. (BARROS apud CRUZ, 2006, p. 17).

---

<sup>17</sup> Não entendo o Rotativo São Luís como comércio “paralelo”. Constitui-se, isso sim, no meu entendimento, como complemento às atividades de comércio cotidianamente desenvolvidas na Capital, até por manter estreita relação com as mesmas. Lembre-se que a delimitação da parte central da cidade como local de implantação do estacionamento rotativo foi motivada justamente pela dinâmica de comércio dessa localidade.

Conforme já destacado, os sistemas de estacionamento público e pago possibilitam a rotatividade de vagas para veículos em locais de intenso tráfego e de difícil estacionamento, bem como viabilizam a disponibilidade e fiscalização de vagas de estacionamento nas áreas por ele abrangidas. A cobrança de tarifas é realizada, exclusivamente, com vistas à instalação e manutenção desses serviços.

Entendo que, com base na experiência de outras cidades brasileiras, pode-se destacar continuidades ou especificidades que marcaram a instalação do sistema de estacionamento público rotativo em São Luís. As informações relativas a tais sistemas foram obtidas em páginas disponíveis na Internet.

A cidade de São Paulo foi a primeira a implantar o sistema de estacionamento rotativo, então denominado “Zona Azul” (PREFEITURA DE SÃO PAULO, 2006). O sistema foi criado na Capital paulista através do Decreto n. 11.661, de 30/12/1974, tendo como objetivo “promover a rotatividade de vagas em estacionamentos, possibilitar maior comodidade para os condutores de veículos e racionalizar o uso do solo em áreas adensadas e organizando o espaço urbano”.

A “Zona Azul” paulistana teve efetiva implantação em 13/01/1975 através da delimitação de vagas de estacionamento na Praça da Bandeira, Praça Dom José Gaspar e adjacências do Centro Velho de São Paulo, áreas consideradas de grande circulação de veículos e pessoas. No mês de Julho do mesmo ano a cidade contaria com cinco mil vagas no total.

Em 19/11/1976, o Decreto n. 14.027 regulamentou a utilização de vias e logradouros públicos na Zona Central de São Paulo, tendo como objetivo “ordenar o trânsito de veículos nestas áreas, para melhorar as condições de segurança dos pedestres”. Em 15/07/1991 (Decreto n. 29.908), a “Zona Azul” da Capital paulista disponibilizou vagas exclusivas para carga e descarga de mercadorias, importante à concentração de atividades comerciais e de serviços no Centro da cidade.

Com o aumento da demanda por locais exclusivos para carga e descarga de mercadorias, foi criada na referida Capital, aproximadamente um ano depois, a “Zona Marrom”, que opera atualmente com um total de oitocentas vagas de estacionamento.

Por meio da Portaria n. 174, de 08/09/1992, introduziu-se outra novidade no sistema de estacionamento rotativo público de São Paulo. Com o objetivo de atender a moradores que residissem em locais regulamentados pela “Zona Azul”, que teriam que pagar tarifas para estacionarem na porta de suas casas, uma vez que não possuíam garagem, criou-se o “Cartão do Morador”. O “Cartão” é emitido mediante solicitação do morador, que deve provar sua peculiar situação.

Os preços da tarifa cobrados no “rotativo” paulistano se dividem da seguinte forma: (a) Talão de “Zona Azul” de uma hora: R\$ 18,00 (dez folhas ao preço unitário de R\$ 1,80); (b) Talão de “Zona Marrom – Carga e Descarga” de uma hora: R\$ 36,00 (dez folhas ao preço unitário de R\$ 3,60); e, (c) “Cartão do Morador”: R\$ 65,56 mensais<sup>18</sup>.

Os horários de utilização da “Zona Azul” e “Zona Marrom” em São Paulo compreendem da segunda-feira à sexta-feira, das 07:00h às 19:00h, e aos sábados, das 07:00h às 13:00h. Tais horários são expostos em sinalizações verticais

---

<sup>18</sup> Os valores têm como referência o mês de março de 2006.

implantadas na área. Locais com rotatividade peculiar de veículos, como os aeroportos, possuem horários excepcionais.

Impresso no verso dos cartões de utilização dos sistemas “Zona Azul” e “Zona Marrom” encontra-se, com destaque, a observação de que a Prefeitura do Município de São Paulo e à Companhia de Engenharia de Tráfego (CET/SP), órgãos administradores dos sistemas, não se responsabilizam por eventuais acidentes, danos, furtos ou prejuízos que os veículos ou seus usuários venham a sofrer nos locais delimitados pelos sistemas.

Em Belo Horizonte, o funcionamento do sistema público de estacionamento rotativo teve início no ano de 1979 (PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, 2006).

Segundo informações disponíveis pela referida Prefeitura, os tempos máximos de permanência no “rotativo” da Capital mineira são de uma, duas ou cinco horas. A folha para a utilização do sistema tem preço único (serve para qualquer dos tempos de permanência) de R\$ 2,00, podendo ser adquirida 453 postos de venda credenciados, tais como bancas de revista, lanchonetes, bares e outros estabelecimentos comerciais. A receita líquida do estacionamento rotativo de Belo Horizonte, segundo declarado pela Prefeitura, é revertida para projetos de melhoria do sistema viário da cidade.

Ainda conforme dados da Prefeitura, os horários de funcionamento são: de segunda-feira à sexta-feira, de 8:00h às 18:00h, nas regiões Hospitalar, da Assembléia Legislativa, Savassi, São Pedro, Barro Preto, Barreiro, Mangabeiras, Floresta, Centro e Venda Nova, todas áreas consideradas de grande fluxo de veículos e pessoas. Aos sábados o estacionamento rotativo funciona somente nas regiões Savassi, Barro Preto, Barreiro, Floresta, Centro e Venda Nova, entre 8:00h e

13:00h. Os quarteirões liberados aos sábados contam com a inscrição "Sábado Livre" na placa do estacionamento rotativo.

A empresa denominada Belo Horizonte Trânsito (BHTRANS) é responsável pelo gerenciamento do estacionamento rotativo da Capital mineira. À BHTRANS incumbe confeccionar e comercializar talões, desenvolver pesquisas de campo, implantar e manter a sinalização, monitorar o desempenho operacional do sistema e fiscalizar as áreas regulamentadas. Além de uma equipe própria, a BHTRANS conta com o trabalho de 57 adolescentes carentes contratados por intermédio da Associação Profissionalizante do Menor de Belo Horizonte (ASSPROM/BH) (PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, 2006).

Dados gerais sobre o "rotativo" de Belo Horizonte podem ser observados na seguinte tabela.

Tabela 1 – Dados do Sistema Rotativo de Belo Horizonte  
(Jan. 2006 / de 2ª a 6ª feira)

Quarteirões regulamentados	475
Vagas físicas	12.172
Vagas rotativas	57.136
Rotatividade média (veículo/vaga)	3,7 (Dezembro/2005)
Taxa de ocupação média	55,7% (Dezembro/2005)

Fonte: PREFEITURA DE BELO HORIZONTE, 2006

Na cidade de Londrina, no Estado do Paraná, o sistema rotativo de estacionamento público foi implantado conjuntamente ao Projeto Escola Profissional e Social do Menor de Londrina (Projeto EPESMEL), que auxilia no trabalho de ordenação das áreas que integram o sistema, principalmente através do desenvolvimento de pesquisas relacionadas ao funcionamento destes estacionamentos (PREFEITURA DE LONDRINA, 2006).

Conforme a mencionada Prefeitura Municipal, o objetivo da implantação do “rotativo” em Londrina foi oferecer o serviço de organização e rotatividade de vagas de estacionamento nas áreas de grande circulação de veículos na cidade, “utilizando um projeto social desenvolvido junto aos menores carentes, para, assim, promover a cidadania, o desenvolvimento e o bem-estar da sociedade”. Os adolescentes de baixa renda, como já citado, foram contratados para realizar pesquisas e desenvolver trabalhos para a melhoria dos serviços oferecidos pelo sistema de estacionamento.

A Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização (CMTU) de Londrina é o órgão fiscalizador do sistema rotativo, sendo responsável pela verificação de quaisquer irregularidades às normas reguladoras do sistema e pela aplicação de multas. A Companhia desempenha suas funções através dos “agentes municipais de trânsito” (PREFEITURA DE LONDRINA, 2006).

Assim como nas outras cidades aqui citadas, em Londrina a Administração Pública municipal não se responsabiliza por eventuais danos, deteriorações, furtos ou roubos ocorridos nas áreas de abrangência do “rotativo”.

Dessa forma, em muitas outras cidades brasileiras, dentre elas, Sobral, Estado do Ceará, através da Coordenadoria de Trânsito e Transporte Urbano (CTTU); nas cidades de Pelotas e Novo Hamburgo, situadas no Estado do Rio Grande do Sul, a organização e oferta de vagas de estacionamento em vias públicas, ou seja, o Sistema Rotativo de Estacionamento pago é oferecido.

Geralmente, esse sistema de estacionamento é implantado no Centro das cidades onde existe uma concentração de atividades comerciais (não somente lojas e shoppings, mas também mercados livres de vendedores ambulantes) e grande circulação de veículos. Funciona com estacionamento por uma ou duas



horas, mediante a apresentação de tíquetes (R\$ 1,00 a hora) à venda em diversos pontos da cidade.

As justificativas de implantação dessa atividade de disponibilidade de vagas de estacionamento em vias públicas são fundamentadas por idéias de *organização, normalidade e disciplinamento* da intensa circulação de veículos que trafegam, principalmente, nas vias comerciais das cidades com a finalidade de torná-las mais atrativas para os consumidores, evitando congestionamentos e ocorrência de acidentes de trânsito.

Entretanto, no caso específico de São Luís, lugar no qual foi realizada a pesquisa, tanto quanto “disciplinar” a situação de intenso tráfego de veículos nas ruas do Centro ou de lugares de concentração de comércios, existe a recorrente preocupação por parte da Prefeitura Municipal em controlar e estabelecer limites às atividades de flanelinhas que atuam naquelas áreas.

Pode ser citado como causas da falta de áreas destinadas a estacionamento nas principais ruas do Centro, o crescimento da frota de veículos, proximidade de centros comerciais, falta de infra-estrutura, estreitamento das ruas, má utilização das calçadas, dentre outros problemas. Além disso, antes do projeto [referindo-se ao sistema rotativo] existir e ser executado, muitos motoristas estacionavam seus carros às oito horas e só retiravam por volta das dezoito. Essa questão inviabilizava o espaço para estacionamento de outros veículos. Agregado a isso, existia a má utilização do espaço pelos flanelinhas (BARROS apud CRUZ, 2006, p. 16).

Nesse processo de controle foi possível a análise de discursos de representantes da Administração Pública Municipal, da empresa privada terceirizada que gerencia o sistema e do próprio Sindicato dos guardadores de carro relativos às conceituações e classificações atribuídas, principalmente, aos flanelinhas que atuam no sistema.

O controle, a arrecadação e a fiscalização do referido sistema nas diversas cidades brasileiras aqui comentadas são realizados por fiscais ou agentes municipais de trânsito, geralmente denominados de “azulinhos”, contratados,

através das empresas terceirizadas para a administração do sistema de estacionamento, com o aproveitamento, em algumas cidades, também de “guardadores de carro” como colaboradores.

O produto da arrecadação, deduzidos o lucro da empresa administradora e as despesas, seria revestido na construção e qualificação de ciclovias, melhorias no transporte urbano, sinalização e pavimentação.

Assim, o sistema público de estacionamento rotativo pago é um projeto que demonstra a tentativa do Poder Público de superar, articular e controlar contradições da aglomeração urbana, tanto no que se refere à organização dos espaços físicos, como das práticas desenvolvidas nesses espaços.

No caso de São Luís, tais contradições podem ser verificadas no que tange à organização do espaço físico quando da implantação do sistema em ruas do Centro em detrimento de outras áreas da cidade, bem como no que se refere ao controle de práticas e atividades desenvolvidas intensivamente nessas áreas abrangidas pelo sistema, como é o caso do trabalho dos guardadores de carro.

Michel de Certeau, ao comentar sobre o que denominou de *Cidade-conceito*, entende que à proporção que se desenvolve um discurso do “progresso” da cidade, busca-se uma racionalização da mesma, através de conceitos como de “anormalidade”, entendida pela Administração Pública, segundo o autor, como condição de intervenção na organização do espaço, das práticas sociais e no direito de ir e vir das pessoas (circulação), bem como a possibilidade de estabelecer e fortificar o controle, através, das “redes de ordem” (1998, p. 174).

A cidade [...] oferece assim a capacidade de conceber e construir o espaço a partir de um número finito de propriedades estáveis, isoláveis e articuladas uma sobre a outra. Nesse lugar organizado por operações especulativas e classificatórias, combinam-se gestão e eliminação. [...] Rejeita-se tudo aquilo que não é tratável e constitui, portanto, os “detritos” de uma administração funcionalista (anormalidade, desvio, doença, crime etc.). O progresso permite reintroduzir uma proporção sempre maior de detritos nos circuitos da gestão e transforma os próprios déficits (na saúde,

na segurança e na seguridade social etc.) em meios de densificar as redes de ordem (CERTEAU, 1998, p. 173-174).

Entretanto, ainda conforme Certeau (1998, p. 173), o disciplinamento e a padronização instituídos pela gestão pública permitiria reintroduzir “desvios” e “anormalidades” em proporções maiores, sendo que a racionalização da cidade não cessaria de produzir efeitos contrários àquilo que visa.

Assim funciona a Cidade-conceito, lugar de transformações e apropriações, objeto de intervenções [...]. Se, no discurso, a cidade serve de baliza [...] para as estratégias sócio-econômicas e políticas, a vida urbana deixa sempre mais remontar àquilo que o projeto urbanístico dela excluía. A Cidade se torna o tema dominante dos legendários políticos, mas não é mais um campo de operações programadas e controladas. Sob os discursos que a ideologizam, proliferam as astúcias e as combinações de poderes sem identidade (práticas sociais) [...], sem transparência racional, impossíveis de gerir (CERTEAU, 1998, p. 173-174).

Assim, observo a implantação do sistema rotativo gerenciado pelo Poder Público como tentativa de padronizar espaços físicos, tendo em vista a identificação e controle de práticas desenvolvidas cotidianamente nas ruas das cidades, principalmente as que são consideradas como ilegais, informais e marginais à ordem pretendida pelo sistema.

## **2.2 O “Rotativo São Luís”**

Na cidade de São Luís, capital do Estado do Maranhão, durante o governo municipal de Conceição Andrade (gestão de 1993-1996), mais precisamente na data de 3 de fevereiro de 1994, foi instituída a Lei n. 3.317 (SÃO LUÍS, 1994) que implantou o sistema de estacionamento rotativo denominado de “Zona Azul” e dispôs sobre a disponibilidade de vagas e a utilização de estacionamento em vias e logradouros públicos.

Conforme o art. 2º da referida Lei, o sistema da “Zona Azul” visava à “disciplina” do estacionamento de veículos nas vias públicas do centro da cidade de

São Luís e a permissão de uso para estacionar mediante remuneração aos cofres públicos municipais.

Entendia-se como área de estacionamento do sistema “Zona Azul”, segundo o art. 3º da Lei em comento, os logradouros devidamente demarcados (Foto 1, anexo A) com faixas de piso de rolamento e sinalização estatigráfica horizontal e vertical<sup>19</sup>.

Quanto aos imóveis residenciais situados nas áreas abrangidas pela “Zona Azul”, e que não tinham garagem, possuíam direito ao espaço correspondente a um veículo para o respectivo estacionamento sem quaisquer ônus para seu proprietário ou possuidor.

Coube à Secretaria Municipal de Transportes Urbanos (SEMTUR), o planejamento, a operação, a exploração e fiscalização, bem como a definição de tarifa e forma de reajustamento pela utilização do sistema “Zona Azul”, podendo delegar a terceiros a função de exploração do sistema, atendidas as exigências da lei, de acordo com a previsão do art. 5º da Lei nº 3.317 (SÃO LUÍS, 1994).

A administração do sistema rotativo “Zona Azul” em São Luís foi terceirizada. A empresa denominada Intercontinental foi a vencedora da licitação e a gerenciadora dos estacionamentos públicos rotativos.

Para estacionar na Zona Azul, os usuários tinham que adquirir tíquetes com valores de R\$ 1,00, por uma hora ou fração da hora e R\$ 2,00, para mais de uma hora confeccionados pela Prefeitura Municipal e vendidos por funcionários da referida empresa ou pelos agentes de fiscalização da SEMTUR.

---

<sup>19</sup> Conforme previsto no Anexo II do CTB, atualizado pela resolução nº 160/2004, os projetos de tráfego referentes à faixa de piso de rolamento e sinalização estatigráfica compreendem o detalhamento da sinalização vertical (placas), horizontal (marcas, símbolos, dizeres), além de dispositivos auxiliares (balizadores). Tais projetos visam disciplinar o uso das vias e contempla a regulamentação de estacionamentos (especiais, rotativos, carga e descarga, táxis, paradas de ônibus, dentre outros).

Todavia, a manutenção desse sistema no Centro da cidade foi muito questionada, sendo que as intervenções da SEMTUR foram bastante conturbadas, ocasionando várias e sucessivas interrupções nos seus serviços.

Para Elza Araújo (IMIRANTE, 2006), servidora da Coordenação de Operações de Trânsito da SEMTUR, não houve colaboração dos usuários. Alguns motoristas teriam alegado desconhecimento do funcionamento do sistema e, dessa forma, teriam estacionado seus veículos nos pontos demarcados pela “Zona Azul” sem adquirir os tíquetes confeccionados pela Prefeitura e, portanto, eram multados.

Os motoristas que teriam estacionado por períodos inferiores a uma hora nos pontos do estacionamento rotativo teriam se recusado a adquirir os bilhetes e aqueles que mesmo assim tiveram que comprar o tíquete de R\$ 1,00, teriam classificado a cobrança como abusiva. (IMIRANTE, 2006).

O supervisor de fiscalização da SEMTUR no referido período, Janilson Silva Martins (IMIRANTE, 2006) comentou que os usuários reclamavam da falta de segurança nos locais abrangidos pelo sistema e da dupla cobrança exigida para estacionar, ou seja, a dos agentes da “Zona Azul”, que se responsabilizavam apenas pela rotatividade dos estacionamentos, e a dos “flanelinhas”, que continuavam a fazer cobranças pela vigilância dos veículos.

Da mesma forma, houve descontentamento por parte dos guardadores de carro, que tinham que concorrer com os monitores do sistema de estacionamento rotativo nas ruas do Centro de São Luís.

Muitos guardadores de carro, que já trabalhavam há muitos anos nas ruas do Centro da cidade, alegaram perda de suas funções e de suas “gorjetas”, consideradas essenciais para o seu sustento e de sua família.

O “flanelinha” José Maria Rodrigues Pereira comentou que a situação de trabalho teria piorado com a implantação da “Zona Azul”. “Naquela época, a situação ficou muito ruim pra nós. Muitos motoristas fugiram dos estacionamentos quando souberam que a Prefeitura é que tava tomando conta dos estacionamentos” (ENTREVISTADO 2).

Dessa forma, segundo o mencionado flanelinha, questionando a qualidade e a credibilidade do sistema “Zona Azul”, muitos usuários preferiram pagar “flanelinhas”, que trabalhavam no local, à adquirir o tíquete da “Zona Azul”. Situação que teria acarretado a inutilização total do sistema e a desabilitação da empresa Intercontinental, embora a legislação que o implementava ainda estivesse em vigor na época.

Com a inutilização da “Zona Azul”, em novembro de 2001, segundo o Secretário Municipal de Transportes na época, Jerry Abrantes (IMIRANTE, 2006), a empresa rescindiu o contrato de concessão de serviços com a Prefeitura Municipal, bem como o contrato de trabalho com cinquenta funcionários que faziam parte da empresa. A Prefeitura passou, então, a intervir diretamente no sistema rotativo, sendo denominado de “Faixa Azul” e tentou, conforme o citado Secretário Municipal, assegurar o emprego dos referidos ex-funcionários da Intercontinental, através de contratação temporária.

Entretanto, em 26 de junho de 2004, a Prefeitura Municipal de São Luís, através da primeira gestão do Prefeito Tadeu Palácio (2001-2004), resolveu restabelecer e operacionalizar o sistema público de estacionamento rotativo pago em vias públicas com a implantação do denominado “Rotativo São Luís”.

De início, o serviço público de estacionamento rotativo funcionaria nos mesmos termos da Lei n. 3.317/94 (SÃO LUÍS, 1994), que inicialmente instituiu a “Zona Azul”, abrangendo algumas ruas do Centro de São Luís.

Com o Projeto de Lei n. 006/05, a Prefeitura de São Luís encaminhou à Câmara Municipal, propostas de modificações da citada Lei n. 3.317/94. O referido Projeto foi aprovado, convertendo-se na Lei n. 4.593, de 11 de janeiro de 2006 (SÃO LUÍS, 2006), atualmente em vigor.

Com a supracitada lei, as primeiras modificações foram no sentido da denominação do sistema que passou a ser chamado de “Rotativo São Luís” e não mais “Zona Azul”.

Além disso, com a nova legislação, os proprietários ou possuidores de imóveis residenciais sem garagem abrangidos pelo referido sistema não mais teriam direito ao espaço de estacionamento de um veículo sem ônus. Os moradores tiveram que se cadastrar junto à Prefeitura e pagar mensalmente um valor estabelecido pela mesma para o estacionamento.

No caso de delegação à terceiros da administração do sistema público de estacionamento rotativo, deveriam ser obedecidos os regulamentos legais do procedimento licitatório. No mais, permaneceram as mesmas disposições da lei anterior.

Dessa forma, o sistema rotativo ainda foi definido como o logradouro de estacionamento demarcado com a referida faixa de piso de rolamento e sinalização estatigráfica horizontal e vertical localizado no Centro da cidade de São Luís.

Além disso, segundo a nova lei acima mencionada, efetivada pela SEMTUR, órgão responsável pela organização do “Rotativo São Luís”, tal sistema

tem como objetivo organizar e ordenar o tráfego de veículos, melhorar a circulação de pessoas e mercadorias nas ruas do Centro da cidade ludovicense.

Inicialmente estabeleceu-se que as ruas que faziam parte do sistema Rotativo São Luís seriam as ruas do Sol, de Santana e da Paz (trecho que abrange a igreja de São João até a Praça João Lisboa), posteriormente, foram abrangidas as ruas dos Afogados, Sete de Setembro, Santaninha, Magalhães de Almeida, Egito, das Flores, Mangueiras, São Pantaleão, dos Craveiros e Mercado Central, todas localizadas no perímetro central da cidade e disponibilizando setecentas e cinquenta vagas no total.

Conforme Canindé Barros (apud CRUZ, 2006, 16), Secretário de Transportes Urbanos de São Luís, a escolha das mencionadas ruas localizadas no Centro para o efetivo funcionamento do Rotativo São Luís, deveu-se ao fato de, nessas áreas, haver presença de ruas muito estreitas, falta de infra-estrutura, má utilização das calçadas, além do crescimento da frota de veículos na cidade e de grande concentração de atividades comerciais, de serviços e de repartições públicas.

Tal situação ocasionava maior movimento de pessoas e de veículos e dificuldades quanto ao estacionamento dos automóveis, bem como ao trânsito. Assim, “a implantação do sistema rotativo foi um estímulo ao comércio do Centro da cidade” (BARROS apud CRUZ, 2006, 16).

As lojas estavam fechando suas portas, principalmente, devido aos comerciantes que estacionavam seus veículos e só retiravam no final do expediente. Isso inviabilizava as pessoas de fazerem compras no comércio do Centro (BARROS apud CRUZ, 2006, p.16).



Em virtude disso, ainda segundo o secretário, o sistema rotativo foi necessário para organizar o tráfego, disciplinar a circulação de pessoas e veículos e controlar as atividades de “flanelinhas”, haja vista que antes de sua implantação era retratado o caos nas ruas do Centro de São Luís.

[...] a Prefeitura é consciente das falhas que esse sistema rotativo possui, mesmo após dois anos de uso. No entanto, se olharmos pra trás, *veremos retratado o caos* que se encontrava o Centro da cidade. (BARROS apud CRUZ, 2006, p. 16) (Grifo nosso).

No que se refere à exploração direta do sistema de estacionamento rotativo em São Luís, esta foi terceirizada pela Prefeitura, que realizou processo de licitação para a escolha da empresa responsável pelo gerenciamento dos estacionamentos.

A primeira empresa selecionada que gerenciou o Rotativo São Luís foi a denominada *E-Park Estacionamentos*, empresa prestadora de serviços especializada na área de estacionamentos rotativos.

A referida empresa começou a operar o sistema em junho de 2004, sendo a responsável pela instalação dos pedestais, bem como de todos os equipamentos e máquinas que operacionalizaram os estacionamentos e a cobrança de tarifas (DIFUSORA, 2006).

Atualmente, a empresa que administra o referido sistema de estacionamento é a chamada *Rotativo São Luís de Estacionamentos*, com sede localizada na rua Dom Xisto Albano, n. 12, Apicum, Centro. A referida empresa totaliza, hoje, 42 funcionários, dentre eles guardadores de carro que trabalham no sistema. Atua na área de administração de estacionamento de veículos desde a data

de 25 de junho de 2004, porém operacionaliza o “rotativo” desde novembro de 2005. Tem a natureza jurídica de sociedade empresarial limitada.

Com o sistema rotativo, a Administração Pública Municipal demarcou e viabilizou áreas de rotatividade de estacionamentos de veículos chamados de *parqueamento* (FOTO 1, Anexo A), com a cobrança de uma tarifa de serviço por hora de utilização das referidas áreas.

Com a finalidade de instrumentalizar e regulamentar tal cobrança, foram implantados, através da mencionada empresa E-Park, os chamados *parquímetros eletrônicos*<sup>20</sup> (FOTO 2, Anexo A), equipamentos através dos quais se registram o crédito e o tempo de permanência de cada veículo estacionado.

Os *parquímetros eletrônicos* são equipamentos de uso coletivo, controladores de estacionamento, que registram automaticamente o tempo de permanência do veículo estacionado nas vias públicas, bem como emitem informações sobre créditos disponibilizados pelo usuário (E-PARK, 2006).

Tais equipamentos (o *parquímetro*<sup>21</sup>), portanto, são máquinas acopladas em pedestais fixados nas calçadas das ruas abrangidas pelo sistema, que funcionam até hoje através de *buttons*<sup>22</sup> disponibilizados aos condutores pela SEMTUR, ou por fiscais e funcionários da atual empresa gerenciadora do sistema que operam os aparelhos.

---

<sup>20</sup> Segundo informações da empresa E-Park obtidas pelo *site* [www.e-park.com.br](http://www.e-park.com.br), o *parquímetro* funciona com instruções claras e de fácil entendimento. Depois de estacionar, o usuário dirige-se ao equipamento mais próximo e efetua o pagamento de acordo com o tempo que pretende estacionar. A confiabilidade das operações também é citada como um importante benefício proporcionado pela operação eletrônica, pois todos os cálculos e controles são feitos eletronicamente, o que dá maior segurança ao munícipe e ao Poder Público Municipal. “As operações realizadas pelo *parquímetro* são registradas eletronicamente em base inviolável e transformadas em informações e relatórios. A máquina oferece automaticamente dados sobre arrecadação, estatística de uso e manutenção. O sistema pode ser facilmente auditado pelo Poder Público Municipal e garante total integridade de informações e receitas” (E-PARK, 2006).

<sup>21</sup> Segundo Hassan Zaghoul (ENTREVISTADO 3), diretor da atual empresa administradora do Rotativo São Luís, o *parquímetro* em funcionamento em São Luís é de modelo APM-4X, controlador simultâneo de quatro vagas de estacionamento, funciona à bateria, contendo painel com indicação de quatro dígitos, localizado na parte frontal do equipamento, capaz de registrar minutos e segundos que são separados pelo sinal de “dois pontos” (: ) que pisca a cada segundo.

<sup>22</sup> A palavra *button* é um termo inglês que significa botão.

Por sua vez, os *buttons* são “dispositivos que contém créditos pré-gravados que são debitados automaticamente de acordo com o tempo de cada utilização de estacionamento” (E-PARK, 2006). Cada *button* custa R\$ 15,00 e, em caso de danificação ou perda, é adicionada a quantia de R\$ 20,00 no valor do pagamento. A recarga dos créditos do *button* é realizada em postos autorizados.

Basicamente, existem em funcionamento quatro tipos de *buttons*, que se diferenciariam por cores e funções: a) o de *cor azul e branco* são aqueles através dos quais apenas se adquire créditos de no máximo novecentos minutos para gastar. É de utilização específica dos funcionários da empresa e dos guardadores de carro que atuam no “rotativo” e que vendem créditos avulsos aos usuários que não possuem *button*; b) o de *cor verde*, além de créditos de novecentos minutos, resgata o tempo e o crédito não utilizado no estacionamento. É o dispositivo utilizado pelos usuários; c) o *amarelo*, tem somente como função a recarga de todos os outros. É de utilização da empresa.

Portanto, para estacionar nas ruas abrangidas pelo sistema rotativo, é necessário operar o parquímetro. Para isso, o usuário precisa inserir créditos na referida máquina através do *button*.

A tarifa cobrada, no caso do usuário não possuir os referidos créditos (*button*), é estipulada em R\$ 0,50 centavos por trinta minutos de utilização das vagas do estacionamento do referido sistema. Sendo que o tempo máximo permitido de permanência no estacionamento é de 2 horas.

No que tange ao horário de funcionamento do Rotativo São Luís está estabelecido da seguinte forma: das segundas às sextas-feiras funciona das 8:00 horas às 18:00 horas e aos sábados, de 8:00 horas às 13:00 horas.

Dados gerais sobre o sistema Rotativo São Luís podem ser observados na seguinte tabela abaixo.

Tabela 2 – Dados do Sistema Rotativo São Luís  
(Jul. 2006 / de 2ª a 6ª feira)

Quarteirões regulamentados	79
Vagas físicas	752
Pedestais	188
Vaga porparquímetro	4
Rotatividade média (veículo/vaga)	3,4
Arrecadação média diária (R\$) com estacionamento (parquímetros)	4500

Fonte: Empresa Rotativo São Luís de Estacionamento

Apesar das informações acima citadas prestadas pelo diretor da empresa administradora do “rotativo” (ENTREVISTADO 3), este comentou que tais dados sofrem muitas modificações, seja em razão do mês que se tome como parâmetro, seja em relação ao estado de funcionamento do sistema nas ruas. Em relação ao sistema, muitos locais onde funcionavam os estacionamentos rotativos foram desativados e muitos pedestais e parquímetros foram danificados ou destruídos por atos de vandalismo dos próprios “flanelinhas” descontentes com o funcionamento do sistema ou que não aceitaram o “rotativo”.

Essas informações (referentes à tabela 2), são constantemente modificadas dependendo do mês de referência e também devido ao fato de que muitos locais regulamentados pelo sistema são ora ativados, ora desativados por causa de atos de vandalismo dos próprios “flanelinhas”. Eles danificam, quebram e roubam tudo. Vários equipamentos de parquímetros, ou foram danificados, ou foram roubados pelos “flanelinhas” que não queriam o funcionamento do sistema. Muitos “flanelinhas” como por exemplo, os que ficam na rua do Outeiro, por detrás do Marista, não aceitaram a implantação do rotativo porque acham que são os donos daquela área. É muito difícil trabalhar com “flanelinhas” (ENTREVISTADO 3).

Para o presidente do Sindicato dos guardadores de carro, a desativação do sistema rotativo na rua do Outeiro foi provocada pelos guardadores de carro em

razão dos mesmos considerarem que o “rotativo” estava ocasionando prejuízo tanto para eles próprios quanto para os usuários.

Muitos guardadores de carro não aceitaram o sistema porque achavam que o “ganho” que tinham não compensavam o trabalho que eles realizavam. Além disso, reclamavam muito que vários de seus clientes (usuários) não estacionavam mais nos locais que funcionava o “rotativo” porque achavam muito caro o valor da vaga do estacionamento. Então, os flanelinhas resolveram retirar o parquímetro, como aconteceu na rua do Outeiro (ENTREVISTADO 1).

A utilização de guardadores de carro para trabalharem no Rotativo São Luís foi possibilitada em razão de exigência contida no próprio edital de licitação, elaborado pela Prefeitura Municipal, para a candidatura de empresas com a finalidade de administrar o “rotativo”. Segundo o Secretário Municipal de Transportes, Canindé Barros

Dentre as condições impostas no edital de licitação da Prefeitura Municipal, para a candidatura de empresas, constava a necessária utilização da mão-de-obra existente no local de implantação do sistema, ou seja, dos guardadores de carro que, no caso, seriam contratados pela empresa vencedora do processo licitatório (BARROS apud CRUZ, 2006, p. 16).

Ainda segundo o Secretário, tal condição obrigatória de contratar “flanelinhas” para atuarem no “rotativo” decorreu da preocupação do Poder Público com a “questão social do desemprego”, “inclusão social” e a “informalidade”, bem como demonstrou a intenção de regularizar o que denominou de “atividade de rua” que tomou conta do Centro de São Luís.

A implantação do sistema de estacionamento rotativo visa também acabar com a dupla cobrança ao motorista, como chegou acontecer na época da extinta Faixa Azul, onde a atividade de rua dos flanelinhas tomou de conta do Centro. Parte dos flanelinhas que trabalhavam nas ruas, onde hoje funciona o sistema, foram contratados com carteira assinada e direitos trabalhistas, ou seja, foram regularizados. O Poder Público, nesse ponto, se preocupou a inclusão social desses indivíduos, como também com a questão social do desemprego e a informalidade (BARROS apud CRUZ, 2006, p. 16).

No entanto, para Francisco Ribamar Moreira, presidente do Sindicato dos Guardadores de Automóveis do Maranhão (ENTREVISTADO 1), a referida exigência da contratação de “flanelinhas” para o Rotativo São Luís ocorreu porque o

primeiro sistema rotativo “Zona Azul” não deu certo, em virtude de não ter havido negociação entre a Prefeitura e os “flanelinhas” que trabalhavam no local. Situação esta que teria desencadeado descontentamentos por parte dos guardadores de carro, ocasionando a recusa dos mesmos de sair do local em que trabalhavam há anos.

Na época da implantação da Zona Azul, o Sindicato estava desativado, em razão disso a “categoria” não teve forças para negociar com a SEMTUR. Porém, com o Rotativo São Luís, através da reativação do Sindicato houve parceria entre este e a SEMTUR para a contratação de flanelinhas que trabalhavam no local (ENTREVISTADO 1).

Da primeira vez foi complicado, foi difícil, eles [SEMTUR] vieram enfrentar os guardadores de carro, com outras pessoas que não faziam parte da categoria, desobedecendo ao que nós temos que é a Lei Federal que nos dá garantia do trabalho nas ruas [...]. Quando veio o primeiro sistema, nós não fizemos parte porque o Sindicato tava desativado, entendeu? E aí, a categoria não tinha força para reivindicar. Então, nós reativamos novamente o Sindicato, fizemos a parceria e voltamos ao novo sistema rotativo [Rotativo São Luís] como trabalhadores (ENTREVISTADO 1).

De acordo com o diretor da atual empresa do “rotativo”, Hassan Zaghloul,

foi realizado um trabalho de recrutamento com os flanelinhas que já trabalhavam no local de implantação do sistema. Todo o processo de contratação foi realizado por intermédio do Sindicato dos Lavadores, Manobristas e Guardadores de Automóveis do Estado do Maranhão (ENTREVISTADO 3).

Portanto, o Rotativo São Luís possibilitou a contratação, com carteira de trabalho assinada, de “flanelinhas” pela mencionada empresa que presta serviço

público de organização e gerenciamento dos estacionamentos, sendo que todo o processo foi realizado juntamente com o Sindicato dos Guardadores de carro.

Mencionei anteriormente que o referido Sindicato dos Guardadores de Carro<sup>10</sup> iniciou seu funcionamento em 1989 com apenas trinta e quatro membros, com base territorial somente no Município de São Luís. Atualmente, têm em seus arquivos, exatamente, seiscentos e dois cadastros de “flanelinhas” (FOTO 15, Anexo A), abarcando todo o Estado do Maranhão.

Pela análise das fichas cadastrais constantes no arquivo da citada entidade sindical, observei que todos os “flanelinhas” são do sexo masculino<sup>11</sup>, sendo que em sua grande maioria (70%) se encontra na faixa etária entre 21 e 39 anos de idade. Dentre os pesquisados, os casados totalizam 61%, os solteiros são 24% e os viúvos, divorciados, separados de fato ou judicialmente e ainda em situação de união estável, somam 15%. Em média, os pesquisados têm mais de 2 filhos, com grau de instrução referente ao ensino primário completo (87%) e ensino fundamental incompleto (11%). Os nascidos em São Luís são 58% em relação aos do interior do Estado (42%). Sendo que 43% possuem cerca de 10 anos na atividade.

Na seguinte tabela abaixo, dados referentes à “flanelinhas” com cadastro no Sindicato dos Guardadores de Carro do Estado do Maranhão.

---

<sup>10</sup> Conforme o art. 1º do Estatuto Social (Doc. 2, Anexo B), o Sindicato dos Lavadores, Manobristas e Guardadores de Automóveis do Estado do Maranhão “é constituído para fins de estudo, capacitação e formação profissional, coordenação, proteção e representação legal da categoria profissional, sem fins lucrativos, com base territorial em todo o Estado do Maranhão, conforme estabelece a legislação em vigor e com o intuito de colaboração com os poderes públicos e as demais associações, no sentido de solidariedade social e subordinação aos interesses nacionais, com prazo de duração indeterminado”.

<sup>11</sup> Havia registro de duas mulheres “flanelinhas” (Fátima e Sebastiana), que trabalhavam como autônomas no Centro de São Luís, porém, conforme o presidente do Sindicato dos Guardadores de Carro (ENTREVISTADO 1), deixaram de trabalhar na atividade a alguns anos.

Tabela 3 – Dados de “flanelinhas” no Sindicato  
(Total: 602 cadastros)

FAIXA ETÁRIA		GRAU DE INSTRUÇÃO (completo)		TEMPO DE ATIVIDADE (10 anos)		ESTADO CIVIL		NATURAL (MA)	
18-20	10%	Primário	87%	Abaixo	36%	solteiro	24%	Capital	58%
21-39	70%	Fundamental	11%	Igual	43%	casado	61%	Interior <sup>12</sup>	42%
40-65	20%	Médio	2%	Acima	21%	Outros	15%	-----	

Fonte: Sindicato dos Guardadores de Carro do Maranhão.

No que se refere à qualificação para o cumprimento dos serviços nos estacionamentos públicos rotativos, os guardadores de carro receberam cursos de capacitação, treinamentos e fardamentos da Prefeitura de São Luís através da SEMTUR, bem como, segundo H. Zaghloul, “tiveram aulas com noções de cidadania, meio ambiente, educação, turismo, ética e relações humanas” (ENTREVISTADO 3).

A empresa, nesse sentido, também forneceu, conjuntamente com a SEMTUR, a capacitação técnica de “flanelinhas” para operar o sistema, tanto no que se refere às máquinas e equipamentos quanto no tocante às relações com os usuários.

Ainda de acordo com o diretor da empresa (ENTREVISTADO 3), foi realizado processo seletivo para contratação de flanelinhas. Tal processo selecionou indivíduos que já trabalhavam como guardadores de carro nas áreas abrangidas pelo sistema para operarem na vigilância da rotatividade dos estacionamentos.

No início da operacionalização do sistema em 2004, dos aproximadamente duzentos guardadores de carro participando da seleção, foram

<sup>12</sup>Nos cadastros analisados constavam que a maioria (58%) dos “flanelinhas” é nascida em São Luís, sendo que 42% são do interior do Maranhão (Codó, Rosário, Barra do Corda, Pinheiro, dentre outras cidades). Porém, todos os guardadores de carro com ficha cadastral na entidade sindical trabalham na capital São Luís.



escolhidos quarenta para compor o quadro de funcionários da empresa. Estes “flanelinhas” selecionados foram chamados de “agentes rotativos” (FOTOS 11 e 12, Anexo A).

A SEMTUR, juntamente com a empresa do “rotativo”, considerando a extensão do sistema e o número de vagas físicas de estacionamentos a serem fiscalizadas, alegou a necessidade de aumentar o número de pessoas trabalhando no “rotativo”. No entanto, conforme H. Zaghoul, “não tínhamos condição financeira de contratar mais “flanelinhas” (ENTREVISTADO 3).

Então, foram apenas *credenciados* mais sessenta “flanelinhas”, o que passou a totalizar cem guardadores de carro atuando no sistema. Estes, por sua vez, foram denominados de “flanelinhas-cadastrados” ou “apoio”.

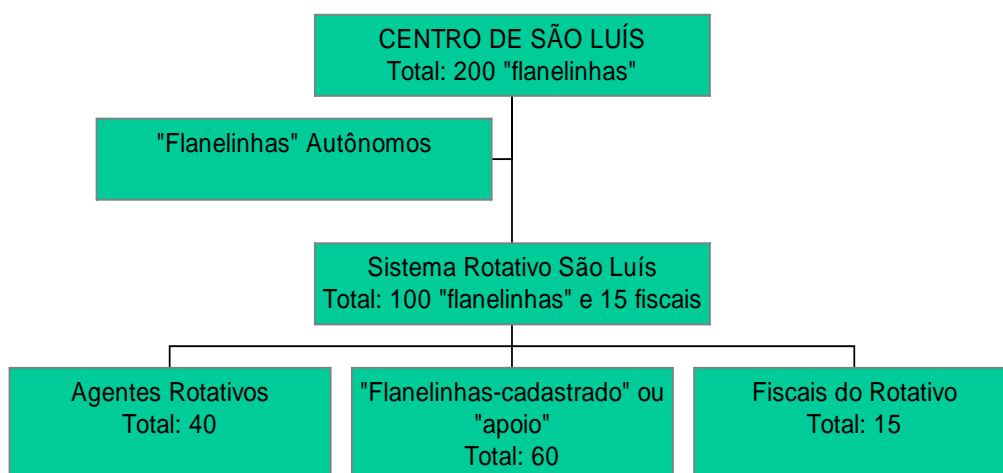
Como o próprio nome já sugere, os “flanelinhas-apoio” não foram empregados pela empresa como ocorreu com os agentes rotativos selecionados. Aqueles apenas foram credenciados junto à SEMTUR e à empresa para prestarem serviço na condição de apoio ao sistema, recebendo uma comissão pela venda de créditos do estacionamento, bem como certa porcentagem pela vigilância do funcionamento adequado dos parquímetros.

Além do referido processo seletivo direcionado aos guardadores de carro, H. Zaghoul (ENTREVISTADO 3) comenta que “a empresa teve plena liberdade de selecionar outros funcionários que poderiam atuar na fiscalização do sistema e, principalmente, na vigilância do trabalho dos flanelinhas”. Nesse caso, então, os indivíduos selecionados pela empresa foram denominados de “fiscais do rotativo”.

Os fiscais do rotativo são, portanto, trabalhadores contratados pela empresa para fiscalizar as operações dos usuários realizadas nos parquímetros e a rotatividade nas vagas de estacionamento. Além disso, fiscalizam o trabalho dos agentes rotativos e dos “flanelinhas” cadastrados. Têm também como atribuição constatar irregularidades na efetivação do sistema, aplicando notificações, nessas situações, aos usuários. Não são, portanto, guardadores de carro.

Na implantação do sistema Rotativo São Luís, totalizavam quinze fiscais, atualmente, são sete agentes de fiscalização (*fiscais do rotativo*). Da mesma forma, hoje são 21 agentes rotativos e 48 “flanelinhas-apoio” atuando em todas as ruas abrangidas pelo sistema.

O organograma a seguir mostra dados referentes à organização e quantidade de pessoas que trabalhavam na empresa no início do funcionamento do Rotativo São Luís.



**Fonte: Sindicato dos Guardadores de Automóveis do Estado do Maranhão.**

Dessa forma, ao meu ver, a implantação do Rotativo São Luís possibilitou ao Poder Público Municipal e à empresa, não apenas organizar e propiciar a rotatividade de veículos no Centro da cidade e disciplinar o uso do espaço urbano no que se refere ao trânsito e ao tráfego, mas objetivou, sobretudo, identificar e controlar especificadamente a atividade dos guardadores de carro desenvolvida nas ruas abrangida pelo sistema.

Dentre essas formas de identificação e controle, mencionadas anteriormente, podemos destacar: o mapeamento do número e perfil dos guardadores de carro existente nas localidades do “rotativo”, trabalho que fora realizado juntamente com o Sindicato dos guardadores de carro; e a incorporação de “flanelinha” no sistema, seja como empregado da empresa terceirizada, seja simplesmente como trabalhador cadastrado junto à Prefeitura.

A situação de guardadores de carro, ora como empregado, ora como cadastrado (trabalhador que presta serviço autônomo ao sistema rotativo), bem como a noção de informalidade, por vezes, atribuída a essa atividade por representantes de Órgãos Municipais, suscitou, na pesquisa, muitos questionamentos no que se refere às concepções de *emprego*, *trabalho* e *informalidade* elaboradas e utilizadas pelo Poder Público e pelos próprios “flanelinhas”.

Portanto, para o desenvolvimento e compreensão do objetivo específico a que se propõe a pesquisa, qual seja: a dinâmica de classificação dos guardadores de carro no Rotativo São Luís, bem como para análise dos discursos aqui enfocados, faz-se necessário tecer considerações teóricas sobre tais noções.

### 3 TRABALHO, EMPREGO E INFORMALIDADE

#### 3.1 A experiência do *trabalho* e sua identificação como *emprego*

Noções como *trabalho*, *emprego* e *informalidade* foram tomadas, na presente pesquisa, como categorias discursivas que, além de pretensamente auxiliarem na ordenação de diferentes experiências laborais, são instrumentos de estigmatização e classificação de indivíduos e grupos.

Antes de qualquer coisa, destaco que os comentários desenvolvidos a partir de agora tentam estabelecer duas dissociações. Procuo relativizar o conceito de *trabalho*, tradicionalmente indissociável da noção de *emprego*. Além disso, analiso a categoria *trabalho informal* sem estabelecer um vínculo necessário com as idéias de *marginalidade* e *exclusão social*.

Seguindo o pensamento de Jean Boissonnat (1998), procuro criticar o que chamo de *teoria da crise do trabalho*, que entende estar diminuído drasticamente o número de relações de trabalho no mundo. Ao invés desta “crise”, acredito há uma re-significação da categoria *trabalho*, que não mais poderia ser reduzida à relação de emprego. “Não é o trabalho que falta. O que nos falta é compreender que o conceito de trabalho está mudando radicalmente e que não temos imaginação bastante para organizá-lo de outra forma” (BOISSONNAT, 1998, p. 11).

Inicialmente, destaco o pensamento de alguns autores adeptos (ou críticos) do que aqui denomino de *teoria da crise do trabalho*.

José Ricardo Ramalho e Marco Aurélio Santana, ao criticarem as atividades sindicais no Brasil das últimas décadas, entendem que várias das

“certezas consolidadas há pelos menos cinqüenta anos”, no que tange ao atrelamento entre desenvolvimento social e a chamada “formalização das relações de trabalho”, bem como ao papel desempenhado pelo Estado nesta formalização e à “necessidade de processos regulatórios para manter a proteção social”, devem hoje ser colocadas em questão (RAMALHO; SANTANA, 2003, p. 12).

Para os autores, algumas das experiências de trabalho desenvolvidas nas últimas décadas demonstrariam que a tradicional concepção de trabalho formal, atrelada a conceitos como *emprego*, *classe* e *sindicato*, não garantiriam mais o aumento do mercado de trabalho. Esse contexto, ligado diretamente, a uma nova configuração da “função do trabalho na sociedade”, é adjetivado pelos autores como “crise do trabalho”, “nova era de desigualdades” ou “nova questão social” (RAMALHO; SANTANA, 2003, p. 3).

José Ricardo Ramalho e Marco Aurélio Santana (2003, p. 19-21) entendem a chamada “informalidade do trabalho” como resultado dos “efeitos negativos da exclusão social”<sup>13</sup>. O trabalho informal, nessa perspectiva, é identificado como atividade laboral à margem das tradicionais formas empregatícias e assalariadas de trabalho. Seriam, portanto, *alternativas* de sobrevivência de pessoas “excluídas” do mercado formal de trabalho.

As categorias *trabalho informal* e *exclusão social* são empregadas pelos autores para estabelecer uma relação de causa e consequência. O *trabalho informal* produziria a *exclusão social* ao mesmo tempo em que seria produto dela.

Jean Boissonnat (1998), em estudo dedicado à análise do mercado de trabalho francês e suas perspectivas futuras, entende que mudanças na

---

<sup>13</sup>O principal “efeito negativo da exclusão”, apontado por José Ricardo Ramalho e Marco Aurélio Santana (2003, p. 20) seria o trabalho informal caracterizado pelo desmonte do sistema de proteções e garantias vinculadas ao emprego, o que promoveria uma “desestabilização da ordem do trabalho”, gerando uma série de novos conflitos em sociedade.

configuração e organização das relações de trabalho perpassam, inicialmente, por discussões sobre diferenciações entre os conceitos de *trabalho e emprego*.

Na sucessão de representações e significações do trabalho, uma foi particularmente marcante: [...] na instauração jurídica do trabalho abstrato [...] se instala a condição de assalariado no âmago de seu desenvolvimento, a tal ponto que o termo trabalho é muitas vezes utilizado como sinônimo de emprego. São testemunhos disso, ainda hoje, as categorias estabelecidas nas representações estatísticas ou na contabilidade nacional, como por exemplo, as definições de população economicamente ativa ou da população em idade de trabalhar, ou dos desempregados (BOISSONNAT, 1998, p. 36 - 37).

Para o autor, a suposta “crise do trabalho” tem sua base no processo de exclusão que deriva do tradicional conceito de *trabalho*. Ao se restringir a idéia de trabalho ao conceito de *emprego*, várias experiências laborais deixariam de ser classificadas como “trabalho”.

Adotamos, por convenção ou por hábito de linguagem, uma definição restritiva do trabalho, damos a ela uma representação implícita; exprimimos, por exemplo, que uma parte das atividades humanas (trabalhos domésticos ou atividades associativas beneficentes) é menos valorizada pela sociedade [...]. Distinguindo-se sistematicamente trabalho e atividade profissional remunerada, descarta-se o valor de experiência em troca de outras atividades humanas [...]. Parece necessário para analisar as transformações no trabalho, apelar para seus diferentes sentidos e fazer uso flexível das categorias ou conceitos para não estar sujeitos a representações historicamente datadas (BOISSONNAT, 1998, p. 37).

Boissonnat entende que o tradicional conceito de trabalho atrela essa categoria a três principais “funções”. A primeira seria a “função de produção”, pela qual o trabalho cria riqueza. A segunda, a “função de distribuição”, por meio da qual o trabalhador recebe o preço de seu trabalho. A terceira, “função de integração”, possibilitaria o reconhecimento do trabalhador como sujeito que participa de relações em sociedade. Todas essas funções estariam passando por profundas transformações.

A implantação de inovações tecnológicas e da informatização produtiva remodelaria a “função de produção”, na medida em que traria novas conotações a

noções aparentemente consolidadas como produtividade, eficiência e racionalidade, ou mesmo às categorias tempo e espaço de produção.<sup>14</sup>

A “função de distribuição” passaria igualmente por importantes transformações, derivadas, principalmente, das novas formas e mecanismos de remuneração de trabalhadores, bem como pela remodelação de contratos de trabalho (BOISSONNAT, 1998, p. 14).

Quanto à “função de integração”, novas experiências de trabalho ampliariam os conceitos de cidadania, identidade, autonomia e direitos do trabalhador (BOISSONNAT, 1998, p.15-16), que, por sua vez, redefiniria a forma de reconhecimento deste na sociedade.

Na concepção de Richard Sennett (1999, p. 9-10), a “nova configuração do trabalho”<sup>15</sup> tem projeções não apenas sobre a organização produtiva/distributiva da sociedade, mas, também, sobre a personalidade dos trabalhadores. Para o autor, estaria se constituindo um novo “caráter” do indivíduo.<sup>16</sup>

O “caráter” de cada indivíduo, ainda para o referido autor, seria marcado, dentre outras coisas, por “virtudes estáveis” como “lealdade, confiança, comprometimento e ajuda mútua” (1999, p. 24). As relações flexíveis e efêmeras de trabalho atuais promoveriam o desaparecimento destas “virtudes”, vez que

---

<sup>14</sup> Boissonnat (1998, p. 13-14) considera que “os empregos não estarão mais na produção, mas na comercialização e nos serviços”. A migração dos trabalhadores da produção para os serviços exigiria uma mudança de mentalidade, denominada pelo autor de “personalização do trabalho”. Uma das premissas dessa “personalização” seria considerar cada assalariado como um empresário, estimulando a liberdade e criatividade dos indivíduos, e não apenas a subsistência ou segurança. “Cada cliente é um mercado; cada empregado é um empresário” (DAVIS apud BOISSONNAT, 1998, p. 13).

<sup>15</sup> A remodelação das relações laborais produziria o que Sennett denomina de “novo capitalismo” ou “capitalismo flexível” (1999, p. 9), marcado por vínculos de trabalho a curto prazo. O que estaria ocorrendo seria a “flexibilização do trabalho”, caracterizada pelo desempenho de atividades específicas e pontuais, que se afastam de procedimentos formais e rotineiros. A “flexibilização” faria com que os trabalhadores assumissem os riscos econômicos da atividade, bem como desempenhassem suas funções com maior agilidade, capacidade de improvisação e criatividade.

<sup>16</sup> Sinteticamente, pode-se afirmar que Sennett (1999, p. 10) associa o termo “caráter” aos traços psicológicos que se constituem ao longo da “experiência emocional” de cada indivíduo. O “caráter” do indivíduo mantém relação com a forma como este se percebe em sociedade, além de influenciar na construção de seus valores, qualidades pessoais e metas para o futuro.

dificultariam que as pessoas estabelecessem experiências cotidianas mais duradouras e consistentes.

Nesse aspecto, Sennett (1999) critica o “trabalho flexível”, ao passo que condiciona a formação de um “caráter pessoal mais consistente” ao desenvolvimento de relações de trabalho rotineiras e estáveis (*emprego*).

O que mais me impressionou em Enrico [faxineiro cujas atividades são estudadas pelo autor] e sua geração foi ver como o tempo era linear em suas vidas. Ano após ano trabalhando em empregos que raras vezes variavam de um dia para o outro [...]. Sabia exatamente quando ia aposentar-se e o pecúlio que teria [...]. Enrico conquistou uma história para si mesmo, em que a experiência se acumulava material e fisicamente. Sua vida, assim, fazia sentido para ele, numa narrativa linear. Ele sentia os anos como uma história dramática que avançava a cada conserto na casa, a cada prestação da casa. O faxineiro sentia que se tornava o autor de sua vida, e embora fosse um homem inferior na escala social, essa narrativa lhe dava um senso de respeito próprio (SENNETT, 1999, p. 14).

O autor associa o conceito de *emprego*, caracterizado pela rotina, às idéias de estabilidade, comodidade e segurança. O trabalho rotineiro e seguro ensejaria, a longo prazo, que o indivíduo constituísse “uma história de vida marcada pelo respeito e reconhecimento na comunidade onde vive”. Por outro lado, sem trabalho estável, a dignidade e a trajetória de vida dos agentes sociais estariam em risco.

Por sua vez, Robert Castel (1988, p. 30-49) aponta críticas às políticas de intervenção do Estado no contexto no qual entende existir uma “mudança conceitual e organizacional das relações de trabalho”.

Na contextualização histórica que desenvolve, Castel destaca que antes da associação do trabalho ao elemento *salário*, que adveio com a consolidação do que denomina “sociedade industrial” (1999, p. 415), as políticas públicas relativas ao trabalho foram assistencialistas, estando direcionadas a grupos sociais caracterizados como “marginalizados” e “indigentes”.



A atuação estatal teria se dado através de ações como a “repressão à vagabundagem, obrigação do trabalho, controle da circulação de mão-de-obra” (CASTEL, 1998, p. 30-31) quando, por exemplo, o Estado obrigava indivíduos desocupados a desenvolverem algum tipo de atividade laboral e a estabelecerem residência fixa.

Para Castel, somente aos poucos foi se desenvolvendo o chamado “Estado Social” (1998, p. 34), quando as noções de “mercado” e trabalho” adquiriam outra configuração. Buscou-se realizar um compromisso entre os interesses de mercado e as reivindicações do trabalho. As políticas públicas implementadas pelo “Estado Social” teriam como principal preocupação delimitar os conceitos de “trabalho” e “trabalhador”, bem como os mecanismos necessários para a promoção e integração destes ao mercado (assalariado) de trabalho.

O Estado Social (darei porque evito falar de “Estado Providência”) constituiu-se na intersecção do mercado e do trabalho. Foi cada vez mais forte à medida que eram fortes as dinâmicas que regulava: o crescimento econômico e a estruturação da condição salarial. [...] Aceitar uma sociedade inteiramente submetida às exigências da economia [...] poderia custar o desmoronamento da sociedade salarial, isto é, desta montagem inédita de trabalho e de proteções que teve tanta dificuldade para se impor (CASTEL, 1998, p. 34-35).

Assim, a intervenção estatal dirigiu-se à regulação do *trabalho assalariado*. Formou-se uma rede institucional e burocrática com vistas a legitimar a autoridade do Estado, para que, regulando diferentes aspectos das atividades laborais assalariadas, se pudesse, dentre outras coisas, cobrar impostos sobre essas atividades.

Foi em tal contexto (“Estado Social”), ainda segundo Castel, que se constituiu a idéia de que “o detentor de direito é membro de um coletivo abstrato vinculado a uma entidade jurídico-administrativa [...]” (1998, p. 507), bem como políticas estatais voltadas à criação e desenvolvimento da Seguridade Social. O Estado recriou novos vínculos com os trabalhadores, ampliando seus direitos.

Surgiram institutos como seguro-desemprego, aposentadoria, licenças remuneradas, férias, dentre outros.

Mais do que isso, o “Estado Social” teria possibilitado o surgimento da categoria “trabalhador”, ligada diretamente à sensação de que os trabalhadores (assalariados) pertencem a uma coletividade específica abstrata. A noção de “classe” difundida pelas doutrinas de cunho marxistas, auxilia esse processo, da mesma forma que instituições como sindicatos e partidos políticos.

Os poderes públicos recriam proteção e vínculo [...]. Estabelecendo regulações gerais e fundando direitos objetivos, o Estado Social também aprofunda ainda a distância em relação aos grupos de pertencimento que não têm mais razão de ser para garantir as proteções. Por exemplo, o seguro obrigatório (contribuições previdenciárias) é realmente a mobilização de uma certa solidariedade, e endossa o pertencimento a um coletivo. [...] A vulnerabilidade do indivíduo, encontra-se então reconduzida a um outro plano. O Estado torna-se seu principal suporte e sua principal proteção, mas essa relação continua sendo a que une um indivíduo a um coletivo abstrato (CASTEL, 1998, p. 508).

Aos poucos vão se consolidando símbolos (instituições e direitos) associados à “classe” dos trabalhadores, tais como a previdência social e as organizações de classe, bem como a carteira de trabalho assinada e uma pluralidade de outros direitos trabalhistas. Esses símbolos estabelecem e realçam o posicionamento que o indivíduo ocupa dentro da dinâmica de atividades laborais. Identifica-se (e ao mesmo tempo diferencia-se) mais facilmente o empregado e o empregador.<sup>17</sup> “Existe uma forte correlação entre o lugar ocupado na divisão social do trabalho e a participação nas redes de sociabilidade e nos sistemas de proteção que cobrem o indivíduo” (CASTEL, 1998, p. 24).

Dessa forma, a partir do referido contexto, houve a possibilidade gradativa de elaboração de categorias dicotômicas que explicassem o “mundo do trabalho”, como, por exemplo, *emprego e desemprego e trabalho formal e informal*.

---

<sup>17</sup> Castel adjetiva tal processo de “cadastramento da sociedade” (1998, p. 15), relacionado à definição e delimitação da idéia de “emprego”. Os indivíduos “cadastrados” teriam acesso a determinados direitos sociais, bem como possuiriam deveres peculiares. O “trabalho reconhecido” daria acesso às chamadas “garantias sociais”.

Essas categorias, pré-definidas e estáticas, contribuíram para esvaziar grande parte da dinâmica que caracteriza as relações laborais contemporâneas.

O *desemprego*, ou seja, o não acesso a uma relação laboral estável e assalariada, passou a ser focado, muita das vezes, como sinônimo de *não-trabalho*. Tal expressão, por sua vez, foi intrinsecamente associada a uma classificação *excludente*: não possuir trabalho significa estar “fora” do “Estado Social”, significa não ter acesso a toda uma rede de vantagens e benefícios concedidos pelo Estado aos trabalhadores.

O *desemprego* passa a denotar, antes de qualquer coisa, uma redução da cidadania do indivíduo.

### **3.2 A experiência do *trabalho* e sua dissociação do *emprego***

O intervencionismo estatal nas relações de trabalho experimentado nas últimas décadas, principalmente em países como o Brasil, demonstra, no meu entendimento, que a elaboração da noção de “Estado Social” construído historicamente comporta relevantes limitações. O reconhecimento “oficial” do indivíduo enquanto trabalhador está longe de significar que este possui acesso ao que Robert Castel denomina de “garantias sociais”.

Os limites do conceito de *trabalho*, consolidado ao longo do processo histórico analisado por Castel (1998, p. 30-49), ficam mais evidentes ao se analisar políticas públicas dirigidas a grupos que tradicionalmente não desenvolvem “trabalho formal”. Os projetos de apoio a atividades consideradas “informais” mostram, na minha interpretação, a insuficiência da ação estatal, em países como o nosso, no trato com as atividades laborais em geral.

Nesse aspecto, a pesquisa analisa os sistemas de estacionamento público rotativo, da maneira como foram implementados em cidades como São Luís, como estratégias de “inclusão”, ou pelo menos como tentativa de justificar uma ideia de “inclusão”, dos guardadores de carro no mercado de trabalho. Seriam uma forma de, ao menos parcialmente, “formalizar” uma atividade que não se encaixa no conceito tradicional de *emprego*, por não possuir vários dos elementos que o caracterizam (subordinação, remuneração, continuidade).

A meu ver, o Sindicato dos Lavadores, Manobristas e Guardadores de Automóveis do Estado do Maranhão, cuja criação foi apoiada pela Administração Pública Municipal, conforme o presidente da entidade (ENTREVISTADO 1), a partir do momento em que pretende funcionar como instituição que media a contratação de “flanelinhas” para o trabalho no Rotativo São Luís, mantém direto contato com o que considero ser *estratégia de semi-formalização*.

As políticas aplicadas pela Prefeitura Municipal de São Luís, no que se refere aos “flanelinhas do sistema rotativo, possuem evidentes limitações. A Administração Municipal concede pontuais benefícios ao Sindicato ou diretamente a parte dos guardadores de carro (no caso dos agentes rotativos contratados), mas, ao mesmo tempo, não aplica medidas com vistas a viabilizar o reconhecimento daquela atividade (refiro-me a situação da grande maioria dos guardadores de carro, inclusive dos “flanelinhas-apoio” do sistema), no sentido de garantir direitos trabalhistas “formais”. A Lei municipal n. 3.038, de 28 de junho de 1990<sup>18</sup> (DOC. 1,

---

<sup>18</sup> “Art. 1º. Fica considerado de utilidade pública o Sindicato dos Lavadores, Manobristas e Guardadores de Automóveis do Município de São Luís, fundado em 17 de dezembro de 1989, com sede e foro nesta Cidade de São Luís, Capital do Estado do Maranhão” (SÃO LUÍS, 1990).

Anexo B), como destacado anteriormente, apenas considera o Sindicato como “instituição de utilidade pública<sup>19</sup>”. Este é o limite da formalização.

A constituição do sistema rotativo de estacionamento público no Centro de São Luís, com o histórico e características já descritos neste trabalho, aparece nas falas de autoridades municipais (como o Secretário Municipal de Transportes Urbanos) como “instrumento de inclusão dos “flanelinhas” ao mercado de trabalho ludovicense” (BARROS apud CRUZ, 2006, p. 16).

Trata-se, porém, na minha interpretação, de uma estratégia que, mediante o estabelecimento de vínculos peculiares e superficiais com a Prefeitura, agrega parcialmente os guardadores de carros às políticas governamentais de emprego, mas que não os integram efetivamente às relações “formais” de trabalho. Daí o emprego da expressão *semi-formalização*.

Como já destacado anteriormente, uma das pretensões desta pesquisa é apontar limites aos tradicionais conceitos de *trabalho* e *emprego*. Nessa perspectiva, considero superficial a simples identificação da situação dos “flanelinhas” do Rotativo São Luís como *trabalho semi-formal*, o que denota a idéia de que os guardadores de carro desenvolvem atividades parcialmente “incluídas” no mercado formal de trabalho.

A noção de “exclusão social do trabalhador”, associada ao *não-trabalho*, durante muito tempo identificou indivíduos que estariam “dentro” ou “fora” da gestão burocrática do trabalho, ou seja, do emprego. O principal critério de “exclusão”/“inclusão”, como já visto, seria o vínculo de trabalho duradouro e assalariado.

---

<sup>19</sup> Conforme Carlos Roberto Gonçalves, “uma atividade é considerada de utilidade pública quando se apresenta conveniente ao interesse administrativo público, embora não seja imprescindível, quanto à abertura, conservação e melhoramento de vias ou logradouros públicos, preservação e conservação dos monumentos históricos e artísticos, (...)” (2006, p. 312).

No entanto, falar que todos os que não mantêm uma relação formal de trabalho estão “excluídos” do mercado de trabalho, numa sociedade onde é cada vez mais rara a existência de trabalhos assalariados, caracterizados por sua formalização através de contratos por tempo indeterminado, é, no mínimo questionável.

As categorias criadas nas últimas décadas, notadamente no âmbito jurídico, para denominar novas experiências de trabalho, demonstram os limites do tradicional conceito de *emprego*. “Contrato de trabalho por tempo determinado”, “contrato de atividade”, “trabalho por tempo parcial”, “trabalho avulso”, além de diferentes vínculos mantidos pela própria Administração Pública (“emprego público temporário”), são expressões que procuram dar conta de uma infinidade de atividades laborais heterogêneas.

A diversidade contemporânea de formas de trabalho estaria impondo limitações ao paradigma do *emprego homogêneo e estável*, propiciando o reconhecimento, pelo Estado, de novas atividades laborais. Essas transformações, por sua vez, produzem uma pluralidade de novos discursos pretensamente explicativos da experiência do trabalho.

Como exemplo desses discursos, destaco o debate do conceito de “relação de trabalho”, e sua diferenciação da idéia de “relação de emprego” desenvolvido no campo jurídico na última década. O referido debate teve como pano de fundo a chamada “reforma do Judiciário”, advinda no final do ano de 2004, com a Emenda Constitucional n. 45 (EC 45/2004).

Um dos pontos centrais da “reforma” foi a nova delimitação da competência jurisdicional da Justiça do Trabalho, no sentido de que a EC 45/2004 ampliou as matérias que poderiam ser julgadas por juízes e tribunais trabalhistas. A

remodelação da competência deu-se através de nova redação atribuída ao inciso I, do artigo 114 da Constituição Federal.<sup>20</sup>

Segundo a nova redação, os magistrados da Justiça do Trabalho não mais julgariam apenas conflitos entre “trabalhadores e empregadores”, mas qualquer ação judicial que decorresse de “relações de trabalho”.

A dúvida que passou então a marcar os debates no âmbito da magistratura trabalhista foi o significado da expressão “relações de trabalho”. Ela amplia a idéia de “relações de emprego”? E, caso amplie, quais são seus limites?

Para Maurício Godinho Delgado (2004, p. 89-90) ocorreu apenas uma alteração terminológica e não uma significativa diferenciação entre “relações de emprego” e “relações de trabalho”. A Justiça do Trabalho, nessa interpretação, ainda seria uma “Justiça do emprego”, resolvendo apenas questões relacionadas ao contrato de trabalho subordinado e dependente.

No entanto, autores como Mozart Russomano (2005, p. 389) entendem que

É claro que a relação de trabalho não se confunde com a relação de emprego. O trabalhador autônomo está ligado à pessoa daquele em benefício do qual o serviço é prestado por força de uma relação de trabalho, mas inexistente relação de emprego entre eles. É que a relação de emprego pressupõe subordinação hierárquica, caracterizadora do contrato de trabalho.

Cássio Mesquita Barros (2003, p. 21-22), seguindo o mesmo raciocínio, concebe que o novo conceito de “relação de trabalho” seria paradigmático ao que chama de “futuro do Direito do Trabalho”.

O Direito do Trabalho deverá ter outro aspecto para sobreviver como regramento aplicável, eficaz e razoável. O Direito do Trabalho deverá seguir as mudanças das relações de trabalho. Se essa adaptação não for

---

<sup>20</sup> Redação anterior: “Art. 114. Compete à Justiça do Trabalho conciliar e julgar os *dissídios individuais e coletivos entre trabalhadores e empregadores* [...]” (BRASIL, 2005) (grifou-se). Redação dada pela EC 45/2004: “Art. 114. Compete à Justiça do Trabalho processar e julgar: I – as ações oriundas da *relação de trabalho* [...]” (BRASIL, 2005) (grifou-se).

realizada, o Direito do Trabalho não fará mais parte da realidade do mundo do trabalho (BARROS, 2003, p. 21-22).

Os autores acima referidos, dentre outros, ainda não chegaram a um consenso sobre os limites do conceito de “relação de trabalho”, agora explícito em nossa Constituição Federal. Porém, em regra, vem sendo adotada uma visão ampliativa.

Nessa interpretação, a mudança do texto constitucional seria considerada “uma vitória política e histórica de nossa democracia”, vez que atrairia para a Justiça trabalhista a competência para julgar um leque bem maior de conflitos laborais, aumentando, por sua vez, o acesso ao Poder Judiciário de indivíduos que desempenham atividades não caracterizadas como *emprego*.

E veio a Reforma do Judiciário. Trouxe alvíssaras e perplexidades; trouxe acima de tudo, expectativas. Reforma que caminhou a passos de cágado há 10 anos, cuida da inclusão neste novo Direito do Trabalho daqueles trabalhadores alternativos que estão à margem das formalidades jurídicas. Um direito novo capaz de gerar um sistema protetivo para estas pessoas, a partir de outras premissas que não necessariamente são aquelas tutelas tradicionais. Um sistema jurídico, enfim, capaz de regular a “livre contratualidade” [...], evitando, pois, que estes trabalhadores permaneçam marginalizados e venham a cobrar caro, socialmente, por isso (ALKMIM, 2005, p. 148).

A alteração do art. 114 da Constituição, e suas repercussões, é apenas um exemplo de como as políticas e ordenações estatais têm dificuldade em delimitar o conceito de *trabalho* ante a remodelação das experiências laborais ocorridas nas últimas décadas.

Uma das marcas das novas estratégias de intervenção estatal no mercado de trabalho seria a tentativa de se desvincular a idéia de “inclusão social” apenas a políticas de fomento ao *emprego*.

A percepção da complexidade advinda de novas experiências do trabalho ampliaria o próprio conceito de “mercado”, o que, por conseguinte, demandaria políticas públicas que procurem atuar sobre os “trabalhadores informais”



sem, necessariamente, forçar sua migração para a categoria de “empregado”. As noções de “inclusão social”, “cidadania” e “dignidade” através do trabalho adquirem nova conotação. “Inclusão social” não mais seria sinônimo de “acesso ao emprego”.

Projetos como o Rotativo São Luís, nessa perspectiva, significariam mais do que uma *semi-formalização* da atividade de “trabalhadores informais” (guardadores de carro). Demonstrariam, no meu entendimento, que a (re)valorização do trabalho não se identifica necessariamente com o aumento do número de empregos formais ou que a finalidade de toda política pública, no que tange ao mercado de trabalho, seria converter trabalhos “informais” em “formais”.

Mais do que isso, na acepção desta pesquisa, a atuação do Estado sobre “trabalhadores informais”, como no caso do sistema de estacionamento público e rotativo no Centro de São Luís, seria uma espécie de tutela que visa agir sobre a “informalidade” sem a “formalizar”, reconhecendo-a (a “informalidade”), sem estabelecer vínculos de proteção e garantia, controlando-a como parte das novas e complexas relações laborais da contemporaneidade.

### 3.3 Informalidade: análise de uma categoria discursiva

Analiso o conceito de *informalidade* nas falas, entrevistas, nos conteúdos de documentos enquanto discursos, porque considero que assim procedendo é possível compreender a dinâmica que o referido termo denota e não como categoria definida e naturalizada.

O termo *informalidade* ganhou visibilidade desde as décadas de 60 e 70 do século XX, principalmente, em pesquisas internacionais sobre a África e América Latina com ampla divulgação pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) para

designar “o outro lado” ou “o que está fora” do que se considera por relações capitalista de trabalho (SILVA, 2003, p. 141).

É o que comenta Luiz Antônio Machado da Silva (2003) ao discutir sobre dificuldades implicadas na tentativa de se traçar um perfil da “informalização” no Brasil, além de considerar os termos “informalidade” e “empregabilidade” como categorias de entendimento.

O outro termo que completa a relação seria *economia* ou *mercado formalizado*, fundamentado na idéia de processo produtivo do trabalho.

A noção de informalidade torna-se “canônica” e muito difundida a partir dos estudos da OIT no Quênia em 1972 (OIT, 1972) [...]. Creio, porém, que a noção se desenvolve ao mesmo tempo na América Latina e desde o início esteve, em ambos os continentes, ligada ao reconhecimento das restrições de capital no processo produtivo do trabalho e suas conseqüências (SILVA, 2003, p.141).

Para o autor, nos anos sessenta e setenta, o termo *informalidade* surgiu a partir de estudos acadêmicos<sup>21</sup> com estrita relação com as políticas de intervenção estatal e com o interesse das agências internacionais de fomento. Estas patrocinavam os chamados *estudos econômicos do subdesenvolvimento* que elaboravam pesquisas, através das chamadas “teoria da modernização<sup>22</sup> e da marginalidade”, sobre a questão da pobreza e da exclusão social (SILVA, 2003, p. 141-145).

Ademais, nesse contexto, outras teorias teriam sido elaboradas para explicar e caracterizar a situação dos “trabalhadores sem função”. Dentre os quais, a

---

<sup>21</sup> Machado da Silva (2003, p. 155) refere-se ao papel do desenvolvimento da noção de informalidade no processo de modernização institucional da prática da sociologia no Brasil. A Ciência Social que no Brasil dos anos 1960/1970 se institucionalizava como atividade acadêmica e produziu a noção de informalidade, nunca deixou de ser politizada, mas baseava-se numa sociologia econômica, cuja questão central era a passagem do subdesenvolvimento ao desenvolvimento.

<sup>22</sup> Conforme Luiz A Machado da Silva (2003, p. 145), a chamada “teoria da modernização” sublinhava que o baixo nível de capitalização dos denominados países subdesenvolvidos desequilibrava as estruturas do emprego urbano. Mas que esta situação era considerada transitória, caracterizando uma pré-incorporação da população que não tinham modos de vida totalmente adequados aos padrões modernos-industriais e ao sistema do trabalho assalariado.

“teoria da dependência”<sup>23</sup>, a idéia da “superexploração do trabalho” que fundamentaria o excesso da exploração capitalista nos trabalhadores, além do entendimento da *informalidade* como categoria discursiva fundamental na constituição dos limites entre o trabalho funcional e valorizado e o trabalho estigmatizado nas relações capitalistas de trabalho (SILVA, 2003, p. 141-145).

Antônio Machado da Silva considera ainda que a concepção de informalidade concentrou-se principalmente na organização do trabalho nas cidades. Assim, tal noção reforçou um ideal de urbanização e modernização, assim como delimitou um papel dinâmico da indústria e de sua forma de organização do trabalho (2003, p. 147).

O chamado “setor secundário” identificado com as indústrias e com os empregos assalariados estáveis seria o ponto de referência das discussões juntamente com as idéias de *subdesenvolvimento* e das defasagens entre os processos de urbanização/industrialização e marginalidade/informalidade de países da América Latina, África e Ásia.

O conceito *informalidade* seria, pois, uma categoria cognitiva em torno da qual se constituíam debates acadêmicos e políticos sobre distorções da economia formalizada, reforçando limites entre o que comumente se chamava de “comércio informal” (SILVA, p. 147-148).

#### Conforme Machado da Silva

No trabalho industrial assalariado baseado na realidade das socialdemocracias européias, pressupunha-se uma evolução no sentido da mercantilização de todas as esferas da vida econômica o que é o mesmo que dizer que as formas não-mercantis de trabalho e consumo eram vistas como remanescentes de outros períodos históricos e explicadas como conseqüências do “subdesenvolvimento”, da “dependência” ou do “capitalismo periférico” (SILVA, 2003,p. 148).

---

<sup>23</sup> Machado Silva (2003, p. 146) diz que a “teoria da dependência” propôs uma distinção conceitual entre trabalho excedente e exército de reserva para explicar a formação, nos países latino-americanos, de uma “massa marginal”.

E o autor continua a entender que:

Hoje, a fórmula do setor informal é de fato uma categoria cômoda e, portanto, corrente no vocabulário ordinário, mais ou menos sinônimo de pobreza urbana, de atividades de rua, de ausência de enquadramento regulamentar e de iniciativa econômica individualizada, de limites fluidos e contingentes. (SILVA, 2003, p. 141).

Discussões relativas ao trabalho, em grande parte, ainda priorizam a questão “dos sem carteira assinada” e as dificuldades de incorporação e adaptação dos trabalhadores nas relações de trabalho assalariado.

Nesse aspecto, tais discussões propiciam políticas que delimitam um novo perfil de marginalizados e excluídos da ordem do trabalho, que são aqueles que trabalham, mas estão fora do emprego ou, ainda, estão numa relação contratual de trabalho, mas sem direitos trabalhistas.

Robert Castel denominou de *políticas de inserção* (1998, p.542) aquelas políticas de fomento ao emprego que viriam atuar nessas situações. Depois dos anos 80, para os “novos marginalizados” e para as novas situações de precariedade nas relações empregatícias, as políticas de inserção ganhariam uma nova conotação e tentariam criar novas formas de intervenção.

Uma experiência de *política de inserção* realizada no Brasil foi o programa “Meu primeiro emprego” implantado pelo Governo Federal juntamente com algumas administrações públicas estaduais, inclusive o Estado do Maranhão.

Nesse programa os jovens foram privilegiados, vez que representariam boa parte da população brasileira e que suscitariam questões prementes de sua integração no mercado de trabalho. Empresários foram convidados a participarem do programa, mas também foram autorizados a obter benefícios com baixos salários pagos aos integrantes do programa.

André Ricardo de Souza, em discussão relacionada ao que denominou de “a crise da sociedade salarial” (2003, p. 30), comenta que o Governo Federal

brasileiro promove basicamente duas políticas de combate ao desemprego: aplicação dos recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT) em programas de qualificação profissional; e distribuição de financiamento para pequenos empreendedores nos *programas de microcréditos*.

Tais políticas tomam como referência a relação entre *emprego* e participação nos sistemas de assistência, proteção legal e de benefícios sociais. Associando, dessa forma, o denominado *trabalho estável* à idéia de inclusão e integração no mercado de trabalho ao passo que o *trabalho instável* (informalidade) como excluído dessa ordem.

A *informalidade* serve como paradigma conceitual de mediação entre o sistema de referência (relações salariais de trabalho) e suas variações que são pensadas como alternativas de sobrevivência ou distorções.

Entendo que questionar esquemas explicativos, baseados em noções de trabalho informal contraposto ao trabalho formal, significa mais que rever definições terminológicas, mas perceber como as mesmas são elaboradas e de que forma são utilizadas em discursos legitimadores das relações de trabalho.

### 3.4. Os “flanelinhas” de São Luís ante o discurso da informalidade.

Como já explicitado nos itens anteriores, modificações na organização do trabalho estão contribuindo para a perda da relevância da noção de *trabalho informal* como “marginal” ou como “distorção” em relação ao trabalho formal.

Nos últimos anos, autores debatem idéias de *fragmentação*, *redes* entrecruzadas de relações de trabalho e ampliação da concepção de trabalho.

Manuel Castells (1999, p. 419) aponta que, com o desenvolvimento do que chamou de *sociedade informacional*, são significativos o crescimento do trabalho autônomo, prestação de serviços, atividades liberais e a formação de redes virtuais de negócios como parte da tendência à desagregação da concepção de trabalho regular e de jornada fixa.

Luiz Antônio Machado da Silva entende que enfrentamos um processo de “fragmentação social” (2003, p. 160), com relações de trabalho cada vez mais tópicas e contextuais que fere de morte os valores de “solidariedade social” institucionalizada através da idéia do “trabalho livre, mas protegido”, cuja terceirização, flexibilidade da regulação estatal e a idéia de empregabilidade<sup>24</sup> são seus principais indicadores. “Na medida que aprofundam a heterogeneidade da experiência social, dificultam a formação de uma ação coletiva que produza afinidades entre elas, tornando o conflito social confuso e descentrado”. (SILVA, 2003, p. 163).

Para José Ricardo Ramalho (2003, p. 22), a nova questão social ensejaria a extensão do risco, da instabilidade e da precariedade a todas as relações de trabalho antes ditas estáveis. Produziria indivíduos *desafiliados* e *deserdados*, cujas reivindicações antes unificadas e instrumentalizadas pelas organizações sindicais se transformam em apelos diretos ao Estado.

Por sua vez, Robert Castel (1998, p. 593-611) desenvolve o conceito de *individualismo negativo*, que indicaria a “vulnerabilidade” das ações coletivas dos trabalhadores decorrente da desestabilização do assalariamento.

---

<sup>24</sup> Conforme Machado da Silva (2003, p.166), a empregabilidade surge com a proposta de um “novo trabalhador” que substitui a carreira em um emprego assalariado de longo prazo pelo desenvolvimento individual através da venda de sua força de trabalho em variadas ocupações contingentes, isto é, como empresário de si mesmo.

Contudo, considero que discutir transformações no âmbito produtivo e organizacional do trabalho, não é simplesmente falar em *precarização* ou *crise do trabalho*, mas em crise de uma concepção de trabalho.

O que se apresenta são novas formulações conceituais que são utilizadas para designar relações de trabalho em detrimento das atividades assalariadas.

Como sugere Pierre Bourdieu,

A ciência social precisa examinar a parte que cabe às palavras nas construções das coisas sociais, bem como a contribuição que a luta entre classificações traz à constituição das classes, classes de idade, classes sexuais ou classes sociais, clãs, tribos, etnias ou nações (BOURDIEU, 1996, p.81).

Nesse sentido, acredito que seja um equívoco pensar em termos da chamada *crise do trabalho*, vez que não se pode conceber um tipo idealizado de trabalho ou trabalhador no qual outras experiências sejam distorções.

Não há uma centralidade conceitual em relação à categoria trabalho que possa explicar, de modo totalizante, variadas relações de trabalho. Contudo, pode-se refletir sobre crises de noções, sentidos e referências atribuídas às concepções de *trabalho*, *emprego* e *informalidade*.

Entendo haver limites conceituais de expressões como “os informais” ou “setor informal” que passa a idéia da existência de um bloco homogêneo, marginalizado, excluído e com os mesmos interesses. Ao contrário, as consideradas relações “informais” de trabalho são identificadas por sua heterogeneidade de atividades, interesses, discursos, formas de organização e produção.

Autores, a seguir analisados, debatem a diversidade de organização das relações de trabalho. Cada qual ora atribuindo significados, construindo conceitos e analisando seus efeitos, ora elaborando discursos legitimadores das atividades.

Carlos Alberto Pereira de Castro e João Batista Lazzari, em estudo sobre os direitos e obrigações previdenciárias e suas projeções quanto ao trabalho informal, comentam que, ao lado dos fenômenos sociais da *terceirização* e *flexibilização* das relações de trabalho, o incremento da ilegalidade da relação empregatícia possibilita o surgimento do que denominou de *assalariados informais*. Estes representariam uma quantidade significativa de trabalhos “invisíveis” em termos jurídicos e fiscais (2005, p. 348-350).

A informalidade do mercado de trabalho, com as mudanças na concepção da relação de emprego, são fatores irreversíveis e que devem nortear as políticas no campo social; vale dizer, já que não nos devemos pautar pela relação empregado-empregador, o custeio do sistema previdenciário também não pode mais ser visto com sustentáculo nas contribuições sobre a folha de salários, já que salário é a forma de pagamento de apenas metade da população trabalhadora brasileira. (CASTRO e LAZZARI, 2005, p. 349).

Ainda segundo os autores, a drástica diminuição dos antigos empregos faz com que trabalhadores e pequenos empresários acreditem ser mais vantajoso não terem parte de seus rendimentos direcionados ao pagamento de impostos, taxas e contribuições fiscais ao Estado. Isso ocorreria porque a saúde pública, a assistência e a previdência social (a chamada *Seguridade Social*), que recebem verbas decorrentes dessas arrecadações fiscais, não estão cumprindo com suas finalidades e estão gradativamente sendo desacreditadas.

Empresários e trabalhadores começam a perceber a importância de se pagar mais salários e menos impostos. O custo dos encargos sociais assume um papel cada vez mais alarmante quando se considera a qualidade dos benefícios e a rigidez do sistema. Os vários itens da seguridade social consomem quase 30% da folha de salários das empresas. Os benefícios são precários e o sistema previdenciário está falido. O modelo em vigor se baseia no conceito de *repartição*, segundo o qual, cerca de 30 milhões de brasileiros ativos têm que garantir a seguridade social de 150 milhões de brasileiros. Isso sobrecarrega o setor



das atividades formais e, ao mesmo tempo provoca evasão, sonegação e o crescimento das atividades informais. (CASTRO; LAZZARI, 2005, p. 349).

Para André Ricardo de Souza, a diversidade da organização das relações de trabalho e sua legitimação são constatadas por crescentes debates que reconhecem a dimensão do trabalho e da produtividade na chamada *economia solidária*. Essas relações são experiências que trazem outras significações ao trabalho, bem como enfatizam as potencialidades locais de bairros e a reconstituição de “identidades sociais” através do desenvolvimento de atividades autogeridas (2003, p. 35-39).

O fato dos empreendimentos solidários estarem se organizando e compondo redes de ajuda mútua e representação política aponta um dado interessante: a mobilização mais ampla em torno dessa proposta econômica e social está abrangendo as experiências populares de pequeno porte, de caráter informal e baixa rentabilidade. Ou seja, o lado bastante precário da economia brasileira, marcado pelo imprevisto e criatividade popular, parece estar sendo considerado da perspectiva de um desenvolvimento socialmente inclusivo (SOUZA, 2003, p. 40).

Para o referido autor, a economia solidária e a organização coletiva do trabalho, na forma de cooperativa autogestionária de produção, constituiriam-se em “um movimento nascente da crise do trabalho” (2003, p. 27-35). Seriam cooperativas agrícolas formadas por ex-trabalhadores sem-terra assentados, cooperativas urbanas formadas por trabalhadores desempregados que se inserem em setores de prestações de serviços, dentre outras. “A presente crise da sociedade salarial está impulsionando novamente o cooperativismo” (SOUZA, 2003, p. 37).

A solidariedade é um fundamento ético que orienta a formação das redes de cooperativas e implica em responsabilidade social e conciliação de interesses comunitários por meio da participação de atores e de organizações sociais (SOUZA, 2003, p. 34).

Por sua vez, Gabriela Cavalcanti Cunha, em estudo sobre dimensões da luta política nas práticas da “economia solidária”, entende que esta seria uma proposta de “nova concepção de *desenvolvimento*”, nos aspectos econômico e das relações de trabalho, pautada nas idéias de

“solidariedade, igualdade, responsabilidade social, organização coletiva de trabalho, autogestão de produção e conciliação de interesses comunitários por meio da participação dos sujeitos e organizações sociais” (2003, p. 45-69).

Há um campo teórico ainda em construção, mas, gradativamente, os sujeitos coletivos dessas experiências se reconhecem na referência a termos como economia solidária, economia popular solidária, economia social, sócio-economia solidária, economia do trabalho, economia humana, economia de reciprocidade. (CUNHA, 2003, p. 46).

#### Para Armando de Melo Lisboa a *Economia Solidária* seria

Constituída de atividades formais e informais realizadas em geral no contexto doméstico e comunitariamente inseridas, ou seja, nelas predominam laços culturais e as relações de parentesco, vizinhança e afetivas, não motivadas pela idéia de maximização do lucro, mas observa-se o lucro social, não totalmente sujeitas ao mercado, porém interagindo com o mesmo, por meio das quais as pessoas satisfazem suas necessidades cotidianas de forma auto-sustentável, sem depender de redes de filantropia. (LISBOA, 1999, p. 76-77).

No que concerne às ruas e avenidas de São Luís, com a flanela na mão, entre uma vaga de estacionamento e outra, encontram-se indivíduos que desempenham atividades de diferentes naturezas. Uns trabalham “autonomamente”, por conta própria. Outros têm jornada de trabalho fixa, carteira de trabalho assinada e recebem salário.

Essas diferentes experiências, no caso do Rotativo São Luís, ensejam também a produção de variadas idéias sobre novas relações de trabalho, em específico, de “flanelinhas” na Capital maranhense. Idéias que re-significam conceitos como *trabalho*, *emprego* e *informalidade*, que adquirem novas conotações na fala de representantes da Administração Municipal, da empresa administradora do “rotativo” ou dos guardadores de carro que dirigem e participam do Sindicato.

Mas, de um modo geral, como a figura do “flanelinha” é vista dentro do mercado de trabalho?

José Benedito Nobre Rabelo (2000, p. 109-114) considera que a atividade dos guardadores de carro foi se desenvolvendo dentro do processo que denomina de “acumulação capitalista”, ligando-se diretamente a fenômenos como “crescimento urbano”, “exclusão” e “marginalidade social”.

O crescimento nordestino e maranhense, especificadamente, da maneira como se deu, privilegiando setores localizados da economia estatal de enclave e na especulação imobiliária, produziu um misto de exclusão e marginalidade, tendo o fenômeno da marginalidade como funcional ao processo de acumulação capitalista. Em se tratando especificadamente dos flanelinhas, tendo em vista o caráter patrimonial do crescimento capitalista, há uma funcionalidade da preservação da propriedade em relação à acumulação capitalista (RABELO, 2000, p. 110).

Para o autor, a atividade dos “flanelinhas” é resultado de um “desgarramento social” (2000, p. 110), criado num processo que mistura exclusão e marginalidade.

Porém, mesmo remunerados de maneira aleatória, uma vez que dependem da “boa vontade” dos proprietários de veículos, bem como despidos de qualquer forma de proteção social, como a previdência, os guardadores de carro desenvolveriam uma atividade com funções específicas dentro do “processo de acumulação capitalista” (RABELO, 2000, p. 111).

Na tentativa de identificar essa “funcionalidade”, José Benedito Rabelo (2000, p. 111) argumenta que existe uma tendência dos “sistemas de produção”, que fazem uso de tecnologia, em eliminar postos formais de trabalho. Esse processo criaria uma ampla “economia informal” não necessariamente paralela da “economia formal”, pois teria como razão de ser o abastecimento desta última com produtos e serviços.

Da mesma forma, tendo como objeto de estudo o “setor informal” em Salvador, Clóvis Cavalcanti e Renato Duarte (1980, p. 49-50) entendem que a “informalidade” abrange variadas ocupações, tais como biscateiros, costureiras,

alfaiates, comércio ambulante, vigias e lavadores de carro, tendo tais atividades grande importância para a “economia formal”.

Daí o crescimento, nas últimas décadas do séc. XX, de políticas estatais junto ao chamado “mercado informal”, encontrando neste variadas modalidades de prestação de serviço, principalmente nas áreas de limpeza, jardinagem, segurança, vigilância, reparo de equipamentos e condução de veículos. Para os autores em comentário (CAVALCANTE; DUARTE, 1980, p. 149-151), em determinados setores há mesmo a preferência de atividades informais pelo Estado.

A importância do “mercado informal” junto a ações do Estado faria com que a própria idéia de *informalidade* fosse re-significada.

Os gastos com serviços informais ultrapassam, no cômputo geral, os gastos com serviços modernos [...]. Não deixa de parecer marcante, digna de menção, a maneira como as instituições prestigiam os fornecedores informais de serviços. Isso, mais uma vez, deixa patente o papel não-marginal que cabe ao setor (CAVALCANTI; DUARTE, 1980, p. 149).

O crescimento da informalidade junto à políticas públicas, no que tange especificamente à atividade dos guardadores de carro, manteria direta relação com o “caráter patrimonial do capitalismo” (RABELO, 2000, p. 111), vez que possibilitaria uma “preservação da propriedade”, no caso, do automóvel.

Nesse aspecto, a atividade dos “flanelinhas” teria finalidade similar à das empresas seguradoras de veículos. Essa aproximação de funções, tendo em vista o não reconhecimento da atividade dos guardadores de carro pelas empresas de seguros, converte-se, na interpretação de José Benedito Rabelo, enquanto “locupletamento” da vigilância executada pelos “flanelinhas”. Isso ocorreria porque as seguradoras têm como uma de suas principais fontes de lucro a preservação de veículos contra roubos e arranhões.

O trabalho que desempenha o cuidador de carro tem tudo a ver com a preservação de propriedade do automóvel, mas não tem reconhecimento de parte das seguradoras de carro, que obviamente se locupletam da

vigilância do cuidador de carros. Lembremos que as seguradoras são remuneradas fundamentalmente em função da preservação da propriedade do carro, ainda que conte o seguro sobre acidentes ou outros. Poderia ser de interesse das seguradoras ampliar e melhorar a presença do cuidador de carro, talvez com melhor indumentária, farda, documentação, crachá, etc. [...] O fato de uma indumentária mais adequada tem a ver com uma certa profissionalização dando um aspecto mais confiável aos indivíduos (RABELO, 2003, p. 111).

Considero, no entanto, a atividade de guardadores de carro como parte das transformações na organização do trabalho que ocorreram nas últimas décadas em grandes centros urbanos. São experiências de trabalho que possibilitam reformular categorias e conceitos tradicionais, como os de *emprego* e *trabalho informal*. Daí porque não procuro “cadastrar” tal atividade como “informal”, “marginal” ou “excluída”.

Alguns dos limites da classificação dos guardadores de carros que trabalham no Rotativo São Luís, que aponta para o tradicional conceito de *emprego*, puderam, no meu entendimento, serem analisados através dos discursos de representantes do Sindicato e de guardadores de carro do “rotativo”.

A maior aproximação da Prefeitura Municipal, mediante a contratação de alguns “flanelinhas” com carteira de trabalho assinada, bem como a organização de um Sindicato próprio, possibilitaram a (re)formulação de discursos que, de diferentes formas, associam a atividade dos guardadores a categorias como *emprego/desemprego* e *formalidade/informalidade*.

Embora a organização do trabalho de “flanelinhas” no Rotativo São Luís seja considerada por José Benedito Rabelo como trabalho informal, marginal e excluído do mercado de trabalho, assim como a *economia solidária* seja entendida, principalmente por André Souza acima citado, como forma de resistência à exclusão social ou alternativa ao desemprego, considero, porém, que são novas relações de trabalho que vão além de meras sobrevivências ou simples complemento da renda familiar.

Entendo que são atividades que possibilitam a re-significação de conceitos já postos, como *emprego* e *informalidade*, e a (re)elaboração de sentidos novos, próprios e específicos, buscando legitimar suas práticas.

Além disso, guardadores de carro, atividades da *economia solidária*, bem como outras práticas de trabalho se transformam em ocupações permanentes no sentido de que grande número de pessoas chega a trabalhar mais de quinze anos nessas atividades.

Clóvis Cavalcanti e Renato Duarte comentam que quase metade dos trabalhadores “informais” pesquisados em Salvador está a mais de dez anos no mesmo mister e conclui que

O figurante do segmento informal da economia de Salvador é admitido nesse trabalho para lá demorar mais tempo do que se esperaria desse seu ingresso como simples baldeação da rota para oportunidades modernas de ocupação (1980, p. 49).

Para os guardadores de carro do Rotativo São Luís entrevistados, menos do que um serviço temporário, seu ofício é considerado permanente.

Tenho trinta e quatro anos e trabalho como flanelinha desde o sete. Com o dinheiro que ganho nas ruas, eu dou de comer a minha mulher e as duas crianças. Meu pai também é flanelinha. Ele já tem uma certa idade, e trabalha na rua do Sol há mais de 30 anos (SEGUINS apud CRUZ, 2006, p. 16).

Meu trabalho é guardador de carro. Trabalho há dezessete anos nessa função [...]. Aquele ali [referindo-se ao outro flanelinha] é Aridogilson, que trabalha perto da minha área. Eu que trouxe ele pro trabalho de guardador de carro. Eu vi ele crescer. Desde os oito anos ele trabalha nessa função [...]. Hoje? Ele tem vinte nove anos (ENTREVISTADO 2).

Assim, interpreto as referidas relações de trabalho como demonstrações da dinâmica da categoria *trabalho* que fundamentam discursos que ora podem legitimar, ora desvalorizar atividades.

Nessa perspectiva que conduzi a pesquisa relacionada à análise dos guardadores de carro no Rotativo São Luís. Para legitimar a atividade, “flanelinhas” entrevistados se utilizam de conceitos como *categoria*<sup>25</sup>, *sindicato*<sup>26</sup>, *trabalhador*, que, a todo tempo, são re-significados para atender à interesses próprios.

Enfatizo que a pesquisa não se direcionou para comprovar a existência ou não de uma *categoria* de trabalhadores “flanelinhas” ou de um Sindicato formalmente constituído. Não se trata disso. Porém, direcionei a discussão para análise de como esses conceitos são elaborados e re-definidos seja pelos guardadores de carro, através do Sindicato, seja por representantes do Poder Público e de empresas privadas, na legitimação, no reconhecimento ou na (des)valorização da referida atividade.

Francisco Ribamar Moreira (ENTREVISTADO 1), presidente do Sindicato dos Guardadores de Carro, quando se refere à entidade, preocupa-se em deixar claro que a atividade dos guardadores de carro é digna e que a criação do

---

<sup>25</sup> O art. 8º da Constituição Federal Brasileira menciona que a organização sindical brasileira é feita sob o sistema de categorias. O seu inciso II versa que “é vedada a criação de mais de uma organização sindical, em qualquer grau, representativa de categoria profissional ou econômica [...]”. O inciso III mostra que “ao sindicato cabe a defesa dos direitos e interesses coletivos e individuais da categoria [...]”. Observa-se, assim, que a nossa organização sindical ainda é feita por categorias. O art. 511 da CLT evidencia esse fato ao tratar de maneira genérica do Sindicato que é considerado a categoria juridicamente organizada.

Conforme Sérgio Pinto Martins, “categoria é o conjunto de pessoas que têm interesses profissionais ou econômicos em comum, decorrentes de identidade de condições de trabalho. A categoria envolve, portanto, a organização do grupo profissional ou econômico, segundo as determinações políticas do Estado” (2002, p. 652). O art. 511 da CLT utiliza as expressões *categoria econômica*, também chamada de categoria de empregadores e *categoria profissional* ou categoria de empregados ou trabalhadores. Para Martins, “categoria profissional ocorre quando existe similitude de vida oriunda da profissão ou trabalho em comum, em situação de emprego na mesma atividade econômica ou em similares ou conexas” (2002, p. 652).

<sup>26</sup> A CLT não define o que vem a ser Sindicato. Para Martins, o “Sindicato é a associação de pessoas físicas ou jurídicas que têm atividades econômicas ou profissionais, visando à defesa dos interesses coletivos e individuais de seus membros ou da categoria” (2002, p. 645).

Sindicato teria facilitado o reconhecimento e o respeito das pessoas para com os flanelinhas.

Nós, flanelinhas, criamos o *Sindicato* para o crescimento da *categoria* e pra sermos mais respeitados, entendeu? Nós pensamos todo o fundamento do Sindicato pra isso. Então, antes, como nós não tinha Sindicato, nós não éramos reconhecidos como *trabalhadores*, entendeu? Essa questão passa por aí. E hoje não, *temos o Sindicato e somos reconhecidos já como trabalhadores* (ENTREVISTADO 1) (grifou-se).

No discurso acima, as noções de *Sindicato* e *categoria* são utilizadas como legitimadoras do trabalho dos guardadores de carro. Tais conceitos são valorizados na medida que relacionados às idéias de *respeito* e *reconhecimento* da condição de *trabalhador*. A relação estabelecida entre não ter Sindicato e não ser respeitado ou reconhecido como trabalhador também perpassa pela idéia de dignidade e valorização do trabalho organizado e estável.

O “flanelinha” Joseli dos Santos, que trabalha na Rua de Santana no Centro de São Luís fez o seguinte comentário.

Eu trabalho como guardador de carro há vinte anos, só que agora com o esse novo sistema rotativo que a Prefeitura implantou aqui no Centro, pra mim foi melhor [...]. Pra mim foi melhor porque quando a empresa fez parceria com o nosso *Sindicato*, nós fomos sindicalizados direitinho, ganhamos fardamentos e fomos reconhecidos como *trabalhador*. O *Sindicato* foi pra dizer que a gente “tava” organizado e que “temos” autoridade em nosso serviço. O que acontecia era que o cliente botava o carro aqui, nós “passava” o dia todinho vigiando, aí quando o cliente chegava, às vezes um não pagava, outro dava dez centavos. Então, pra nós, o sistema foi melhoria porque, aqui, se ele ta sabendo que é o sistema rotativo, se ele passa meia hora é cinquenta centavos, uma hora é um real. Então, o sistema é bom, não só pra mim como pra toda a *categoria* (ENTREVISTADO 4) (Grifou-se).

Para o referido “flanelinha” entrevistado, as noções de *Sindicato* e *categoria* são sinônimos de organização e reconhecimento do guardador de carro como *trabalhador*.

A seguinte frase acima citada: “O Sindicato foi pra dizer que a gente tava organizado e que temos autoridade em nosso serviço” (ENTREVISTADO 4), não indica necessariamente a existência em si de uma “categoria de flanelinhas” ou da organização dos guardadores de carro através do Sindicato, mas demonstra, ao



meu ver, formas de como os mencionados conceitos são apropriados e utilizados nos seus discursos para tentar legitimar sua atividade.

Por outro lado, esses mesmos conceitos (categoria, Sindicato, trabalhador) também são utilizados, agora, para desmerecer e desvalorizar a atividade de “flanelinhas” que não são associados ao Sindicato ou que não trabalham no Rotativo São Luís.

Assim entende o presidente do Sindicato.

*Olha, desde 1989, nós temos o Sindicato, só que era bagunçado e não tinha força junto à categoria. Com o Rotativo São Luís, o Sindicato se organizou e voltou com mais força, porque “é” nós que “negocia” diretamente com o Canindé [Secretário Geral da SEMTUR] e com o diretor da empresa do rotativo. Então, o Sindicato defende os interesses daqueles que trabalha no sistema rotativo e daqueles que tem cadastro aqui [no Sindicato]. Agora, aqueles “flanelinhas” que trabalham na rua sem fardamento, sem identificação e que não tem ficha aqui no Sindicato não são considerados guardadores de carro pro Sindicato. Eles todos “tão” irregulares. São informais pra nós (ENTREVISTADO 1) (Grifou-se).*

Ademais, observei na pesquisa que, diante da situação de trabalho de guardadores de carro no sistema rotativo (alguns contratados formalmente pela empresa administradora do rotativo e outros não), havia disputas e diferenciações entre os mesmos.

Essas disputas possibilitaram a elaboração de critérios de classificação e distinção entre os “flanelinhas” que trabalham no sistema rotativo. Um dos principais critérios é a distinção entre aqueles que têm contrato de trabalho e carteira profissional assinada e os que não têm tais benefícios.

Analiso, pois, no próximo capítulo, quais são os critérios de classificação, bem como de que maneira são dinamizados pelos “flanelinhas” do sistema rotativo de estacionamento em São Luís.

Dessa forma, mais do que identificar, situar e denominar relações de trabalho ou atividades como “informais”, “marginais” ou “excluídos”, é preciso interpretar como essas categorias discursivas são, a todo instante, re-significadas e

(re)elaboradas por indivíduos e grupos para justificar, legitimar e reforçar seus interesses e, assim, demarcar hierarquias, direitos e reconhecimento dos lugares de pertencimento nas relações de trabalho.

## 4 DINÂMICA DE CLASSIFICAÇÃO DOS GUARDADORES DE CARRO NO ROTATIVO SÃO LUÍS

### 4.1 “Categoria” e agrupamentos

Conforme já destacado, a implantação do sistema público de estacionamento rotativo em São Luís possibilitou a contratação de guardadores de carro com carteira de trabalho assinada, sendo que os “flanelinhas” que passaram pelo treinamento foram indicados pelo Sindicato dos Guardadores de Carro.

A contratação de “flanelinhas” para o Rotativo São Luís, no discurso de representantes do referido Sindicato, teria ocasionado conflitos, por sua vez, decorrentes de diferenciações e classificações entre aqueles que trabalham no sistema.

Dentre os elementos empregados em tal diferenciação, estariam a formalização de contrato de trabalho, a utilização de fardamentos, a remuneração, o desempenho de funções e atribuições peculiares, bem como a existência de direitos, deveres e poderes inerentes à execução do serviço.

Entendo que as diferenciações e classificações entre os agentes sociais envolvidos no Rotativo São Luís extrapolam a preocupação com o adequado funcionamento do serviço, indo além da simples atribuição de diferentes funções aos guardadores de carro.

Na pesquisa, procurei analisar o que chamo de *dinâmica de classificação* dos agentes em questão, dentre outras coisas, comparecendo em reuniões do Sindicato. Sendo um momento destinado à tentativa de solução de

eventuais conflitos relacionados com a atividade sindical, tais reuniões apareciam, no meu entendimento, como ocasiões onde os discursos dos representantes/associados da entidade poderiam ser estudados.

Dos aproximadamente seiscentos guardadores de carro cadastrados (FOTO 8, Anexo A) nos arquivos do Sindicato, apenas uma média de dez a doze “flanelinhas” efetivamente participavam das reuniões ou compareciam esporadicamente ao Sindicato.

A ausência de guardadores de carros às reuniões de Sindicato foi um ponto destacado por alguns dos entrevistados. Para Joseli dos Santos, o motivo da baixa participação de cadastrados nas atividades sindicais seria a questionável administração de Francisco Ribamar Moreira (“Pongol”), que não estaria cumprindo as regras estabelecidas quanto à contratação de “flanelinhas” para o sistema rotativo.

O “Pongol” nunca deveria “ta” no lugar que “ta” ocupando hoje. Ele se vendeu pra SEMTUR. Ele defende os agentes rotativos e esquece nós do apoio. Eles empregam quem eles querem. Muita das vezes, são contratados flanelinhas que não fazem parte do Sindicato. Isso é uma falta de vergonha. Se existe uma regra, ela deve ser cumprida. Mas isso não ocorre no Sindicato (ENTREVISTADO 4)<sup>27</sup>.

José Maria Pereira não faz referência a sujeitos, criticando a entidade sindical como um todo. Suas exigências se referem a “benefícios”, como fardamento, entendidos como obrigação da Instituição, mas não concedidos pela mesma.

Eu não queria nem dizer isso na gravação, mas sou obrigado. Nós não “ganha” nada do Sindicato, nós só “paga” o Sindicato. O que o Sindicato faz pelo apoio? Nada! Olha aí, como nós não somos empregados da empresa era pra nós, de qualquer maneira, ganhar pelo menos um

---

<sup>27</sup> Os termos “agente rotativo” e “apoio” referem-se a uma das formas de classificação dos guardadores de carro utilizada pela SEMTUR e citada pelos entrevistados. A distinção será melhor desenvolvida posteriormente.

fardamento mais novo. Mas não tem interesse em ajudar nós lá na rua (ENTREVISTADO 2).

Os diferentes conflitos perceptíveis nas reuniões do Sindicato, tais como os acima mencionados, fez com que eu refletisse sobre os limites da idéia de *categoria* (dos guardadores de carro), termo reiteradamente empregado no estatuto do Sindicato e em atas das assembléias da entidade, bem como nas declarações de seu presidente.

A noção de *categoria*, tal como utilizada nos documentos e entrevistas citados, relacionava-se à suposta existência de uma homogeneidade de interesses dos diferentes agentes considerados “flanelinhas”. A aproximação de propósitos teria como base a necessidade em se regulamentar a atividade.

O que à primeira vista foi entendido como um grupo de indivíduos (os “flanelinhas”), com interesses similares, que procuraram se organizar através da criação de um Sindicato capaz de, institucionalmente, reivindicar o reconhecimento de sua atividade, aos poucos foi adquirindo novos contornos.

O presidente do Sindicato (“Pongol”) comentou que há “brigas e disputas” entre diferentes grupos de “flanelinhas”, o que poderia ser percebido através das agitadas reuniões sindicais.

Nas reuniões do Sindicato, à medida que cada grupo se manifesta, fazendo reivindicações e reclamações defendendo seus interesses, o clima vai esquentando. Não há unanimidade. Cada grupo se considera diferente do outro (ENTREVISTADO 1).

Ao contrário do que os documentos da entidade e da fala de seu presidente afirmavam, nas reuniões sindicais e nas conversas informais com “flanelinhas” raramente havia referência à idéia de “categoria dos guardadores de carro”. Ao contrário, nessas ocasiões era corrente o uso de expressões que

designavam a existência de variados grupos de “flanelinhas”, cada qual com interesses peculiares, com representação distinta no Sindicato e com formas próprias de reivindicação. Nas reuniões da entidade, cada “grupo” se posicionava em lugares separados.

Nesse sentido, vale ressaltar, entretanto, que a existência de tais conflitos não inviabiliza dizer que há unidade ou organização entre os “grupos” de “flanelinhas”. Como salienta Georg Simmel (1997), em estudo sobre a natureza e relevância sociológica do conflito, haveria um mau-entendido, segundo o qual o conflito significa a negação da unidade e que esta e a *discordância* são elementos opostos, sendo que “um necessariamente desfaz o que o outro constrói, e aquilo que realmente fica é o resultado da subtração dos dois, enquanto na realidade deve ser mais propriamente designado como o resultado de sua soma” (1997, p. 125).

O indivíduo não alcança a unidade de sua personalidade exclusivamente através de uma harmonização exaustiva [...]. A contradição e o conflito, ao contrário, não só precedem esta unidade como operam em cada momento de sua existência. É claro que provavelmente não existe unidade social onde correntes convergentes e divergentes não estão inseparavelmente entrelaçadas. [...] A sociedade, para alcançar uma determinada configuração, precisa de quantidades proporcionais de harmonia e desarmonia, de associação e competição, de tendências favoráveis e desfavoráveis. Mas essas discordâncias não são absolutamente meras deficiências sociológicas ou exemplos negativos (SIMMEL, 1997, p. 123-124).

No que tange à pesquisa, a denominação de cada “grupo” de guardadores de carro passa por critérios “oficiais”, ou seja, elaborados pela SEMTUR e a empresa administradora do “rotativo”, mas que são, ao mesmo tempo, re-elaborados pelos “flanelinhas” no cotidiano da atividade no sistema.

A organização dos guardadores de carro no Centro de São Luís conferida pela SEMTUR se vale da distinção entre “agentes rotativos”,

“flanelinhas-cadastrados” (o “apoio”) e “flanelinhas autônomos”, tudo de acordo com as funções desempenhadas por cada “grupo”, sendo que os dois primeiros se encontram atuando no “rotativo” e o último, não participa do sistema. Tais termos, caracterizados por uma maior “oficialidade”, são utilizados nas ações da Prefeitura (SEMTUR), da empresa Rotativo São Luís de Estacionamentos e do Sindicato.

Os “flanelinhas” participantes das atividades do Sindicato utilizam as referidas denominações “oficiais” quando debatem a relação entre os guardadores de carro e as referidas instituições (SEMTUR, empresa e Sindicato). No entanto, os guardadores de carro entrevistados re-significam os termos empregados pela Prefeitura.

No cotidiano das reuniões sindicais, as denominações “agentes rotativos”, “flanelinhas-cadastrados” e “flanelinhas autônomos” são empregadas de diferentes maneiras. A delimitação entre cada “grupo”, com seus interesses, dificuldades e aspirações característicos, adquire uma fluidez. A classificação dos “flanelinhas” não aparece como algo estático. A dinâmica das denominações varia de acordo com o entrevistado e com o momento do emprego das mesmas.

Na pesquisa, para fins de crítica da classificação aqui debatida, foram utilizadas as denominações conferidas pela SEMTUR em sua atuação no Rotativo São Luís.

Destaco, para efeito de informação, que a organização do trânsito e tráfego da Capital maranhense através de sistemas de estacionamento se vale também de outras denominações.

Existe em São Luís a Associação dos Lavadores e Guardadores de Carro do Estacionamento da Praia Grande. Fundada em 21 de outubro de 2001, a Associação adveio como consequência de políticas da então existente Gerência Metropolitana, órgão do Governo do Estado. Tal Gerência procurou organizar a atividade de guardadores de carro no Projeto Reviver (Praia Grande). Para tal, contratou e treinou “flanelinhas”, posteriormente denominados “agentes da cidade”, para o atendimento de pessoas que visitassem o local, caracterizado pelo grande fluxo de turistas.

A Associação não é reconhecida pelo Sindicato dos Lavadores, Manobristas e Guardadores de Automóveis do Estado do Maranhão. Para o presidente desta entidade, “os agentes da cidade não são considerados pelo Sindicato, não são guardadores de carro para o Sindicato” (ENTREVISTADO 1). Como os “agentes da cidade”, embora tenham cadastro, não são associados ao Sindicato, não podem ser indicados para trabalhar no sistema rotativo.<sup>28</sup>

## 4.2 Classificações

A tentativa de análise das diferentes formas de classificação dos guardadores de carro do Rotativo São Luís, bem como da complexidade e dinâmica que envolve tal processo, teve como referencial, principalmente, categorias desenvolvidas por Nobert Elias em seu *Os Estabelecidos e os outsiders* (2000).

---

<sup>28</sup> Como a área da Praia Grande não integra o sistema rotativo, não é de interesse da pesquisa entrar em pormenores sobre a atuação dos “agentes da cidade”. Retornarei apenas, ocasionalmente, ao debate sobre tais guardadores de carro.



A obra teve como base pesquisa etnográfica desenvolvida na pequena cidade inglesa de Winston Parva (nome fictício). Elias parte da noção de que, por detrás da aparente homogeneidade daquela comunidade, os moradores da cidade se entenderiam divididos em grupos distintos, denominados, no jogo de classificações local, como *estabelecidos* e *outsiders*. Os primeiros se entenderiam diferentes dos demais por conta de critérios relacionados à noção de “antigüidade”, no sentido de serem moradores de Winston Parva há muito mais tempo que os *outsiders*. Essa antigüidade lhes conferiria uma “tradição” caracterizada por “bons costumes” e pela suposta legitimidade em ocuparem cargos de destaque na administração local.

Os mesmos *estabelecidos* estigmatizariam o outro grupo (*outsiders*) lhe associando a atributos correlatos à marginalidade, delinqüência e violência. A desunião, nesse discurso, seria a marca dos *outsiders*.

O estudo do que Norbert Elias denomina de *sociodinâmica da estigmatização* nas relações entre *estabelecidos* e *outsiders*, isto é, “as condições em que um grupo consegue lançar um estigma sobre o outro” (2000, p. 23), caracterizada pela diferenciação entre grupos “incluídos” e “excluídos” de uma dada “ordem estabelecida”, trás como proposta mais do que uma simples exposição do cotidiano de uma determinada comunidade, buscando constituir-se enquanto referência teórica com vistas a auxiliar outras análises sociológicas envolvendo processos de marginalização e exclusão social.

É comum hesitar-se em examinar a relação entre episódios específicos, que constitui o tema deste estudo, e o desenvolvimento global das sociedades nos tempos modernos. Estamos mais acostumados a perceber as questões que lhe estão ligadas como uma multiplicidade de problemas sociais locais do que encará-las como um problema sociológico (ELIAS, 2000, p.173-174).

A obra de Norbert Elias, a meu ver, serve como instrumento teórico para análise de outros agrupamentos sociais caracterizados pela presença de estratégias de estigmatização e segregação de indivíduos. As idéias de reconhecimento, pertencimento e exclusão de determinado grupo social são recorrentes na análise do autor.

Entendo que o que aqui denomino de *dinâmica de classificação* dos “flanelinhas” do Rotativo São Luís pode ser analisada a partir de categorias empregadas por Elias. A aproximação dá-se nos aspectos teórico e conceitual. Quanto à metodologia empregada pelo autor, considero que a distinção entre os objetos de estudo gera relevantes limitações. Ademais, embora Norbert Elias entenda seu trabalho como uma espécie de referência teórica, as especificidades de sua análise fazem com que, na presente pesquisa, algumas adequações sejam realizadas.

As diferentes denominações utilizadas na dinâmica de classificação dos guardadores de carro envolvem um processo de “auto-percepção”, de como esses agentes sociais entendem-se dentro do cotidiano e das instituições relacionadas a sua atividade. Tais agentes ora se entendem e se referem como “categoria” (os “flanelinhas”) e ora se subdividem em distintos agrupamentos.

Como já referido, a SEMTUR classifica os guardadores de carro do Centro de São Luís em “flanelinhas autônomos” (trabalha nas imediações do sistema rotativo), “agentes rotativos” e “flanelinhas cadastrados” ou “apoio” (atuam no Rotativo São Luís).

Os “agentes rotativos” (FOTOS 11 E 12, Anexo A) são guardadores de carro associados ao Sindicato. Foram indicados pelo presidente da entidade, Francisco Ribamar Moreira, para participarem da seleção realizada pela SEMTUR

e pela empresa que administra o estacionamento. O desempenho nas avaliações do processo seletivo, bem como no treinamento e nos cursos de capacitação, foram os critérios utilizados para seleção dos “agentes rotativos”.

Segundo o presidente do Sindicato (ENTREVISTADO 1), no início do funcionamento do sistema rotativo, apesar da entidade sugerir a contratação de duzentos “flanelinhas” como “agentes rotativos”, existiu a contratação apenas de quarenta.

Os “agentes rotativos” possuem fardamento caracterizado por boné, camisa e calças de cor azul, bem como sapatos. Em suas camisas há a inscrição “Agente do Rotativo”. Tudo fornecido pela empresa.

Tais agentes têm como função orientar os usuários na utilização do sistema, tanto no que concerne aos parquímetros quanto na facilitação do encontro de vagas para estacionar. Realizam, ainda, a recarga dos créditos nos *buttons* verdes dos usuários, além de vender créditos avulsos nos parquímetros (*buttons* azuis), estabelecendo, assim, o tempo de estacionamento de cada usuário.

Possuindo carteira de trabalho assinada, os agentes percebem remuneração mensal de R\$ 400,00 (quatrocentos reais), além de vale transporte e *ticket* alimentação.

Os “flanelinhas-cadastrados” (FOTOS 9 E 10, Anexo A), igualmente denominados “apoio”, também são guardadores de carro associados ao Sindicato.

O “apoio” foi constituído a partir do processo seletivo realizado pela Prefeitura e pela empresa, sendo os mesmos encaminhados pelo Sindicato.

Porém, não sendo aprovados na seleção, não puderam desempenhar atividades de “agentes do rotativo”. No início da operacionalização do sistema, somavam cerca de sessenta “flanelinhas-cadastrados”.

Independente do rendimento insuficiente nas provas de seleção e nos testes de capacitação, parceria entre o Sindicato, a SEMTUR e a empresa administradora do estacionamento possibilitou a realização de novo treinamento ao “apoio”, assim como a entrega de fardamentos, integrando-os ao Rotativo São Luís.

Como mencionado anteriormente<sup>29</sup>, para o Secretário Geral da SEMTUR, a incorporação de “flanelinhas” no “rotativo”, assim como a parceria entre o Poder Público e o Sindicato dos Guardadores de Carro, teriam derivado da preocupação da Prefeitura Municipal com a “inclusão social”, o desemprego e a informalidade.

No entanto, o presidente do Sindicato dos Guardadores de Carro discorda da opinião do referido Secretário Municipal. Para aquele, a utilização de guardadores de carro no “rotativo” (“agentes rotativos” e “flanelinhas cadastrados”), mais do que uma questão de “inclusão social”, derivou diretamente da “pressão” da entidade para que permanecessem no Centro da cidade os “flanelinhas” que ali já trabalhavam.

O presidente entende que tais “flanelinhas” não poderiam ser “descartados”, vez que mais de cem guardadores de carro trabalhavam no local há, pelo menos, dez anos, sobrevivendo de gorjetas. Esses “flanelinhas” não iriam aceitar simplesmente serem retirados do Centro, como ocorrera na época da implantação da “Faixa Azul”.

---

<sup>29</sup> Ver tópico 2, item 2.2.

A mesma questão foi ventilada pelo diretor da empresa Rotativo São Luís de Estacionamentos. Porém, a idéia de “inclusão social” dos guardadores de carro foi vista, pelo referido diretor, como simples oportunidade de ganho extra aos “flanelinhas”.

Nós temos nossos agentes rotativos que trabalham, que são nossos funcionários. Esses são de responsabilidade nossa. Se eles, de alguma forma, prejudicam o funcionamento do sistema vão pra rua, são demitidos. Agora, os flanelinhas do “apoio” são cadastrados pela SEMTUR. Então, são de responsabilidade da SEMTUR. Nós não temos nada a ver com eles. Eles não têm vínculo nenhum com a empresa. Agora, nossa atribuição é somente a vigia do trabalho deles, pra ver se estão operando direitinho o sistema [...]. *Esses flanelinhas do apoio entraram no sistema pra poder... Foi uma oportunidade que a SEMTUR deu e “ta” dando pra que eles tenham um ganho a mais, além da atividade deles que é lavar carro, guardar carro... Essas coisas* (ENTREVISTADO 3) (grifou-se).

Ainda no que tange aos “flanelinhas-cadastrados” ou “apoio”, estes são identificados pela utilização de boné, bermuda de cor preta e dois tipos de cores de camisa: uma de cores laranja e amarela e, outra, de cor azul, contendo a denominação “Guardador de Carro do Apoio ao Sistema Rotativo”, juntamente com o nome do Sindicato.

A maioria dos “flanelinhas” do “apoio” trabalha com chinelos comprados por eles mesmos. O fardamento não foi fornecido pela empresa, nem pela SEMTUR, mas pelo próprio Sindicato.

Os guardadores de carro do “apoio”, embora tenham que ser obrigatoriamente sindicalizados e credenciados junto à empresa administradora e à SEMTUR, não possuem nenhum vínculo empregatício. Não obstante possuírem as mesmas funções dos “agentes rotativos” – orientar usuários do sistema, vender *buttons* verdes e operar os parquímetros – o tratamento dado ao “apoio” pela Administração Municipal e pela empresa é bem distinto.

A remuneração mensal dos “cadastrados” é variável. Para o diretor da empresa, Hassan Zaghloul, “a Prefeitura, através da SEMTUR, paga aos “flanelinhas-cadastrados” 33% do valor dos *buttons* por eles vendidos” (ENTREVISTADO 3).

O presidente do Sindicato calcula que um “flanelinha-apoio” consegue arrecadar por mês em torno de R\$ 800,00. O valor seria obtido somando-se às comissões que recebe do sistema rotativo, gorjetas entregues diretamente pelos usuários e retribuições de serviços como lavagem do automóvel estacionado.

Os flanelinhas cadastrados também trabalham por conta própria. É comissão que eles ganham pelo que eles vendem. Eles vendem tempo pro usuário. Eu compro, por exemplo, quinze reais, que é o preço do *button* verde. Ele presta conta pra empresa de dez reais e fica com cinco reais. Se ele vender tempo avulso no *button* azul, ele ganha muito pouco. A empresa paga cinco por cento da renda que ele faz com os equipamentos durante o dia todo. Se o equipamento fez hoje vinte reais, ele ganha só um real e o resto vai pra empresa. É por isso que eles fazem de tudo, vigiam, lavam, carregam bagagens de motoristas pra ganhar um trocado a mais e tirar uma média de oitocentos reais por mês (ENTREVISTADO 1).

Os guardadores de carro que trabalham nas imediações do Rotativo São Luís, ou seja, não incorporados ao sistema, não mantendo nenhum vínculo com a Prefeitura ou com a empresa administradora de estacionamentos, são denominados pelos representantes destas instituições como “flanelinhas autônomos”.

Esses “flanelinhas” não podem trabalhar nas ruas abrangidas pelo “rotativo”, vez que não possuem qualquer autorização para tal. Alguns deles são associados ao Sindicato, mas grande parte não frequenta as assembleias sindicais.

Os “flanelinhas autônomos” não possuem remuneração ou fardamento padronizado, não sendo submetidos ao controle da Administração Pública municipal no que se refere a sua organização de trabalho.

Mesmo não fazendo parte do sistema rotativo, entendo pertinente o destaque a tais guardadores de carro porque, trabalhando nas proximidades do Rotativo São Luís, possuem estes um estreito e cotidiano contato com a dinâmica daquele sistema. Nas entrevistas, a referência aos “flanelinhas autônomos” foi uma constante, principalmente para identificação dos limites do sistema de estacionamento rotativo, vez que tais guardadores se encontrariam “fora” do mesmo.

Não inseri na análise da classificação os chamados “fiscais do rotativo”, pois estes não são guardadores de carro. Os “fiscais”, como mencionei anteriormente, são pessoas contratadas pela empresa administradora do “rotativo” para supervisionar tanto a utilização que os usuários fazem dos parquímetros quanto o cumprimento da rotatividade nas vagas de estacionamento. Além disso, fiscalizam o trabalho dos “agentes rotativos” e dos “flanelinhas cadastrados”. Têm também como atribuição registrar irregularidades no funcionamento do sistema, aplicando notificações aos usuários nessas ocasiões.<sup>30</sup>

Os “fiscais do rotativo” têm carteira de trabalho assinada, recebendo, atualmente, a remuneração mensal de R\$ 400,00, além de vale transporte e *ticket* alimentação. Possuem o fardamento caracterizado por boné, camisa e calça de cor azul, além da utilização de sapatos. A camisa carrega a inscrição “Fiscal do

---

<sup>30</sup> No início do funcionamento do sistema rotativo (2004), existiam quinze fiscais. Atualmente, os “fiscais do rotativo” restringem-se ao número de sete.

Rotativo”. As indumentárias são fornecidas pela empresa sem nenhum custo adicional para os “fiscais”.

### 4.3 Dinâmica das classificações

No início da pesquisa, associei a classificação dos guardadores de carro à necessária distinção e delimitação de funções atribuídas a cada “flanelinha”. As denominações empregadas pelas instituições diretamente ligadas ao Sistema Rotativo (SEMTUR e empresa administradora) pareciam satisfazer essa necessidade.

Aos poucos, interpretei que para além da simples divisão de funções de guardadores de carro, a classificação de “flanelinhas” em diferentes “grupos” comportava outros critérios que não apenas a atividade exercida pelos mesmos. Essa classificação possuía uma *dinâmica*, mesmo que não facilmente perceptível.

Variadas relações de poder, pautadas principalmente na idéia de pertencimento a um ou outro “grupo”, foram, na minha interpretação, sendo mais facilmente identificáveis.<sup>31</sup> Nessa lógica, cada “grupo” possuiria uma “realidade” distinta, com seus problemas e interesses peculiares.

De forma geral, os “agentes rotativos” entrevistados se consideram “superiores” aos “guardadores cadastrados”. Estes, por sua vez, embora com

---

<sup>31</sup> Não trabalho com a noção de que existe uma classificação dos guardadores de carro “pronta”. Meu trabalho não consistiu num simples desvelamento dessa classificação. Entendo que o processo de *identificação* dessas classificações foi, igualmente, um processo de *criação* das mesmas, no sentido de que, na tentativa de produção de um trabalho acadêmico, com suas esquematizações e conclusões características, dei também formas e limites às denominações e segregações presentes nos discursos aqui analisados.



menor intensidade, entendem possuir melhor condição de trabalho que os “flanelinhas autônomos”.

Nos discursos analisados, a crença na “superioridade” de um grupo sobre outro não se legitima através da remuneração percebida pelos diferentes “flanelinhas”. Como já referido, os “flanelinhas-cadastrados” chegam a ganhar, em média, até duas vezes o valor pago pela empresa aos “agentes rotativos”.

Distinções relacionadas às idéias de etnia, condição econômica, gênero ou grau de instrução, da mesma forma, não foram mencionadas como critério para se estabelecer diferenciações entre os “flanelinhas”.

Os “agentes rotativos” entrevistados entendem possuírem qualidades e benefícios específicos se comparado aos demais guardadores de carro. Essas qualidades/benefícios os tornariam “importantes ao sistema”. Os “flanelinhas-cadastrados” (“apoio”), nesse entendimento, não seriam tão “relevantes” ao funcionamento do Rotativo São Luís.

De um modo geral, os elementos utilizados na diferenciação entre guardadores de carro mantêm contato com a distinta relação que tais agentes sociais possuem com a administração do Rotativo São Luís. É a projeção da regulamentação e a distribuição de “benefícios” entre os guardadores o ponto central nesse complexo jogo de classificação.

Três principais elementos são empregados na classificação. Eles legitimariam a suposta “superioridade” dos “agentes rotativos” quando comparados ao “apoio” e aos “flanelinhas autônomos”: *vestimenta, atribuições e vínculo empregatício*.

### a) Vestimenta

José Maria Rodrigues Pereira, que trabalha na condição de “apoio” no sistema rotativo, elenca um dos elementos de distinção entre “agentes rotativos” e “flanelinhas cadastrados”.

Nós, quando fundamos o Sindicato, que era justamente para respeitar todos nós, um ao outro, se alguém virasse um colega agente [“agente rotativo”] era para todo mundo trabalhar direitinho, um ajudando o outro. Mas não, *eles (agentes rotativos) “fica” desrespeitando nós só porque usa sapato e farda* (ENTREVISTADO 3) (grifou-se).

A utilização de fardamentos diferenciados é um dos critérios de distinção de que se valem os “agentes rotativos”. Os “agentes” entrevistados entendem serem mais respeitados pelos usuários do sistema rotativo por utilizarem fardamentos “de melhor qualidade”. Nesse aspecto, o fato de usarem sapatos, ao invés de chinelos (como os “flanelinhas-apoio”), é recorrentemente destacado.

O fardamento característico dos “agentes”, que se consideram “mais bem vestidos”, conferir-lhes-ia uma maior “confiança” junto aos usuários do estacionamento. A vestimenta produziria a sensação de “credibilidade e segurança” aos condutores dos veículos estacionados.

O fardamento é empregado como fator que confere *autoridade* aos “agentes rotativos” dentro do sistema de estacionamento.

Na análise que faz em seu *O processo civilizador*, Norbert Elias (1994, p. 13) entende que a construção representativa do que concebe como “homem civilizado ocidental” leva em consideração, dentre outros elementos, a vestimenta característica desse sujeito histórico.

O “vestir-se bem”, para o autor, manteria estreita relação com padrões de moralidade de indivíduos e grupos por ele estudados. O vestuário, nessa interpretação, derivaria de condicionamentos sociais que expressam referências de “civildade”, “cultura” e “poder”, assim como orientaria parâmetros de conduta e comportamento socialmente reconhecidos.

Tal como a palavra “civilizado”, *kultiviert* (cultivado, culto) refere-se primariamente à forma de conduta ou comportamento da pessoa. Descreve a qualidade social das pessoas, suas habitações, suas maneiras, sua fala, suas roupas [...] (ELIAS, 1994, p. 24).

Ainda para Elias, o Ocidente aos poucos foi “naturalizando” padrões de vestimenta, cristalizando a idéia de que algumas indumentárias seriam características, por exemplo, do “homem rico” e outras do “homem pobre”.

A aparência, construída, dentre outras coisas, através de roupas e calçados, estabeleceria padrões de “superioridade”, “autoridade”, “dominação” e “controle” entre distintos grupos sociais. Nesse aspecto, o “não andar descalço” seria importante elemento nesse jogo de classificações, atestando o “nível” de educação e condição econômica dos indivíduos.

Na pesquisa, entendo que a produção de uma “auto-imagem” por parte dos diferentes “flanelinhas” tem relação direta com as vestimentas por eles utilizadas, sendo este elemento indicativo de padrões de *autoridade* e *poder* dentro do Rotativo São Luís.

A *autoridade* dos “agentes rotativos”, ligada às noções de seriedade, credibilidade, confiança e segurança, seria conferida por sua vestimenta “formal”. Em contraposição, a utilização de bermudas e chinelos pelos “flanelinhas cadastrados”, adjetivada pelos entrevistados como “roupa informal”, seria

indicativa de descrédito, desconfiança e insegurança. A suposta “inferioridade” do “apoio” seria, nessa dinâmica de classificação, exteriorizada por sua vestimenta.

A bermuda e chinelos, que se opõem à calça e sapatos dos “agentes rotativos”, conferem a referida “informalidade” ao vestuário do “apoio”. Por outro lado, as camisas padronizadas destes, com referência ao sistema rotativo, lhes diferenciariam dos “flanelinhas autônomos”, que não possuem qualquer fardamento. Estes se afastariam ainda mais das noções de “confiança” e “segurança” junto aos usuários do sistema, segundo os “agentes rotativos” entrevistados.

#### b) Atribuições

Outro elemento tomado como referente na classificação dos guardadores de carro diz respeito às distintas funções desempenhadas por cada “grupo”.

Como comentado, são bastante aproximadas as atribuições dos “agentes rotativos” e dos “flanelinhas cadastrados” no cotidiano do sistema rotativo. Sua rotina e jornada de atividades não possibilitam, no meu entendimento, a atribuição, no aspecto funcional, de distinções entre esses guardadores de carro.

Na distribuição de funções conferida aos “flanelinhas” pela Administração Pública Municipal não há hierarquia entre o “apoio” e os “agentes rotativos”, tal como existe quando se trata dos “fiscais do rotativo”. Estes, como

destacado, têm a função de fiscalizar o sistema e os guardadores de carro, bem como aplicar notificações que decorram de infrações.

Independente das funções previstas pela Administração Municipal, entendo que os guardadores de carro conferem nova significação a suas atribuições. Levando em consideração a defesa de interesses particulares, da SEMTUR ou da empresa, delimitam as ações que se pode esperar de cada “grupo” de “flanelinha”. “Agentes rotativos”, “apoio” e “flanelinhas autônomos”, por possuírem interesses díspares, atuam de forma diferente no cotidiano de funcionamento do sistema rotativo.

De forma geral, os “agentes rotativos” são percebidos pelos demais guardadores de carro como defensores dos interesses da empresa Rotativo São Luís de Estacionamentos, possuindo, assim, interesses similares aos dos “fiscais do rotativo”. “Os agentes rotativos dizem que são flanelinhas, mas eles não ajudam o apoio, e sim os fiscais” (ENTREVISTADO 4).

Por sua vez, os agentes rotativos entendem-se como os únicos “flanelinhas” dignos de confiança da empresa. Em razão de terem sido aprovados (na seleção) para trabalharem no sistema rotativo, bem como pela crença de serem reconhecidos como representantes da empresa na execução das atividades, os “agentes” entrevistados consideram-se “mais aptos e competentes para o trabalho”, possuindo “a confiança da empresa”, caso comparados ao “apoio” (ENTREVISTADO 2).

Francisco Moreira, presidente do Sindicato, atribui certo descrédito e desconfiança ao desempenho dos “flanelinhas cadastrados”.

Existe brigas dos agentes, dos flanelinhas e dos fiscais. A briga é o tempo todo. O correto mesmo era um trabalho só entre nós mesmos. Só que a gente [referindo-se à empresa e ao Sindicato] não acredita, não confia

muito no trabalho dos flanelinhas-cadastrados. Se a gente for confiar neles a empresa vai falir, vai à falência, por causa disso é que tem que ter os agentes e os fiscais pra vigiar eles (ENTREVISTADO 1).

Para José Maria Pereira, as “confusões e brigas” entre “agentes rotativos”, que nesse aspecto concordariam com os “fiscais do rotativo”, e “flanelinhas-apoio” têm como uma de suas principais causas a forma com que estes “arrecadam as tarifas cobradas no sistema” (ENTREVISTADO 2). O “apoio”, segundo o entrevistado, acordaria com o usuário a quantia a ser paga em determinadas situações, não registrando o estacionamento no parquímetro.

Ainda para José Maria Pereira, na visão dos “flanelinhas cadastrados”, os “agentes” e “fiscais do rotativo” aplicam multas arbitrariamente. Com o intuito de beneficiar a empresa e, assim, “não perder seus empregos”, deixam de negociar com os usuários do sistema rotativo para, assim, realizar a cobrança de multas.

Entre nós [“flanelinhas-apoio”] e o agente é o seguinte: é porque nós quer defender o usuário, digamos, o dono do carro. Nós “pegamos” o treinamento pra isso. Só que aqui na rua, a maneira “puxa” de outro lado. Nós “quer” defender o usuário, mas não pode. Por que? Digamos, você chega aqui, na minha área e diz pra mim: “Zé, vou estacionar só dois minutinhos. Você segura o tempo pra mim?” Nós “faz” essa transação entre nós. Nós “faz” isso pra conquistar o usuário. Mas quando passa o agente e vê que nós não “botou” o tempo na máquina, ele corre e conta pro fiscal que chega aqui e notifica o carro. Tudo isso só por causa de dois minutos?! Eles [“agentes” e “fiscais”] fazem isso só pra mostrar pra nós que tem autoridade e para não perder o emprego deles, porque eles não ganham nada com isso. Só a empresa ganha (ENTREVISTADO 2).

Com a aplicação da multa pelos “fiscais”, no valor fixo de R\$ 10,00 (dez reais), o “apoio” perde a comissão calculada sobre o tempo de estacionamento do veículo. Nesses casos, o usuário paga diretamente à empresa administradora, que não repassa nenhum percentual aos “flanelinhas cadastrados”. Essa situação, na visão de José Maria Pereira, “revolta os flanelinhas que fazem parte do apoio”.

Se o usuário atrasa cinco minutos e o fiscal ou o agente passa, já quer multar. Não espera para negociar com o usuário. O negócio deles é multar para ajudar a empresa, tá entendendo? Porque o nosso ganho [do “apoio”], além de ser pouco, depende de que nós “conheça” o dono do veículo. Ele pede meia hora, a gente bota e, aí, chega pra nós e dá dois reais. Quer dizer, triplicou pra nós, ajudando nós. Então, se nós não “defender” o usuário, se nós não “preservar” o usuário, que é o que nos ajuda, nós não temos como ganhar (ENTREVISTADO 2).

O monitoramento dos parquímetros, necessário à correta medição do tempo de estacionamento, pode ser realizada tanto pelos usuários quanto por “agentes” e pelo “apoio”. A não coincidência de interesses em cobrar ou não a tarifa, segundo os guardadores de carro entrevistados, seria um dos principais pontos de divergência entre os diferentes “grupos” de “flanelinhas”.

O presidente do Sindicato entende que o funcionamento do sistema rotativo seria “melhor e com menos rivalidades” caso o usuário tivesse interesse em saber utilizar os parquímetros. Assim, tanto a empresa quanto os “agentes rotativos” e “flanelinhas cadastrados” não poderiam obter vantagens em desfavor do usuário, vez que ele mesmo usaria a máquina e controlaria seu tempo de parada no estacionamento.

Não existiriam divisão entre grupos para fiscalizar uns aos outros, ou seja, haveria apenas o grupo dos guardadores de carro encarregados de receber os pagamentos das taxas para a empresa e garantir a rotatividade dos estacionamentos (ENTREVISTADO 1).

Com o controle dos parquímetros diretamente pelo usuário, na interpretação do presidente do Sindicato, várias situações de conflito seriam evitadas, tais como o não registro inicial do tempo no parquímetro, que ocorre quando o motorista estaciona e, sem possuir *button*, não encontra um guardador de carro.

Há muita briga também pelo dinheiro que entra. A empresa briga pelo tempo dos parquímetros e o flanelinha briga pra ganhar o dinheiro pra ele. Então tem que ter os agentes, tem que ter os fiscais. Às vezes o usuário chega primeiro no estacionamento e não tem ninguém na área. Ele não

pode utilizar o parquímetro, porque não tem o *button*. O cadastrado chega depois e não quer botar o tempo, porque não sabe quem é o usuário, não sabe se o usuário, quando voltar, vai querer pagar. Sabe o que acontece se tiver o tempo na máquina e o usuário não pagar? É o flanelinha que tem que pagar! Então, o fiscal passa. O carro não tem tempo. Então notifica. O usuário chega, vê o carro notificado e, então, cria confusão com o flanelinha. Esse é que é o problema todinho (ENTREVISTADO 1).

Na continuação de sua fala, Francisco Moreira ainda destaca que:

Quem tem o maior prejuízo é o dono do carro, porque ele sabe que o sistema existe. Qual é a dele?! É por isso que muitos flanelinhas “quer “se vingar da situação arranhando o carro, praticando danos no carro. Porque não querem respeitar o trabalho deles! A empresa vende o *button* por quinze reais. O usuário tem que ter aquele *button* pra ele usar, mas muitos não “quer” comprar o *button*. Se o usuário tivesse o *button*, não dava problema. Ele chegava cedo, colocava o tempo dele. O sistema é bom. Tá faltando diálogo entre a empresa, o usuário e nós (ENTREVISTADO 1).

Joseli dos Santos, que freqüenta as reuniões do Sindicato e trabalha como “apoio”, descreve como seria a relação do “apoio” com os “agentes rotativos” e “fiscais”.

Os agentes com os fiscais, eles só querem deixar um carro pra nós, um carro um dia todinho. Digamos, esse carro “ta” aqui. Eu tenho direito a um carro num total de seis carros que eu vigio”, que corresponde a minha área. Então nós “tamo” vendendo pra eles o resto do tempo. Quer dizer que nesse caso, pra nós, “tamo” levando desvantagem. As brigas no Sindicato “é” disso. “Tamo” brigando pra nosso Sindicato determinar que é no mínimo três num total de seis carros, mas eu acho que nosso presidente passou pro lado dos agentes, da empresa (ENTREVISTADO 4).

A ausência de “união” ou “solidariedade” entre os “agentes rotativos” e os “flanelinhas-apoio” seria motivo de surpresa para alguns entrevistados.

Teve uma vez que um colega nosso flanelinha ficou tão doido de raiva do Geovane, que é fiscal aqui, que cortou ele de faca. Nós “tem” muita polêmica assim [...]. É o seguinte: se eles [referindo-se à empresa] botassem, digamos assim, um fiscal que fosse flanelinha, os agentes e os cadastrados todo mundo igual, não tinha esse problema todo porque toda a *categoria* sabe como é aqui na rua. Mas não. “Tá” todo mundo vestido diferente. O fiscal e o agente, ou o patrão deles, manda eles “imprensar nós”. Chega uns aqui com muito poder. Quando “bota pra imprensar”, se você botar meia hora é cinqüenta centavos. E aí, se falta três minutos pra acabar seu tempo e você não der sinal de voltar logo, o agente passa, olha e quer colocar mais tempo pra você pagar a empresa ao invés de deixar aquele tempo pra você pagar nós. *Pô, ele é flanelinha! Podia ajudar nós!*. Pra nós, “tamo” sendo escravo deles! Sem direito a nada. “Tamo” num serviço escravo, eu acho (ENTREVISTADO 4) (grifou-se).



Para o referido entrevistado, a situação comum de “flanelinha”, por si só, deveria conferir uma aproximação de interesses entre tais guardadores de carro, possibilitando uma ajuda mútua. Nesse aspecto, a idéia relativa à *categoria* “flanelinha” é utilizada como fator de aproximação de interesses entre os diferentes guardadores de carro.

Ocorre que, no discurso dos entrevistados, as distintas formas de relação com a dinâmica organizacional do sistema rotativo relativizam tal conceito (“flanelinha”), produzindo uma pluralidade de interesses no cotidiano do sistema de estacionamento.

#### c) Vínculo empregatício

Além dos critérios até agora analisados, outro elemento utilizado na dinâmica de classificações dos guardadores de carro diz respeito às noções de *emprego e informalidade*.

Como já mencionado, na implantação do sistema de estacionamento Rotativo São Luís, o processo de contratação de “flanelinhas”, com carteira de trabalho assinada, envolveu a parceria entre a Prefeitura da cidade e o Sindicato dos Guardadores de Carro, ocasião em que se determinou que deveriam ser contratados guardadores de carro que já trabalhavam no local designado para o funcionamento do sistema.

Tal parceria mobilizou a Administração Pública Municipal no sentido de estabelecer critérios de seleção de guardadores de carro, haja vista a

impossibilidade de contratação de todos os duzentos “flanelinhas” que atuavam no local, bem como de formular projetos e programas de capacitação e treinamento para os contratados.

Conforme Hassan Zaghoul, dentre os programas de capacitação e treinamento oferecidos pela Prefeitura de São Luís estava cursos relacionados à noções de cidadania, meio ambiente, educação, turismo, ética e relações humanas, além da capacitação técnica oferecida pela empresa Rotativo São Luís de Estacionamentos. (ZAGHLOUL apud CRUZ, 2006, p. 16).

Ainda para o diretor da empresa, o oferecimento de tais cursos foi fundamental, uma vez que se tratariam de pessoas que não sabem se comportar e nem se direcionar ao público.

As aulas são fundamentais para capacitar esses “flanelinhas” porque eles não tem um bom comportamento e não sabem se direcionar de maneira adequada ao público. Às vezes são grosseiros e passam desconfiança para as pessoas, para os motoristas. Além disso, boa parte desses flanelinhas são semi-analfabetos. Então, os cursos, por exemplo, de cidadania, educação, ética e relações humanas são necessários pra que eles entendam o que é respeitar as regras, as leis e os direitos das pessoas (ENTREVISTADO 3).

Para o referido diretor, os “flanelinhas” não passam confiança para as pessoas, não têm “bom comportamento” (“às vezes são grosseiros”), não compreendem o que é respeitar as leis e são semi-analfabetos. Portanto, a idéia de capacitação e qualificação profissional de guardadores de carro para o emprego de agente rotativo é relacionada, pelo entrevistado, à aquisição de “bons comportamentos” e do entendimento quanto ao respeito das leis, dos direitos e das regras.

Para o agente rotativo Mauro Sérgio da Silva Souza a implantação do Rotativo São Luís possibilitou oportunidades para que “flanelinhas” pudessem ser

contratados, receber aulas de “bons comportamentos”, capacitar-se e tornar seu trabalho reconhecido e respeitado pelas pessoas. Além disso, faz referência ao trabalho dos “flanelinhas-cadastrados” que não se enquadraria nessas condições.

O Rotativo São Luís foi muito bom pra gente que é flanelinha. Porque contratou a gente com carteira de trabalho, tudo como manda a lei. Eu e outros amigos agentes rotativos, que passamos na prova [referindo-se ao processo seletivo] e “ganhamos” o emprego, também *recebemos aulas que ensinaram a gente a ser mais bem comportado, tranqüilo e a ser honesto*. Porque é o seguinte: a gente não era preparado o suficiente para atender as pessoas. Tem que ter preparo pra que as pessoas te considere e te respeite como trabalhador. Você vê o “apoio” sem preparo nenhum é porque não receberam as aulas que tivemos. Não receberam as aulas porque não passaram nas provas. São menos preparados que a gente [agente rotativo] e as pessoas não respeitam tanto o trabalho deles (ENTREVISTADO 5) (grifou-se).

Possuir emprego e carteira de trabalho assinada são condições citadas pelo referido agente rotativo entrevistado que diferenciariam “flanelinhas” agentes rotativos e “flanelinhas-apoio”.

Na fala acima do agente rotativo, a condição de empregado é entendida como um elemento de diferenciação porque, além de estar relacionada à idéia de ser mais bem preparado para função, também significa ter bons comportamentos, ser tranqüilo e honesto.

As noções de *honestidade, bom comportamento e capacidade* são observadas pelo entrevistado como qualidades que decorreriam, portanto, da condição de empregado, fato que o tornaria “melhor”, mais capacitado e respeitado pelas pessoas como trabalhador. Tais qualidades, no entanto, não são esperadas dos “flanelinhas apoio” que, por não terem sido aprovados na seleção da empresa, são considerados despreparados, menos capacitados, além de serem vistos com desconfiança quanto a sua honestidade.

Ademais, ainda para Mauro Sérgio (ENTREVISTADO 5), a condição de empregado da empresa como agente rotativo possibilita ter autoridade sobre

os outros guardadores de carro que trabalham na condição de apoio do sistema rotativo.

O que diferencia nós que somos agentes rotativos e os que são do “apoio” é que nós “tamo” empregado e somos mais capacitados que eles. É como eles falaram na aula que a gente teve de ... de ser cidadão [referindo-se à aula de cidadania], eles disseram que nós fomos selecionados pra função de agente e nós “tamo” sendo preparados pra ser agente. Por isso, nós é que “temos” autoridade de observar os outros flanelinhas e dizer se “tá” certo ou “tá” errado o serviço deles (ENTREVISTADO 5).

A situação de emprego e formalidade é enfatizada principalmente pelos agentes rotativos entrevistados na tentativa de estabelecer diferenciações entre os citados “grupos”. Sendo que as possíveis diferenças elaboradas são utilizadas para estabelecer relações de poder do grupo dos agentes rotativos em detrimento dos “flanelinhas” cadastrados.

O ato de excluir ou marginalizar o grupo dos “flanelinhas” apoio, por não possuírem vínculos empregatícios com a empresa administradora do sistema rotativo, conferiria a crença na autoridade e no poder de comando ao grupo dos agentes rotativos no desempenho de sua atividade de vigilância do sistema.

Nesse aspecto, é possível observar como indivíduos ou grupos são capazes de elaborar critérios e criar mecanismos de poder e utilizá-los para marginalizar e estigmatizar outros grupos.

Norbert Elias (2000, p. 23), ao analisar o processo de diferenciação social entre grupos que chamou de *estabelecidos* e *outsiders*, coloca que a ação de excluir e estigmatizar um grupo em relação a outro reforça a identidade e afirma a superioridade de um em detrimento do outro. Tal processo, que denominou de *sociodinâmica da estigmatização*, demonstraria as condições em que um grupo consegue lançar um estigma sobre o outro.

Um grupo só pode estigmatizar outro com eficácia quando está bem instalado em posições de poder das quais o grupo estigmatizado é

excluído. Conseqüentemente, a capacidade de estigmatizar diminui ou até se inverte, quando um grupo deixa de estar em condições de manter seu monopólio das principais fontes de poder existentes na sociedade e de excluir da participação nessas fontes outros grupos interdependentes. (ELIAS, 2000, p. 23-24).

A delimitação de diferenciais entre os referidos “grupos” de guardadores de carro, citados pelos entrevistados, refere-se à noção de emprego como condição que atribuiria confiança, preparo, respeito e reconhecimento às pessoas, bem como propiciaria o “bom comportamento” e a honestidade das pessoas empregadas. Características estas que não são atribuídas aos “flanelinhas-apoio”.

Para os agentes rotativos entrevistados, o fato dos guardadores de carro que atuam na condição de apoio ao Rotativo São Luís não possuírem vínculo empregatício e tampouco terem participado das referidas aulas de capacitação e treinamento oferecidas aos agentes fariam com que aqueles (“flanelinhas” cadastrados) fossem considerados “piores”, menos merecedores de credibilidade e confiança.

Porém, ressalte-se que o descrédito e a desconfiança atribuídos aos “flanelinhas-apoio” pelos entrevistados não foram relacionados ao fato de ser ou não guardador de carro. Os referidos agentes rotativos se consideram “flanelinhas” que foram contratados pela empresa gerenciadora do rotativo, bem como entendem o “apoio” como integrante das relações de trabalho no sistema. Porém as referidas adjetivações são utilizadas para delimitar e reforçar relações de autoridade (poder de mando) de um “grupo” sobre o “outro” dentro do Rotativo São Luís.

Assim, o agente rotativo Paulo Carvalho Silva comenta sobre sua função no sistema.

Os nossos colegas do apoio fazem o trabalho deles no sistema sob nossa vigilância. Nosso trabalho é fazer com que eles [referindo-se ao apoio] e os usuários obedeçam as regras do sistema. É assim porque não dá pra confiar no pessoal do apoio, eles são acostumados a não ter regras, não ter ninguém que mande neles. Nós, agentes rotativos, conhecemos as regras e fomos treinados a cumprir as regras e ensinar “elas” pra eles (ENTREVISTADOS 6).

Para o entrevistado, a existência de regramentos para a atividade, bem como o conhecimento dos mesmos pelos agentes rotativos, conferiria autoridade e poder ao seu “grupo” de fazê-las cumprir em relação aos “flanelinhas” cadastrados, que, por sua vez, não são acostumados a obedecerem às regras.

Os elementos destacados como referenciais de diferenciação e classificação entre os “flanelinhas”, tais como vínculo empregatício, carteira de trabalho e as mencionadas aulas de capacitação, não são entendidos pelos entrevistados simplesmente como benefícios sociais decorrentes do emprego ou como melhores condições de trabalho em relação aos “flanelinhas” apoio, mas são compreendidos principalmente como elementos que podem ser utilizados para estabelecer, naquela situação específica de trabalho, relações de autoridade e poder entre “grupos”.

O “agente” Paulo Carvalho Silva (ENTREVISTADO 6) comenta ainda que os guardadores de carro “apoio” chegam a ganhar o dobro de seus salários e possuem autonomia no desempenho de suas atividades.

Eu, antes de ser agente rotativo, ganhava mais porque tinha mais autonomia no trabalho. O pessoal do “apoio” chega a ganhar o dobro da gente porque eles tem autonomia. Trabalham no rotativo e ainda podem pedir pro motorista pra vigiar e lavar o carro, carregar mercadorias. Assim que eu fazia antes. Os agentes não podem fazer isso. Nós temos um trabalho único que é vigiar se o sistema “tá” funcionando direitinho e também vigiar o trabalho do “apoio”. [...] No geral, o “agente” e o “apoio” “tá” na mesma condição de trabalho, só que nós temos menos autonomia, mas o agente tem mais autoridade no serviço, as pessoas na rua “considera” mais o “agente” (ENTREVISTADO 6).

Apesar de reconhecer que o “apoio” tem autonomia no trabalho e ganha mais, o entrevistado enfatiza que não há distinção quanto às condições de trabalho entre o agente rotativo e o “flanelinha apoio”. Entretanto, considera que ser agente rotativo e, portanto, estar empregado significa autoridade perante os outros guardadores de carro e respeito e reconhecimento perante as pessoas (usuários). Para os entrevistados, a inclusão no emprego quer dizer poder de seu “grupo” em relação ao “outro”.

Nesse aspecto, a relação de emprego é, muitas das vezes, entendida pelos entrevistados como delimitador entre valorização/desvalorização do trabalho dos guardadores de carro. Sendo tal relação utilizada nos discursos dos entrevistados na tentativa de atribuir legitimidade a seu trabalho, criando uma espécie de hierarquia valorativa dos ofícios dentro do sistema de estacionamento rotativo.

Assim, de um modo geral, há relações de autoridade e poder entre fiscais, agentes rotativos e “flanelinhas-cadastrados” ou “apoio”. No caso dos “flanelinhas” autônomos, ou seja, aqueles que trabalham fora do sistema rotativo, estes também fazem parte da dinâmica de classificação dos guardadores de carro para efeito de demonstração da organização da atividade fora do Rotativo São Luís.

Entretanto, vale ressaltar que muitos “flanelinhas” consideram que o referido sistema não trouxe melhoria para a atividade. Como já destacado, na rua do Outeiro, por exemplo, localizada no Centro da cidade, os parquímetros foram destruídos pelos próprios agentes rotativos e “flanelinhas-apoio” que atuavam na operacionalização dos estacionamentos rotativos no local, ocasionando a inutilização do sistema na mencionada área.

Jorge Cantanhede Ferreira (ENTREVISTADO 7), 27 anos, guardador de carro que atuou como agente rotativo, posteriormente como “flanelinha-apoio” no Rotativo São Luís e atualmente trabalha como guardador de carro autônomo e fora do “rotativo” na rua do Outeiro, comenta:

Eu já trabalhava aqui na rua do Outeiro a oito anos quando eles resolveram colocar o sistema. Chegava e saía a hora que eu quisesse, tinha um bom ganho, fazia amizade com os clientes [...]. Eu tinha uma clientela muito boa que gostava de estacionar comigo. Então, com o rotativo, fui contratado como “agente”, trabalhava nove horas por dia pra ganhar quatrocentos reais e ainda arranjava briga com meus colegas do “apoio”. Depois de nove meses fui demitido e até hoje não me pagaram nada de direito trabalhista. Então, passei a trabalhar como “apoio”. Era humilhado pelo fiscal, brigava com os clientes que achavam as tarifas altas e ainda ganhava uma miséria para o sustento da família. Não era só eu, mas todos os colegas aqui tava na mesma situação. Nós fomos pedir ajuda do Sindicato e nada! Foi assim que resolvemos acabar com isso e quebramos os parquímetros. [...] Agora, o sistema não funciona mais aqui. Nós estamos mais satisfeitos. Os clientes gostaram e voltaram a estacionar (ENTREVISTADO 7).

Para o “flanelinha” entrevistado, o trabalho no “rotativo” não compensava porque não tinham autonomia, recebiam muito pouco como salário ou comissão, boa parte dos lucros auferidos por eles eram apropriados pela empresa, além de muitos “clientes” terem deixado de estacionar em razão do preço das tarifas.

Dessa forma, considero, na pesquisa, a análise da dinâmica de classificação entre os guardadores de carro no Rotativo São Luís não simplesmente como exemplos de diferenciação entre relações de trabalho formais e informais ou entre empregado e desempregado. Não se trata de discutir a condição melhor ou pior de trabalho, mas de interpretar como são apropriados, (re)significados e dinamizados os critérios de diferenciações utilizadas pelos “flanelinhas” aqui pesquisados em sua atividade.

Entendo, portanto, que as distinções elaboradas pelos referidos guardadores de carro derivam de formulações conceituais específicas



(vestimentas, funções e noções de capacidade, honestidade e bom comportamento) que os dois grupos constroem cotidianamente entre si e que seus significados e utilizações devem ser compreendidos no contexto das relações de trabalho dos mencionados agentes sociais.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Transformações nas formas de produção e organização das relações de trabalho, bem como o reconhecimento de novas experiências de trabalho, exigem outras análises sobre as categorias *trabalho*, *emprego* e *informalidade*.

Na pesquisa, questionei a concepção de *trabalho informal* como funcional ou simplesmente como “marginal” em relação ao trabalho formal.

Interpretei a problemática da *informalidade* não em termos de “o outro lado do trabalho”, mas como “um lado do trabalho” que tem seus próprios discursos, relações de poder, identidade e espaços de atuação. Sendo que cada vez mais no Brasil o mencionado termo ganha novos significados nas atuais relações de trabalho.

Não é suficiente entender a organização das relações de trabalho como constituída de uma *área de integração*, na qual se encontrariam relações estáveis e homogêneas de emprego; de uma *área de vulnerabilidade*, como intermediária, abarcando atividades precarizadas e temporárias; e de uma *área de dissociação ou informalidade*, que reuniriam atividades marginais e ilegais que estariam fora de qualquer regulamentação legal.

Para a pesquisa, considerei necessário observar quais valores são atribuídos aos conceitos de *trabalho*, *integração*, *vulnerabilidade* e *informalidade* nos discursos de guardadores de carro, membros do Sindicato, no Rotativo São Luís, bem como a luta entre classificações, ou seja, de que forma tais termos são elaborados e utilizados na constituição, reconhecimento e organização do trabalho de flanelinhas no sistema rotativo.

Grande parte de minhas indagações e hipóteses na elaboração da pesquisa decorreram do que Pierre Bourdieu (1996, p. 107-116) denominou de *a força da representação*<sup>32</sup>.

Para o autor, o ato de categorização e classificação, quando reconhecido, exerce por si só um poder porque identifica, elabora diferenciações, daí resultando uma série de práticas sociais que podem se exteriorizar através de tratamentos desiguais, exigências de comportamentos, estigmatizações, dentre outros. Categorizar seria um ato de magia social porque daria existência à coisa nomeada, estabelecendo fronteiras e limites (1996, p. 110).

Dessa forma, pretendi analisar a *dinâmica de classificação de guardadores de carro no Rotativo São Luís*, dialogando com os conceitos de trabalho, emprego e informalidade, considerando-os como categorias discursivas dinamizadas na luta para produzir relações de poder e autoridade.

Acrescento nesse momento ao presente texto, um pequeno conto intitulado *Quatro Gerações de Homens*, presente na obra *Contos Inocentes* da escritora maranhense Arlete Nogueira da Cruz, que descreve várias experiências de trabalho e demonstra de que forma são elaborados sentidos e diferenciações, bem como são (re)significados conceitos e atribuídos valores a tais experiências pelos personagens.

Na narrativa, é bastante significativa a maneira como a autora constrói representações e simbologias acerca do *trabalho*. Arlete Nogueira demonstra como

---

<sup>32</sup> Pierre Bourdieu comenta que as classificações decorrem de atos de percepção, apreciação, conhecimento e reconhecimento em que os agentes investem seus interesses (representações) e que estão sempre subordinadas às funções práticas, orientadas para produção de efeitos sociais. O autor diz que quando se define, por exemplo, a identidade regional ou étnica como ligadas à noção de origem, lugar, sotaque, constituem um caso particular das lutas entre classificações. Essa definição resultaria das lutas pelo monopólio do poder de fazer ver, de fazer crer, de fazer reconhecer, de impor a definição legítima das divisões do mundo social (1996, p. 107-108).

indivíduos são capazes de elaborar discursos e utilizá-los para estabelecer relações de poder, marginalizar e estigmatizar outros indivíduos ou grupos.

#### QUATRO GERAÇÕES DE HOMENS

Júlio, precisando de pedreiro para um serviço em sua casa, encontrou Pedro, de uns sessenta anos [...] perguntou-lhe se toparia fazer-lhe o serviço. Pedro disse que dependia de um tal de Dr. Farias, o homem que lhe arranjava trabalho e arbitrava o preço. Era quem recebia o dinheiro e fazia as contas. Depois, tirava o dele e dava-lhe o resto.

Júlio, tentando convencê-lo da exploração, explicava-lhe que podia estipular o valor do próprio trabalho [...] Pedro, temeroso de não achar depois quem lhe arranjasse serviço, vacilava. Afinal concordou [...].

Trabalhando em casa de Júlio, Pedro contou sua história, dizendo que fugira do interior para não seguir a profissão de lavrador do pai, chamado Tiago. Lembrava que o pai, julgando-se feliz por não ser escravo, como fora o avô Julião, morreu trabalhando na lavoura sem nunca receber dinheiro como pagamento do serviço que fazia. Em troca recebia gêneros estragados: milho ou arroz da velha safra. Sem concordar com essa permuta humilhante, Pedro jurou que só trabalharia um dia se fosse para ganhar dinheiro vivo, isto é, em espécie. E, de fato, na cidade, cumpriu a promessa e agora contava essa história com um significativo ar de vitória.

Tempos depois [...], o filho de Pedro, João, pediu humildemente a Júlio que lhe arranjasse emprego, explicando que não queria seguir a profissão de pedreiro do pai, a humilhar-se, [...] a espera do acaso por um serviço hoje, amanhã nenhum. Queria mesmo era trabalhar em empresa pública, ter carteira assinada, ganhar salário mínimo, descontar INSS. Júlio [...], arranhou-lhe o serviço e hoje João é servente: lava os banheiros da repartição onde trabalha, sentindo-se vitorioso que nem o pai e o avô [...] (CRUZ, 2000, p. 39-41).

Ao meu ver, o referido conto demonstra que a ação de marginalizar ou excluir um indivíduo em relação a outro acaba reforçando e afirmando a superioridade de um em detrimento do outro. É o caso na narrativa, por exemplo, do servente com carteira assinada em relação ao pedreiro, este em relação ao lavrador e este em detrimento do escravo.

Há vários outros elementos na história que são utilizados como delimitadores entre valorização/estigmatização social do trabalho. Pode-se citar: a relação campo (interior) e cidade; a forma de pagamento pelo trabalho (milho e arroz da velha safra em relação ao dinheiro em espécie); as noções de *trabalho*, *emprego* (“[...] trabalhar em empresa pública, ter carteira assinada, ganhar salário mínimo, descontar INSS”) e *informalidade* (“[...] a espera do acaso por um serviço hoje, amanhã nenhum”).

Tais elementos são representativos de discursos que legitimam algumas formas de trabalho em detrimento de outras e assim nomeiam as relações sociais criando uma espécie de hierarquia social valorativa dos ofícios.

No entanto, “participar da superioridade de um grupo ou da não-estigmatização é a recompensa pela submissão às normas e restrições específicas que regulam o grupo e às obrigações que lhe são impostas” (ELIAS, 2000, p.26). Essa colocação de Norbert Elias pode ser observada na seguinte passagem da história:

[...] o filho de Pedro, João, pediu humildemente a Júlio que lhe arranjasse emprego, explicando que não queria seguir a profissão de pedreiro do pai, a humilhar-se, [...] a espera do acaso por um serviço hoje, amanhã nenhum. Queria mesmo era trabalhar em empresa pública, ter carteira assinada, ganhar salário mínimo, descontar INSS. [...] e hoje João é servente: lava os banheiros da repartição onde trabalha [...] (CRUZ, 2000, p. 40).

Esse trecho do conto demonstra, ao meu ver, alguns dos limites entre trabalho formal e informal como discursos que constroem estigmas sociais em relação aos tipos de trabalho exercido.

Elementos como empresa pública, carteira de trabalho, salário mínimo e contribuição ao INSS são utilizados no conto como demonstrativos de normas, regras e obrigações específicas que devem ser suportados pelos trabalhadores como recompensa por estarem inseridos no setor formal do mercado. Nesse caso, a *sociodinâmica da estigmatização* entre trabalhadores formais e informais é determinada pela vinculação direta ou indireta com o Poder Público.

No conto, o desejo do personagem João de trabalhar numa empresa pública, com carteira assinada, considerando o trabalho de pedreiro do pai, Pedro, como humilhante, reflete sua insatisfação com o estigma que é atribuído ao trabalho do pai e busca no emprego público uma forma de valorização de seu ofício.

Entendo que a autora trabalha com a idéia de uma escala valorativa das classificações dos trabalhadores. Pretende passar a impressão inicial de um “progresso” ou de melhoria de vida dos personagens (Julião, Tiago, Pedro e João), mas ao descrever que João é servente e lava os banheiros da repartição, não tarda em demonstrar a ilusão da ascensão social e ironicamente deixa ao leitor a seguinte pergunta: o que faz de João (servente) vitorioso em relação a Pedro (pedreiro)?

Assim, a narrativa acima apresentada, plurissignificativa e contada de forma simples, irônica e direta, ajuda a refletir sobre classificações e valores elaborados e atribuídos aos conceitos de *trabalho*, *trabalhador*, *informalidade*, *ascensão social*, bem como a utilização dos referidos termos na constituição das relações de poder na organização do trabalho.

Ao pesquisar a atividade de guardadores de carro no sistema Rotativo São Luís, formulei e analisei uma variedade de problemas. Primeiro, a contratação de “flanelinhas” para o sistema rotativo realizado pela empresa administradora do sistema com o apoio da Prefeitura de São Luís, através da SEMTUR, possibilitou analisar discursos de representantes da Administração Pública Municipal sobre o processo de implantação de sistema público (e pago) de estacionamento rotativo no Centro da cidade, bem como sobre a atividade de “flanelinhas” considerada como informal.

A análise do processo de implantação do Rotativo São Luís, com o objetivo de demarcar áreas para estacionamento em vias públicas com a cobrança de tarifa por tempo de utilização, tornou viável discussões, na presente pesquisa, sobre a atividade de “flanelinhas” no sistema, ora inserida na idéia de emprego ora entendida como informal.

A idéias de *emprego*, *informalidade* e *marginalidade* do trabalho estiveram, a todo tempo, em jogo nas falas aqui analisadas, seja dos representantes do Sindicato dos guardadores de carro, seja de funcionários da empresa “Rotativo São Luís de Estacionamentos” e da SEMTUR. Daí, a importância na pesquisa de priorizar discussões sobre as referidas idéias enquanto categorias discursivas.

Os conceitos de *emprego* e *informalidade* delimitam que tipos de trabalho são funcionais para uma concepção de *desenvolvimento econômico*, baseada nas idéias de economia formal, (des)emprego ou dados da População Economicamente Ativa<sup>33</sup> (PEA).

A fim de pôr em questão a relação entre setor formal e setor informal do trabalho, é necessário também problematizar o próprio sistema explicativo no qual estão fundamentados os discursos de *produção*, *progresso* e *desenvolvimento econômico*.

Nesse aspecto, Arturo Escobar (1996, p. 23) coloca que o *discurso do desenvolvimento* teria entrado em cena criando anormalidades e anomalias que precisariam ser solucionadas (os pobres, os marginalizados, os informais). Este discurso, que teria sido construído sob condições de desigualdade de poder, construiria o *Terceiro Mundo* como categoria monolítica, ahistórica e essencialista, juntamente com um conjunto de práticas e instituições como forma de exercer controle sobre ele. Sendo que, a partir dessas relações desiguais de poder e das

---

<sup>33</sup>Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), População Economicamente Ativa seria “o potencial de mão-de-obra com que pode contar o setor produtivo, isto é, a população ocupada e a população desocupada, assim definidas: população ocupada - aquelas pessoas que, num determinado período de referência, trabalharam ou tinham trabalho mas não trabalharam efetivamente (por exemplo, pessoas em férias); População Desocupada - aquelas pessoas que não tinham trabalho, num determinado período de referência, mas estavam dispostas a trabalhar, e que, para isso, tomaram alguma providência efetiva (consultando pessoas, jornais, etc.) (IBGE, 2007).

categorias do pensamento social europeu, operaria o que chamou de *colonização da realidade pelo discurso do desenvolvimento*.

Os problemas aqui formulados em relação à organização da atividade de guardadores de carro, a partir de análises de conteúdo de falas, entrevistas e documentos referentes à membros do Sindicato, não consistiram em definir tal atividade enquanto emprego ou trabalho informal ou, ainda, em dizer se a situação de trabalho no emprego é melhor ou pior que a informalidade do trabalho. Porém, o enfoque da pesquisa foi na análise de discursos que enfocaram como relações de trabalho de “flanelinhas” são constituídas, estabelecidas e organizadas no Rotativo São Luís, considerando as estratégias por eles utilizadas na dinamização do conceito de *trabalho* e priorizando as possíveis tensões e conflitos específicos produzidos entre eles.

Entendi, portanto, que os guardadores de carro aqui pesquisados elaboram sentidos, (re)significam e atribuem características aos conceitos de *emprego* e *informalidade* na tentativa de legitimar e valorizar seu trabalho.

Considerarei na pesquisa que o mencionado processo de elaboração discursiva das idéias de *emprego* e *informalidade* pelos “flanelinhas” no Rotativo São Luís possui uma dinamização que denominei de *dinâmicas de classificação dos guardadores de carro no Rotativo São Luís*.

Tal dinâmica de classificação, como foi observado no presente trabalho, teve importância central no entendimento de como se organizavam os guardadores de carro no sistema rotativo em São Luís. Os critérios de classificação aqui analisados foram por mim compreendidos como um conjunto de elementos estabelecidos pelos guardadores de carro entrevistados para definir diferenciações entre eles no desempenho de seus trabalhos no sistema.



Dentre os principais critérios de classificação enfatizados pelos “flanelinhas” pesquisados, priorizei analisar as vestimentas, as funções e o vínculo empregatício. Considerei esses elementos mais do que uma questão de fato, mas também uma questão de valores enfocados pelos entrevistados. Busquei, portanto, analisar em cada entrevista como e quais valores eram atribuídos aos referidos elementos, bem como de que maneira eram utilizados e manipulados pelos sujeitos pesquisados.

Interpretei que essas diferenças estabelecidas entre guardadores de carro no sistema rotativo expressaram uma pretensão de distinção e superioridade, assim como contribuíram para a determinação e reforço de relações de autoridade e poder do “grupo” chamado de agentes rotativos em relação ao “grupo” dos “flanelinhas” cadastrados ou “apoio”.

A determinação dos referidos “grupos” na pesquisa não significou necessariamente que os agentes rotativos ou os “flanelinhas-apoio” se estimavam, se solidarizavam ou se consideravam enquanto “classe” ou “categoria” com interesses homogêneos. A pesquisa não se direcionou para tal análise. A referência aos agrupamentos foi utilizada no trabalho para melhor compreensão do funcionamento da dinâmica de classificação entre os guardadores de carro no Rotativo São Luís.

Os agentes rotativos entrevistados se consideram “superiores” porque empregados, capacitados, preparados, conhecedores das regras e mais bem vestidos do que os “flanelinhas-apoio”. Em razão disso, consideram seu trabalho mais digno de respeito, autoridade e reconhecimento por parte das pessoas, o que não aconteceria com os “flanelinhas-cadastrados”. Estes, na visão dos agentes

rotativos pesquisados seriam desregrados, menos capacitados, menos digno de confiança e credibilidade.

Por sua vez, para os “flanelinhas-apoio” pesquisados as diferenciações acima mencionadas são apenas para efeito de distribuições de funções e organização adequada do sistema. Sendo que outros sentidos atribuídos a essas diferenciações pelos agentes rotativos foram elaborados para que estes se sentissem autoridades e legitimassem seu poder de mando sobre outros guardadores de carro que não têm o vínculo empregatício com a empresa administradora do sistema.

Os dois “grupos” (agentes rotativos e “flanelinhas” cadastrados), como já demonstrado na pesquisa, não diferiam quanto à classe social, etnia ou nível de instrução. As diferenças elaboradas estão relacionadas principalmente à idéia de emprego e às funções desempenhadas por tais “grupos” dentro do sistema rotativo como elementos utilizados para estabelecer relações de poder e autoridade.

Dessa forma, a partir de análises de discursos de “flanelinhas” ligados ao Sindicato, interpretei como relações sociais de trabalho podem se constituir e de que forma podem ser criados mecanismos de poder e autoridade entre indivíduos e grupos.

## REFERÊNCIAS

## ARTIGOS E LIVROS

ALKMIM, Gustavo Tadeu. Nova competência da justiça do trabalho: perspectivas de um juiz especial para uma justiça especial. In. COUTINHO, Grijaldo Fernandes; FAVA, Marcos Neves (org.). **Justiça do trabalho: competência ampliada**. São Paulo: LTr, 2005.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS E TÉCNICAS. **Transportes e tráfego**. Disponível em <http://www.abnt.org.br/cb16/>. Acesso em 27 out. 2006.

BARROS, Cássio Mesquita. O Futuro do direito do trabalho. In. ZAINAGHI, Domingos Sávio; FREDIANI, Yone (org.). **Novos rumos do direito do trabalho na América Latina**. São Paulo: LTr, 2003.

BOURDIEU, Pierre. **A economia das trocas lingüísticas**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1996.

\_\_\_\_\_. Compreender. In. BOURDIEU, Pierre (org.). **A miséria do mundo**. Petrópolis: Vozes, 1997.

\_\_\_\_\_. **O poder simbólico**. 2 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998.

BOISSONNAT, Jean. **2015: horizontes do trabalho e do emprego**. São Paulo: LTr, 1998.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. 3. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002a.

\_\_\_\_\_. Congresso Nacional. Decreto n. 79.797, de 3 de junho de 1977. Brasília, 1977.

\_\_\_\_\_. Congresso Nacional. Lei n. 6.242, de 23 de setembro de 1975. Brasília, 1975.

\_\_\_\_\_. Constituição da República Federativa do Brasil. 12. ed. São Paulo: Saraiva, 2005.

\_\_\_\_\_. Consolidação das Leis do Trabalho. 8. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002b.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede: a era da informação – economia, sociedade e cultura**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTRO, Carlos Alberto Pereira de; LAZZARI, João Batista. **Curso elementar de direito previdenciário**. São Paulo: LTr, 2005.

CASTEL, Robert. **As metamorfoses da questão social: uma crônica do salário**. Petrópolis: Vozes, 1998.

CAVALCANTI, Clóvis; DUARTE, Renato. **À procura de espaço na economia urbana: o setor informal de Salvador**. Recife: SUDENE/FUNDAJ, 1980.

CERTEAU, Michel. **A invenção do cotidiano: artes de fazer**. Petrópolis: Vozes, 1998.

CHIZZOTTI, Antônio. **Pesquisa em ciências humanas e sociais**. 7. ed. São Paulo: Cortez, 2005.

CRUZ, Arlete Nogueira. **Contos inocentes**. Rio de Janeiro: Imago, 2000.

CRUZ, Jusse. A tarefa é simples: encontrar a vaga mais acessível. **Atos e Fatos**, São Luís, 3 set. 2006.

CUNHA, Gabriela Cavalcanti. Dimensões da luta política nas práticas de economia solidária. In: SOUZA, André Ricardo de; CUNHA, Gabriela Cavalcanti; DAKUZAKU, Regina Yoneko (org.). **Uma outra economia é possível: Paul Singer e a economia solidária**. São Paulo: Contexto, 2003. p. 45-72.

DIFUSORA. **Estacionamento rotativo começa no sábado em São Luís**. Disponível em: [www.sistemadifusora.com.br](http://www.sistemadifusora.com.br). Acesso em 11 set. 2006.

DELGADO, Maurício Godinho. As duas faces da competência da justiça do trabalho. In: COUTINHO, Grijaldo Fernandes; FAVA, Marcos Neves (org.). **A nova competência da justiça do trabalho**. São Paulo, LTr, 2004.

\_\_\_\_\_. **Curso de direito do trabalho**. 3. ed. São Paulo: LTr, 2004.

ELIAS, Nobert; SCOTSON, John L. **Os estabelecidos e os outsiders**. Rio de Janeiro: Zahar, 2000.

\_\_\_\_\_. **O processo civilizador: uma história dos costumes**. Rio de Janeiro: Zahar, 1994, v. 1.

E-PARK. **Estacionamentos rotativos**. Disponível em: <http://www.e-park.com.br>. Acesso em 11 fev. 2006.

ERICEIRA, Gláucio. Começa primeira etapa do sistema rotativo. **O Imparcial**, São Luís, 29 jun. 2004.

ESCOBAR, Arturo. **La invención del tercer mundo: construcción y desconstrucción del desarrollo**, Barcelona: Norma, 1996.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Graal, 1992.

GONÇAVEZ, Carlos Roberto. **Direito civil brasileiro: direito das coisas**. São Paulo: Saraiva, 2006.

IBGE. **Pesquisa mensal de emprego: notas metodológicas**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em 17 jan. 2007.

IMIRANTE. **Problemas na área da faixa azul**. Disponível em: [www.imirante.globo.com.br](http://www.imirante.globo.com.br). Acesso em 23 set. 2006.

LANDER, Edgardo. Ciências sociais: saberes coloniais e eurocêntricos. In: LANDER, Edgardo (org.). **A colonialidade do saber eurocêntrico e as ciências sociais: perspectivas latino-americanas**. Buenos Aires: Livres, 2005.

LIMA, Wilson. Estacionar no centro é um risco. **O Estado do Maranhão**, São Luís, 27 ago. 2006.

LISBOA, Armando de Melo. A emergência das redes de economia popular no Brasil. In: DAL RI, Neusa Maria (org.). **Economia solidária: o desafio da democratização das relações de trabalho**. São Paulo: Arte & Ciência, 1999.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MARTINS, Sérgio Pinto. **Direito do Trabalho**. 15 ed. São Paulo: Atlas, 2002.

PADILHA, Kely. Estacionamento será grátis por 30 dias. **O Imparcial**, São Luís, 9 jun. 2004a.

\_\_\_\_\_. Parquímetros começam a ser instalados no Centro. **O Imparcial**, São Luís, 23 jun. 2004b.

\_\_\_\_\_. Vagas do Centro agora são rotativas. **O Imparcial**, São Luís, 26 jun. 2004c.

PARK, Robert Ezra. A cidade: sugestões para investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, Otávio Guilherme (org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **O sistema de estacionamento rotativo**. Disponível em: [www.bhtrans.pbh.com.br](http://www.bhtrans.pbh.com.br). Acesso em: 24 set. 2006.

PREFEITURA DE LONDRINA. **Zona azul**. Disponível em: [home.londrina.pr.gov.br](http://home.londrina.pr.gov.br). Acesso em: 20 set. 2006.

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **Área azul**. Disponível em: [www.eptc.com.br](http://www.eptc.com.br). Acesso em: 24 abr. 2006.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Tarifas: o sistema de estacionamento rotativo**. Disponível em: [www.prefeitura.sp.gov.br](http://www.prefeitura.sp.gov.br). Acesso em: 13 mar. 2006.

PREFEITURA DE SOBRAL. **Novo cartão zona azul**. Disponível em: [www.sobral.ce.gov.br](http://www.sobral.ce.gov.br). Acesso em: 19 mar. 2006.

RABELO, José Benedito Nobre. Uma pesquisa sobre marginalidade social, crescimento urbano e integração social. In: COSTA, Cândida da (org.). **Dimensões do trabalho: extratos da produção acadêmica na UFMA**. São Luís: EDUFMA, 2000.

RAMALHO, José Ricardo; SANTANA, Marco Aurélio. Trabalhadores, sindicatos e a nova questão social. In: RAMALHO, José Ricardo; SANTANA, Marco Aurélio (org.). **Além da fábrica: trabalhadores, sindicatos e a nova questão social**. São Paulo: Boitempo, 2003, p. 11-43.

RONILK, Raquel. **O que é cidade**. São Paulo: Brasiliense, 2004.

RUSSOMANO, Mozart Victor. **Comentários à CLT**. Rio de Janeiro: Forense, 1993.

SÃO LUÍS. Câmara Municipal. Lei n. 3.038, de 28 de junho de 1990. São Luís, 1990.

\_\_\_\_\_. Câmara Municipal. Lei n. 3.317, de 03 de fevereiro de 1994. São Luís, 1994.

\_\_\_\_\_. Câmara Municipal. Lei n. 4.593, de 11 de janeiro de 2006. São Luís, 2006.

SECRETARIA DA RECEITA FEDERAL. **Informações sobre cadastro nacional de pessoas jurídicas**. Disponível em: [www.receita.fazenda.gov.br](http://www.receita.fazenda.gov.br). Acesso em 09 de dezembro de 2006.

SENNETT, Richard. **A corrosão do caráter**: conseqüências pessoais do trabalho no novo capitalismo. Rio de Janeiro: Record, 1999.

SILVA, Luiz Antônio Machado da. Mercado de trabalho, ontem e hoje: informalidade e empregabilidade como categoria de entendimento. In: RAMALHO, José Ricardo; SANTANA, Marco Aurélio (org.). **Além da fábrica**: trabalhadores, sindicatos e a nova questão social. São Paulo: Boitempo, 2003. p. 140-178.

SIMMEL, Georg. A natureza sociológica do conflito. In: MORAES FILHO, Evaristo de. (org.) **SIMMEL**: Sociologia. Coleção Grandes Cientistas Sociais. São Paulo: Ática, 1997. p. 122-134.

SINGER, Paul. **Globalização e desemprego**. São Paulo: Contexto, 1998.

SOUZA, André Ricardo de. Economia solidária: um movimento nascente da crise do trabalho. In: SOUZA, André Ricardo de; CUNHA, Gabriela Cavalcanti; DAKUZAKU, Regina Yoneko (org.). **Uma outra economia é possível**: Paul Singer e a economia solidária. São Paulo: Contexto, 2003. p. 27-44.

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO MARANHÃO. **Centro da cidade vai ganhar sistema rotativo**. Disponível em [www.uema.br](http://www.uema.br). Acesso em: 24 set. 2006.

VÉRAS, Maura Pardini Bicudo. **Trocando olhares**: uma introdução à construção sociológica da cidade. São Paulo: Studio Nobel, 2000.

## ENTREVISTAS

ENTREVISTADO 1: Francisco de Ribamar Moreira, 56 anos, Presidente do Sindicato dos lavadores, manobristas e guardadores de automóveis do Estado do Maranhão. Entrevistas concedidas a Amanda Barros Batista em 05 de janeiro, 06 de fevereiro, 19 de abril, 30 de maio, 05 de agosto, 11 de outubro, 13 de novembro, 06 de dezembro, todas obtidas no ano de 2006.

ENTREVISTADO 2: José Maria Rodrigues Pereira, 63 anos, associado ao Sindicato, guardador de carro cadastrado que atua no sistema Rotativo São Luís, residente no Bairro do São Francisco, com grau de instrução ensino médio incompleto. Entrevistas concedidas a Amanda Barros Batista em 14 de junho, 11 de outubro e 26 de setembro de 2006.

ENTREVISTADO 3: Hassan Zaghoul, 46 anos, diretor da empresa Rotativo São Luís de Estacionamento, atual empresa que gerencia o sistema Rotativo São Luís.

Entrevistas concedidas a Amanda Barros Batista em 08 de fevereiro, 14 de março e 05 de outubro de 2006.

ENTREVISTADO 4: Joseli dos Santos, 51 anos, associado ao Sindicato, flanelinha-apoio do sistema Rotativo São Luís, residente no Bairro de Fátima, com grau de instrução ensino médio completo. Entrevistas concedidas a Amanda Barros Batista em 09 de outubro e 07 de novembro de 2006.

ENTREVISTADO 5: Mauro Sérgio da Silva Souza, 34 anos, associado ao Sindicato, flanelinha-agente rotativo do sistema Rotativo São Luís há dois anos, residente no bairro do Coroadinho, com grau de instrução ensino médio incompleto. Entrevistas concedidas a Amanda Barros Batista em 09 e 24 de outubro de 2006.

ENTREVISTADO 6: Paulo Carvalho Silva, 29 anos, associado ao Sindicato, flanelinha – agente rotativo do sistema Rotativo São Luís há 01 ano e nove meses, residente no bairro da Liberdade, com grau de instrução ensino médio incompleto. Entrevistas concedidas a Amanda Barros Batista em 09 e 24 de outubro de 2006.

ENTREVISTADO 7: Jorge Cantanhede Ferreira, 27 anos, somente cadastrado no Sindicato, guardador de carro que atuou como agente rotativo, posteriormente como flanelinha-apoio no Rotativo São Luís e atualmente trabalha como guardador de carro autônomo e fora do referido sistema rotativo. Residente no bairro da Cidade Olímpica, com grau de instrução ensino médio incompleto. Entrevista concedida a Amanda Barros Batista em 25 de outubro de 2006.

## ANEXOS



## ANEXO A – Fotografias ilustrativas



Foto 1: Área demarcada na Rua do Sol, Centro de São Luís, abrangida pelo sistema de estacionamento rotativo



Foto 2: Máquina de medição do tempo de estacionamento no rotativo São Luís (parquímetro).



Foto 3: Placa do Sindicato dos Lavadores, Manobristas e Guardadores de Automóveis do Estado do Maranhão.



Foto 4: Prédio no qual se localiza a sede do Sindicato.



Foto 5: Sala de reuniões do Sindicato.



Foto 6: Sala de funcionamento da administração do Sindicato.



Foto 7: Francisco Ribamar Moreira ("Pongol"), Presidente do Sindicato.



Foto 8: Painel composto por fotografias de guardadores de carro localizado na sala de administração do Sindicato.



Fotos 9 e 10: “Flanelinha-apoio” do Rotativo São Luís que trabalha na Rua do Sol, Centro da cidade.



Foto 11: Agente rotativo que trabalha na Rua do Sol, Centro da cidade.



Foto 12: Agentes rotativos que trabalham na Rua do Sol, Centro da cidade.

ROTATIVO SÃO LUIS ESTACIONAMENTO LTDA Demonstrativo de Pagamento de Salário  
 RUA DOM XISTO ALBRANO,12 - APICUM - SÃO LUIS-MA - CEP.65.025-840  
 CNPJ Nº 06.327.133/0001-53

Código Nome do Funcionário CBO Emp. Local Data Base Sigla FL  
 007. RAIMUNDO N. OLIVEIRA CUTRIM 519925 JULHO/2004.

COD	Descrição	Referência	Importância	Desconto
001.	SALÁRIO	220.	400,00	
002.	INSALUBRIDADE	.	-	
003.	SALÁRIO FAMÍLIA	.	20,00	
004.	H. EXTRA	.	-	
005.	DIF. SALÁRIO	.	-	
101.	DESC. INSS	.		30,80
102.	V. TRANSPORTES	.		15,80
103.	V. REFEIÇÃO	.		7,80
			<b>Total de Importâncias</b>	<b>Total de Descontos</b>
			420,00	54,00
O PERDÃO É PARA QUEM INCONSCIENTE TROPEÇA E A CONDENÇÃO É PARA QUEM ARMA A PEÇA			<b>Valor Líquido</b>	<b>366,00</b>
ROGER DAGEEERRE				
Salário Base	Salário Contr. INSS	Base de Calc. P. INSS	P. INSS (11%)	Base Calc. INSS
400,00	400,00	400,00	82,00	

DECLARO TER RECEBIDO A IMPORTÂNCIA LIQUIDA DESEMPENHADA NESTE MÊS  
 04-08-2004 Raimundo N. Oliveira  
 (Assinatura do Funcionário)

16 15:39

Foto 13: Contracheque de agente rotativo.

**SINDICATO DOS LAVADORES MANOBRISTAS E GUARDADORES DE AUTOMÓVEIS DO ESTADO DO MARANHÃO**  
 ENDEREÇO: RUA MARANHÃO SOBRINHO, Nº 155 - CENTRO - CNPJ.35.110.832/0001-45  
 FONE: 254-0556 - UTIL. PÚBL. EST. - LEI Nº 3.038. DE 28/06/90

**CARTEIRA DE IDENTIFICAÇÃO**

Nome: RUI NONATO MARQUES

Registro nº 96 Data da Filiação 09/10/002

C.I.: 074565997-7

CPF.: 815.476.503.97



Foto 14: Carteira de identificação de "flanelinha" cadastrado no Sindicato.



D		A		D		O		S		P		E		S		S		O		A		I		S	
<p><b>SINDICATO DOS LAVADORES MANOBRISTAS E GUARDADORES DE AUTOMÓVEIS DO ESTADO DO MARANHÃO</b>            ENDEREÇO: RUA MARANHÃO SOBRINHO, Nº 155 - CENTRO -CNPJ.35.110.832/0001-45            FONE:254-0556 - UTIL. PÚBL. EST. - LEI Nº 3.038 DE 28/06/90</p>																									
<b>FICHA DE CADASTRO</b>																									
<p>NOME: SAULO ALVES DO NASCIMENTO            ENDEREÇO: TREV. DA RUA DO EGITO Nº 03            BAIRRO: ANJO DA GUARDA FONE:            DATA DE NASCIMENTO: 06 / 08 / 1981 NACIONALIDADE: BRASILEIRO            IDENTIDADE: 5458952003-2 SÉRIE: 02.08.2003 LOCAL DA EMISSÃO: SSP=MA            TÍTULO DE ELEITOR: ZONA: SEÇÃO:            CPF.:            CART. DE TRABALHO: SÉRIE:</p>																									
D A D O S P E S S O A I S																									
<p>NOME DA MÃE: ALDENORA SILVA ALVES            NOME DA PAI: ANTONIO ALVES DO NASCIMENTO            NOME DA ESPOSA: IGREDE MARIA            NUMEROS DE DEPENDENTES: 01 FILHO / REGISTRO Nº 95            LOCAL DE TRABALHO: PRAÇA JOÃO LISBÕA / PROFISSÃO: LAVADOR DE CARROS</p>																									
<p>ASS. DO ASSOCIADO</p>													<p><i>Claudio Sá</i> ASS. DO SECRETÁRIO</p>												

D		A		D		O		S		P		E		S		S		O		A		I		S	
<p><b>SINDICATO DOS LAVADORES MANOBRISTAS E GUARDADORES DE AUTOMÓVEIS DO ESTADO DO MARANHÃO</b>            ENDEREÇO: RUA MARANHÃO SOBRINHO, Nº 155 - CENTRO -CNPJ.35.110.832/0001-45            FONE:254-0556 - UTIL. PÚBL. EST. - LEI Nº 3.038 DE 28/06/90</p>																									
<b>FICHA DE CADASTRO</b>																									
<p>NOME: FRANCISCO NASCIMENTO ALVES            ENDEREÇO: RUA SÃO DEL REI Nº 50            BAIRRO: SÃO FRANCISCO FONE: 268.72.78            DATA DE NASCIMENTO: 10 / 10 / 1959 NACIONALIDADE: BRASILEIRO            IDENTIDADE: 12702493 SÉRIE: 02.09.1993 LOCAL DA EMISSÃO: MA            TÍTULO DE ELEITOR: 011564101155 ZONA: 047 SEÇÃO:            CPF.: 806.682.083.68            CART. DE TRABALHO: 091045 SÉRIE: 00025 --MA</p>																									
D A D O S P E S S O A I S																									
<p>NOME DA MÃE: MARIA DA CONCEIÇÃO NASCIMENTO ALVES            NOME DA PAI: LUIS GONZAGA ALVES            NOME DA ESPOSA: MARIA JOSE ABREU            NUMEROS DE DEPENDENTES: 02. FILHOS / REGISTRO. Nº 191            LOCAL DE TRABALHO: P; JOÃO LISBÕA / PROFISSÃO: LAVADOR DE CARROS</p>																									
<p><i>Francisco Nascimento Alves</i> ASS. DO ASSOCIADO</p>													<p><i>Claudio Sá</i> ASS. DO SECRETÁRIO</p>												

Foto 15: Ficha cadastral do Sindicato.

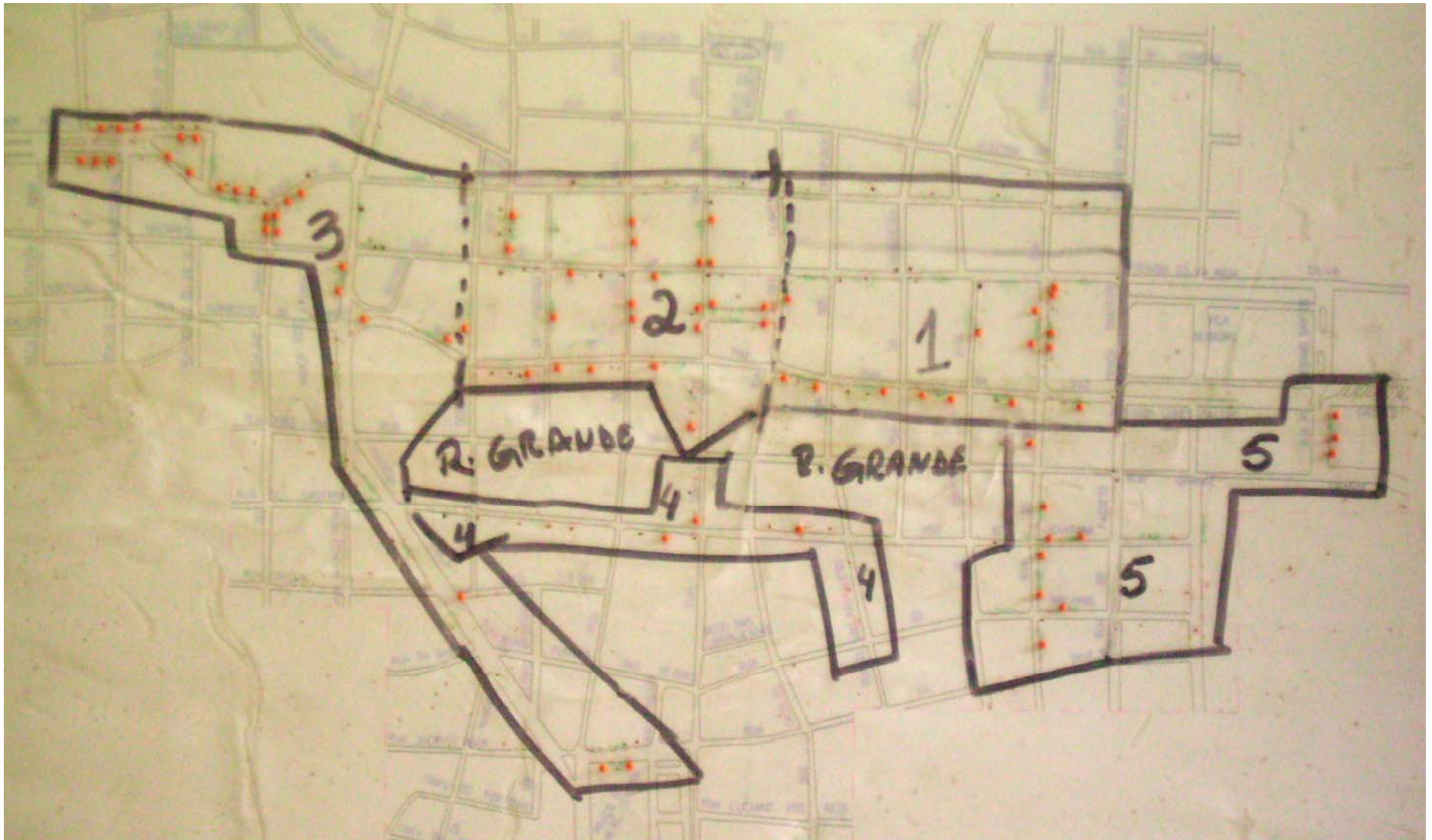


Foto 16 – Mapa do Sistema Rotativo utilizado pela empresa Rotativo São Luís de Estacionamento

## ANEXO B – DOCUMENTOS