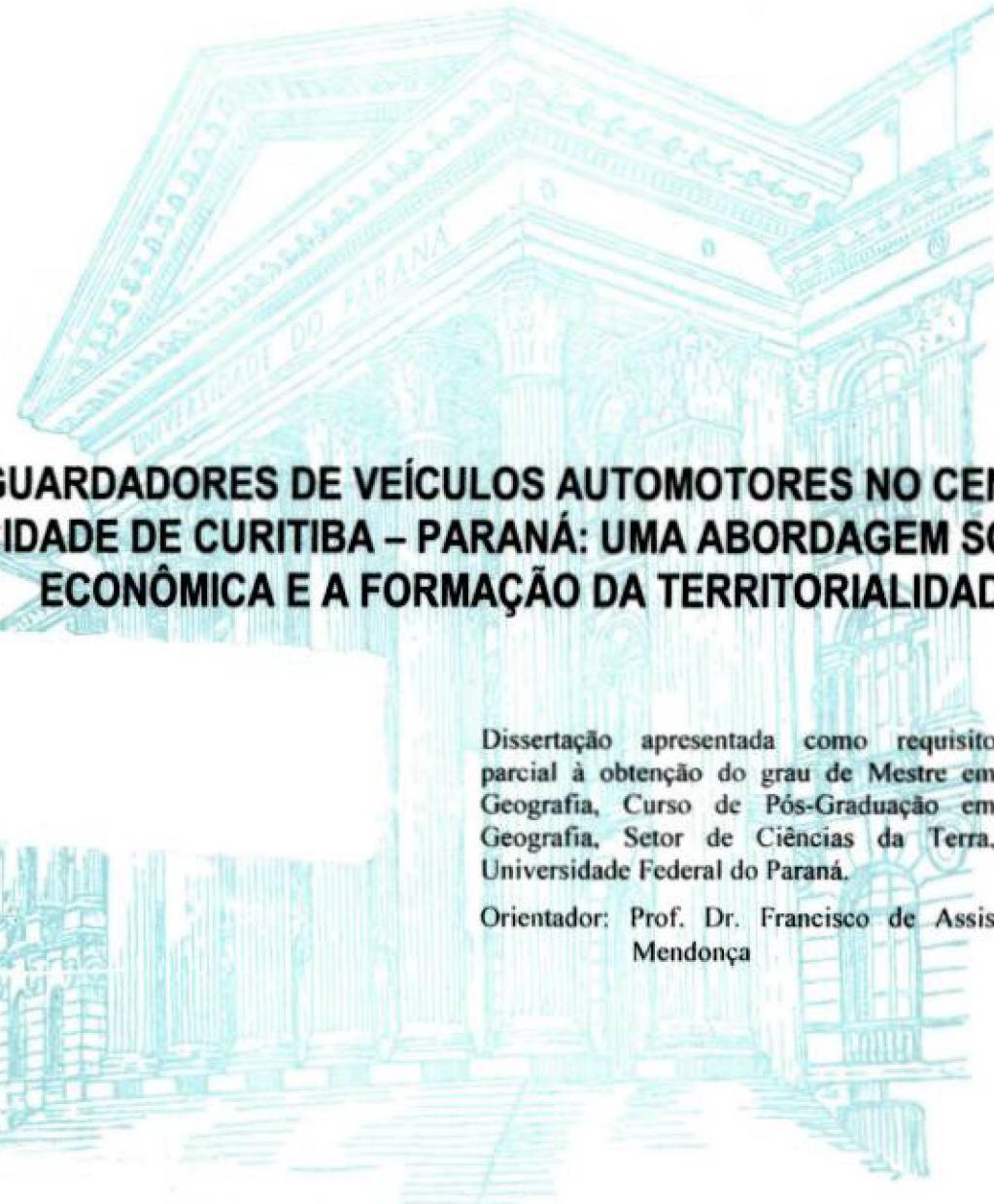


MARCELO SMANIOTTO



**OS GUARDADORES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES NO CENTRO DA
CIDADE DE CURITIBA – PARANÁ: UMA ABORDAGEM SÓCIO-
ECONÔMICA E A FORMAÇÃO DA TERRITORIALIDADE**

Dissertação apresentada como requisito
parcial à obtenção do grau de Mestre em
Geografia, Curso de Pós-Graduação em
Geografia, Setor de Ciências da Terra,
Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Dr. Francisco de Assis
Mendonça

**CURITIBA
2001**

MARCELO SMANIOTTO

**OS GUARDADORES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES NO CENTRO DA
CIDADE DE CURITIBA – PARANÁ: UMA ABORDAGEM SÓCIO-
ECONÔMICA E A FORMAÇÃO DA TERRITORIALIDADE**

Dissertação apresentada como requisito
parcial à obtenção do grau de Mestre em
Geografia, Curso de Pós-Graduação em
Geografia, Setor de Ciências da Terra,
Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Dr. Francisco de Assis
Mendonça

CURITIBA
2001

MARCELO SMANIOTTO

**OS GUARDADORES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES NO CENTRO DA
CIDADE DE CURITIBA – PARANÁ: UMA ABORDAGEM SÓCIO-
ECONÔMICA E A FORMAÇÃO DA TERRITORIALIDADE**

AGRADECIMENTOS

À Universidade Federal do Paraná pela oportunidade de ter acesso a uma Universidade pública, gratuita e de qualidade. Sem isso, talvez, eu e vários outros colegas não conseguiríamos chegar à graduação e à pós-graduação. Minha formação devo, em parte, à ela.

Ao meu Orientador Professor Doutor Francisco de Assis Mendonça pela liberdade do pensar e refletir, bem como das suas corretas intervenções quando do equívoco. Os acertos divido com ele; os erros são de minha inteira responsabilidade.

Ao Professor Doutor Leonardo José Cordeiro Santos que entre um cafezinho e outro na cantina foi se consolidando em uma amizade sincera. Obrigado pela força.

Ao acadêmico do curso de geografia da UFPR, Claudinei Taborda da Silveira, pela confecção dos mapas.

Aos pais, Altair e Ivonete, aos irmãos Ricardo, Murilo (*in memorian*) e Roberto pela infinita paciência. Obrigado.

Para Simone e Pedro, companheira e filho. Estímulo, compreensão e carinho; precisa-se de algo mais?

SUMÁRIO

LISTA DE ILUSTRAÇÕES.....	iv
LISTA DE SIGLAS	v
RESUMO	vii
INTRODUÇÃO.....	01
1. ESPAÇO, TERRITÓRIO E TERRITORIALIDADE – DISCUTINDO CONCEPÇÕES	08
1.1. Espaço: breve discussão conceitual.....	08
1.2. Espaço e território.....	13
1.3. Territorialidade.....	16
2. O BRASIL E O AUMENTO DO SETOR INFORMAL DA ECONOMIA	20
2.1. Reestruturação produtiva, migração e desemprego.....	20
2.2. Desemprego e informalidade no Brasil	30
2.3. Setor informal.....	37
2.4. Emprego informal.....	42
3. CURITIBA E REGIÃO METROPOLITANA – CONCENTRAÇÃO ECONÔMICO- ESPACIAL	44
3.1. Migração, crescimento da população e emprego.....	44
3.2. A migração nos anos oitenta no estado do Paraná	50
3.3. Aspectos da economia e da situação emprego-desemprego no Paraná na década de noventa	55
4. GUARDADORES DE VEÍCULOS NA ÁREA CENTRAL DE CURITIBA: LEGALIDADE, INFORMALIDADE E PERFIL SÓCIO-ECONÔMICO.....	61
4.1. Legalização da atividade de guardadores de veículos.....	61
4.2. Associação curitibana de guardadores de veículos “Amigos do Trânsito”	64
4.3. Área central de Curitiba: origem e evolução do Estacionamento Regulamentado – EstaR...	66
4.4. O EstaR e os guardadores de veículos	69
4.5. Guardadores de veículos na área central de Curitiba: situação sócio-econômico-espacial....	71
4.6. Perfil dos guardadores de veículos no centro de Curitiba	78
4.7. Origem, migração e renda dos guardadores de veículos.....	82
4.8. Moradia dos guardadores de veículos: segregação sócio-espacial.....	88
4.9. Usuários e guardadores de veículos: suas percepções.....	91
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	93

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANEXOS

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

GRÁFICO 1- TAXA ANUAL DE DESEMPREGO NO BRASIL – 1981-1990.....	32
GRÁFICO 2 – TAXA ANUAL DE DESEMPREGO E DO PIB NO BRASIL – 1981-2000.....	33
GRÁFICO 3 – TAXA ANUAL DE DESEMPREGO NO BRASIL - 1991-2000.....	36
GRÁFICO 4 – ORIGEM DE NASCIMENTO DOS GUARDADORES DE VEÍCULOS DO CENTRO DE CURITIBA.....	83
GRÁFICO 5 – RENDA MENSAL DOS GUARDADORES DE VEÍCULOS DO CENTRO DE CURITIBA.....	86
FIGURA 1 – BRASIL, PARANÁ, CURITIBA E CENTRO DA CIDADE DE CURITIBA – LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA.....	04
MAPA 1 – ESTACIONAMENTO REGULAMENTADO (EstaR) NA ÁREA CENTRAL DE DE CURITIBA/PARANÁ - INÍCIO E EXPANSÃO.....	68
MAPA 2 – CENTRO DA CIDADE DE CURITIBA E ALGUMAS REFERÊNCIAS.....	72
MAPA 3 – CENTRO DA CIDADE DE CURITIBA COM MAIOR NÚMERO DE GUARDADORES DE VEÍCULOS ENTREVISTADOS	77
QUADRO 1 – CARACTERÍSTICAS DOS DOIS CIRCUITOS DA ECONOMIA URBANA DOS PAÍSES SUBDESENVOLVIDOS.....	40
QUADRO 2 – DISTRIBUIÇÃO DO PESSOAL OCUPADO NAS EMPRESAS DO SETOR INFORMAL – BRASIL – 1997.....	41
QUADRO 3 – QUADRO COMPARATIVO DAS TAXAS DE CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO ANUAL DAS PRINCIPAIS CAPITAIS BRASILEIRAS.....	49
QUADRO 4 – DISTRIBUIÇÃO DOS INVESTIMENTOS RECENTES NO PARANÁ - 1995-1996.....	58
QUADRO 5 – OS GUARDADORES DE VEÍCULOS NO CENTRO DE CURITIBA SEGUNDO SEXO E IDADE	79
QUADRO 6 – ESCOLARIDADE DOS GUARDADORES DE VEÍCULOS DO CENTRO DE CURITIBA.....	80
QUADRO 7 – PRINCIPAIS MOTIVOS DA IMIGRAÇÃO.....	85
QUADRO 8 – TAXA DE CRESCIMENTO ANUAL DA POPULAÇÃO DE ALGUNS MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA 1991/1996 – 1996/2000.....	90
QUADRO 9 – REAÇÃO DOS MOTORISTAS DIANTE DOS GUARDADORES DE VEÍCULOS...	92
TABELA 1 – POPULAÇÃO DE CURITIBA E SUA PARTICIPAÇÃO NA REGIÃO METROPOLITANA E NO ESTADO DO PARANÁ.....	45
TABELA 2 – POPULAÇÃO URBANA E RURAL DO ESTADO DO PARANÁ – 1960-2000.....	46
TABELA 3 – COMPOSIÇÃO DO PIB DO PARANÁ (%) – 1970-80-85-88.....	51

LISTA DE SIGLAS

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BRDE - Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul
CCI – Centro Comercial Itália
CIC – Cidade Industrial de Curitiba
CLT – Consolidação das Leis do Trabalho
CODAPAR - Companhia de Desenvolvimento Agropecuário do Paraná
COHAPAR – Companhia de Habitação do Paraná
COMPAGÁS - Companhia Paranaense de Gás
COPEL – Companhia Paranaense de Energia
DETRAN – Departamento de Trânsito
DIEESE – Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócio-Econômicos
DIRETRAN – Diretoria de Trânsito de Curitiba
EstaR – Estacionamento Regulamentado
FGTS – Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
IAP - Instituto Ambiental do Paraná
IAT – Índice de Avanço Tecnológico
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadoria e Serviço
IPARDES – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social
IPEA – Instituto de Pesquisa Econômicas Aplicadas
IPPUC – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba
IPVA – Imposto Sobre Propriedade de Veículo Automotor
G-7 – Grupo dos Sete Países mais Industrializados e Ricos do Mundo
MERCOSUL – Mercado Comum do Sul
OIT – Organização Internacional do Trabalho
PEA – População Economicamente Ativa
PIB – Produto Interno Bruto
PMDB – Partido do Movimento Democrático Brasileiro
PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PRN – Partido da Reconstrução Nacional
PSDB – Partido Social Democrático Brasileiro
PT – Partido dos Trabalhadores
PTB – Partido Trabalhista Brasileiro
RMC – Região Metropolitana de Curitiba

SANEPAR - Companhia de Saneamento do Paraná
SEBRAE - Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SEFA - Secretaria de Estado da Fazenda
SEIT - Secretaria de Estado da Indústria, Comércio e Turismo do Paraná
UFPR – Universidade Federal do Paraná
URBS – Urbanização de Curitiba S/A

RESUMO

A formação de territorialidade no centro da cidade de Curitiba, por parte dos guardadores de veículos automotores, é o objeto central da presente dissertação. Para isso, foram analisados os processos de migração no estado do Paraná, assim como a concentração da população e da produção na cidade de Curitiba e Região Metropolitana de Curitiba. A aumento do desemprego no Brasil nos últimos trinta anos, a expansão do setor informal da economia e a difusão do trabalho informal foram analisados para se fazer a correlação destes importantes eventos ocorridos no país e a ocupação do espaço público, através da mercantilização das vias públicas e na formação de territorialidades no centro da cidade de Curitiba.

INTRODUÇÃO

Uma cena que chama a atenção e que vem se explicitando cada vez mais nos últimos anos é aquela com a qual as pessoas se defrontam cotidianamente em todos os recantos do Brasil, sobretudo nos grandes centros. Algumas pessoas ignoram, outras se incomodam, outras ficam indignadas, outras se solidarizam. Só não podem é negá-la, pois ela se manifesta das mais variadas formas. Trata-se da população que vive, trabalha e se sustenta nas ruas.

Esta cena carrega o estigma de um país desigual, injusto e carente que parece desconhecer os problemas sociais que afligem uma parcela considerável da população brasileira. Basta caminhar pelas ruas da cidade, qualquer cidade, que é fácil identificá-la, pois “*A rua se coloca como dimensão concreta da espacialidade das relações sociais num determinado momento histórico, revelando nos gestos, olhares e rostos, as pistas das diferenças sociais*”. (CARLOS, 1996:86)

O catador de papel, o morador de rua, os vendedores ambulantes, engraxates, prostitutas, travestis, crianças mendigando, entre outros exemplos, todos eles utilizam o espaço público como lugar de garantia de algum tipo de ocupação, sustento e renda e que, de certa forma, conseguem sobreviver.

Outro exemplo de atividade que utiliza o espaço público que chama a atenção e é objeto de estudo do presente trabalho é aquele que comercializa, por um certo período, o próprio espaço. Ele se diferencia dos outros na relação que se estabelece com espaço ocupado, pois enquanto os outros utilizam o espaço vendendo mercadorias, coletando papel, morando, negociando o corpo, este territorializa uma porção do espaço para fazer dele seu meio de vida.

Trata-se do guardador de veículos automotores, uma atividade e uma profissão que vem aumentando na medida em que cresce a população da cidade pois há uma intensa reorganização espacial e também uma modificação da estrutura do mercado de trabalho no Brasil nas últimas décadas.

A população das cidades, no Brasil, tem tido um crescimento acentuado desde a década de quarenta do século vinte, atrelado às modificações incorporadas no campo e

na indústria através das transformações tecnológicas que o país vem alcançando ao longo do tempo. Concomitante ao crescimento da população, surgem diversos problemas urbanos decorrentes da incapacidade do Estado em dar condições favoráveis à maior parte da população que se dirige à cidade ou que nela já habita.

O espaço urbano, destarte, é modificado de acordo com a incorporação, de modo bastante intenso, dos migrantes que chegam à cidade e da própria população autóctone, no sentido da dificuldade de políticas públicas que dêem conta de criar mecanismos para absorver, de forma coerente, a população. A cidade cresce em número de habitantes, se expande e se periferiza produzindo a conurbação quando o espaço físico se liga a outras áreas urbanas vizinhas que também, e por conta do crescimento da população, se expande.

A reorganização espacial é realizada de acordo com o incremento da população e também da reestruturação econômica que redirecionam e redimensionam os problemas e as possíveis soluções para a cidade. Espaços são produzidos e reproduzidos por diversos agentes sociais, desde o Estado, passando pelos proprietários dos meios de produção até os excluídos, num processo de construção constante.

Uma das consequências mais prementes, no Brasil, da reestruturação econômica contemporânea, é o fenômeno do desemprego. Os empregos criados não são suficientes para absorver toda a população, que em cada período de crise e dificuldade do país, externa ou interna, o desemprego aumenta. O que se observa é que, quando há crescimento ou desenvolvimento econômico, o emprego não aumenta na mesma proporção. Essa realidade reflete as características de um país que tem como modo de produção o capitalismo que, entre outras coisas, prevê uma parcela de cidadãos sem empregos.

Não havendo empregos as pessoas procuram mecanismos de sobrevivência, mesmo que precária, para reproduzir sua existência, para reproduzir a sua própria vida. Alguns adentram o mundo “marginal” no sentido de não estarem produzindo de acordo com as normas estabelecidas pela sociedade, desde o traficante de drogas ao vendedor de produtos contrabandeados. Não se quer aqui colocá-los como resultados

do sistema e nem tão pouco compará-los sob a perspectiva dos malefícios que o primeiro traz para a sociedade. Apenas vivem à margem do que foi concebido constitucionalmente como “legal”.

Outros sobrevivem daquilo que é possível e dentro da lei. São pessoas que, destituídas de possibilidades de ascender social e materialmente, se vêem forçadas a procurar outros meios de sobrevivência, já que não encontram caminhos para estar no mercado de trabalho formal e não se sentem atraídas pelo mundo “marginal”. São cidadãos humildes, resignados, oprimidos que simplesmente procuram meios de sobrevivência, mesmo que seja um trabalho árduo, difícil e que não lhes renda o suficiente para viver dignamente no sentido de suprir materialmente sua existência.

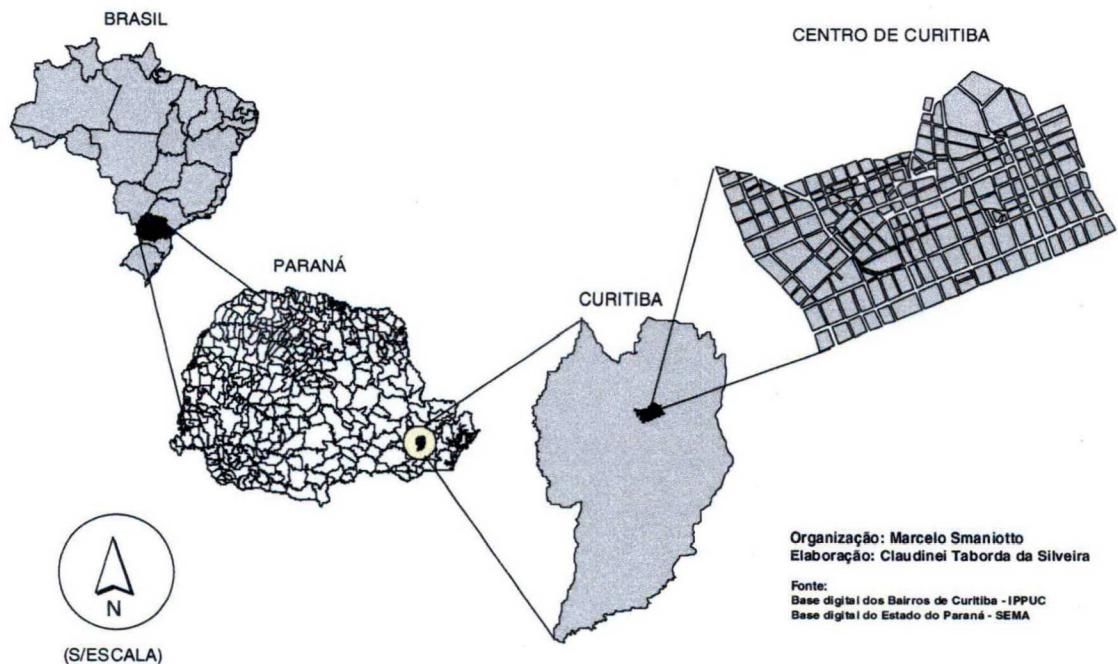
Este é o caso dos guardadores de veículos automotores que trabalham no centro da cidade de Curitiba (figura 1) e que constituem o foco central da presente dissertação. São trabalhadores que se apropriam do espaço público criando territorialidades e, de forma precária, retiram o seu sustento.

Para a realizar uma análise consistente sobre a atividade dos guardadores de veículos e a criação de territorialidades no centro da cidade de Curitiba, optou-se pelo método do materialismo histórico. A opção é em função dos objetivos do trabalho que correspondem às questões históricas, econômicas e sociais de uma população que vive e trabalha nas ruas.

O método em si não responde às indagações sobre o objeto do estudo, porém, ele é o caminho consciente do pesquisador, “*sua visão da realidade, da ciência, do movimento etc. É a sistematização das formas de se ver o real, a representação lógica e racional do entendimento que se tem do mundo e da vida*” (MORAES & COSTA, 1999:27).

HARNECKER (1980:205) afirma que “*o materialismo histórico, como toda teoria, não nos dá nenhum conhecimento concreto, mas nos dá os meios (instrumentos de trabalho intelectual) que nos permitem alcançar um conhecimento científico dos objetos concretos*”. São esses objetos concretos que dão sustentação à aplicação do referido método, pois ele é um método de apreensão da realidade através da construção material das condições da vida, ou como salienta ARAÚJO (1998:78), “*Os homens*

**FIGURA 1 – BRASIL, PARANÁ, CURITIBA E CENTRO DA CIDADE DE CURITIBA –
LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA**



produzem materialmente a sua história e modificam materialmente a sua história. A vida humana tem bases materiais pois são as categorias materiais e econômicas as responsáveis pela produção e reprodução humana”.

O materialismo histórico “*desenvolveu-se a partir das formulações originais de Karl Marx e Friedrich Engels, [século XIX] sendo também denominado – à revelia do desejo de Marx – de “marxismo”* (MORAES & COSTA, 1999: 35), e tem como fundamento “*a análise histórica, isto é, para ele qualquer fenômeno só pode ser explicado quando é apreendido em sua gênese e em seu desenvolvimento. Toda pesquisa deve ser assim, genética, buscando as origens do objeto tratado*” (op.cit:52).

A utilização do referido método, portanto, é um meio de compreender a ação dos guardadores de veículos sob a perspectiva histórica e econômica de uma população que se sustenta nas ruas. A construção material, deveras precária de suas vidas, tem uma origem, uma gênese que deve ser buscada a fim de entender a complexa dinâmica sócio-espacial da população estudada.

O modo de produção, os meios de produção, as relações de produção, as classes sociais, o capital, a luta de classes, etc., são as categorias de análise do materialismo histórico e que estão contempladas, de certa forma, no presente trabalho. Quando se observa as condições gerais do desemprego e subemprego de uma dada categoria de trabalhadores, deve-se se analisar o desenvolvimento econômico pelo qual passa o país, incluindo aí o modo de produção da sociedade.

No método de pesquisa¹ optou-se por trabalhar no centro da cidade de Curitiba, por ser o bairro de maior circulação de pessoas, automóveis e mercadorias e é nele que está concentrada grande parte dos guardadores de veículos.

No primeiro momento foi realizada uma revisão bibliográfica sobre temas que envolvem o surgimento e expansão da referida atividade, tais como, migração,

¹ COSTA E MORAES (1999:27) diferenciam método de interpretação e método de pesquisa. O primeiro diz respeito à concepção de mundo do pesquisador, sua visão da realidade, da ciência, do movimento etc....ele é o arcabouço estrutural sobre o qual repousa qualquer conhecimento científico. O segundo refere-se ao conjunto de técnicas utilizadas em determinado estudo. Refere-se aos seus problemas operacionais.

desemprego, setor informal da economia e o trabalho informal, gerando e propiciando o surgimento de territorialidades no centro da cidade de Curitiba.

Em um segundo momento a atenção foi voltada para os guardadores de veículos; segundo a “Associação Amigos do Trânsito” existem, aproximadamente, 1.800 guardadores de veículos na cidade de Curitiba, sendo que a maioria está trabalhando no centro da cidade. Foram realizadas 120 (cento e vinte) entrevistas, todas elas com guardadores de veículos que exercem a atividade no centro da cidade (anexo 4), para a análise de suas condições sócio-econômico-espaciais e assim traçar um perfil das condições de vida da referida categoria de trabalhadores.

Para dar conta da compreensão de tal atividade o trabalho foi dividido em quatro capítulos. No primeiro faz-se uma breve discussão sobre espaço, território e territorialidade. A premência do debate é sobre as categorias de análise do campo da geografia (não só da geografia) pois apontar suas diferenças e peculiaridades é fundamental para o entendimento do funcionamento da construção e produção de espaços e, consequentemente, das territorialidades observadas na cidade de Curitiba.

Os conceitos elaborados ao longo do tempo por diversos autores sobre essas categorias denotam a dificuldade para se obter um consenso, pois a aplicabilidade deles varia de acordo com a proposição do estudo.

No capítulo dois a temática do desemprego é a base da análise; suas causas e possíveis desdobramentos darão sustentação para o entendimento da formação de territorialidade na cidade. As modificações das estruturas produtivas e econômicas que o Brasil passou, sobretudo nas décadas setenta, oitenta e noventa do século vinte e suas repercussões no mercado de trabalho. O desenvolvimento do setor informal, assim como do trabalho informal, foram também ali analisadas devido ao aumento substancial destas atividades. A migração decorrente do processo de industrialização e urbanização é abordada na medida em que um número expressivo de pessoas se dirige às cidades em busca de condições melhores que não mais encontraram no campo ou cidades de origem.

O Paraná, o município de Curitiba e Região Metropolitana são objetos de discussão no capítulo três pois, assim como o Brasil passou por modificações

importantes ao longo da segunda metade do século vinte, também foram produtores e receptadores dos processos ocorridos.

Curitiba e Região Metropolitana destacam-se pelo contínuo afluxo de capital e pessoas para suas regiões causando, com isso, intensas transformações sócio-econômico-espaciais nas últimas décadas. A atração exercida pelos segmentos produtivos da área bem como a busca por melhores condições de vida dos migrantes, dentre outros, promovem alterações significativas na produção do espaço urbano metropolitano de Curitiba.

No quarto capítulo enfatiza-se a ação dos guardadores de veículos no centro da cidade de Curitiba; é propriamente o estudo de caso com a aplicação da teoria discutida nos capítulos anteriores. Neste capítulo faz-se uma abordagem sobre a legalização da atividade dos guardadores de veículos, a criação de uma associação que tenta regularizar o trabalho para seu melhor funcionamento e aceitação por parte da população. O perfil sócio-econômico dos guardadores de veículos é traçado e analisado na perspectiva de evidenciar a real condição de como e porquê as pessoas se apropriam e territorializam o espaço público.

Nas considerações finais são apresentadas algumas notas conclusivas, não definitivas, sobre as questões da mercantilização e uso do espaço público pelos guardadores de veículos automotores e também sobre o processo de territorialização decorrentes da precarização do mundo do trabalho e consequente expansão do trabalho informal.

1 – ESPAÇO, TERRITÓRIO E TERRITORIALIDADE – DISCUTINDO CONCEPÇÕES

1.1 – ESPAÇO: BREVE DISCUSSÃO CONCEITAL

Para a elaboração desta dissertação há a necessidade de retomar alguns conceitos geográficos para se tentar vincular as categorias de análise que serão utilizadas no presente trabalho. Não se pretende retomar a história da geografia e a evolução do conceito espaço, mas configurar-lhe suas acepções mais recorrentes e, principalmente, contemporâneas. Caracterizar o território e a territorialidade é fundamental, para não haver conflitos nos conceitos que serão abordados em diferentes momentos da pesquisa.

Em primeiro lugar é necessário distinguir o conceito de espaço geográfico, ou espaço, do conceito de território, pois trabalhar-se-á com os dois conceitos ao longo da pesquisa. Apesar de terem, às vezes, denotações semelhantes, são termos distintos pois “*A linguagem cotidiana freqüentemente confunde território e espaço*” (SANTOS e SILVEIRA, 2001:19). Para RAFFESTIN (1993:143), “*Espaço e território não são termos equivalentes. Por tê-los usado sem critério, os geógrafos criaram grandes confusões em suas análises, ao mesmo tempo que, justamente por isso, se privavam de distinções úteis e necessárias*”.

O espaço é uma categoria de análise fundamental para a compreensão da organização espacial. O espaço foi definido e redefinido ao longo do processo histórico da construção da ciência geográfica, porém, todos confirmam a sua essência, ou seja, o espaço é uma construção histórico-social sobre a natureza. Através do trabalho do homem sobre a natureza, nos seus diversos momentos históricos, que se constrói o conceito de espaço como uma categoria fundamental de análise na geografia. Este espaço geográfico é então concebido como “*um produto histórico e social das relações que se estabelecem entre sociedade e o meio circundante*”. (CARLOS, 1992:15)

CORRÊA (1995(a):26) quando da análise sobre a evolução do conceito de espaço na geografia, e ao abordar a geografia crítica no início dos anos 70 do século XX, afirma que “*o espaço é concebido como locus da reprodução das relações sociais, isto é, reprodução da sociedade*”. Neste sentido, o espaço não é o reflexo da sociedade e sim a própria sociedade com todas as suas contradições. Ao mesmo tempo em que se gera riqueza em determinado espaço, concomitantemente, se produz a pobreza material e social de uma população no mesmo espaço. A cidade é, por exemplo, um espaço de contradições; em países pobres estes espaços contraditórios, mas ao mesmo tempo compreensíveis sob o aspecto estrutural dos países, ficam mais explícitos.

Portanto, o espaço não é algo que simplesmente caracteriza as sociedades e sim é produzido e reproduzido por ela para, num processo de produção material, satisfazer os interesses de alguns grupos que se apropriam dele e geram seus conflitos. Segundo SANTOS (1996:161) “*O ato de produzir é igualmente o ato de produzir espaço*”

Para a compreensão do objeto “espaço” na geografia deve-se entendê-lo como uma categoria de análise e não simplificá-lo ao objeto somente, ou seja, por mais que o objeto “espaço” seja importante para a geografia deve-se, peremptoriamente, dar-lhe outras conotações de acordo com o que se está estudando, ou seja, categorizá-lo. A este respeito, SANTOS (1996:117) afirma que “*devemos centralizar nossas preocupações em torno da categoria – espaço – tal qual ele se apresenta, como um produto histórico. São os fatos referentes à gênese, ao funcionamento e à evolução do espaço que nos interessam em primeiro lugar*”.

SAWAYA (1986:87) corrobora com este raciocínio pois afirma que o espaço não pode ser tratado somente como objeto da geografia (FOUCAULT,1998 e LIPIETZ,1988) e sim como uma categoria de análise, para comprehendê-lo na sua plenitude. “*Quando o espaço é considerado permanentemente objeto, numa reificação global, tudo se transforma numa vitrina que me exclui assim como eu a excluo de mim*”.

MENDONÇA (1998:22) suscita um debate interessante sobre a questão do objeto de estudo da geografia. Para este autor há, depois da década de 70 com a

denominada geografia crítica, um reducionismo conceitual pois só se admite o espaço como sendo um produto histórico e social. “*reducionista sim, na medida em que ela só considera como “espaço” do qual deve se ocupar o geógrafo ou a geografia aquele organizado ou produzido por uma sociedade*”.

Um outro questionamento que faz o autor acima citado se refere à primeira e segunda natureza. Nesta perspectiva os geógrafos “marxistas” se preocupam somente com a segunda natureza para conceituar o espaço não levando em consideração a primeira natureza². Concorda-se absolutamente com estas afirmações pois acredita-se que a geografia e seu objeto não são restritos ao domínio físico ou humano (para levantar a antiga dicotomia) mas de acordo com os interesses científicos a que se dispõe à estudar.

GOMES (1999:21) também se refere a primeira natureza numa análise que faz sobre o conceito de território onde só existiria o território quando houvesse *um processo histórico e social, produto das relações que se estabelecem entre os homens e a natureza – a primeira natureza*. Ou ainda, *a primeira natureza só é incorporada ao espaço geográfico quando é absorvida pela história*”.

Não deixa de ser objeto da geografia, neste sentido, o estudo detalhado de um perfil de solo para identificar os processos pedogenéticos de uma bacia hidrográfica (SANTOS:2000 (a)) ou a produção de lixo na cidade (RODRIGUES:1998). Ambos são de interesse geográfico e contribuem sobremaneira para a expansão do conhecimento da ciência geográfica.

O espaço geográfico, ou espaço, tem relação com outras categorias que fazem com que ele seja produzido, modificado e reconstruído. Quando os homens, por interesses diversos, agem e atuam sobre determinado espaço para garantir a sua reprodução, o fazem para garantir a própria reprodução da sociedade, ou em outros termos, para garantir-lhes a sua sobrevivência, sobretudo num modo de produção capitalista que o mundo convive atualmente.

² MENDONÇA, F. A (op.cit:23) “Boa parte dos geógrafos é unânime em aceitar a definição de que a primeira natureza é a “natureza em estado natural”, diferente da segunda natureza, já submetida à sociedade, isto é, natureza que já apresenta resultados da ação humana”

SÁNCHEZ (1991:3-5) na análise que faz sobre espaço, economia e sociedade, elabora um conceito de espaço geográfico. Para ele

“o espaço geográfico representa o meio no qual se desenvolve a atividade do homem, a ação humana e social, ou seja, o marco de toda ação, relação, articulação ou sucesso em que participa como variável o espaço físico e que se desenvolve sua vida e a atividade dos homens”

Mesmo tendo um conceito definido de espaço geográfico o autor ainda faz uma diferenciação de espaços onde, para ele, existe o espaço físico “*constituído por todos os elementos físicos-naturais e do ciclo da natureza*” e o espaço social que seria “*o espaço geográfico incluindo o homem com suas realizações de aproveitamento ou de transformação da natureza*”.

Para SILVA (1999:42) o espaço geográfico é “*produto, processo e manifestação da sociedade, expressa todas as contradições geradas e contidas nas relações sociais de produção*”. Demonstra claramente a linha intelectual do autor que considera o espaço como a ação do homem como produtor de espaço, ignorando os aspectos naturais que também seriam considerados espaços em outras perspectivas.

Sob um ponto de vista mais economicista e analisando as contradições do espaço, DAMIANI (1999:48) afirma que

“A reflexão sobre as contradições do espaço envolve a consideração do significado do espaço como mercadoria, mercadoria que se generaliza enquanto mundial – reúne interesses industriais, estatais, estratégicos, lógicas sociais, isto é, conhecimentos tornados práticas e estratégias. O que não vale a dizer que se realiza da mesma maneira em todo e qualquer lugar”.

No entendimento de RAFFESTIN (1993), quando diferencia espaço de território e ao fazer algumas afirmações um tanto provocativas, o espaço é anterior a qualquer ação. “*O espaço é, de certa forma, “dado” como se fosse matéria-prima. Preexiste a qualquer ação*”.(p.144)

Esta perspectiva é uma negação do espaço até aqui discutido. Afirmou-se que o espaço não é um simples lugar que, a partir da ação humana, vai espelhar a sociedade,

será reflexo dela. Observou-se uma aceitação de que o espaço é produzido pela sociedade; é a sociedade se reproduzindo e se materializando no espaço.

Para TRINDADE JÚNIOR (1998:31) “*o espaço não pode ser tido apenas como produto das relações sociais; sua existência se mostra indispensável à reprodução dessas mesmas relações*”. Para o mesmo autor “*O espaço, enquanto meio e condição de reprodução de relações sociais, ganha expressão na existência de territórios e na configuração de territorialidades*”.(p.36)

Se o espaço for um simples atributo da natureza do qual um dia o homem se apropria, se dará razão ao discurso da maioria dos sociólogos, historiadores e economistas que o ignoram. Para a maioria deles, o espaço não tem o menor valor para uma análise aprofundada, pois ele está ali, inerte, imóvel e sem qualquer dinâmica social. Melhor dizendo, o espaço e sua produção não interessam.

Observa-se, portanto, que a categoria espaço tem diversas concepções e que é o pesquisador que opta pela que mais se adequa ao seu interesse de estudo. Assume-se assim, neste trabalho, o espaço geográfico como sendo a segunda natureza na concepção de MENDONÇA (1998), ou espaço social na conceituação de SÁNCHEZ (1991) e de LIPIETZ (1988), pois acredita-se que os espaços são produzidos e reproduzidos pelos homens através das relações sociais que se estabelecem entre eles.

1.2 – ESPAÇO E TERRITÓRIO

Um outro conceito muito afeito à ciência geográfica que ao longo da sua história vem sendo debatido e discutido é, sem dúvida, o território. Ele configura uma das categorias de análise que gera discordâncias, contradições devido ao seu alto grau de complexidade. Encontra-se nas ciências naturais, jurídicas, econômicas, políticas, enfim, em todas as ciências que de algum modo trabalham com a sociedade e a natureza.

Na geografia não seria diferente pois, como foi alertado no início deste capítulo, há uma considerável confusão quando se quer definir espaço e território. No entender de RAFFESTIN(1993:143) “*o espaço é anterior ao território. O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível*”. Para este autor, ao apropriar-se do espaço o homem “territorializa” o espaço. Todavia, como foi salientado anteriormente, o espaço aqui admitido é uma construção histórico-social.

SOUZA (1995:97), em uma crítica sobre o conceito de espaço de RAFFESTIN, afirma que “*RAFFESTIN praticamente reduz espaço ao espaço natural, enquanto que território de fato torna-se, automaticamente, quase sinônimo de espaço social. Isto empobrece o arsenal conceitual à nossa disposição.*”

GOMES (1999:23) argumenta que espaço e território são dois conceitos distintos pois, “*Enquanto o espaço expressa uma maior abrangência e de maneira mais abstrata, o território se dá num nível mais restrito e mais concreto, podendo mesmo ser associado à formação econômico-social.*” De certa forma a autora também contesta o conceito de espaço de RAFFESTIN (1993) na medida em que dá ao espaço uma importância não revelada no conceito do autor.

Corroborando com GOMES (op.cit), CORRÊA (1994:251), diferenciando os dois conceitos, diz que “*o território constitui-se, em realidade, em um conceito subordinado a um outro mais abrangente, o espaço, isto é, à organização espacial. O território é revestido da dimensão política, afetiva ou ambas*”.

Para DAVIDOVICH (1991:08) a questão de território não constitui, apenas, espaço: “*território implica um determinado uso do espaço, consubstanciado em mecanismo de apropriação, de controle e de defesa por agentes públicos e privados, através dos quais se viabilizam práticas de poder*”. Neste sentido a autora não ignora a categoria espaço, reconhecendo que nele está caracterizado uma ação antrópica onde já houve uma transformação através do homem. Inclui neste conceito alguns derivados que representam as formas de construção do território como por exemplo, apropriação, controle e poder.

Território, é uma palavra oriunda do latim (*territorium*) que tem como significado “*terra que pertence a alguém*” (GOMES,1999:19). É claro que não é tão simples como se apresenta, devido ao fato de que este “pertencer a alguém” implica em relações econômicas, políticas e sociais profundas, seja de um Estado consolidado, um território sem Estado, seja um território de uma rua na medida que grupos sociais a dominem.

De acordo com SOUZA (1995) o território não pode ser visto apenas como vasta área dominada pelo Estado, ou seja, entendido em grande escala como, por exemplo, o território nacional.

“Territórios existem e são construídos (e desconstruídos) nas mais diversas escalas, da mais acanhada (p. ex., uma rua) à internacional (p. ex., a área formada pelo conjunto dos territórios dos países membros da Organização do Tratado do atlântico Norte – OTAN).”(p.81)

Poder-se-ia, nesse sentido, dar significado de território a todos os lugares aos quais as pessoas defrontam-se cotidianamente. A casa, o quarto, a rua, a escola, a sala de aula, um rio, o deserto, a praia (SILVA, 1996), enfim, a cada “espaço” onde existe uma apropriação ou um domínio.

O território pode sim ser entendido como um recorte espacial onde são materializadas formas de apropriação, temporárias ou não, por pessoas ou grupos em determinados espaços.

Segundo RIBEIRO E MATTOS (1996:62)

“Assim como no caso da prostituição, uma rua, um conjunto de ruas ou um lugar pode ser um território, durante um certo período de tempo. Isso acontece porque o indivíduo, ou determinado grupo de pessoas, ao se apoderar de um local, formaliza um território. Mas para que este território possa existir como tal é necessário um esforço constante para sua instalação e manutenção”

BARCELLOS (1995:47) corrobora com os argumentos acima referidos no momento em que afirma o seguinte: “*o que o território oferece, enquanto lugar, é um ponto de referência, uma âncora para um grupo*”. Esta necessidade de grupos se identificarem com alguns lugares é que dá consistência às atividades que irão ser estabelecidas por este grupo, seja um território de prostituição, de venda de drogas, dos camelôs, dos guardadores de veículos. etc.

BERGSON (*apud* BARCELLOS, 1995:47) faz uma classificação de vários tipos de territórios possíveis de serem analisados segundo a perspectiva de cada pesquisador. São eles os seguintes:

1. território público que abrange ruas, praças, ônibus, teatros, etc.;
2. território da casa ou privado, ou seja, qualquer lugar nomeado como “lar”, ou então espaço particular da sala de trabalho;
3. território internacional, definido pelas áreas de acesso restrito a pessoas legitimadas, como por exemplo os estudantes inscritos numa universidade;
4. território do corpo, relacionado com o espaço pessoal, com o próprio corpo e o espaço adjacente – esta delimitação invisível do espaço que acompanha o indivíduo, sendo capaz de se expandir ou contrair-se de acordo com a situação.

É a partir deste entendimento que o trabalho será desenvolvido, ou seja, a busca de compreender o território como um espaço delimitado e dominado por alguns grupos sociais que necessitam ocupar determinados espaços públicos para garantir a sua sobrevivência.

1.3 - TERRITORIALIDADE

Nas considerações realizadas anteriormente sobre espaço e território, observando-se as suas diferenças e formas de entendimento, surge outro questionamento referente a um termo também utilizado na geografia que compõe uma parte do arcabouço das categorias de análise estudadas na ciência geográfica; trata-se da territorialidade.

No presente estudo, o termo “territorialidade” ganha expressão na medida em que os espaços já produzidos na cidade geram e gerarão novos territórios e, por conseguinte, novas territorialidades. É mister, então, buscar o entendimento do significado do termo para se poder amarrar os conceitos aos resultados alcançados na análise da atividade dos guardadores de veículos, quando da apropriação do espaço público³.

Descarta-se desde já as comparações entre a territorialidade animal com a territorialidade humana citadas em vários artigos pertinentes a este tema (RAFFESTIN,1993; BARCELLOS,1995; MESQUITA,1995;), haja vista o objeto a que se propõe este estudo.

³ Duas diferentes abordagens explicitam o significado de espaço público. Para SPOSITO (1999:25) “os espaços públicos são acessíveis e passíveis de apropriação por todos. Seriam continentes da possibilidade de convivência, de compartilhamento territorial, que poderia nos levar à construção de uma concepção simultânea da consciência do eu e do outro”. No entanto, a autora alerta sobre a tendência de privatização dos espaços públicos através de doação, leilão ou venda de áreas públicas ao setor privado “porque está liberto da condição de ser propriedade de alguém”. De acordo com PINTO (2000:10) o espaço público é “qualquer lugar que não confere privacidade ao indivíduo que o utiliza”. A autora pesquisou a população de rua na área central da cidade de Recife e, segundo ela, alguns espaços privados se tornam públicos quando estão “expostos ao público” (escadarias de uma igreja ou as marquises de um edifício). Para essa autora os espaços públicos não são apenas aqueles constituídos pelo poder público (ruas, praças etc.). Para o presente estudo, o espaço público é entendido como espaço organizado e legalizado pelo poder público municipal, que através do planejamento, zoneamento e uso do solo urbano conferiu às vias públicas um espaço destinado à toda população. Porém, em um processo de “privatização do espaço público” uma pessoa ou um grupo se apropria de um pedaço da rua e cobra um determinado valor pela utilização da mesma.

Segundo RAFFESTIN (1993:158) “*a territorialidade adquire um valor bem particular, pois reflete a multidimensionalidade do “vivido” territorial pelos membros de uma coletividade, pelas sociedades em geral*”. Para este autor a territorialidade se expressa nas relações que se dão no espaço, no tempo e na sociedade, pois caso houvesse uma unidimensionalidade, no caso, somente o espaço, configuraria-se um determinismo sem interesse. (p.161)

A discussão dos conceitos aqui desenvolvida possibilita levantar as seguintes considerações: existem para os guardadores de veículos um espaço já constituído, produzido ao longo do tempo. Este espaço por si só não representa uma territorialidade pois está compreendido dentro de um espaço maior, a cidade. A constituição de uma territorialidade leva em consideração a relação entre este espaço, a sociedade e uma dada temporalidade.

A relação entre a sociedade e espaço pode ser considerada como um processo do modo de produção vigente no país, na cidade de Curitiba, onde uma sociedade capitalista tende a produzir a exclusão social⁴, onde uma parte da sociedade fica alijada do consumo e, por conseguinte, da produção. Consequentemente, e como resultado deste processo, essas pessoas excluídas são forçadas a buscarem outras alternativas para sua sobrevivência, sobretudo material.

A formação da territorialidade, neste caso, se dará quando essas pessoas, que estão fora do processo de produção, vivenciam através do tempo, novos territórios, constituídos sobre espaços de circulação de automóveis (vias públicas) e que garantem-lhes perspectivas de renda, pois se apropriam de espaços públicos, principalmente no centro da cidade.

⁴ HEIDRICH & CARVALHO (2001) “exclusão social como: a perda de direitos e garantias sociais; a carência ou falta em termos de educação, saúde, moradia, etc.; a exclusão da possibilidade de realização do trabalho; das condições de reprodução da vida; e, até mesmo, a impossibilidade da manifestação e da exposição do pensamento na âmbito da integração”. Para SINGER (1999) existem várias formas de exclusão social. Entre elas estão a pobreza, a escolaridade, a cor, o trabalho infantil, região de residência, exclusão econômica. A exclusão social é uma forma de privação, material e imaterial, que uma significativa parcela da população é submetida cotidianamente. Para a ocorrência da privação talvez o maior responsável seja o desemprego (ou subemprego) que não possibilita auferir renda suficiente para prover as necessidades básicas dessa população.

Segundo SOJA (*apud* RAFFESTIN, 1993:159) territorialidade é “*um fenômeno de comportamento associado à organização do espaço em esferas de influência ou em territórios nitidamente diferenciados, considerados distintos e exclusivos, ao menos parcialmente, por seus ocupantes ou pelos que os definem*”.

CORRÊA (1994:251-252) define territorialidade “*ao conjunto de práticas e suas expressões materiais e simbólicas capazes de garantirem a apropriação e permanência de um dado território por um determinado agente social, o Estado, os diferentes grupos sociais e as empresas*”. É importante salientar a distinção que se faz entre território e territorialidade. O primeiro suscita a organização espacial e o segundo a apropriação por um agente social em determinado território, que dá ou dará “identidade” a esses agentes “*como projeção de nossa identidade sobre o território. Assim me sinto diante do território*”. (MESQUITA, 1995:83)

Uma definição bastante esclarecedora do processo de territorialidade é encontrada em SACK (*apud* RIBEIRO & MATTOS, 1996:62), quando afirma que é “*uma tentativa individual ou de grupo, de afetar, influenciar ou controlar pessoas, fenômenos e relações, delimitando e assegurando o controle sobre uma área geográfica*”.

Portanto, a territorialidade é concebida como pontos em determinados territórios onde a presença de indivíduos ou grupos sociais, por certo período de tempo, dominam os lugares que lhes interessam e garantem certa autonomia enquanto se mantém nesses pontos. O controle sobre esses pontos difere de acordo com o tipo de atividade ali estabelecido.

Para a compreensão dos três conceitos trabalhados neste capítulo, é necessário identificá-los na análise que se fará da atuação dos guardadores de veículos no centro da cidade de Curitiba, quando da apropriação do espaço público para a reprodução da vida. A maneira como esses conceitos serão contemplados na presente dissertação suscita alguns esclarecimentos.

Considera-se o espaço ou espaço geográfico a cidade de Curitiba com todas as suas contradições. O espaço urbano da referida cidade como uma organização espacial sendo construída e legitimada ao longo dos seus trezentos e oito anos. Espaço este que

define zonas de comércio, indústria, moradia, lazer, transporte, bairros, através de seus planos diretores e ocupação e uso do solo.

O território em estudo, constituído a partir da organização do espaço urbano é entendido como sendo as vias públicas no centro da cidade onde existe uma demarcação formal por parte do Estado, que o legitima e organiza, de acordo com seus interesses, os diversos usos do espaço. O território, nesse sentido, é uma apropriação do espaço pelo Estado que confere a alguns agentes sociais o seu uso. Por exemplo, a fiscalização do Estacionamento Regulamentado (EstaR) por parte do Diretran, assim como a possibilidade dos guardadores de veículos utilizarem esses mesmos territórios para trabalharem.

A territorialidade se constitui quando os guardadores de veículos ocupam esses territórios por certo período de tempo, e controlam através de mecanismos diversos a ação de terceiros sobre esses territórios. Estes atores sociais se apropriam, não formalmente, do território, para fazer valer seus direitos garantidos inclusive por uma lei da década de setenta que sustenta sua atividade.

2. O BRASIL E O AUMENTO DO SETOR INFORMAL DA ECONOMIA

2.1 - REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA, MIGRAÇÃO E DESEMPREGO⁵

Seria precipitado fazer uma correlação direta somente entre aumento populacional e desemprego e/ou subemprego. Mas também não se pode desprezar uma análise nesse sentido, pois sendo o Brasil um país pobre que invariavelmente concentra suas atividades produtivas, sobretudo as industriais nas cidades, há uma possível relação.

A expressão acima mencionada “o Brasil é um país pobre” necessita de um esclarecimento. Apesar do país estar entre as dez maiores economias do mundo em relação o Produto Interno Bruto (PIB), e de ser um país industrializado, ele apresenta inúmeras situações que o colocam como um país pobre.

Várias outras denominações são concedidas para países com características semelhantes as do Brasil como, por exemplo, países subdesenvolvidos (LACOSTE, 1990; SANTOS, 2000; ANDRADE, 1998; FURTADO, 1998; CARLOS, 1994), semidesenvolvidos (SINGER, 1999), países periféricos (CANO, 2000) e semi-periféricos (BECKER & EGLER, 1994), países do sul ou em desenvolvimento (CASTELLS, 1999), de terceiro mundo (CHOMSKY, 1996; HOBSBAWN, 1995; FURTADO, 1998), etc. São expressões bastante discutíveis, do ponto de vista subjetivo, mas que não são invalidadas nas suas concepções concretas, ou seja, são países com graves problemas sócio-econômicos, que estão bastante distantes dos países ricos, países esses, ditos, desenvolvidos.

Para sintetizar a opção do termo “país pobre” para o Brasil, faz-se as seguintes observações; *desigualdade sócio-econômico-espacial*: regiões concentradoras de

⁵ Dois conceitos, emprego e desemprego, serão utilizados ao longo do trabalho. Para defini-los, utilizar-se-á duas fontes que exprimem os seus significados. Emprego “implica assalariamento – uma relação de emprego só existe quando alguém, em geral uma firma, dá um emprego a alguém. A própria linguagem é enganadora. Não há qualquer *doação*, mas compra e venda. O emprego resulta de um contrato pelo qual o empregador compra a força de trabalho ou a capacidade de produzir do empregado” (SINGER, 1999:12). Desemprego, segundo o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Sócio-Econômicos (DIEESE), significa “Situação de ociosidade involuntária em que se encontram pessoas que compõem a força de trabalho de uma nação”.

riqueza ao lado de regiões de elevada miséria (MENDONÇA, 2001:115). Mesmo no interior de regiões mais ricas existem bolsões de pobreza convivendo simultaneamente com desnutrição, mortalidade infantil, analfabetismo; concentração de renda muito elevada e distribuição desigual da produção do país; empobrecimento de uma parcela significativa da população e formação de favelas, guetos e congêneres; *dependência financeira externa*: constante apelo à organismos financeiros internacionais para equilibrar as contas internas e externas assim como dependentes de afluxo de capital para a realização da produção; dependência econômica dos países ricos na medida em que o crescimento da economia dos países pobres está atrelada à estabilidade dos países centrais.

O exemplo mais significativo da atual fase da economia mundial e a dependência dos países pobres em relação aos países ricos, é quando há crises nas bolsas de valores. Os países mais atingidos são justamente aqueles mais dependentes de recursos externos. Países como o Brasil, Argentina, México, Rússia, entre outros, são os que mais sofrem com a retração da economia mundial, pois os países ricos têm mecanismos de preservação das suas estruturas econômicas. De acordo com FURTADO (1998:73), “*se somos cada vez mais dependentes de recursos externos, qualquer choque na conjuntura internacional poderá ter consequências desestabilizadoras*”.

Para citar apenas mais um exemplo de dependência dos países pobres em relação aos países ricos é a questão da tecnologia. Segundo o Índice de Avanço Tecnológico (IAT)⁶ do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), o Brasil encontra-se em 43º lugar em um universo de 72 países do mundo pesquisados (PNUD, 2001). O grupo ao qual o Brasil pertence nessa classificação é denominado “*Dynamic Adoptors*” cuja característica principal é “*que se destacam pela dinamicidade no uso de novas tecnologias, traduzida em importantes pólos tecnológicos e uma forte indústria. Mas a difusão dos avanços tecnológicos, mesmo*

⁶ O IAT é uma síntese de oito indicadores diferentes, que representam as condições de cada país em quatro dimensões: criação tecnológica, difusão das inovações recentes, difusão de inovações antigas e habilidades humanas.

antigos, é lenta e incompleta, excluindo grande parte da população” (PNUD, 2001). Nesse mesmo grupo estão países como Uruguai, China, Índia, Tailândia, África do Sul e Irã. No primeiro grupo, denominado Líderes, estão países como EUA, Suécia, Japão, entre outros, que além de serem *produtores* de novas tecnologias difundem para a sua população.

Por essas razões é que se afirmou que o Brasil é um país pobre, pois é um país com muitas desigualdades, é um país dependente financeiramente de organismos internacionais e, com atraso tecnológico acentuado.

No Brasil o fenômeno de concentração da produção na cidade ocorre a partir da década de quarenta quando o país intensifica a urbanização e industrialização, impulsionado pela eclosão Segunda Grande Guerra, devido às dificuldades de importação de produtos de bens de consumo, ou seja, um processo atrelado às condições econômicas internacionais. Segundo MATTOSO(1999:9)

“no período após a Segunda Guerra Mundial, a partir de 1945, o país havia se transformado em uma economia urbana, industrial e com elevada criação de empregos formais, capaz de incorporar ao mercado de trabalho urbano parcelas significativas de uma população com elevado crescimento demográfico e com um extraordinário contingente de pessoas expulsas do campo”

De acordo com SANTOS (1993:69) “*É a partir dos anos 50 que se nota mais francamente uma tendência à aglomeração da população e da urbanização*”. A indústria foi, num primeiro momento, uma grande absorvedora de mão-de-obra que se dirigia do campo para a cidade, pois o trabalho necessário à produção estava mais ligado a manufatura, ao trabalho manual que qualquer produção automatizada.

A chegada da população do campo nas cidades em número cada vez maior resultará em um descompasso entre população e possibilidade de emprego, pois a cidade e a indústria não comportam infra-estrutura necessária a este contingente. Para HOFFMANN (1980:33-34)

“Posteriormente [década de 50], quando o ritmo da urbanização se acelerou ainda mais, e ao mesmo tempo se verificou que o setor industrial gerava emprego em volume menor que o esperado, tornou-se visível, nas cidades, o fenômeno do desemprego e do subemprego. O fenômeno não se revelou com a mesma intensidade enquanto a população era predominantemente agrícola”.

Contudo não é possível afirmar que a indústria é a culpada pelo problema do desemprego na cidade, apenas ela não foi capaz de resolvê-lo. (op.cit:37) Para RAMOS & REIS (1997) o setor industrial, historicamente, é um grande empregador.

SINGER (1998:41) aprofunda mais a discussão quando afirma que

“a economia capitalista não dispõe de mecanismos que assegurem uma proporcionalidade entre o número de pessoas aptas ao trabalho, que os fluxos migratórios trazem à cidade, e o número de lugares de trabalho criados pelas novas atividades implantadas no meio urbano”.

Na concepção deste autor o problema central referente à migração, urbanização, industrialização e emprego está diretamente ligado ao sistema econômico capitalista implantado pelos países, onde a migração é decorrente do processo de mecanização e modernização agrícola, que acaba por expulsar a população rural. Esta população se desloca para o meio urbano em busca de trabalho, que começa a surgir com expansão de indústrias, mesmo esta sendo a própria expansão do sistema capitalista mundial que, por sua vez, absorverá somente a mão-de-obra necessária para a produção e reprodução do capital.

Quanto maior o grau de tecnologia empregada na indústria, maior o crescimento econômico⁷ para o país, porém, em contrapartida, maior o número de desempregados no setor (secundário) da economia, sem com isto dizer que não há possibilidade de emprego nas cidades. O meio urbano é por excelência um espaço de atividades secundárias e terciárias da economia e, portanto, os desempregados da indústria teriam a condição de empregar-se no comércio, nos serviços. Porém, há de se distinguir a

⁷ LARANGEIRA, Sônia M.G. (1999:129). “Em relação ao desemprego, o aspecto mais preocupante diz respeito a sua natureza atual, de desemprego estrutural, no sentido de que o crescimento econômico não se constitui em garantia de criação de empregos em número superior à sua supressão. Estaria, portanto, ocorrendo uma paradoxal situação de desemprego numa sociedade cada vez mais rica”. Isto significa dizer que o aumento da riqueza de um país não beneficia toda a população, mas sim uma pequena parcela dela.

transferência de trabalho do setor secundário para o setor terciário da economia entre os países ricos e países pobres.

No primeiro caso, a população que troca o trabalho do setor secundário da economia acaba por ser absorvida pelo setor terciário, este completamente dependente da indústria. Os empregados que agora trabalham no comércio e serviços nas cidades têm como vantagem serem especializados, treinados, capacitados para encontrar um mercado pronto a recebê-los e que darão continuidade àquilo que já praticavam, ou seja, estão aptos para mudar de atividade e aptos para desenvolverem novas funções. Estas requerem aprimoramento profissional, conhecimento do mercado que estes trabalhadores possuem devido às condições que lhes foram proporcionadas ao longo da vida, através do processo educacional, por exemplo.

Já no segundo caso (países pobres) o processo funciona mal porque, na maioria das vezes, o desempregado da indústria não tem qualificação profissional para trabalhar em outros setores da economia. Por não conseguirem emprego estes trabalhadores, quando podem, acabam por constituir pequenas empresas que via de regra, não prosperam. Até 73% das pequenas empresas que são abertas no Brasil, por exemplo, fecham ou entram em falência em três anos, segundo o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE)⁸.

Os trabalhadores que não têm capital para abrir seus próprios empreendimentos terminam por se sujeitar a qualquer ocupação, desde que a mesma dê condições de sustento a ele e sua família. Este é um dos casos que acontecem diariamente no Brasil, o trabalhador sendo “jogado” para o mercado, sem o devido preparo e treinamento, e que acaba por ter que se submeter ao subemprego.

Dois importantes pesquisadores na área de economia do Brasil, MATTOSO, (1999) e SINGER (1999), se referem a esta atividade do subemprego com bastante clareza quando analisam o processo de criação do emprego. Discorrem sobre criação do desemprego e/ou subemprego por serem eles a consequência do desenvolvimento

⁸ Em uma pesquisa realizada pelo SEBRAE (1999) em doze estados da Federação, no período de agosto de 98 a junho de 99, foi apurado que a taxa de mortalidade das empresas (pequenas) até três anos da sua criação variou de 30% a 61% no primeiro ano, de 40% a 68%, no segundo ano, e de 55% a 73% no terceiro período do empreendimento.

da produção capitalista que ao mesmo tempo que cria condições de desenvolvimento econômico, também cria um exército industrial de reserva. Para SINGER (1999:13) “É melhor falar em exército industrial de reserva do que em “desempregados”, em primeiro lugar para que fique claro o importante papel estabilizador que desempenham”.

O que os dois autores acima citados descrevem são algumas condições atuais do mundo do trabalho, e tentam esclarecer os problemas da urbanização/industrialização nos países pobres, que são denominadas de precarização do trabalho (SINGER,1999; ALVES, 2000; LARANGEIRA,1999; DELGADO,2001; POCHMANN,1999) e para MATTOSO (1999) é denominado precarização das *condições e relações* de trabalho.

“Polarização das *condições* de trabalho – Aumento do caráter precário das condições de trabalho, com a ampliação do trabalho assalariado sem carteira e do trabalho independente (por conta própria). Esta polarização pode ser identificada pelo aumento do trabalho por tempo determinado, sem renda fixa, em tempo parcial, enfim, pelo que se costuma chamar de bico. Em geral, a polarização é identificada com a ausência de contribuição à Previdência Social e, portanto, sem direito à aposentadoria. Polarização das *relações* de trabalho – processo de deterioração das relações de trabalho, com a ampliação da desregulamentação, dos contratos temporários, de falsas cooperativas de trabalho, de contratos por empresas ou mesmo unilaterais”.(p.8)

Estes conceitos acima citados refletem as modificações ocorridas no mundo nos últimos trinta anos, onde a internacionalização do capital e das indústrias fez surgir novas formas de trabalho e nova reestruturação do capitalismo e, como consequência, um aumento nos índices de desemprego e/ou subemprego, devido às especializações que esta reestruturação impôs aos trabalhadores.

CASTELLS (1986) analisa a divisão espacial do trabalho nas cidades e regiões a partir da evolução tecnológica, baseada na informação e conhecimento, gerada sobretudo, nos países avançados capitalistas que detém a alta tecnologia e constituindo, segundo a autor, uma nova forma de produção que organiza a sociedade.

Nesta nova reestruturação do capitalismo (produção baseada na informação) CASTELLS (op.cit) parte de alguns acontecimentos importantes para o entendimento do que isto significa. Por exemplo: o aumento do valor do trabalho “reduzindo o emprego, contendo salários e benefícios sociais, e aumentando a produtividade

através da intensificação, racionalização e automação dos processos de trabalho”(p.06), a luta contra a inflação e a internacionalização da economia capitalista.

O autor (pp.8-9) aponta algumas tendências sobre o impacto da alta tecnologia no processo de trabalho nessa reestruturação econômica. São elas:

- *supressão dos postos de trabalho;*
- *torna o trabalho menos resistente às estratégias do capital;*
- *hierarquização na estrutura ocupacional; classe, sexo, cor;*
- *concentração do trabalho no setor de serviços;*
- *trabalho menos especializado, com salários menores, mais inseguro e menos dependente dos sindicatos.*

Estes são alguns pontos que indicam um novo modelo de produção cuja meta principal é o acúmulo de capital, que começa nos países ricos e se exporta para alguns países pobres. Aos empregados, sem instrução suficiente para atender às novas exigências das empresas e do mercado de trabalho, restam-lhes os subprodutos do capitalismo (desemprego/subemprego, exclusão social⁹).

Na perspectiva de ALVES (2000:67), em relação a diminuição dos trabalhadores tradicionais e a mudança nos processos de trabalho,

“A contração da classe operária tradicional, vinculada a velhas indústrias, pode ser detectada, com maior nitidez, em termos estatísticos, notadamente a partir dos anos 80 e 90 – o período de mundialização do capital, quando tende a predominar a lógica da *lean production*”

O Brasil não escapa à essa mundialização e modificação na estrutura do capital. Ao contrário, se insere de forma bastante abrangente. A discussão e crítica corrente

⁹ ALVES (2000:259) “O mundo do trabalho sob o novo complexo de reestruturação produtiva é permeado não apenas por novos tipos de controle do trabalho, mas principalmente por uma nova exclusão social, caracterizada pelo desemprego estrutural, que atinge os pólos industriais mais desenvolvidos”. O aumento do desemprego tem como uma das consequências a exclusão social, na medida em que o desempregado, hoje, tem maiores dificuldades de reinserção no mercado de trabalho.

desta mundialização ou globalização¹⁰ é a forma com que o Brasil se insere neste processo.

O emprego e desemprego também são resultados deste novo cenário mundial na medida em que se impõe, cada vez mais, tecnologias mais avançadas para o aumento da produção, produtividade, consumo e consequente acúmulo do capital sobretudo para as grandes empresas.

Como já foi observado, a implementação das técnicas e tecnologias concorrem com a instalação de modificações na estrutura do emprego e na divisão internacional do trabalho, privilegiando algumas nações, grandes empresas e pessoas qualificadas a assumirem novas tarefas.

Refletir sobre o emprego, desemprego ou subemprego compreende pensar nas possibilidades que o cidadão têm, através de algum trabalho, de obter algum rendimento. O emprego formal, aquele no qual há garantia de contratos por tempo indeterminado, com benefícios previdenciários e sociais, está cada vez mais difícil na atual fase do capitalismo.

Por isso SINGER (1999) argumenta que hoje, sobretudo nos países pobres, a ocupação torna-se um elemento importante na medida em que garante, mesmo que de forma precária, um rendimento periódico para dar condições de sobrevivência às famílias.

“Na realidade, o que necessitamos é de ocupação e não de emprego. Ocupação compreende toda atividade que proporciona sustento a quem exerce. Emprego assalariado é um tipo de ocupação – nos países capitalistas o mais frequente, mas não o único.”(SINGER, op.cit:14)

Contudo, não significa dizer que a melhor saída para a população, cuja qualificação necessária para obter bons trabalhos seja insuficiente, deva ser com os

¹⁰ Utiliza-se dois conceitos sobre o mesmo tema. Mundialização e globalização tentam dar conta dos processos político-econômicos que vem transformando o mundo ao longo do tempo. Obras importantes refletem os questionamentos dos conceitos tão facilmente aceitos pela população, mas não dirimidos satisfatoriamente pelos interessados na questão. Ver CHESNAIS (1996), SINGER (1999), FURTADO (1998) e SANTOS (2000 (b))

tipos de trabalhos mais degradantes física e socialmente, mas somente uma maneira de dar as mínimas condições de sobrevivência à sua família.

Contrário ao pensamento de SINGER (op.cit), quando da aceitação da “ocupação” ao invés do emprego formal, POCHMANN (1999:21) acredita que “*dessa forma distanciam-se as possibilidades de estabelecimento de um patamar de cidadania desejada*”. Ou seja, cidadania significa muito mais que meramente estar ocupado com algum trabalho e que este renda algum dinheiro para o sustento mínimo de uma família. Cidadania vai além disso, significa ter direitos e deveres que constam na Constituição (Art. 5º), e que proporcione uma vida digna, com casa, trabalho, saúde, previdência social, educação, etc. SANTOS (1998:7) afirma que

“O simples nascer investe o indivíduo de uma soma inalienável de direitos, apenas pelo fato de ingressar na sociedade humana. Viver, tornar-se um ser no mundo, é assumir, com os demais, uma herança moral, que faz de cada um portador de prerrogativas sociais. Direito a um teto, à comida, à educação, à saúde, à proteção contra frio, à chuva, às intempéries; direito ao trabalho, à justiça, à liberdade e a uma existência digna”

O desemprego e o subemprego levam os cidadãos, sobretudo os mais pobres, a uma situação contrária ao proposto pelo autor acima citado, na medida que não conseguem suprir suas necessidades mais prementes, mais urgentes. A “ocupação” somente protela essa situação, pois são poucas as perspectivas de ascensão social e material.

POCHMANN (1999:21) revela uma instigante correlação entre emprego e a exclusão social. Para o autor, os mecanismos de inclusão social de parcela considerável da população na obtenção da cidadania estão ligados com as condições de criação de empregos que gerariam possibilidades desta população ter acesso aos bens que todos cidadãos necessitam. Defende, inclusive, uma ação do Estado como um agente propagador da possibilidade de criação de empregos.

O desemprego, como se sabe, não é um problema exclusivo do Brasil ou dos países pobres. É um problema mundial que atinge todos os países, inclusive os ricos. Foi acentuando-se ao longo do tempo, concomitante às inovações tecnológicas, reestruturação produtiva e econômica e predomínio das política liberais. Nos países

pertencentes ao atual Grupo dos Sete (G-7), em 1959 a taxa de desemprego era de 3,5%. Em 1997, atinge 8%. (POCHMANN. 1999:113)

No Brasil a taxa de desemprego aberto¹¹, em maio de 2001, ficou em 6,9% segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), número esse que vem oscilando ao longo das duas últimas décadas. Não cabe aqui fazer análise do desemprego mundial mas somente chamar a atenção sobre o problema global da falta de emprego que o mundo vem enfrentando. É claro que nos países pobres o significado do desemprego é mais dramático, pois o Estado não dá garantias suficientes para que o desempregado consiga manter-se de forma satisfatória, no período que não encontra trabalho. Já nos países ricos, embora venha diminuindo a ação do Estado para com esses cidadãos este ainda lhes confere alguma garantia através do auxílio-desemprego, acesso à educação e saúde de forma gratuita e com qualidade.

Nesse sentido, o trabalho informal passa a ter uma significância maior na parcela da população que está destituída de condições maiores em relação ao emprego formal. A seguir tratar-se-á da mudança ocorrida no mercado de trabalho brasileiro quando da diminuição do emprego e aumento no número de pessoas no setor da economia informal.

¹¹ Desemprego aberto: no conceito do DIEESE: são pessoas que procuraram trabalho de maneira efetiva nos últimos trinta dias e não exerceram nenhum trabalho nos últimos sete dias.

Conceito do IBGE: Pessoas de 15 anos e mais que não possuem trabalho, mas que procuraram efetivamente na semana anterior a da entrevista um emprego assalariado ou tomaram providências para abrir um negócio.

2.2 - DESEMPREGO E INFORMALIDADE NO BRASIL

Como já foi abordado no início do capítulo alguns indicadores sobre a mudança de comportamento do mercado de trabalho, no mundo e no Brasil a partir dos anos 40 do século vinte, necessário se faz aprofundar um pouco mais o tema na perspectiva de indicar os possíveis desdobramentos decorrentes da mudança, com enfoque no Brasil.

MATTOSO (1999) discorre sobre a manifestação mais acentuada do desemprego e da informalidade a partir dos anos 80. Isto porque no pós guerra, da década de 50 até o milagre econômico dos anos 70 do século passado, o país viveu uma transformação intensa. Urbanização e industrialização fizeram com que a massa de trabalhadores que abandonou o campo, encontrasse na cidade possibilidades de emprego, sem com isto negar a precariedade das condições urbanas. Segundo o referido autor “*No final dos anos 70, tínhamos uma complexa estrutura industrial e um mercado de trabalho urbano crescentemente integrado, mas com baixos salários, elevado grau de absoluta pobreza e altíssima concentração de renda*”(p.10)

O crescimento dos níveis de emprego entre as décadas de 40 e 80 deve-se a duas condições principais. A primeira refere-se à implantação e consolidação do projeto de industrialização nacional, e a segunda à institucionalização das relações de trabalho, via Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) conforme POCHMANN (1999:70).

Segundo POCHMANN (op.cit:67), corroborando com o pensamento de MATTOSO (op.cit),

“Entre as décadas de 40 e 70, o mercado de trabalho apresentou fortes sinais de estruturação em torno do emprego assalariado regular e dos segmentos organizados da ocupação. Em outras palavras, a presença de taxas elevadas de expansão dos empregos assalariados com registro formal em segmentos organizados e a redução da participação ativa das ocupações sem registro, sem remuneração e por conta própria, e ainda do desemprego, possibilitaram a incorporação crescente de parcelas da População Economicamente Ativa ao estatuto do trabalho brasileiro”

Portanto, houve um incremento de população na cidade que, por um determinado período possibilitou oportunidades de emprego devido às condições já

mencionadas, sobretudo quando a indústria era a propulsora da geração de novos empregos.

De acordo com ALVES (2000), o processo de recomposição do mundo do trabalho industrial no Brasil inicia-se nos anos 80. A principal característica seria a introdução mais acentuada na automatização da linha de produção que, como consequência, exigiria profissionais mais preparados tecnologicamente em detrimento de funções que outrora eram qualificadas. Para este autor

“A destreza manual vai perdendo importância e o que passa a ser exigido é, cada vez mais, a capacidade de raciocínio abstrato necessário para operar uma máquina computadorizada (surgia, cada vez mais, a exigência de maior escolaridade e mais experiência profissional para a contratação na indústria)”.
(p.141)

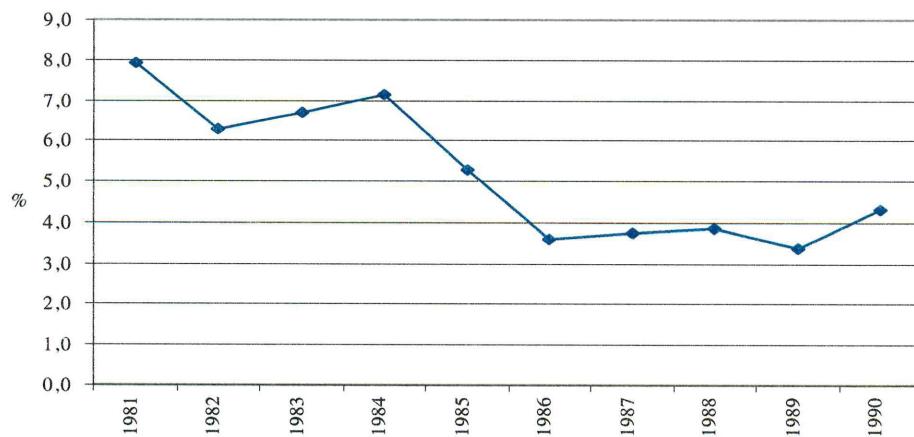
O aumento do desemprego no Brasil é também resultado dessa nova reestruturação produtiva e econômica. Isto, adicionado à recessão econômica brasileira do começo dos anos 80 promove uma elevação nas taxas de desemprego. Os principais elementos que levaram o Brasil a entrar em uma recessão econômica no período de 1980-83, segundo CANO (2000:207), foram: crise financeira do Estado (elevação da taxa de juros, cortes no gasto público, subsídios às exportações e ampliação das restrições às importações (aumento de tarifas, sobretaxas)), desaceleração do aumento do emprego, o caos urbano, o achatamento dos salários, restrição do crédito, deterioração do ensino público, e o debilitamento da pequena e média empresa.

O início da década de oitenta no Brasil é marcado pela nova estrutura do mercado de trabalho quando os índices de desemprego atingem as maiores porcentagens da década (gráfico 1). Eles são cíclicos pois estão atrelados às condições macroeconômicas do país. GUEDES (1998) argumenta que esse aumento do desemprego tem duas variantes. A primeira é “cíclica” pela desaceleração econômica imposta pelas altas taxas de juros, e a segunda é “friccional” causada pela reestruturação da economia.

Os dados do gráfico 1, do início da década de 80 são assim interpretados por CACCIAMALI *et.al.* (1995:172) quando analisa o emprego neste período. “*O início*

dos anos 80 (1981-83) caracterizou-se por uma forte recessão acompanhada de uma elevada retração da ocupação em geral e do emprego formal assalariado registrado, que entre 1980 e 1983 diminuiu cerca de 6%". A indústria de transformação e a construção civil são duas atividades que mais sofreram com o impacto da recessão.

GRÁFICO 1 - TAXA ANUAL DE DESEMPREGO NO BRASIL – 1981-1990



FONTE: IPEA, 2001

Segundo POCHMANN (2000) a década de oitenta evidencia uma modificação na estrutura dos setores da economia no Brasil, sendo que se observa queda da ocupação nos setores primário e secundário e elevação do setor terciário (p.71). Nestas condições começam a surgir, de forma mais efetiva, a economia informal e também o número de pessoas trabalhando sem registro em carteira (emprego informal), que gera consequências negativas *a posteriori* para o trabalhador (não recolhimento do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço, Previdência Social, horas extras, férias, 13º salário, etc..)

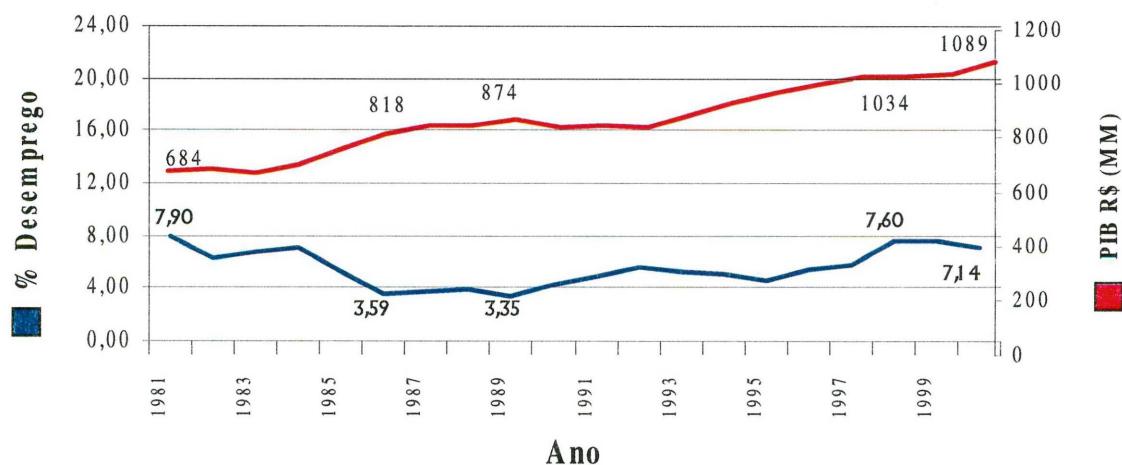
A partir de 1984 o Brasil retoma seu crescimento econômico através de aumento do Produto Interno Bruto (PIB) que alivia e diminui, de certa forma, o índice de desemprego. De acordo com POCHMANN (op.cit),

“Durante os anos 1980/89, o PIB apresentou a taxa de crescimento médio anual de 2,25% e de 4,5% somente no período de 1984/89 (descontada a recessão dos anos 1981/83). Paralelamente o nível nacional de emprego regular e regulamentado registrou respectivamente taxas médias de crescimento anual de 1,2% (1980/89) e de 2,85% (1984/89)” (p.84)

No gráfico 2, pode-se observar como o mercado de trabalho formal se portou ao longo da década, ou seja, em tempos de recessão ele se contrai, aumentando o desemprego, e nos anos de crescimento ou aceleração da economia ele se expande, porém nunca com a mesma intensidade. Isto não representa que aumentando o PIB de um país automaticamente o desemprego diminui. O crescimento do PIB contribui também para a queda do desemprego mas não é o único agente de mudança dos índices.

CACCIAMALI *et.al.*(1995:174) afirmam que o principal motivo da retração do desemprego nos anos 80 deveu-se ao crescimento do emprego público, sobretudo nas esferas estaduais e municipais (59,2% dos empregos criados).

GRÁFICO 2 – TAXA ANUAL DE DESEMPREGO E DO PIB NO BRASIL - 1981-2000



FONTE: IPEA – Séries históricas - 2001

A década de noventa foi extremamente marcante na história do Brasil por revelar modificações estruturais na política e na economia do país. O início da década teve como marco principal, politicamente, a posse de um presidente eleito por voto direto depois de vinte e um anos de ditadura militar (1964 –1985) e abertura gradual em direção à democracia.

Fernando Collor de Mello, do Partido da Reconstrução Nacional (PRN), foi eleito presidente da República nas eleições diretas realizadas no final de 1989, derrotando o candidato da oposição pelo Partido dos Trabalhadores (PT), Luis Inácio Lula da Silva. Assume em 1990 e fica no cargo somente por dois anos. Acusado e responsabilizado por corrupção teve seu mandato cassado via *impeachment* em setembro de 1992 e direitos políticos suspensos por oito anos. Tentou em última hora na votação para o *impeachment* a renúncia, que não foi aceita pelos parlamentares do Congresso Nacional. (SKIDMORE, 1998:308)

Nesse contexto, assume o vice-presidente, Itamar Franco, do Partido do Movimento Democrático Brasileiro(PMDB), que termina o mandato em 1994. Seu sucessor, o então Ministro da Fazenda, Fernando Henrique Cardoso, do Partido Social Democrático Brasileiro (PSDB), foi reeleito em 1998, em primeiro turno, para o seu segundo mandato que terminará em 2002. Esta reeleição teve aspectos negativos para a política brasileira pois resultou de uma modificação da Constituição brasileira promulgada em 1988 que não previa a reeleição. Outro ponto negativo foi a suposta compra de votos na Câmara dos Deputados para a aprovação desta emenda e que até hoje não foi esclarecida, pois compromete a credibilidade do poder central do país. (SKIDMORE, op.cit: 322)

As mudanças ocorridas na política repercutiram-se na economia do país, pois os presidentes da República que assumiram o cargo na década de noventa aplicaram medidas econômicas liberalizantes, de acordo com a onda da globalização. Abre-se mais o mercado para as empresas multinacionais, privatiza-se as empresas públicas¹², demite-se funcionários públicos, enxuga-se a “máquina administrativa”, o capital financeiro mundial tem maior liberdade de atuação no Brasil, enfim amplia-se a

¹² Uma análise bastante crítica em relação às privatizações no Brasil encontra-se em BIONDI (1999)

abertura do país para a especulação financeira internacional. Para CANO (2000:230) “*Neste período, o país foi bombardeado pelo discurso neoliberal, com a falsa promessa da ida ao Primeiro Mundo*”.

DELGADO (2001:8) realiza uma análise da situação econômica brasileira e suas repercussões nas cidades e na população, e constata que

“Nos anos 90, o Brasil assistiu a profundas mudanças na sua economia, com o esgotamento do antigo modelo de crescimento baseado em substituição de importações e com os efeitos do processo de reestruturação econômica a nível internacional, que foram aqui potencializados pela política de abertura econômica”.

Ainda sobre os anos noventa, NERI & CAMARGO & REIS (2000) acrescentam:

“A década de 90 tem se caracterizado como um dos mais importantes pontos de inflexão na história econômica brasileira. Partindo de uma economia fechada ao fluxo de comércio e de capitais internacionais, com grande presença do Estado como produtor de bens e serviços e uma crescente tendência inflacionária, o Brasil caminhou para uma economia aberta, com redução da proteção comercial e liberalização dos fluxos de capitais, redução da presença do Estado como produtor de bens e serviços, através do processo de privatização, culminando com um programa de estabilização baseado em uma âncora cambial e respaldado pela abertura comercial e financeira”.

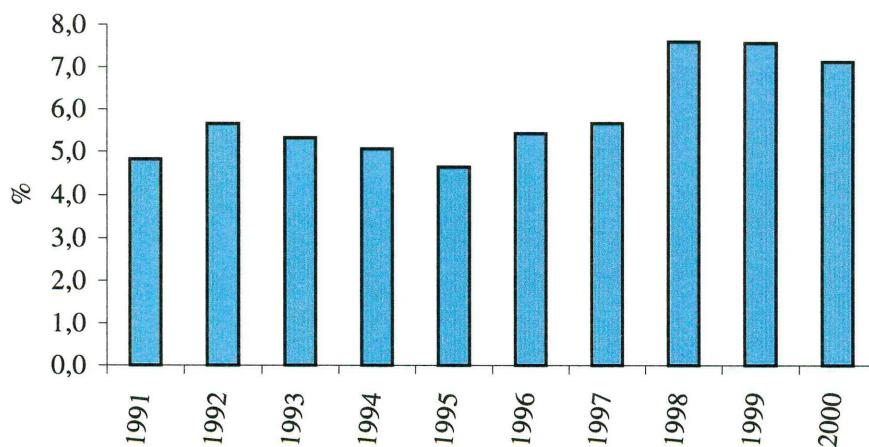
Toda essa modificação na estrutura política e econômica nesta década vai trazer consequências no mercado de trabalho brasileiro. O aumento do desemprego (gráfico 3) retorna, significando alguns ajustes na economia, ou seja, àquilo que GUEDES (1998) denominou de “friccional”. Comércio e serviços são os setores que absorvem mais mão-de-obra devido à abertura econômica já mencionada, a qual diminui os empregos na indústria.

CARDOSO JÚNIOR (1999) afirma que as médias de desemprego aberto nos anos 90 só não foram maiores porque o comércio e serviços absorveram a mão-de-obra excedente da indústria “*operando como um elemento anticíclico à crise mais geral do emprego no país*”. (p.5)

É importante salientar que as variações sobre o emprego no Brasil não são resultados somente dos acontecimentos ou eventos internos. Estão muito atreladas às

condições externas, ao comportamento da economia mundial. Não se quer com isso isentar qualquer governo das responsabilidades sobre os problemas internos, apenas apontar alguns fatos ligados à economia internacional que influenciam o país.

GRÁFICO 3 - TAXA ANUAL DE DESEMPREGO NO BRASIL - 1991-2000



FONTE: IPEA, 2001

Nas questões internas, que estão diretamente relacionadas ao desenvolvimento do emprego ou desemprego, a crítica mais contundente que se faz é em relação às políticas macroeconômicas da qual os governos são os responsáveis. Na década de noventa os governos estiveram mais preocupados com a contenção da inflação e modernização econômica do que com a contenção do desemprego. (POCHMANN, 2000:88)

O que chama muito a atenção nesta década é a modificação da estrutura do mercado de trabalho. Nela o assalariado sem carteira de trabalho que, em 1980 representava 13,6% da População Economicamente Ativa (PEA), dobrou sua participação chegando a 27,3% em 1995 (POCHMANN, 2000:74). Isto significa que, no Brasil da década de noventa, intensifica-se a informalidade do mercado de trabalho, onde, além das empresas pequenas ou médias estarem contratando de forma ilegal, os trabalhos precários e informais tomam corpo.

2.3 - SETOR INFORMAL

As observações realizadas acerca do crescimento do desemprego no Brasil tem como objetivo demonstrar a reestruturação do trabalho para a população que mais diretamente sofre com ele. Como o desemprego tem aumentado nos últimos anos, outras formas de trabalho e de emprego têm sido criadas para tentar amenizar este que é um dos maiores problemas vividos pela população brasileira e de outros países contemporaneamente.

Portanto, é necessário analisar o setor informal da economia que já vem sendo estudado desde a década de setenta. Se num primeiro momento ele foi considerado “*um colchão amortecedor, ao absorver a mão-de-obra desempregada pela economia formal nas fases recessivas*” (MELO & TELES, 2000:7), hoje assume contornos de extrema importância na reestruturação do mercado de trabalho, haja vista que se tornou um setor que tem grande contingente de trabalhadores e tem aumentado a cada ano. PASTORE (2000:s/p) se referindo a informalidade, afirma que “*são quase 40 milhões de pessoas: 14 milhões trabalham por conta própria; outros 14 milhões são empregados não registrados; 6 milhões não têm remuneração; 3,8 milhões são empregados domésticos; e mais de 1 milhão, empregadores*”.

O setor informal da economia não é simples de ser conceituado, pois envolve diversos agentes na sua configuração. De acordo com o objeto da pesquisa é possível diferenciá-lo de acordo com os países, regiões e as categorias de trabalhadores.

Para o IBGE (1999 (a):16), com base nas recomendações da 15ª Conferência de Estatísticos do Trabalho promovida pela Organização Internacional do Trabalho – OIT – em janeiro de 1993, o setor informal é assim considerado:

- *a unidade econômica – entendida como unidade de produção e não o trabalhador;*
- *unidades econômicas não-agrícolas que produzem bens e serviços com objetivo de gerar emprego e rendimento;*
- *produção em pequena escala, baixo nível de organização e quase inexistência de separação entre capital e trabalho.*

- *embora útil para propósitos analíticos, a ausência de registros não serve de critério para a definição de informal na medida que o substrato da informalidade se refere ao modo de organização e funcionamento da unidade econômica.*

Este conceito demonstra que a informalidade não se refere somente àqueles que trabalham sem ter registro em carteira. Ele está dentro também das micro e pequenas empresas com ou sem registro que exercem certa atividade econômica. PASTORE (op.cit:s/p) afirma, utilizando dados do IBGE, que “*existem 9,5 milhões de microempresas e pessoas que trabalham por conta própria na informalidade, excluindo-se dessa cifra as unidades rurais, os empregados domésticos e os “trabalhadores de rua”.*

Segundo o IBGE (1999 (a)), a informalidade é considerada quanto ao modo de organização e funcionamento da unidade econômica. É importante salientar esse ponto, pois posteriormente se analisará o trabalho ou mercado informal, este sim entendido como não pertencente às regras da Previdência Social, onde existe a contribuição social por parte do trabalhador registrado ou autônomo para obtenção dos benefícios por ela assumidos constitucionalmente (Artigo 201 da Constituição da República Federativa do Brasil).

CARDOSO JÚNIOR & FERNANDES (2000) referem-se ao setor informal da economia sob dois critérios. O primeiro em relação ao aspecto legal do trabalho (trabalhadores com e sem carteira assinada), e o segundo sobre a relação de produção existente no negócio na qual a relação “*dos trabalhadores por conta própria e dos não-remunerados é caracterizada por ser uma relação de produção não estruturada em moldes tipicamente capitalistas*” .(p.42)

Em relação ao segundo critério, trabalhadores por conta própria e não-remunerados acrescidos dos trabalhadores sem carteira assinada, é o que os autores supracitados denominam relações informais de trabalho. Os trabalhadores configurados por essas relações, apesar de serem pouco estruturadas dentro da economia capitalista, apresentaram uma ocupação no mercado de trabalho no Brasil em 1998 em torno de 60%. (op.cit)

SOUZA (*apud* MELO & TELES, 2000) classifica o setor informal de acordo com a forma de organização da produção, que seria a capitalista (formal) e a não-capitalista (informal). A primeira separa a propriedade do capital e do trabalho, e objetiva a produção para o mercado e o assalariamento. A segunda (informal), “é composta por empresas organizadas de formas outras que não a capitalista de produção, em que não se distingue a propriedade do trabalho e do capital, e onde o salário não é a forma usual de remuneração do trabalho”. (p.7)

Segundo esta conceituação o principal diferenciador entre as formas de produção está na questão do trabalho e capital. É sabido que no capitalismo a mais-valia é um dos elementos que garantem o lucro do capitalista, portanto, a força de trabalho reproduz também o capital (COGGIOLA, 1998:21). Na produção não-capitalista o trabalho não é uma forma de obter lucro a partir dele, ou seja, neste setor, que tem como característica o proprietário ser o trabalhador e no qual a família é a colaboradora, não há exploração da mão-de-obra.

Outro aspecto, fundamental na presente análise, é que no setor não-capitalista o aporte de recursos é doméstico, com produção em pequena escala, com processos intensivos em trabalho, enquanto que no setor capitalista ou formal, o aporte de recursos é externo, grande escala de produção, com processos intensivos em tecnologia, capital e mão-de-obra qualificada.

Uma outra forma de análise destes setores é proporcionada por SANTOS (1979). Segundo este autor existem, sobretudo nos países subdesenvolvidos, dois circuitos da economia urbana. O circuito superior e o circuito inferior, que são compostos, de forma geral, da seguinte maneira:

Círculo superior: Bancos, comércio, indústria de transformação, indústria urbana moderna, serviços modernos, atacadistas e transportadores (quadro 1).

Círculo inferior: Formas de fabricação não-capital intensivo, serviços não-modernos fornecidos a varejo, e comércio não-moderno e de pequena dimensão.

QUADRO 1 - CARACTERÍSTICAS DOS DOIS CIRCUITOS DA ECONOMIA URBANA DOS PAÍSES SUBDESENVOLVIDOS

	CIRCUITO SUPERIOR	CIRCUITO INFERIOR
Tecnologia	Capital intensivo	Trabalho intensivo
Organização	Burocrática	Primitiva
Capitais	Importantes	Reduzidos
Emprego	Reduzido	Volumoso
Assalariado	Dominante	Não-obrigatório
Estoques	Grande quantidade e/ou alta qualidade	Pequena quantidade, qualidade inferior
Preços	Fixos (em geral)	Submetidos à discussão comprador e vendedor
Crédito	Bancário institucional	Pessoal não-institucional
Custos fixos	Importantes	Desprezíveis
Publicidade	Necessária	Nula
Ajuda governamental	Importante	Nula ou quase nula

FONTE: SANTOS, 1979:34

A análise do quadro 1 permite identificar similaridades entre os circuitos da economia e os setores econômicos tratados até aqui. Dentre as diferenças entre os dois circuitos, duas requerem mais atenção devido ao fato de interessarem mais diretamente ao tema do presente trabalho.

O emprego, no circuito superior, segundo SANTOS (1979), é reduzido. Isto indica que as grandes empresas nacionais ou multinacionais investem capital intensivo no aumento da tecnologia, na divulgação da sua marca e produto via publicidade, com objetivo de atingir uma produção em larga escala que, em contrapartida, reduzem os postos de trabalho nos mais variados ramos. No circuito inferior o emprego é volumoso pela impossibilidade de investimento de capital em tecnologia e o trabalho intensivo serve como motor do desenvolvimento do empreendimento.

O assalariamento no circuito superior é dominante, enquanto que no inferior não é obrigatório, o que é corroborado por SOUZA (op.cit) quando evidencia a separação das categorias do setor capitalista e não-capitalista. No circuito inferior o assalariamento não é obrigatório porque na maioria dos casos o proprietário é o único trabalhador, ou depende da família para dar continuidade à empresa (não remunerados), como se observa ao analisar o quadro 2.

QUADRO 2 – DISTRIBUIÇÃO DO PESSOAL OCUPADO NAS EMPRESAS DO SETOR INFORMAL – BRASIL – 1997

Posição na ocupação	Absoluto	(%)
Conta Própria	8.589.588	66,7
Empregador	1.158.954	12,2
Empregado com carteira assinada	874.043	6,8
Empregado sem carteira assinada	1.320.682	10,3
Não remunerado	517.153	4,0
Total	12.460.420	100,0

FONTE: SEBRAE, elaborado a partir dos dados do IBGE, 1999

Conta própria, empregador e não remunerado¹³ somam 82,9% do pessoal ocupado no setor informal da economia no Brasil (quadro 2). A não obrigatoriedade de assalariamento, nesse circuito, demonstra a dependência dos empreendedores do próprio trabalho, não tendo condições de arcar com custos trabalhistas advindos da contratação de funcionários, ou mesmo pela própria atividade que não requer estas contratações. Este circuito é de pequena dimensão e não exige uma grande organização, pois os estoques são reduzidos e os custos fixos desprezíveis.

O *setor informal* e *trabalho informal* são condições distintas da economia urbana dos países como o Brasil. O setor informal comporta, isto sim, várias atividades; pode ser uma pequena empresa legalizada, ou mesmo ser uma empresa sem registro. O que prevalece é o modo de organização e funcionamento da unidade econômica, unidade de produção. (IBGE, 1999 (a))

¹³ Segundo o IBGE (1999 (a)) *empregador* é a pessoa que trabalha em seu próprio empreendimento, com pelo menos um empregado. *Trabalhador por conta própria* é a pessoa que trabalha em seu próprio empreendimento, sozinha ou com sócio, sem ter empregado e contando ou não, com a ajuda de trabalhador não remunerado. *Trabalhador não remunerado* é a pessoa que trabalha sem remuneração, durante pelo menos uma hora na semana, em ajuda a membro da unidade familiar.

2.4 - EMPREGO INFORMAL

A diferença existente entre o emprego informal e o emprego formal é a legalidade trabalhista através da Carteira de Trabalho. O emprego formal, como já foi comentado, é aquele onde o trabalhador tem registro em carteira e que lhe garante alguns direitos legais como férias, décimo terceiro salário, fundo de garantia por tempo de serviço (FGTS), aviso prévio e previdência social. O emprego informal não tem registro e, portanto, é negado ao trabalhador esses benefícios (SINGER, 1999:45).

O crescimento do emprego informal no mercado de trabalho brasileiro está ligado, em primeiro lugar, às modificações ocorridas na estrutura econômica e produtiva nos últimos vinte anos, que diminuiu a oferta de empregos formais com o aumento do desemprego. Na impossibilidade de reinserção no mercado de trabalho formal, os desempregados acabam por realizar qualquer tipo de trabalho para não sentirem o problema da escassez.

Tomando como base o conceito de trabalho do IPARDES (2001) que “*significa a ocupação econômica remunerada em dinheiro, produtos ou outras formas não monetárias*”, observa-se, cada vez mais, o aumento de vários tipos de trabalho nas cidades. Diaristas (domésticas), eletricistas, encanadores, entregadores (de pizza, flores, documentos...), confeiteiros (que produzem doces e salgados em casa), pintores de parede, marceneiros, cortadores de grama, pedreiros e tantos outros que trabalham por período ou empreitada, e recebem dinheiro ou outras formas de pagamento pelo trabalho de uma maneira completamente informal. Este é o caso dos guardadores de veículos do centro da cidade de Curitiba contemplados nesse estudo, pois são pessoas que dedicam grande parte do seu dia com a intenção de obter alguma remuneração para o sustento da família.

Este tipo de trabalho proporciona, muitas vezes, a única fonte de renda da família e seus membros estão sujeitos a não receberem absolutamente nada, por certo período, quando não trabalham. Portanto, o trabalho informal, além de não dar garantias, que o trabalhador tem em um emprego formal, fica na expectativa do surgimento de algum tipo de trabalho para poder sobreviver. E o problema

fundamental é que o número destes trabalhadores só tem aumentado nos últimos anos no Brasil.

Em uma triste, porém, realista constatação das mudanças ocorridas no mundo do mercado de trabalho, e que atinge por conseguinte os cidadãos, FORRESTER (1997:11) afirma que

“Um desempregado, hoje, não é mais objeto de uma marginalização provisória, ocasional, que atinge apenas alguns setores; agora, ele está às voltas com uma implosão geral, com um fenômeno comparável a tempestades, ciclones e tornados, que não visam ninguém em particular, mas aos quais ninguém pode resistir. Ele é objeto de uma lógica planetária que supõe a supressão daquilo que se chama trabalho; vale dizer, empregos”

Este é um ponto fundamental para ser compreendido, pois o cidadão do final do século XX e início do século XXI está passando por intensas e rápidas transformações. Todo o conjunto de inovações, de técnicas, de tecnologias que, a priori, são destinadas a proporcionar uma melhor condição de vida para a população acaba, por explicitar uma situação contraditória; a ciência avança rapidamente e os homens sofrem, sob diversas formas, com estas mudanças. MENDONÇA (1993:12) conclui que

“A qualidade de vida do homem apresenta, neste final de milênio, uma queda sem limites, fato contraditório, pois é exatamente nesta fase da evolução da sociedade humana que se encontram marcados os principais progressos do ponto de vista da ciência e da tecnologia em toda a história da humanidade”.

Se por um lado, o presente é marcado pelo uso da tecnologia e da ciência cada vez mais sofisticadas, por outro, é também marcado por uma parte considerável da população excluída do seu processo de produção. Fala-se em parte da população, pois as que mais sofrem com as modificações são justamente aquelas às quais não são dadas as mínimas condições materiais e psicológicas para melhorarem suas condições de vida. Portanto, existe uma parcela significativa da população que vivencia cotidianamente o problema do desemprego, a supressão do emprego, o subemprego e a queda da qualidade de vida.

3 - CURITIBA E REGIÃO METROPOLITANA – CONCENTRAÇÃO ECONÔMICO-ESPACIAL

3.1. MIGRAÇÃO - CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO E EMPREGO

O município de Curitiba, capital do estado do Paraná teve um crescimento populacional acentuado a partir da década de setenta do século vinte decorrente, principalmente, do intenso processo de êxodo rural ocorrido no Paraná. Um dos motivos principais deste êxodo foi a mecanização do campo, que gerou uma concentração fundiária e a proletarização dos agricultores (ROLIM, 1995:56), que acabou retirando da área rural pequenos agricultores e não-proprietários. Estes, sem condições financeiras de arcar com os altos custos de implementação técnica para suas lavouras, foram expulsos para fora de seus domínios.

Houve, como consequência, uma migração para a Grande São Paulo, cidades industriais do interior paulista, à Amazônia e também Curitiba (LEÃO, 1989:49); “*Estima-se que 1,3 milhão de pessoas deixou o estado na década de setenta, sendo que aproximadamente 700 mil dirigiram-se ao estado de São Paulo e as demais deslocaram-se para outras partes do País, especialmente Amazônia e Mato Grosso do Sul*”. (ROLIM, 1995:57)

Além do êxodo para fora do estado do Paraná, Curitiba e Região Metropolitana¹⁴ (anexo 1) acabaram por receber o maior contingente de população paranaense oriunda do campo (tabela 1), pois iniciava-se uma concentração industrial na região com a criação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC) em 1973 e também a Refinaria Getúlio Vargas da Petrobrás em Araucária, já em 1972.

¹⁴ Região Metropolitana de Curitiba é composta atualmente por 25 municípios: Adrianópolis, Agudos do Sul, Almirante Tamandaré, Araucária, Balsa Nova, Bocaiúva do Sul, Campina Grande do Sul, Campo Largo, Campo Magro, Cerro Azul, Colombo, Contenda, Curitiba, Doutor Ulisses, Fazenda Rio Grande, Itaperuçu, Mandirituba, Pinhais, Piraquara, Quatro Barros, Quitandinha, Rio Branco do Sul, São José dos Pinhais, Tijucas do Sul e Tunas do Paraná.

TABELA 1 – POPULAÇÃO DE CURITIBA E SUA PARTICIPAÇÃO NA REGIÃO METROPOLITANA E NO ESTADO DO PARANÁ

Ano	Curitiba (hab)	Região Metropolitana de Curitiba (hab)	% de Curitiba na Região Metropolitana	Paraná (hab)	% de Curitiba no Paraná	% da Região Metropolitana no Paraná
1940	140.656	261.211	53.85	1.236.276	11.38	21.13
1950	180.575	333.156	54.20	2.115.547	8.54	15.75
1960	361.309	554.692	65.14	4.268.239	8.47	13.00
1970	609.026	869.837	70.02	6.929.868	8.79	12.55
1980	1.024.975	1.492.108	68.69	7.629.392	13.43	19.56
1991	1.315.035	2.055.455	63.98	8.448.713	15.56	23.23
1996	1.476.253	2.401.068	61.48	8.985.981	16.43	26.72
2000*	1.586.898	2.725.505	58.22	9.558.126	16.60	28.52

FONTE: IBGE - Censos demográficos de 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991 e 1996.

* Resultado preliminar do Censo 2000 do IBGE

FIRKOWSKI (1997:122), em artigo sobre a industrialização do Paraná e suas consequências para a Região Metropolitana de Curitiba, afirma

“O desempenho da Região [Metropolitana de Curitiba] em muito se deveu à supremacia do município de Curitiba e à instalação da CIC (Cidade industrial de Curitiba) em 1973, um distrito industrial concebido no interior do processo de planejamento urbano, através do qual os poderes públicos municipal e estadual, dotaram a referida área com infra-estrutura necessária à atração de grandes capitais”.

É importante observar que o Estado supre as necessidades de infra-estrutura das grandes empresas; no entanto, como ocorre na maior parte das grandes cidades brasileiras, ele não dá as mesmas condições para a população que habita estas cidades assim como à população que é atraída por grandes investimentos empresariais.

Parte da população que se estabelece nos grandes centros urbanos não tem conhecimento e especialização para as atividades que seriam necessárias à sua sobrevivência na cidade, haja vista que esta população é, na sua grande maioria, oriunda do campo. Segundo LEÃO (1989:47)

“Até os anos sessenta, predominava na agricultura paranaense a pequena produção independente. A posse da terra era relativamente desconcentrada, frente às outras regiões do Brasil, dando origem a ampla camada de pequenos proprietários que organizavam sua produção com trabalho familiar. Os grandes proprietários mantinham relações basicamente com parceiros, colonos e arrendatários, os quais também conformava pequenos estabelecimentos organizados com trabalho familiar, embora pudesse, temporariamente, relacionar-se com grandes proprietários como assalariados em épocas de colheita”.

Portanto, ela acaba por se estabelecer nas periferias da cidade e nos municípios vizinhos à capital, além de se estabelecer em áreas nas quais eram possíveis de se habitar devido aos baixos custos da terra e a precária infra-estrutura; esta população também sofre com a dificuldade do emprego. Para LEÃO (op.cit:49)

“A migração constitui, na verdade, a face mais dolorosa da modernização agrícola, ocorrendo de forma caótica sem amparo dos governos estadual e federal, isto é, sem uma política de reassentamento dos migrantes e sem políticas de emprego ou habitação para aqueles que se deslocaram para zonas urbanas, no Paraná ou em outros estados”.

Esta concentração da população nos maiores centros urbanos paranaenses, Curitiba e Região Metropolitana no presente caso, concomitante à diminuição da população do campo (tabela 2), começa a resultar numa dificuldade de absorção da mão-de-obra existente e em crescimento constante. Por mais que o estado do Paraná iniciasse um processo de industrialização na década de setenta, não havia uma política municipal, estadual e federal que garantisse a esta população um trabalho, um emprego que pudesse amenizar as condições já ruins destes trabalhadores oriundos do campo.

TABELA 2 – POPULAÇÃO URBANA E RURAL DO ESTADO DO PARANÁ

1960-2000

ANO	URBANA	RURAL	TOTAL	URBANA (%)	RURAL (%)
1960	1.310.969	2.952.752	4.263.721	30,75	69,25
1970	2.504.378	4.425.490	6.929.868	36,14	63,86
1980	4.472.561	3.156.831	7.629.392	58,62	41,38
1991	6.197.953	2.250.760	8.448.713	73,36	26,64
1996	7.011.990	1.991.814	9.003.804	77,88	22,12
2000*	7.782.005	1.776.121	9.558.126	81,42	18,58

FONTE: IBGE – 1996 * Resultado preliminar do censo 2000 - IBGE

Analizando as tabelas 1 e 2 observa-se que em 40 anos (1960-2000) a população de Curitiba mais do que quadruplicou, passando de 361.309 habitantes em 1960 para 1.586.898 em 2000. A Região Metropolitana, no mesmo período, seguiu o mesmo ritmo, aumentando de 554.692 habitantes (1960) para 2.725.505 habitantes em 2000. O estado do Paraná “somente” dobrou de população nesta época. Percebe-se, então, este processo de concentração da população em Curitiba e Região Metropolitana.

Curitiba possuía, em 1960, 8,47% da população total do estado, passando para 16,60% em 2000 e a Região Metropolitana tinha 13% do total passando para 28,52% no mesmo período. O município concentrou mais a população na década de setenta, pois a porcentagem de Curitiba na Região Metropolitana era de 70,02% diminuindo na década de 80 para 68,69%, e diminuindo ainda mais ano de 1991 (63,98%). Em 2000 este número cai para 58,22%, porém mantém um alto índice de concentração populacional. Esta diminuição da concentração da população em Curitiba deve-se ao fato das cidades vizinhas e pertencentes à Região Metropolitana de Curitiba absorverem as pessoas vindas de outras cidades do Paraná e Brasil, gerando inclusive um processo de ocupação contígua. Segundo MOURA & KLEINKE (1999:17), “*Essa contiguidade decorre do extravasamento do pólo sobre áreas vizinhas, num típico processo de periferização, com alta densidade e elevado grau de urbanização*”.

Corroborando os dados acima, tem-se a distribuição da população entre rural e urbana no estado do Paraná, observando que houve uma inversão percentual entre 1960 e 2000. A porcentagem de população urbana paranaense na década de 60 era de 30,74% e a rural de 69,25%.

No censo de 2000 inverte-se a situação, tendo a população urbana saltado para 81,42% e a população rural diminuído para 18,58%. Esta inversão da população rural/urbana¹⁵ já havia acontecido na década de setenta de forma abrupta, ou seja, em

¹⁵ MOURA & KLEINKE (1999:4) fazem uma análise da reconcentração da atividade econômica na região Sul de onde afirmam: “Os anos 70 constituem o marco dessa reestruturação, com as mudanças ocorridas no agropecuário gerando o esvaziamento de extensas áreas rurais e o direcionamento dos fluxos migratórios para diversos centros urbanos. Num processo seletivo, alguns desses centros se consolidaram em áreas de elevada densidade, outros não tiveram sustentação econômica para manter o acréscimo populacional”.

dez anos inverte-se completamente a porcentagem de população rural/urbana. Fica latente este processo de urbanização e metropolização do estado o Paraná e havendo, neste sentido, uma concentração populacional em Curitiba e Região Metropolitana. Para MOURA (1998:s/p) “*A metropolização no Paraná caracteriza-se por descrever um processo intenso de concentração urbana peculiarizado por ter ocorrido num ritmo acelerado e num curto espaço de tempo, com o êxodo rural desenvolvendo o principal vetor convergente a Curitiba e adjacências*”.

De acordo com SANTOS (1993:69)

“a partir dos anos 70, o processo de urbanização alcança novo patamar, tanto do ponto de vista quantitativo, quanto do ponto de vista qualitativo. Desde a revolução demográfica dos anos 50, tivemos, primeiro, uma urbanização aglomerada, com o aumento do número - e da população respectiva - dos núcleos com mais de 20.000 habitantes e, em seguida, uma urbanização concentrada, com multiplicação de cidades de tamanho intermédio, para alcançarmos, depois, o estágio de metropolização, com o aumento considerável do número de cidades milionárias e de grandes cidades médias (em torno de meio milhão de habitantes)”.

Hoje o Brasil conta com treze cidades com mais de 1.000.000 de habitantes, sendo que Curitiba encontra-se em sétimo lugar com 1.586.898 de habitantes. Cidades com mais de 500.000 habitantes no Brasil já somam 18, onde duas (Campinas (SP) e Nova Iguaçu (RJ)) já ultrapassaram 900.000 habitantes (IBGE – 2000). Este aumento de “cidades milionárias”¹⁶ se deu a partir de 1960 (Rio de Janeiro e São Paulo), passando para cinco em 1970, dez em 80 e as atuais 13 cidades; “*Esses números ganham maior significação se nos lembarmos de que em 1872 a soma da população da dez maiores cidades brasileiras não chegava a 1.000.000 de habitantes reunindo apenas 815.729*” (SANTOS, 1993:74-75)

O total da população brasileira, em 1872, era de 9.930.478 habitantes, e hoje, 129 anos depois, somente a cidade de São Paulo possui 10.406.166 habitantes. Das cem maiores cidades brasileiras o Paraná concentra seis (Curitiba, Londrina, Maringá, Ponta Grossa, Foz do Iguaçu e Cascavel).

¹⁶ “Cidades milionárias” são cidades com população acima de 1 milhão de habitantes segundo SANTOS (1993; 2000)

Neste crescimento ininterrupto das grandes cidades nas últimas três décadas, o município de Curitiba foi um dos que obtiveram maiores índices de crescimento (quadro 3). Segundo SAMEK (1996:63)

“a partir da década de 70, quando registrou uma taxa média de 5,34%, Curitiba vem liderando o crescimento demográfico entre as principais capitais brasileiras. O Censo de 1991 mostrou uma desaceleração no ritmo de crescimento em todas as capitais. Mas, mesmo com uma taxa de 2,29%, Curitiba ficou em segundo lugar entre as sete capitais das regiões Sul e Sudeste, atrás apenas de Florianópolis (SC), com crescimento de 2,83% no período”.

QUADRO 3 - QUADRO COMPARATIVO DAS TAXAS DE CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO ANUAL DAS PRINCIPAIS CAPITAIS BRASILEIRAS

CIDADE	TAXA DE CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO (%)			
	1970-1980	1980-1991	1991-1996	1996-2000
Curitiba	5.34	2.29	2.38	1.82
Belo Horizonte	3.73	1.15	0.71	1.61
Florianópolis	3.11	2.83	1.24	5.16
Porto Alegre	2.43	1.06	0.58	1.35
Recife	1.24	0.71	0.74	1.38
Rio de Janeiro	1.82	0.67	0.26	1.32
Salvador	4.08	2.98	1.30	2.50
São Paulo	3.67	1.16	0.40	1.41

FONTE: IBGE, Censos Demográficos de 1970 a 1991 e contagem da população de 1996 e resultado preliminar do Censo 2000

Quais seriam as razões que levaram Curitiba a ter este incremento substancial de população ao longo do tempo? Algumas considerações já foram levantadas, sobretudo, para a década de setenta do século passado. No entanto outras possibilidades no decorrer da década de oitenta e noventa suscitam algumas considerações para o entendimento deste processo, que não se encerrou, mas apenas diminuiu sua intensidade. Não se poderia omitir, então, um aspecto de extrema relevância para obter algumas respostas que, no caso, é a condição econômica do Paraná e de Curitiba nestas décadas.

3.2 - A MIGRAÇÃO NOS ANOS OITENTA NO ESTADO DO PARANÁ

No Paraná, assim como nos outros estados brasileiros, as mudanças advindas do processo de desaceleração da economia no final da década de setenta, depois do Brasil ter passado pelo denominado “milagre econômico”¹⁷ no início dela, foram bem marcantes. CANO (2000:206) denominou o período de 1980-89 como a “crise da dívida” e da década perdida¹⁸ tamanha a dificuldade que o país passou naquela época.

Observa-se, desse modo, uma diminuição das atividades produtivas e como consequência um arrefecimento dos movimentos migratórios para Curitiba, pois o crescimento da década foi de 2,29%, bem menor do que o registrado na década anterior (quadro 3). No entanto, a Região Metropolitana de Curitiba continua sendo uma absorvedora da população do campo e também de outras cidades paranaenses.

Segundo KLEINKE *et.al* (1999:32)

“No período de 1986-91, ainda permanecem expressivas as saídas do rural, a maioria com destino urbano (24,7%). Esse segmento segue o mesmo perfil de distribuição mesorregional dos fluxos urbano-urbano, reforçando os três pontos de concentração estadual. A Metropolitana [Curitiba] recebe 43% desses deslocamentos, seguida da Norte-Central (23%) e da Oeste Paranaense (14%)”

Com estes dados percebe-se claramente que a Região Metropolitana de Curitiba concentra o deslocamento da população. Isto evidencia a centralização, de certo modo, das atividades econômicas nesta mesorregião. “*Nos anos 80, a Região [Metropolitana*

¹⁷ Segundo COUTO (1999:86-87) aponta os pontos principais deste momento do Brasil da seguinte maneira:

“Tomam-se empréstimos, estimula-se a entrada de capitais, diversifica-se a pauta de exportações, particularmente as de produtos industriais, crescentemente mais significativas. Proliferam os investimentos privados, subsídios e outros estímulos. Amplia-se o papel do Estado como investidor e produtor, patrocinando importantes obras de infra-estrutura e, simultaneamente, desenvolvendo atividades industriais menos atraentes ao setor privado ou consideradas estratégicas para o país.”

¹⁸ IPARDES (1991:21) “A década de 80 é marcada por um quadro de estagnação da economia brasileira ou, em outros termos, de ausência de um crescimento auto-sustentado, em decorrência da não-superação de uma série de obstáculos estruturais, dentre os quais podem ser destacados: o desequilíbrio das contas externas; a cessação dos fluxos financeiros internacionais; a indefinição de esquemas viáveis de financiamento dos investimentos a longo prazo; baixo nível de inversões em aumento da capacidade produtiva da economia, especialmente por parte do setor público nos setores de insumos básicos e infra-estrutura; a brusca queda do poder aquisitivo dos salários associada a elevadas taxas de inflação; o crescente atraso científico e tecnológico, entre outros.”

de Curitiba] já concentra mais de 50% do valor adicionado industrial do estado” (MOURA,1998). Há, também, uma concentração do pessoal ocupado onde “*a Região Metropolitana de Curitiba sempre teve relevante papel no conjunto da industrialização paranaense, em 1980 e 1985, segundo dados do IBGE, a mesma respondia por 39% do pessoal ocupado na indústria paranaense*” (FIRKOWSKI:1997).

Para se poder fazer uma observação sobre os dados acima é necessário saber como os setores da economia foram se alterando ao longo do tempo no estado. A tabela 3 propicia este entendimento a partir do momento em que a indústria toma a frente no PIB (Produto Interno Bruto) em relação a agropecuária paranaense na década de oitenta.

TABELA 3 – COMPOSIÇÃO DO PIB DO PARANÁ (%) – 1970-80-85-88

ANO	AGROPECUÁRIA	INDÚSTRIA	SERVIÇOS
1970	25,6	23,6	50,8
1980	19,4	28,8	51,8
1985	20,8	25,4	53,8
1988	13,7	27,2	59,1

FONTE: IPARDES, 1991

Fazendo-se um paralelo entre PIB e migração (inversão da população rural/urbana na década de setenta) tem-se alguns aspectos que devem ser comentados.

Em 1970, 63,83% da população morava no campo e a agropecuária representava 25,6% do PIB. Há de se levar em consideração duas condições para aquela década: a primeira diz respeito ao trabalhador do campo, trabalhador rural que detinha sua propriedade e trabalhava sobre ela para a sua sobrevivência. A segunda condição refere-se ao processo de industrialização implantado no estado, que não representa somente a indústria na cidade, mas junto com ela uma modernização no campo, ou seja, os processos industriais sendo expandidos ao campo. O crescimento da indústria de tratores, pesticidas, inseticidas, insumos agrícolas, exemplifica esta situação.

Em 1980 a agropecuária representava 19,4% do PIB do estado, índice menor que em 1970. Entre 1980 e 1985 há uma retomada na importância da agropecuária e que reflete as condições econômicas nacionais na medida em que o crescimento econômico do país tem uma retração. Em 1985 a agropecuária corresponde a 20,8%, portanto, um acréscimo de 1,4%. Para VASCONCELOS & CASTRO (1999) há uma nítida reestruturação na produção do campo, tomando consistência as grandes culturas e nos maiores produtores rurais. Para estes autores, a agropecuária nos anos oitenta “*consolida seu processo de organização espacial, intensifica sua produção via incrementos de produtividade, consolidando as grandes culturas em áreas apropriadas e afirmado, de uma vez por todas, os grandes e médios produtores rurais na oferta agrícola.*”(p.10)

O capital aplicado na modernização da agricultura tem como objetivo final, obviamente, o aumento da rentabilidade e da produtividade. A compra de áreas dos pequenos agricultores, aumentando a área de produção com culturas mais vantajosas economicamente em detrimento das culturas básicas para o abastecimento da população, e reservando as melhores terras para as culturas mais rentáveis, faz com que se aumente o PIB da agropecuária e diminua a mão-de-obra ocupada.

Na década de oitenta a indústria ultrapassa, em termos de PIB, a agropecuária. Esta inversão tem duas consequências imediatas. A primeira se refere à população do campo destituída da terra por conta da entrada do capital industrial na agricultura¹⁹. Soja, milho, trigo compõem o tripé de produção para exportação que somente os grandes capitalistas são capazes de produzir. A segunda consequência é a migração para centros urbanos maiores, no entanto, sem infra-estrutura para receber este incremento populacional, aumentando consideravelmente a pobreza urbana. Segundo o IPARDES (1992:04),

¹⁹ IPARDES (1991:32) “Os dados para 1988 demonstram a manutenção de elevada concentração dos recursos creditícios entre as categorias de tomadores. Enquanto a categoria grande produtor realiza 7,2% dos contratos e captam 21,7% do valor total concedido, os mini e os pequenos produtores realizam 70,5% das operações de crédito e recebem apenas 22,9% do valor do crédito destinado à agropecuária paranaense”. A maior liberalização dos recursos é destinada para os grandes produtores rurais, mesmos esses tendo a menor porcentagem dos contratos.

“Associam-se de forma intensa os processos de urbanização e marginalidade social, na medida em que a migração atinge com maior impacto a população mais pobre que, uma vez destituída do acesso à terra e/ou dos meios de produção rural, tende a se concentrar nas áreas periféricas dos principais centros urbanos”.

Concomitante à referida “marginalidade social”, há de se destacar também e, sobretudo, o fato de haver uma marginalidade espacial na medida em que a população se instala em lugares bastante carentes de infra-estrutura e serviços básicos para a sua sobrevivência.

O intenso afluxo de população para a Região Metropolitana de Curitiba leva a supor que a atração se dá, principalmente, pelas oportunidades de trabalho que a região oferece. No entanto, mesmo com a concentração de indústrias²⁰, elas não garantem trabalho, pois, com a tecnificação e automatização, a demanda por mão-de-obra não é correspondente à quantidade de migrantes que chega com intuito de se fixar na cidade e prosperar através do trabalho formal.

O aumento registrado do PIB industrial na década de oitenta revela a mudança estrutural da economia paranaense. De um lado a diminuição da importância da agropecuária em relação ao PIB e, por outro, o investimento em um modelo industrial brasileiro de desconcentração das atividades econômicas, a partir de São Paulo (IPARDES:1994:42).

Em relação à população do Paraná naquela década há de se salientar a contínua migração para os centros urbanos maiores e, sobretudo, para a Região Metropolitana de Curitiba, embora em números menores que o observado na década de setenta.

Retratando um quadro geral da questão social no Paraná na década de oitenta VASCONCELOS & CASTRO (1999:11) argumentam o seguinte:

²⁰ ALVES (1992:11) “A transferência da população rural para a cidade, no caso brasileiro, não é consequência somente do crescimento do setor industrial, tal como aconteceu nos países ricos, mas se deve também a uma verdadeira fuga do lavrador, devido às péssimas condições de trabalho e vida no campo”

“Para o conjunto da população paranaense, os anos 80 foram de dificuldades econômicas, com estreitamento das oportunidades de emprego e queda dos salários. A urbanização, a expansão do emprego informal e dos serviços de infra-estrutura econômico-social urbana minorou parcialmente estas dificuldades. Todavia, prosseguem na década o êxodo rural e a perda de população pelo estado, cujo contingente global praticamente estaciona uma vez mais, como nos anos 70, e observa-se nítida deterioração das condições de vida das populações mais pobres quanto à renda, pelo menos.”

Este quadro econômico-social acima delineado levanta pontos importantes a serem debatidos de forma mais sistemática. O emprego entrando em uma crise estrutural na medida em que os atores que operam no surgimento de novos postos de trabalho estão em crise. O emprego informal passa a cobrir brechas deixadas pelo emprego formal e marca o agravamento da precariedade das condições de trabalho.

O êxodo rural, embora de forma mais lenta, continua atuante no estado produzindo novos arranjos espaciais. E por fim, a deterioração das condições de vida da população, pois grande parcela da mesma não mais encontra maneiras dignas de se viver.

Os rearranjos espaciais no estado do Paraná indicam que a estrutura econômica e o mercado de trabalho começam a delinear uma nova forma de organização de produção. Por mais que se chegue ao final da década de oitenta com a agropecuária representando a menor taxa de composição do PIB (13,7%) e a indústria com relativo aumento em relação ao início da década, é importante frisar que o estado continua dependente do campo, ou seja, é agroindustrial.

O setor serviços é o que vai proporcionar maiores índices de aumento sobre o PIB. É também o setor que mais emprega na referida década, primeiro lugar, porque o emprego agrícola apresenta um declínio, uma vez que “*As atividades urbanas passaram a ter maior importância na geração de empregos, haja vista que a atividade agrícola transferiu para as cidades um considerável volume de trabalhadores*” (IPARDES, 1991:90).

O setor terciário da economia (comércio e serviços) tem um aumento substancial nesta década, que também vai incrementar o setor informal e o emprego informal na possibilidade de absorver a mão-de-obra excedente.

3.3 – ASPECTOS DA ECONOMIA E DA SITUAÇÃO EMPREGO-DESEMPREGO NO PARANÁ NA DÉCADA DE NOVENTA

As modificações econômicas estruturais ocorridas no âmbito nacional e internacional refletem claramente as políticas estaduais que serão disseminadas pelos governadores e prefeitos eleitos para esta década em todo o Brasil. Administradores estes que, imbuídos de aplicar o receituário econômico do governo federal, salvo raras exceções dos governos progressistas de centro-esquerda, promovem uma “batalha” para obterem os melhores resultados econômicos para seus estados a despeito das consequências sociais para a população. A “guerra fiscal” entre os estados e a Lei de Responsabilidade Fiscal²¹ exemplificam a situação.

A referida “guerra fiscal” é a forma pela qual os estados brasileiros oferecem seus territórios para que as empresas, nacionais e multinacionais, se instalem e produzam suas mercadorias e seus serviços, concedendo incentivos fiscais via Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), “através da concessão de créditos subsidiados e vinculados ao recolhimento do ICMS” (PIANCHELLI & PEOBELLII, 1996:26). Porém, não é somente com os benefícios sobre o ICMS que o embate entre os estados se trava. Envolve desde “*doação de áreas industriais, execução de obras de terraplanagem, fornecimento de infra-estrutura básica à porta do estabelecimento industrial, tal como energia elétrica, água, saneamento básico, construção de obras viárias de acesso (pontes, viadutos), ramais ferroviários, até a construção de creches e escolas*” (op.cit:28).

Os estados da federação brasileira acabam concedendo inúmeros benefícios para atrair as empresas e investimentos, seja novas empresas ou filiais de outras

²¹ Lei de Responsabilidade Fiscal. Lei complementar nº101 de 4 de maio de 2000. Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal que, entre outras providências, limita o gasto com folha de pagamento em 50% para a União e 60% para Estados e Municípios (Artigo 19). Esta lei é um dos fortes e mais eficazes argumentos que a União, os Estados e os municípios têm para não conceder aumento salarial para os seus servidores nos últimos anos. Por conta disso, esses trabalhadores ou pedem demissão, ou procuram trabalhos paralelos para sobreviver. Quem permanece no serviço público se vê em uma situação de empobrecimento, pois não há acompanhamento, nem mesmo do índice inflacionário, na correção dos seus vencimentos.

empresas que, em nome da geração de empregos diretos e indiretos, proporcionam grandes vantagens para as mesmas.

Esta guerra traz consequências conflitantes, pois o estado oferece, muitas vezes, benefícios que a longo prazo não se sabe se serão compensadores. Outra questão importante diz respeito à mudança de local de produção de algumas empresas que se retiram de um determinado estado, desativam sua linha de produção e, consequentemente, dispensam trabalhadores para se dirigirem para outros estados.

Em relação à “guerra fiscal” há mais críticas do que elogios, pois é “*uma situação de conflito na Federação. O ente federado que ganha — quando de fato, existe algum ganho — impõe, na maioria dos casos, uma perda a algum ou a alguns dos demais, posto que a guerra raramente é um jogo de soma positiva*” (VARSANO, 1997:6).

O Paraná entra claramente na “guerra fiscal” para concorrer com outros estados a possibilidade de atrair as empresas, sobretudo as grandes para o seu território. Sem fazer juízo de valor sobre os métodos utilizados, tanto no Paraná quanto em outros estados da Federação, a questão é compreender o porque desta guerra e que benefícios trará ao estado que “ganhar” o privilégio de tê-las como hóspedes. A geração de emprego é o mote principal dos governos, que garantem o aumento de empregos diretos e indiretos. Porém o resultado, na questão do emprego, nem sempre é condizente com as projeções proferidas pelas autoridades públicas e privadas.

O estado do Paraná passa a representar um estado que participa ativamente na reestruturação e modificação de uma economia, até então agroindustrial, para uma economia industrial. O primeiro passo foi dado já no início da década de 70 do século passado com a implantação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC), mas é na década de 90 que será efetivamente implementado.

FIRKOWSKI (1997) identifica no ano de 1992 o início do processo recente de industrialização no estado do Paraná, na gestão do então governador Roberto Requião (PMDB (1991-1994)). Naquele ano o governo do estado autoriza incentivos financeiros às empresas que desejam se instalar no território paranaense.

Em janeiro de 1995, o ex-prefeito de Curitiba Jaime Lerner assume o governo do estado e inicia uma ofensiva para atrair empresas de grande porte para o Paraná. O Programa Paraná Mais Emprego é um dos principais agentes de atração das grandes empresas, haja vista a série de benefícios que o programa oferece às mesmas. Os pontos principais do programa são, segundo a Secretaria de Estado da Indústria, Comércio e Turismo – SEIT (2000), os seguintes:

- Orientações de enquadramento e busca de alternativas de crédito para financiamento de projetos de implantação, ampliação, relocalização e expansão, junto a instituições vinculadas, que atuam com linhas de crédito do Sistema BNDES e outras, como BRDE, SEBRAE, e Banco do Brasil.
- Busca de alternativas de crédito para financiamento de projetos junto a instituições vinculadas, que atuam com linhas de crédito do Sistema BNDES e outras, como BRDE, SEBRAE, e Banco do Brasil.
- Levantamento das alternativas de localização do empreendimento, e análise dos requisitos técnicos e ambientais necessários à implementação do projeto, tais como: incentivos municipais diferenciados, distritos industriais estruturados, apoio em serviços de terraplanagem e/ou aquisição de áreas a preços competitivos.
- Apoio logístico na adequação de infra-estrutura física junto a órgãos vinculados, como COPEL, SANEPAR, COMPAGÁS, IAP, CODAPAR, COHAPAR, e demais Secretarias de Estado.
- Disponibilização de informações socioeconômicas.
- Acompanhamento e apoio no desenvolvimento do projeto e implantação do empreendimento.

Além dos incentivos acima mencionados o estado concede à empresa “*a dilação de prazo de recolhimento do ICMS por 48 meses e o pagamento parcelado em outros 48 meses, com correção monetária e sem juros*”. (LOURENÇO, 2000:57)

Outro ponto que é bastante discutido é em relação à distribuição dos investimentos e das empresas pelas diversas cidades ou regiões do Paraná, gerando empregos em todo o estado, assim como receita (através dos impostos) para os municípios. Cidades como Londrina, Maringá, Cascavel e Foz do Iguaçu, entre outras, seriam beneficiárias do processo recente de industrialização, porém a prática não condiz com o discurso, já que a maior parte dos investimentos realizados no Paraná na década de noventa acabou por concentrar a sua produção na Região Metropolitana de Curitiba (quadro 4), assim como ocorreu nos anos setenta e oitenta.

**QUADRO 4 – DISTRIBUIÇÃO DOS INVESTIMENTOS RECENTES NO PARANÁ
1995-1996**

Gêneros	RMC (%)	Demais áreas do estado (%)
Agroindústria	14,3	85,7
Minerais não-metálicos	100	0
Metalúrgica	83,3	16,7
Mecânica	87	13
Material Elétrico e de Com.	95	5
Material de Transporte	100	0
Madeira/Mobiliário	9,5	90,5
Química	85	15
Papel e Papelão	0	100
Prod. Mat. Plástica	100	0
Perfumaria	100	0
Têxtil	0	100
Bebidas	18	82
Fumo	83	17
Gráfica	100	0
Comércio e Serviços	51	49
TOTAL	72	28

FONTE: IPARDES, Análise Conjuntural, v.18, n.11-12, pag.6, 1996 (*apud* FIRKOWSKI, 1997)

Observa-se, então, que 72% dos investimentos foram realizados na Região Metropolitana de Curitiba e que os principais investimentos são de capital intensivo como metalúrgica, mecânica, material elétrico e de comunicação, material de transporte e química. As indústrias automobilísticas são exemplos claros de que as empresas, com maior capacidade tecnológica, preferem se instalar na região.

O aspecto locacional é um forte atrator para a instalação das indústrias na Região Metropolitana de Curitiba. O porto de Paranaguá (distante aproximadamente 90 Km), o aeroporto internacional de São José dos Pinhais, o entroncamento das principais rodovias federais (BR 116, BR 277, BR 376) que passam pelo estado, a consolidação do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), a proximidade do estado de São Paulo são, entre outras, os principais atrativos locacionais para a região.

A concentração espacial das empresas também condiciona, até certo ponto, a concentração espacial da população. Não se afirma com isso que a atração da população pela Região Metropolitana de Curitiba dá-se simplesmente pela concentração de empresas. Como já foi observado anteriormente, em primeiro lugar são as condições adversas do local de origem que promovem a iniciativa de migrar e, em segundo lugar, a possibilidade de encontrar trabalho onde há uma expansão da atividade produtiva.

Como os investimentos nas demais áreas do estado estão em desvantagem em relação à Região Metropolitana de Curitiba (28%), é visível e compreensível que a população seja mais fortemente por ela atraída pelas maiores possibilidades de trabalho. Porém, esta lógica nem sempre é verdadeira, pois os empregos melhores são destinados às pessoas com qualificação superior, ou seja, pessoas que passaram maior tempo em sala de aula e que não é o perfil do migrante paranaense. Este, quase sempre, é oriundo de cidades pequenas, cidades dependentes da atividade agrícola e que trabalhou na agricultura. Não teve, de maneira geral, acesso à educação, assim como seus filhos. Segundo MARANHO & CIMINELLI (1997:10-11) “*Mais de 50% dos migrantes ainda são trabalhadores com baixa qualificação, necessitando receber oportunidades de emprego e qualificação para facilitar a obtenção de um posto de trabalho.*”

As empresas que se instalaram recentemente em Curitiba e Região Metropolitana são empresas que trabalham com tecnologia avançada e que necessitam de trabalhadores mais qualificados. O mercado de trabalho em Curitiba e Região Metropolitana acaba ficando restrito à população de origem da cidade e os migrantes antigos, que de alguma forma superaram as dificuldades quando da chegada à capital

em busca de emprego através de acesso à educação e, consequentemente, à qualificação.

Aos trabalhadores menos qualificados as opções se restringem ao trabalho na construção civil, ao emprego doméstico (MARANHO & CIMINELLI, op.cit:9). Isto acontece quando não estão desempregados.

De acordo com QUADROS & POCHMANN (1997:23) “*Em termos nacionais, o comportamento do emprego urbano ao longo dos anos 90 é marcado decisivamente pelo processo de supressão de postos de trabalho formal, ao lado do avanço no trabalho informal, no trabalho autônomo e no pequeno negócio*”. Curitiba e Região Metropolitana não escapam da conclusão proferida pelos autores na medida em que acompanham o desenvolvimento do desemprego e aumento de trabalho informal do Brasil.

Segundo IPARDES (2001) a taxa de desemprego aberto (período de referência semanal) da Região Metropolitana de Curitiba de maio de 2001 foi de 6,09%, de uma População Economicamente Ativa (PEA) de 1.184 mil pessoas. No Brasil, para o mesmo período, a taxa de desemprego aberto nas regiões metropolitanas pesquisadas pelo IBGE através da Pesquisa Mensal de Emprego (PME), Rio de Janeiro, São Paulo, Salvador, Recife, Porto Alegre e Belo Horizonte, ficou em 6,9%.

A solução temporária ou definitiva dos desempregados é recorrer ao setor informal, que na perspectiva de GALEANO (2001:64) “é eufemismo para dizer que os trabalhadores têm que se virar”. Fazem qualquer serviço ou trabalho para obterem alguma renda para sustento da família. Alguns recorrem às ruas para trabalharem como guardadores de veículos.

4 – GUARDADORES DE VEÍCULOS NA ÁREA CENTRAL DE CURITIBA: LEGALIDADE, INFORMALIDADE E PERFIL SÓCIO-ECONÔMICO

O principal objetivo neste capítulo é buscar a correlação entre os capítulos analisados anteriormente e a ação dos guardadores de veículos no centro da cidade de Curitiba. É a ligação entre a teoria e a prática já que o estudo de caso é a atividade dos guardadores de veículos. A formação de territorialidades no referido bairro tem como uma das bases fundamentais, o aumento do desemprego e a expansão do trabalho informal. Para isto, foi verificado de que forma a atividade dos guardadores de veículos foi regulamentada, assim como a criação da Associação “Amigos do Trânsito”, uma associação que pretende normatizar a atividade em questão.

Também, no presente capítulo, foi contemplada a atividade do EstaR, sua regulamentação e legalização por parte do Estado para poder fiscalizar o estacionamento de veículos automotores nas vias públicas do centro da cidade de Curitiba, bem como a relação de trabalho existente entre os fiscais da prefeitura (agentes de trânsito) e os guardadores de veículos. Foi realizada uma análise sócio-econômico-espacial com dados coletados em trabalho de campo, através de entrevistas, com intuito de traçar o perfil dos guardadores de veículos.

4.1 - LEGALIZAÇÃO DA ATIVIDADE DE GUARDADORES DE VEÍCULOS

Foi no governo do presidente Ernesto Geisel (1974-1979) que ocorreu a criação e a aprovação da lei 6.242 (23 de setembro de 1975) que dispõe sobre o exercício da profissão de guardador e lavador autônomo de veículos automotores. A regulamentação desta lei foi implementada somente em oito de junho de 1977, cujo número do decreto é 79.797. Entre os artigos que a compõe destacam-se alguns que serão objetos deste trabalho, tais como:

“Art 1º O exercício da profissão de guardador e lavador autônomo de veículos automotores, em todo o território nacional, depende de registro na Delegacia Regional do Trabalho Competente.

Art 3º A concessão do registro somente se fará mediante a apresentação, pelo interessado, dos seguintes documentos:

I - prova de identidade;

II - atestado de bons antecedentes, fornecido pela autoridade competente;

III - certidão negativa dos cartórios criminais de seu domicílio;

IV - prova de estar em dia com as obrigações eleitorais;

V - prova de quitação com o serviço militar, quando a ele obrigado.

Parágrafo único. Em se tratando de trabalhador menor, a efetivação do registro de que trata este artigo fica condicionada ao que dispõe o parágrafo 2º do artigo 405 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

Art 4º A Autoridade municipal designará os logradouros públicos em que será permitida a lavagem de veículos automotores pelos profissionais registrados na forma da presente lei”.

Em uma simples averiguação na aplicação desta lei observa-se que nenhum dos artigos contidos são praticados pelos profissionais assim qualificados. Os artigos 1º e 3º referem-se a obrigatoriedade de haver um registro na Delegacia de Trabalho. Somente recentemente, com a criação em Curitiba de uma Associação de guardadores de veículos denominada “Amigos do Trânsito” é que se estabeleceu esta obrigatoriedade. Anteriormente a ela qualquer cidadão que necessitasse das ruas para ganhar algum dinheiro como guardadores de veículos não seria impedido de trabalhar. Posteriormente será analisado com mais detalhes a atuação desta associação.

O artigo 4º diz que a autoridade municipal designará os lugares onde os guardadores de veículos podem atuar. Os logradouros onde os guardadores de veículos se estabelecem depende exclusivamente da atuação dos próprios, sendo que prefeitura municipal não tem interferência alguma, ou seja, não há nenhuma orientação do poder público de lugares onde os profissionais possam ou devem trabalhar. Existe sim, por parte dos trabalhadores, uma demanda de espaços onde haja uma maior circulação de veículos e, por conseguinte, maiores possibilidades de ganho por parte dos guardadores de veículos.

O decreto de número 79.797, que regulamenta a profissão de guardadores de veículos, explicita a função dos mesmos; o artigo 3º refere-se à sua atuação, dizendo que: *O guardador de veículos automotores atuará em áreas externas públicas, destinadas a estacionamentos, competindo-lhe orientar ou efetuar o encostamento e desencostamento de veículos nas vagas existentes, predeterminadas ou marcadas.*²²

O parágrafo 3º, do artigo 3º, trata da responsabilidade dos guardadores de veículos; “*Durante o período de estacionamento do veículo, seus acessórios, peças e objetos comprovadamente deixados no seu interior, ficarão sob a vigilância do guardador de veículos automotores.*”

Esta responsabilidade dos guardadores de veículos sobre o automóvel estacionado é objeto de discussões por parte do usuário, dos guardadores de veículos, e da polícia. Quanto ao usuário, o cidadão que freqüenta as vias públicas e que necessita estacionar seu carro para afazeres profissionais e/ou de lazer no centro, ou em outros lugares da cidade, surgem alguns problemas.

Por mais que não seja obrigatório o pagamento pelo serviço prestado pelos guardadores de veículos, é quase uma imposição dar-lhes algum dinheiro, pois há uma certa coação²² por parte dos guardadores de veículos para com os usuários.

Em relação aos guardadores de veículos e suas responsabilidades também há um problema. Eles, a priori, estão em uma via pública, trabalhando, cuidando dos veículos que estacionam em seus “territórios”. Caso aconteça alguma coisa (roubo, por exemplo) com um determinado veículo que estava sob sua vigilância, o que este cidadão poderá fazer? Ressarcir o proprietário com o dano causado por outros? Aí vem o problema. Como *não é obrigatório* o pagamento sobre o serviço prestado pelos guardadores de veículos, eles se eximem de qualquer responsabilidade sobre o fato ocorrido, ou seja, para o usuário não há nenhuma garantia de que, caso aconteça

²² Esta coação é no seguinte sentido: logo quando se estaciona o carro, normalmente o guardador de veículos já está presente ao lado do carro sugerindo que ficará sob sua guarda. Quando não cobram antecipadamente, lembram aos usuários que no retorno deles estarão esperando uma “gorjeta”. Outra forma de coação é a ameaça, as vezes velada, outras explícitas, sobre o que pode acontecer com o carro caso eles não tenham uma gratificação de acordo com que esperam (pneu furado, lataria riscada, vidros quebrados...).

alguma coisa com o seu veículo no tempo que estava sob a responsabilidade dos guardadores de veículos, tenha seus prejuízos recuperados.

A Associação “Amigos do Trânsito” recomenda aos seus associados que não enfrentem os ladrões, açãoem a polícia e que observem as características físicas para posterior reconhecimento do autor do delito.

A polícia também fica em uma posição difícil pois não pode proibir a atuação dos guardadores de veículos pelo próprio cumprimento da lei e também não pode responsabilizá-los caso haja algum roubo ou dano nos veículos que estão sob suas guardas. É necessário salientar, mais uma vez, que o pagamento do serviço não é obrigatório, portanto, não é obrigação formal dos guardadores de veículos de preservar o patrimônio do usuário.

Existe um acordo implícito entre os guardadores de veículos e os usuários na medida em que a guarda dos automóveis em um certo período do dia não garante a inviolabilidade dos carros. Mesmo assim o usuário confere aos guardadores de veículos esta incumbência, seja por coação, por acreditar que seu bem será protegido ou pelo entendimento social que esta profissão traduz, ou seja, são cidadãos que na impossibilidade de trabalhar em outras atividades formais estão nas ruas para garantir o seu sustento e da sua família.

4.2 - ASSOCIAÇÃO CURITIBANA DE GUARDADORES DE VEÍCULOS “AMIGOS DO TRÂNSITO”²³

Fundada em 18 de março de 2000 a Associação “Amigos do Trânsito” tem como objetivo principal “*congregar os prestadores de serviços de guardadores de veículos, fiscalizar o respeito dos seus membros para com a sociedade e pelo bom serviço prestado, zelar pelo respeito humano e profissional a seus membros*” (anexo 2).

Para a formação desta associação havia a necessidade de se criar alguma regulamentação prática da lei que entrou em vigor na década de setenta. Por mais que

²³ Esta associação funciona “provisoriamente” no gabinete do vereador Jair Cesar de Oliveira, do Partido Trabalhista Brasileiro (PTB) na Câmara Municipal de Curitiba.

existisse uma lei que reconhecesse o guardador de veículos como um profissional, não havia uma regra clara de como e onde eles teriam a possibilidade de desenvolver tal atividade.

A associação “Amigos do Trânsito” não dá conta de atender a esse objetivo, ou seja, não consegue definir os espaços públicos para o exercício da profissão, pois o trabalho que realiza é tão somente registrar os trabalhadores que atuam há tempos nas ruas. Para a solicitação de regularização do trabalho do guardadores de veículos há alguns requisitos que devem ser considerados.

Apresentação de documentos, fotografia e verificação de antecedentes criminais são indispensáveis para tornar-se membro da associação. Atendidos os requisitos, os trabalhadores recebem, então, um crachá e um jaleco que serão os identificadores dos associados nas ruas.

Segundo a associação existem hoje no município de Curitiba aproximadamente 1.800 guardadores de veículos, sendo que a maioria deles encontra-se no centro da cidade. Destes, perto de 800 fazem parte da associação.

Vale ressaltar o significado que a associação tem para o guardador de veículos e também para a sociedade. Para os profissionais da rua a importância de ser filiado tem um único objetivo, o de ser reconhecido pela população através do uso do jaleco e do crachá que recebem, somente isso. Para a sociedade talvez funcione como uma referência diante do grande número de guardadores de veículos na cidade.

A “Associação Amigos do Trânsito” não se constitui, todavia, uma entidade forte, combativa e que lute realmente pelos direitos destes cidadãos, pelo simples motivo de que não há arrecadação ou contribuição mensal para a sua manutenção. Ela funciona em um gabinete de um vereador que, coincidentemente, fundou-a e a fez funcionar no ano 2000, ano este no qual se realizara as eleições para prefeito e vereador da cidade.

A presidente da associação, Soeli Rodrigues de Lara, reconhecendo a falta de organização da entidade, deu uma declaração no seguinte sentido: “*Não temos um lugar fixo onde possamos nos reunir; isso dificulta o contato entre a diretoria e os guardadores*” (Jornal Gazeta do Povo, 27/08/2000).

No estatuto há uma série de direitos e deveres que devem ser cumpridos pelos associados mas que dificilmente são fiscalizados, pois o que se observa é uma impossibilidade de haver pessoas que se dediquem a fazer cumprir as obrigações que regem o estatuto. Os membros da associação trabalham nos seus territórios diariamente, e se não o fizerem acabam por perdê-los. Portanto, essa ação formal de criação de uma associação não garante a efetivação das suas regras.

No entanto, é importante que haja um começo de organização destes profissionais na medida em que cresce o número de usuários de automóveis na cidade e cresce também o número de guardadores de veículos, gerando maior concorrência entre eles, pois expande-se as áreas de estacionamento e são nelas que os guardadores de veículos atuarão.

4.3 - ÁREA CENTRAL DE CURITIBA: ORIGEM E EVOLUÇÃO DO ESTACIONAMENTO REGULAMENTADO - “EstaR”.

Antes de ser elaborada a lei que criou a profissão de guardadores de veículos no Brasil, a Prefeitura Municipal de Curitiba decretou uma lei que estabelece que as vias públicas são objetos de cobrança de quem as utiliza para estacionamento de veículos. A Lei número 3.979 de 5 de novembro de 1971 dispunha no seu Artigo 1º a seguinte autorização: “*Fica o executivo autorizado a estabelecer, nos bens públicos de uso comum do povo, em locais previamente determinados, o estacionamento de veículos, mediante o pagamento de preços a serem fixados por decreto*”.

A regulamentação desta lei vai ser expedida em 20 de maio de 1980, no decreto número 569, assinada pelo então prefeito Jaime Lerner²⁴, que definia algumas ruas centrais para o início da operação para a cobrança de estacionamento em vias públicas através do Estacionamento Regulamentado, o EstaR (anexo 3).

²⁴ Tanto na lei de número 3.979 de 5 de novembro de 1971 quanto no decreto número 569 que regulamenta a lei 3.979, a cidade tinha como prefeito, o atual governador Jaime Lerner. Ele foi prefeito três vezes do município, sendo que as duas primeiras gestões (1971-1975 e 1979-1982) foi prefeito biônico, ou seja, escolhido diretamente pelo governador do estado durante o regime militar.

Posteriormente, o número de ruas e trechos incorporados ao EstaR foi sendo realizado de acordo com a expansão das atividades de comércio e de serviços no centro da cidade, assim como a pedido dos próprios comerciantes e interessados neste sistema (mapa 1). Atualmente, além do centro da cidade, algumas ruas de alguns bairros (Batel, Bigorrilho, Portão, São Francisco e outros) também passaram a ser controlados pela Urbanização de Curitiba S/A (URBS) via cobrança de estacionamento em vias públicas. A URBS é uma empresa de economia mista cuja atividade principal é o gerenciamento do sistema de transporte coletivo de Curitiba. Outras atribuições do referido órgão são: fiscalização do serviço de táxi e transporte escolar, administração de terminais de transporte de massa, estação rodoviária, etc.

A alegação da prefeitura para a instalação de cobrança de estacionamento em espaço público é de que haveria uma rotatividade dos automóveis em alguns lugares considerados de alto tráfego, que possibilitaria um maior número de usuários utilizando vagas nas vias públicas.

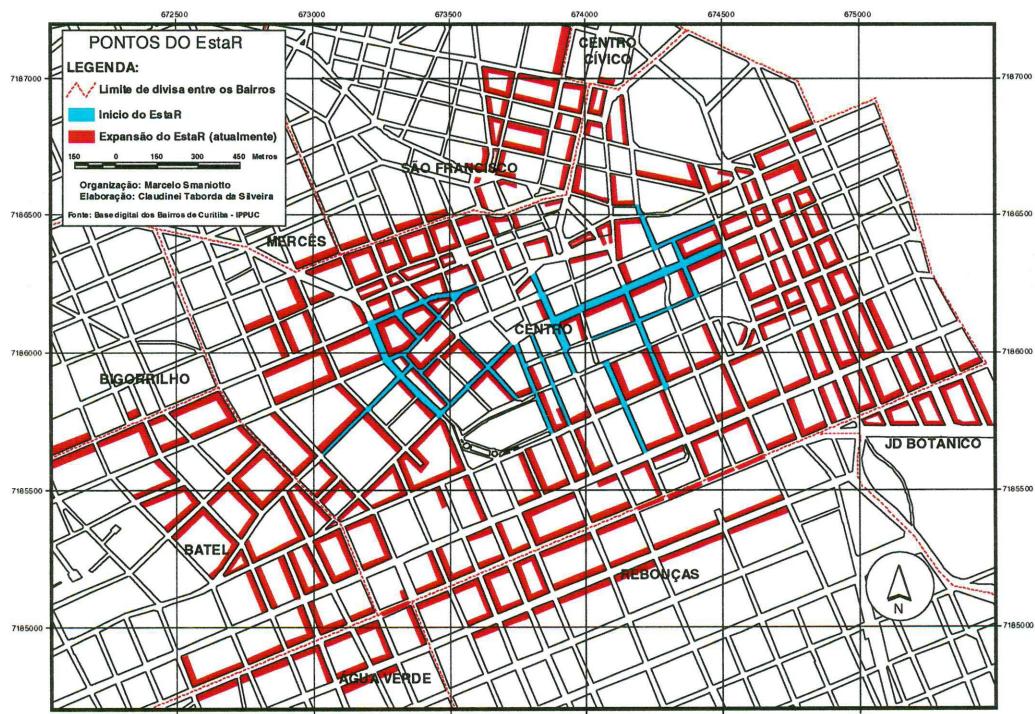
O referido decreto (569) determina os horários, os dias, e os tipos de veículos que são passíveis de cobrança, assim como atribui à URBS a exploração e administração destes espaços²⁵ (Artigos 2º e 3º).

A receita auferida da venda dos cartões²⁶, deduzidos os custos operacionais, será aplicada na execução de obras ou serviços públicos, determinados pelo Executivo (Parágrafo único do Artigo 3º).

²⁵ A exploração nestes espaços públicos funciona da seguinte forma: nas ruas demarcadas pelo EstaR, os usuários têm duas alternativas de pagamento para estacionar o automóvel. Os agentes de trânsito vendem cartão individual ou talão contendo dez cartões, de uma ou duas horas de estacionamento. Ao estacionar o usuário preenche o cartão com dia, hora, minutos e a placa do carro.

²⁶ Segundo a senhora Cassia Ricardo de Aragão, da URBS, em entrevista concedida ao autor, são vendidos aproximadamente 60.000 talões, em média, por mês. O número de agentes de trânsito que atuam na fiscalização do trânsito é de 299. As despesas dividem-se em salários, sinalização e outros investimentos.

MAPA 1 – ESTACIONAMENTO REGULAMENTADO (EstaR) NA ÁREA CENTRAL DE CURITIBA/PARANÁ – INÍCIO E EXPANSÃO



Outra forma de receita da URBS é em decorrência das multas aplicadas caso não seja regularizada a situação do usuário que infringiu a lei. A aplicação das multas pela URBS²⁷ e seus agentes de trânsito só foi possível a partir de janeiro de 1998 quando foi municipalizada, pelo Código Nacional de Trânsito, a responsabilidade por tais cobranças. Antes desta data quem tinha prerrogativa de autuar com multas os condutores de veículos estacionados irregularmente era o Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN).

4.4 - O EstaR E OS GUARDADORES DE VEÍCULOS

A descrição e análise acima realizadas para se entender como são organizadas as vias públicas em relação ao estacionamento de veículos automotores, revela uma situação conflituosa para os usuários destas vias na medida em que eles acabam por pagar pelo uso do espaço público pelo menos em três oportunidades.

O primeiro pagamento se dá através do Imposto sobre Propriedade de Veículo Automotor (IPVA). Segundo o DETRAN, é um imposto devido pela propriedade do veículo²⁸, cuja competência de legislar e arrecadar é exercida pelo Estado. O produto da arrecadação do IPVA é dividido entre o Estado e o Município onde o veículo estiver licenciado, na proporção de 50% para cada um deles. O valor arrecadado com o pagamento do IPVA pode ser utilizado, tanto pelo Estado como pelo Município, em benfeitorias de qualquer natureza, tais como : escolas, saúde, habitação, iluminação etc.

²⁷ “Os motoristas que forem notificados por irregularidades têm 48 horas para regularizar a situação. Basta procurar uma agente de trânsito ou diretamente a Urbs para pagar uma multa de R\$ 6,00 - equivalente ao valor de um talão. Caso contrário, o motorista é multado em 50 Ufirs e perde três pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH)” (Gazeta do Povo, 09/11/99).

²⁸ As alíquotas do IPVA são: 1% (um por cento) para ônibus, microônibus, caminhões e quaisquer outros veículos registrados no Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN) ou cadastrados na Secretaria de Estado da Fazenda (SEFA), na categoria aluguel ou espécie carga, exceto veículos de propriedade de empresas locadoras; 1% (um por cento) para veículos destinados a locação, de propriedade de empresas locadoras ou cuja posse essas detenham, mediante contrato de arrendamento mercantil; 2,5% (dois e meio por cento) para os demais veículos registrados no DETRAN ou cadastrados na (SEFA).

O segundo pagamento, que não é um imposto, pois paga somente aquele que utiliza as vias públicas para estacionar o veículo é o EstaR, conforme já foi explicitado. E a terceira forma é o pagamento para os guardadores de veículos que, no intuito de “proteger” o veículo nestas vias, acaba também por cobrar um pagamento dos usuários.

Um exemplo desta relação entre os guardadores de veículos e o EstaR dá-se da seguinte forma: ao estacionar seu veículo em um trecho de uma rua do centro da cidade de Curitiba, onde existe a demarcação por parte do EstaR, o usuário paga através do cartão o valor de R\$ 0,60, por uma hora. Como quase todas as vias de circulação de automóveis do centro da cidade são administradas pelo EstaR, há também a figura do guardador de veículo, que lhe cobra (não obrigatório) algum dinheiro para o cuidar do veículo, assim o usuário, paga duas vezes pela utilização do mesmo espaço.

Uma outra situação também muito recorrente no cotidiano do usuário, é quando o próprio guardador de veículo possui o cartão do EstaR e vende o cartão junto com o “serviço” de proteção do automóvel. Dependendo do ponto e do guardador de veículo, o usuário paga, aproximadamente, um real (R\$ 1,00). Ou seja, R\$ 0,60 do cartão, adicionado R\$ 0,40 da proteção. Esta forma de acerto é quase uma obrigação do usuário que não tem o cartão em seu poder. Acaba-se pagando diretamente ao guardador de veículo pelo duplo serviço.

A relação entre os agentes de trânsito que fiscalizam as áreas de estacionamento e os guardadores de veículos, segundo a URBS, não gera problemas maiores devido ao fato que são atividades paralelas e não influenciam no trabalho executado. Para os agentes de trânsito da URBS existe o comércio de talões vendidos diretamente para o guardador de veículo que, no caso, transforma-se em um consumidor de serviço prestado pela prefeitura, mesmo não sendo proprietário do automóvel.

4.5 - GUARDADORES DE VEÍCULOS NA ÁREA CENTRAL DE CURITIBA – SITUAÇÃO SÓCIO-ECONÔMICO-ESPACIAL

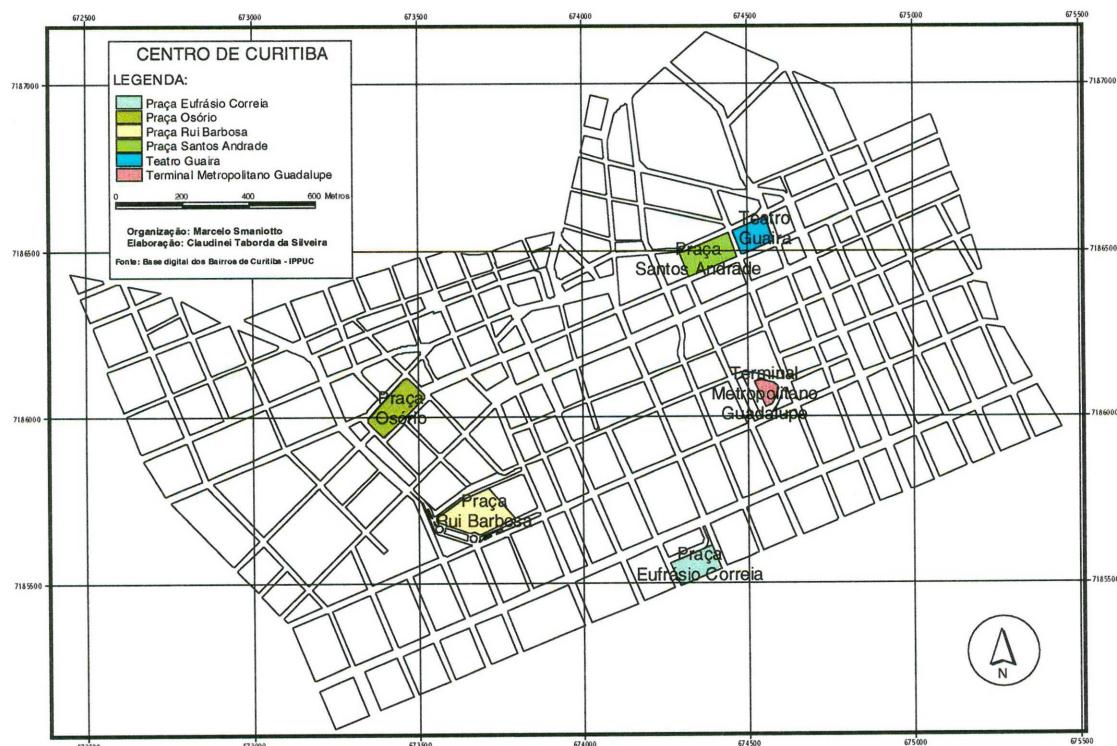
A categoria dos trabalhadores informais aqui analisada é a dos guardadores de veículos automotores no centro da cidade de Curitiba (mapa 2). Esta categoria tem como distinção principal ser aquela que negocia, aluga, vende um “pedaço” das vias públicas por determinado período, para quem necessita estacionar seu automóvel. A distinção referida é no sentido de que, enquanto outros trabalhadores ocupam as vias públicas para também reproduzir a sua existência, como o fazem os catadores de papel, vendedores ambulantes, prostitutas, pedintes dos semáforos etc., os guardadores de veículos negociam o próprio espaço. As vias públicas são as mercadorias diretas destes trabalhadores.

Mercadoria aqui tratada como “*uma coisa ou objeto que satisfaz uma necessidade qualquer do homem*” ou “*uma coisa que se pode trocar por outra*” (CATANI, 1992:18). Conforme COGGIOLA (1998:45) a mercadoria pode ser entendida como “*um produto destinado a ser trocado no mercado*”. Os dois autores fazem uma análise do processo de produção de mercadoria a partir da teoria elaborada por Karl Marx. Para esse último “*toda mercadoria se apresenta sob o duplo ponto de vista de valor de uso e valor de troca*” (1999:45).

O valor de uso se caracteriza por “*satisfazer uma necessidade humana real ou imaginária*”, enquanto o valor de troca se caracteriza por ser uma “*propriedade de ser trocada por outras mercadorias segundo determinadas proporções*” (COGGIOLA, op.cit:45). O valor de uma mercadoria é determinado pelo tempo de trabalho socialmente necessário para produzi-la. (*ibid:47*)

Para o guardador de veículo, a rua ou um pedaço da rua, representa um valor de troca, pois ele despende um tempo de trabalho sobre aquele “objeto” para ter, como retorno, outro tipo de mercadoria (dinheiro), mesmo não tendo ele produzido aquele objeto. Para o consumidor que irá estacionar seu veículo na vaga protegida pelos guardadores de veículos, a vaga é também um objeto que representa um valor de troca,

MAPA 2 – CENTRO DA CIDADE DE CURITIBA E ALGUMAS REFERÊNCIAS



no sentido de que, para ele, a vaga para estacionar é uma mercadoria da qual será paga com outro tipo de mercadoria que dispõe, que no caso é, geralmente, o dinheiro.

Na pesquisa de campo realizada através de entrevistas (anexo 4), buscou-se levantar e traçar um perfil dos guardadores de veículos referente à sua condição econômica, social e espacial. Quem são eles, de onde vêm, quanto ganham, como vivem, onde moram, etc. Esse perfil tenta demonstrar de que maneira a informalidade está presente no cotidiano das cidades onde o trabalho informal, assim como o emprego informal, ganham espaços na medida em que o desemprego assume proporções maiores no estado do Paraná e no município de Curitiba.

Além desse perfil, esse trabalho congrega a formação das territorialidades por parte dos guardadores de veículos, sobretudo no centro da cidade, não excluindo as considerações sobre outras áreas (bairros) da cidade que, de acordo com a atividade comercial, hospitalar, cultural, de lazer entre outros, acabam por atrair os guardadores de veículos. Existem lugares fora do centro da cidade que têm pontos permanentes e com isso garante trabalho contínuo para os referidos trabalhadores. Também existem as atividades fora do centro da cidade que são esporádicas, dispersas no tempo e não contém uma perenidade, ou seja, enquanto no centro da cidade diariamente os guardadores de veículos trabalham, nos bairros (onde não existem pontos permanentes) esses trabalhos surgem de acordo com algum evento. Para exemplificar, quando há jogos de futebol em estádios fora da área central da cidade há a demanda por guardadores de veículos, devido ao grande fluxo de veículos que se dirige ao jogo, e que garante o trabalho naquele dia específico. Quando há shows musicais, ou outros, em algum ginásio de esportes, que normalmente está fechado quando não há evento esportivo, há a demanda por guardadores de veículos, pois para lá se dirigem grande fluxo de pessoas e, consequentemente, veículos.

Nesse sentido, as territorialidades acabam se tornando móveis²⁹, deslocando a força de trabalho dos guardadores de veículos num determinado período para os lugares onde há aglomeração e, consequentemente, gerando possibilidades de remuneração.

No centro da cidade a territorialidade é mais fixa, rígida, pois os lugares estão previamente delimitados pelo fluxo intenso de automóveis, e se expande na medida que aumenta a circulação de pessoas e mercadorias para áreas antes não atingidas.

O centro da cidade é, por excelência, o lugar da concentração de pessoas, da circulação de mercadorias, transportes, do comércio e dos serviços. Segundo SPOSITO (1991:6) o centro da cidade “é antes de tudo ponto de convergência/divergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem para algumas atividades e, em contrapartida, é o ponto de onde todos se deslocam para a interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela”.

CORRÊA (1997:123) diz que é uma característica comum nas metrópoles modernas a existência de uma área onde se concentram as principais atividades comerciais e de serviços, bem como terminais de transportes interurbanos e intraurbanos. São os trabalhadores e consumidores que circulam pelo centro e que necessitam ter uma infra-estrutura que lhes proporcione essa circulação.

Estes dois últimos autores expressam a importância do centro que ainda existe nas cidades. Não se tratará todavia, nesse trabalho, da questão da descentralização, da deterioração ou da revitalização do centro nas cidades, fenômenos que estão ocorrendo na maioria das grandes cidades e que tem despertado a atenção de especialistas no assunto (CORRÊA, 1995(b); SPOSITO, 1991; FRÚGOLI, 2000).

O que interessa aqui é o centro da cidade de Curitiba, que ainda guarda as características do que SPOSITO e CORRÊA se referiram, apesar da cidade de Curitiba

²⁹ SOUZA (1995:88) utiliza a expressão “territorialidade móvel” quando analisa os territórios da prostituição que, segundo ele, são limites instáveis.

possuir, desde 1965, um plano preliminar de urbanismo- Plano Serete – que, entre outros aspectos, previa a “*desconcentração do comércio e dos serviços da área central*” (MENEZES, 1996:80). O Plano Diretor, baseado no plano preliminar de urbanismo de 1965, foi instituído em 1966 através da lei 2.828 (Prefeitura Municipal de Curitiba: 1966) e tinha , entre outras disposições, a adoção dos denominados “eixos estruturais” que são vias que “*tangenciariam o anel central no sentido norte-sul, leste-oeste. Ao longo deles deveriam ocorrer a expansão urbana*” (MENEZES, 1996:80).

Uma das formas de promover a expansão urbana para áreas mais distantes do centro foi o desenvolvimento do transporte coletivo. Para o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), ele seria o indutor da ocupação do solo, “*na medida em que o planejamento da cidade requereu a desconcentração do comércio e dos serviços do anel central e a expansão para os bairros, de forma a se criar mini-centros e reduzir os deslocamentos ao centro principal*”. (1995:9)

Entretanto, no centro de Curitiba, ainda estão mais fortemente concentradas as atividades do setor terciário da economia (comércio e serviços) no qual grande parte dos empregos formais estão estabelecidos. Segundo a Prefeitura Municipal de Curitiba o comércio e serviços representam 68% dos empregos formais no município.

Bancos, livrarias, lojas de departamentos, vestuário, serviços públicos, serviços de saúde (pública ou privada), praças, escolas, laboratórios, restaurantes, bares, lanchonetes, cinemas, teatros, enfim uma série de equipamentos urbanos que conferem ao centro uma convergência de necessidades que a população da cidade de Curitiba e municípios vizinhos consomem no dia-dia.

Os terminais de transporte urbano, como em outras cidades do mesmo porte, se localizam no centro, justamente para facilitar o deslocamento da população que transita pela cidade ou que chega dos municípios vizinhos. Por exemplo, o terminal Guadalupe que recebe diariamente milhares de pessoas que se deslocam da Região Metropolitana para a capital e vice-versa, e a praça Rui Barbosa que centraliza o fluxo de ônibus de leste, oeste, norte e sul da capital.

Com essa intensa circulação de dezenas de milhares de pessoas no centro da cidade e o acirramento do desemprego, abre-se a possibilidade de instalação de

atividades marginais à economia formal. São pessoas que, impossibilitadas de alguma forma de exercer alguma atividade regular e excluídas do processo de produção, buscam alternativas paliativas para reproduzir a sua existência.

Os catadores de papel (carrinheiros) aproveitam os resíduos sólidos e tornam-se, diariamente, parte de uma cena comum na cidade; grandes carrinhos carregados de produtos recicláveis e outros circulam pelo centro provocando, inclusive, alguns transtornos para o tráfego de veículos.

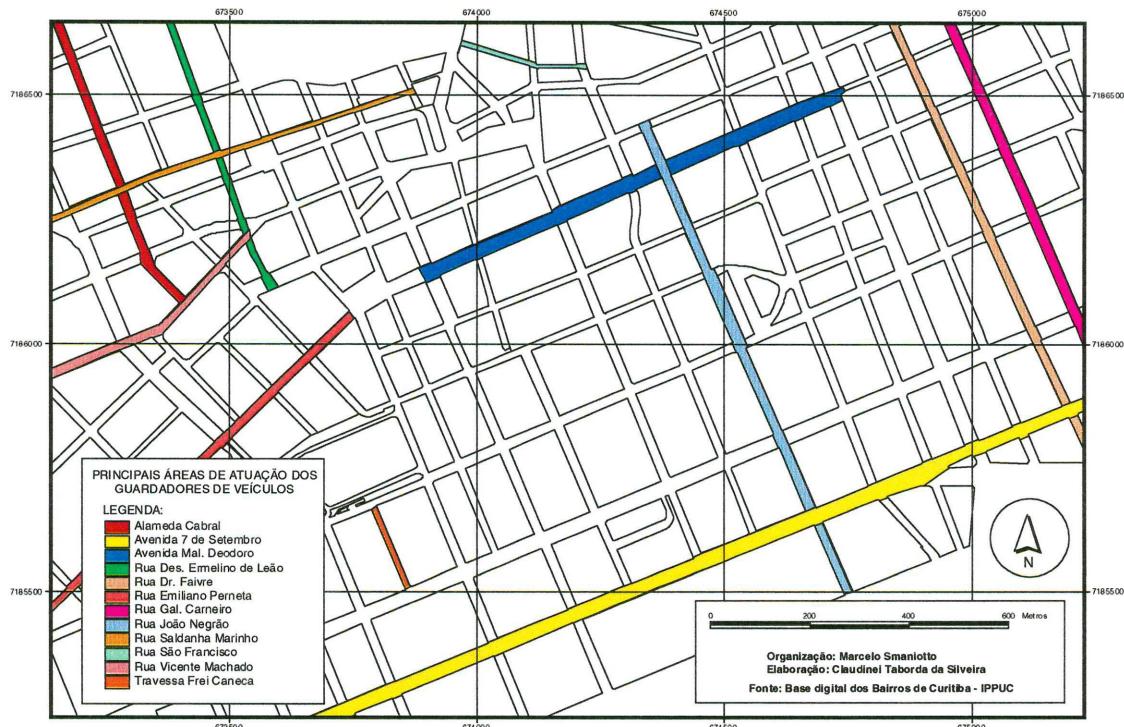
Os vendedores ambulantes legalizados ou não, apropriam-se de certos espaços para vender seus produtos, como bem apontou MENDONÇA *et.al* (1984). A grande circulação de pessoas é o motivo essencial desse comércio, pois suas mercadorias estão expostas a todos que por ali transitam. Vendendo, normalmente, produtos de origem e procedência irregular e desconhecida acabam entrando em conflito com os estabelecimentos comerciais devido à concorrência. Vale lembrar que uma parte considerável da população é pobre e que consome produtos mais baratos, mesmo sendo falsificados; o comércio legalizado acaba por ser prejudicado em face dessa situação.

As prostitutas, travestis e pedintes também são “favorecidos” pela grande circulação de pessoas, seja pela “comércio” do corpo, seja pela esmola; estes dependem de lugares onde existe maior concentração ou circulação de pessoas.

Os guardadores de veículos também concorrem com essa disputa de espaços e são dependentes da circulação de veículos no centro da cidade. Apropriam-se das vias públicas, territorializando o espaço, e assim garantindo o seu sustento e da sua família. (mapa 3)

Vários aspectos da atividade de guardadores de veículos interessam à esse trabalho. Em primeiro lugar ressalta-se o *trabalho* informal que é praticado. Diferentemente do setor informal, aquele a que se refere o IBGE (empregadores, empregados sem carteira assinada, os não-remunerados, por conta própria), os guardadores de veículos condizem mais com a precarização ou deterioração das condições do trabalho. MATTOSO (1999) afirma que, com o elevado desemprego,

MAPA 3 – CENTRO DA CIDADE DE CURITIBA COM MAIOR NÚMERO DE GUARDADORES DE VEÍCULOS ENTREVISTADOS



cada vez mais os *bicos* se espalham pelo país. Como se verá adiante essa atividade contempla a assertiva de MATTOSO.

Em segundo lugar a construção de territorialidades, identificada pela ação constante e diária sobre alguns espaços no centro da cidade, e que leva os guardadores de veículos a ter um certo poder sobre eles. A manutenção do poder, e por conseguinte a manutenção da territorialidade, requer um esforço muito grande do grupo que a detém, pois qualquer descuido ou desatenção é motivo de perda.

A seguir se fará uma análise das condições sociais, econômicas e espaciais acerca da atividade dos guardadores de veículos na intenção de explicitar as causas e consequências do uso de vias públicas para tal atividade.

4.6 - PERFIL DOS GUARDADORES DE VEÍCULOS NO CENTRO DE CURITIBA

O quadro 5 deixa claro a distribuição dos guardadores de veículos segundo o sexo e idade. Os homens dominam as vias públicas nesta atividade no centro da cidade de Curitiba, compondo 93% dos guardadores de veículos. Deve-se levar em consideração dois importantes aspectos que podem esclarecer essa superioridade numérica do sexo masculino. O primeiro diz respeito aos riscos ligados à atividade, pois pressupõe a guarda do veículo enquanto seu proprietário não está presente. Portanto, a atenção maior é em decorrência de roubos (do carro como também de objetos no interior do veículo) que, nas grandes cidades, é crescente. Para a proteção do carro, pressupõe-se que os homens estariam mais aptos a enfrentar situações de risco, apesar de que a própria Associação dos guardadores de veículos aconselha os seus membros a não enfrentarem os possíveis assaltantes.

A segunda consideração é sobre a disputa dos pontos que se tem sobre as vias públicas. Não importa se é durante o dia ou a noite o controle dos pontos é objeto de conflitos. A apropriação e consequente territorialização do espaço se dá através, principalmente, por indicação de conhecidos (55%) seguido de espaço sem

guardadores de veículos e pontos comprados³⁰ (12% e 10%, respectivamente). Porém, isso não isenta a disputa, porque para manter o espaço é necessário assiduidade e presença no ponto escolhido. Os “assédios” sobre esses espaços são constantes e por isso a presença masculina, neste caso, é importante. Em um caso relatado ao autor, um guardador de veículos que trabalha de madrugada na rua André de Barros, esquina com a rua Barão do Rio Branco, foi espancado por dois outros que queriam tomar “posse” daquele local. Hoje ele trabalha armado (pedaço de madeira e faca) para garantir o seu espaço.

QUADRO 5 - GUARDADORES DE VEÍCULOS NO CENTRO DE CURITIBA SEGUNDO SEXO E IDADE

SEXO	%
MASCULINO	93
FEMININO	7
IDADE	%
ATÉ 18 ANOS	3
DE 19 A 30 ANOS	21
DE 31 A 50 ANOS	53
ACIMA DE 50 ANOS	23

FONTE: Levantamento de campo - 2000

Em relação à idade é possível observar algumas indicações do comportamento do mercado de trabalho no Brasil e, especialmente, o desemprego. Apesar de haver um intervalo grande entre as classes de idades, no intervalo dos 19 anos aos 50 anos, a porcentagem de trabalhadores é da ordem de 74%. Este intervalo representa o momento de alta produtividade da população economicamente ativa³¹.

³⁰ Existem duas modalidades de negócio sobre os pontos. Compra e aluguel. A primeira mediante pagamento sobre determinado espaço, onde o vendedor deixa de exercer a atividade ou se transfere para outro ponto. A segunda é quando um guardador de veículos cede aquele espaço por determinado período cobrando alguma taxa. Normalmente o guardador que cedeu aquele espaço, tem outro para cuidar mas detém os “direitos” sobre aquele cedido. É claro que a negociação se dá de modo informal.

³¹ A população economicamente ativa empregada neste caso é aquela que o Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES) utiliza seguindo as orientações da Organização Internacional do Trabalho (OIT) que “compreende o potencial de mão-de-obra com que pode contar o setor produtivo, isto é, a população ocupada e a desocupada”.

Se estão trabalhando como guardadores de veículos é porque outra atividade não foi e não é possível exercer. As dificuldades de encontrar emprego são devidas, em primeiro lugar, à baixa escolaridade (quadro 6) e, em segundo lugar, apesar da maioria declarar que possui alguma profissão³² (65%), as profissões a que se referiram não necessitam de aperfeiçoamento e especialização. No Brasil atual, e Curitiba não foge desta realidade, a reinserção dos trabalhadores que perderam o emprego está cada vez mais difícil, principalmente se levar em consideração a baixa escolaridade, como se viu no capítulo 2.

Neste caso as pessoas se obrigam a procurar “bicos” que lhes garantam alguma remuneração. É aquilo que SINGER (1999) sugeriu como ocupação ao invés de emprego. Essa observação é pertinente pois, 90% dos entrevistados declararam que estão atuando como guardadores de veículos devido ao desemprego.

QUADRO 6 – ESCOLARIDADE DOS GUARDADORES DE VEÍCULOS DO CENTRO DE CURITIBA

	%
ANALFABETO	23
1º GRAU INCOMPLETO	60
1º GRAU COMPLETO	8
2º GRAU INCOMPLETO	2
2º GRAU COMPLETO	7

FONTE: Levantamento de campo - 2000

Entre analfabetos e com 1º grau (ensino fundamental) incompleto (menos de oito anos de escola) somam 83% destes trabalhadores. São pessoas que impedidas, por diversos motivos, de ter oportunidade de acesso à escola, se sujeitam a todo tipo de serviço, na medida que entram em um círculo vicioso; não tendo condições de estudar vão, desde cedo, procurar trabalho. Ao encontrarem trabalho ou serviço, não têm tempo nem condições financeiras de arcar com os custos referentes à educação. Como

³²As profissões declaradas pelos guardadores de veículos são: vigilante, motorista, mecânico, garçom, carpinteiro, pintor, marceneiro, office-boy, aposentado, auxiliar de produção, serralheiro, manobrista, balconista, cobrador, borracheiro, zelador, funileiro, gráfico, servente, metalúrgico, auxiliar de enfermagem, entre outros.

a necessidade mais urgente para essas pessoas é ter alguma renda no final do dia, ou do mês, para o sustento da família, a educação fica relegada a segundo plano, quando existe alguma expectativa em relação à educação.

De acordo com o grau de escolaridade, o acesso ao mercado de trabalho é mais facilitado. Isso não quer dizer que o emprego formal só existe para quem possui maior tempo dentro da escola. Há pessoas muito qualificadas, com curso superior e especializações, que também se encontram no desalento do desemprego. Entretanto, a taxa menor de desemprego se encontra nas classes onde existe maior grau de escolaridade, como demonstra POCHMANN (1999:105). Com dados do DIEESE e do IBGE, o autor demonstra que o desemprego no Brasil em 1996, para quem possuía de cinco a oito anos de escolaridade era de 7,3%. De nove a onze anos a taxa diminui para 6,6% e, acima de onze anos de escolaridade a taxa cai para 2,9%.

Nesse sentido, os guardadores de veículos com baixíssimo grau de escolaridade encontraram e continuam encontrando dificuldades de se estabelecer como empregados formais, com carteira assinada e os benefícios a que teriam direito. É necessário ressaltar que, quando questionados sobre a intenção de permanecer com guardadores de veículos, 55% responderam que não gostariam de continuar com esta profissão. Ou seja, estão trabalhando nas ruas contra as suas vontades.

A classe por idade que detém a maior porcentagem (53%) é a de 31 a 50 anos. Estes já trabalharam em outras profissões, têm dificuldades de se reintegrar ao mercado formal de trabalho e, portanto, lhes restou a opção como guardadores de veículos. Com baixa escolaridade é cada vez mais difícil a reintegração.

Em relação aos trabalhadores com mais de 50 anos, que correspondem a 23% dos guardadores de veículos, a situação é mais dramática. Primeiro porque com esta idade já é mais complicado no Brasil encontrar emprego formal, principalmente com baixa escolaridade. E segundo, espelha a situação dos aposentados no Brasil. Encontrou-se senhores que contribuíram para a Previdência Social, portanto, participaram como empregados formais ou autônomos ao longo de, no mínimo 25 ou 30 anos, e na aposentaria recebem um benefício tão ínfimo que precisam ir em busca

de outra atividade para complementar a sua renda. Esses encontraram nas ruas o seu complemento de renda.

A revelação mais preocupante destes números é a de que a maioria dos guardadores de veículos está na idade entre 19 e 50 anos, ou seja, no auge da capacidade produtiva; os mais velhos com experiência e os mais novos entrando no mercado de trabalho. As duas categorias encontram barreiras para se integrar ou reintegrar ao mercado formal, e uma das condições negativas para que isso ocorra é a baixa escolaridade.

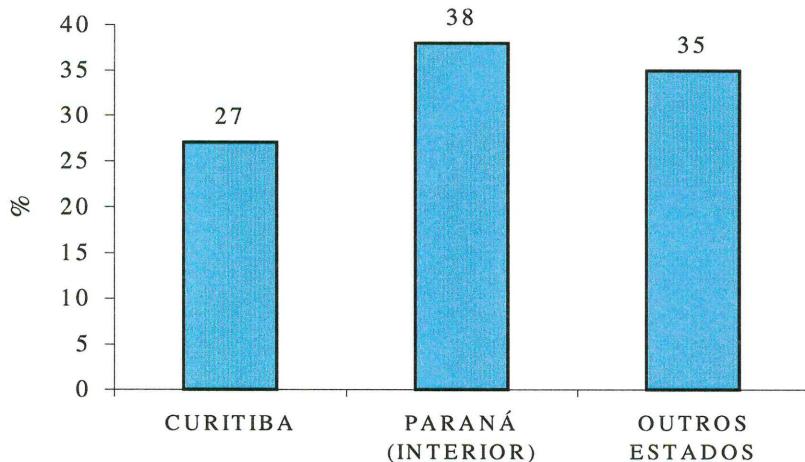
4.7 - ORIGEM, MIGRAÇÃO E RENDA DOS GUARDADORES DE VEÍCULOS

Como já foi abordado no capítulo três o município de Curitiba e Região Metropolitana de Curitiba absorveram grande quantidade de migrantes oriundos principalmente do campo. Para os guardadores de veículos, especificamente, os dados corroboram de forma bastante incisiva esta realidade.

Os que nasceram em Curitiba somam 27%, enquanto que em relação aos do interior do estado este número atinge 38%. De outros estados como Santa Catarina, Rio grande do Sul, São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Pernambuco, Ceará, o número também supera os originários de Curitiba (gráfico 4).

Somados os que nasceram no interior do estado e os nascidos fora do estado do Paraná a porcentagem chega a 73%. Este número alto de migrantes, trabalhando como guardadores de veículos, chama a atenção devido ao fato de que são trabalhadores que provavelmente vieram em busca de uma condição melhor de vida, que não encontraram em suas cidades natal.

**GRÁFICO 4 – ORIGEM DE NASCIMENTO DOS GUARDADORES DE VEÍCULOS
DO CENTRO DE CURITIBA**



FONTE: Levantamento de campo - 2000

A migração para a capital tem dois aspectos importantes. O primeiro é referente ao esgotamento das possibilidades econômicas do local de origem, seja pela mecanização do campo, com a introdução de técnicas e tecnologia agrícolas que acabam por diminuir consideravelmente a mão-de-obra empregada no campo (migração rural-urbana), e também das cidades do interior (pequenas e médias) que não propiciam a absorção de trabalhadores do campo, como também dos trabalhadores da própria cidade. Esses trabalhadores urbanos se deslocam para as cidades que poderiam possibilitar a inserção no mercado de trabalho (migração urbano-urbano).

Segundo KLEINKE *et.al* (1999:47), em um trabalho que analisam os fluxos migratórios no Paraná intra-estaduais entre as mesorregiões, observam o seguinte:

“A Metropolitana [de Curitiba] foi a única mesorregião a fechar o período 1986-91 com trocas totais positivas (108.696) e a única para a qual continuam fluindo, em 1991-96, contingentes superiores aos do período anterior, tanto no movimento intra como inter estadual. Concentra contingentes mais numerosos de imigrantes do próprio Estado e outras Ufs que o total de paranaenses que deixam o Estado.”

Na migração urbano-urbano o município de Curitiba e a Região Metropolitana de Curitiba são os escolhidos pelas pessoas que abandonam suas cidades ou regiões.

O segundo aspecto é a atratividade que Curitiba exerce sobre os trabalhadores ou pessoas, que explica a preferência pela capital. Pode ser através da imagem construída através do “city marketing” e “cidade espetáculo” para GARCIA (1997), “cidade ecológica” e “cidade do primeiro mundo” para MENDONÇA (2001) em uma crítica à essas imagens, ou pela própria transformação econômica porque passou e passa a capital e sua Região Metropolitana através da instalação de algumas indústrias. Há, sem dúvida, uma concentração econômica como visto através de FIRKOWSKI (1997) e MOURA (1998), que acaba por atrair trabalhadores de outras regiões. O problema central é que o surgimento das indústrias não comporta a absorção de mão-de-obra da capital e muito menos de outras regiões.

As observações acima referidas são corroboradas quando se constata os principais motivos que levaram os guardadores de veículos a migrarem para Curitiba e Região Metropolitana (quadro 7). Ao se analisar os três primeiros motivos (atrás de emprego, mudou-se com os pais e dificuldades no local de origem), tem-se um número expressivo que demonstra o mesmo problema, ou seja, são pessoas que migraram em busca de condições melhores de vida.

Quando 19% declararam que mudaram-se com os pais, deduz-se que os pais destes migrantes já se dirigiram à capital com intuito de melhorar sua condição de vida. Possivelmente os pais destes já se dirigiram para a capital em situação tão precária quanto aos filhos que hoje trabalham como guardadores de veículos. É a reprodução das relações sociais que, herdadas dos pais, e passada aos filhos.

Atrás de emprego e dificuldade no local de origem somam 64%. Independente se a migração foi intra ou inter estadual esse número representa a dificuldade encontrada por trabalhadores com baixa escolaridade e qualificação de se estabeleceram no local de origem.

QUADRO 7- PRINCIPAIS MOTIVOS DA IMIGRAÇÃO

MOTIVO DA IMIGRAÇÃO	%
ATRÁS DE EMPREGO	57
MUDOU-SE COM OS PAIS	19
DIFICULDADES NO LOCAL DE ORIGEM	7
DOENÇA	3
OUTROS	15

FONTE: Levantamento de campo – 2000

Outro ponto que chama a atenção é em relação à renda dos guardadores de veículos. Em reportagens de jornais e pela simples matemática do cidadão que freqüenta o centro da cidade, e que observa o trabalho dos guardadores de veículos, acredita-se que a renda mensal não é baixa. O senso comum diz que o trabalho de cuidar de carros pode render mais do que o trabalho formal, aquele onde se passa oito horas em uma fábrica, escritório ou num canteiro de obras, dentre outros, em serviços que não exigem qualificação profissional.

Em reportagem de um periodista sobre a atividade dos guardadores de veículos (jornal Gazeta do Povo do dia 27/07/2000), as manchetes não traduzem a real situação destes trabalhadores. “*Flanelinhas³³ chegam a ganhar R\$ 900,00 por mês. Rendimentos dependem principalmente do ponto, mas mesmo assim, os que menos recebem tiram, mensalmente, mais que um salário mínimo³⁴*”. Um outro destaque na mesma reportagem diz o seguinte: “*Renda mensal pode chegar a R\$ 720*”. Não se questiona o mérito da reportagem mas sim o fato de ser uma chamada um tanto exagerada.

Como se observa na pesquisa de campo (gráfico 5), 26% dos guardadores de veículos auferem até R\$150,00 (cento e cinqüenta reais) mensais, alguns recebem menos que o salário mínimo. Os que recebem até R\$ 300,00 (trezentos reais) perfazem

³³ O termo “flanelinha” é largamente utilizado em Curitiba para fazer referência ao guardador de veículos.

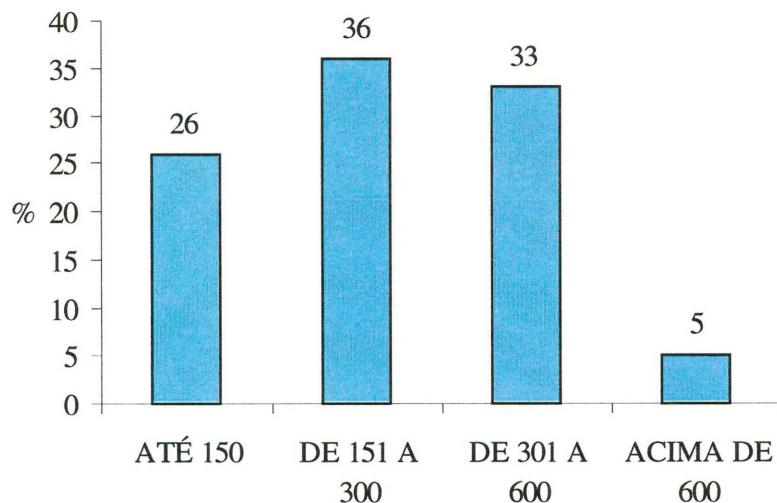
³⁴ O salário mínimo na época da reportagem (08/2000) era de R\$ 151,00 (cento e cinqüenta e um reais). Em abril de 2001 o salário mínimo teve um reajuste e passou a valer R\$ 180,00 (cento e oitenta reais). O valor corresponde a, aproximadamente, U\$ 75,00 (setenta e cinco dólares)

36%, ou seja, 62% recebem até trezentos reais. Um número que representa a baixa remuneração por um trabalho difícil.

Außerem acima de R\$ 600, 00 (seiscentos reais) apenas 5%. Na pesquisa realizada apenas um guardador de veículos afirmou que recebe em torno de R\$ 1.000,00 (hum mil reais). Portanto, a remuneração não é tão atrativa para exercer a profissão, mas simplesmente um paliativo para quem não consegue arranjar um trabalho melhor, como foi afirmado pelos próprios guardadores de veículos.

As diferenças entre rendimentos entre eles estão ligadas a algumas questões que são necessárias para o entendimento do funcionamento da atividade.

GRÁFICO 5 – RENDA MENSAL DOS GUARDADORES DE VEÍCULOS DO CENTRO DE CURITIBA



FONTE: Levantamento de campo - 2000

Em primeiro lugar está a localização do “espaço” em que o guardador de veículos está territorializando. Com já foi esclarecido esta pesquisa se dá no centro da cidade, onde há grande circulação de veículos. Porém, isso não é o suficiente. Depende do tipo de comércio e serviço que tem próximo. Por exemplo, próximo aos bancos, aos “*shopping centers*” há garantia de maior circulação de pessoas do que uma rua, também no centro da cidade, que contenha mais lanchonetes e restaurantes. Estas

servem mais às pessoas que já trabalham no centro e que não estão circulando de automóvel.

Outra questão importante é o número de vagas que cada guardador de veículos detém. É comum encontrar dois guardadores de veículos próximos e com renda mensal muito diferente. Casos extremos foram detectados em uma distância de duas quadras. O primeiro caso é da Avenida Marechal Deodoro, entre as ruas Mariano Torres e Tibagi. Ali foi entrevistado o guardador de veículos de maior renda (em torno de R\$1.000,00). Coincidência ou não, é um dos poucos que tem o 2º grau completo. A sua quadra compreende um número expressivo de vagas (aproximadamente 15) onde a rotatividade é muito grande, pois está localizada próximo a bancos, loja de acessórios de automóveis e edifícios comerciais.

Distante uma quadra, na rua João Negrão esquina com a avenida Marechal Deodoro, um senhor de idade (mais de cinqüenta anos), cuida de três vagas apenas. Sua renda não chega a R\$100,00 (cem reais). O local é em frente ao Centro Comercial Itália (CCI) e o comércio da rua é dividido entre açougue, casa lotérica, restaurante e farmácia. Compreende-se, então que não é somente a localização do “ponto”, mas sim a qualidade do ponto. Coincidência ou não, este senhor é analfabeto³⁵.

O tempo que permanecem no local de trabalho também é um aspecto relevante, pois quanto maior tempo que se passa nas ruas maior a possibilidade de ganho. Cinqüenta e oito por cento (58%) permanecem acima de oito horas diárias, de segunda-feira à sábado, o que representa, muito trabalho para pouco dinheiro. MATTOSO (1999), quando se refere à precarização das condições de trabalho alerta para esse aspecto. Pode ser durante o dia ou pela madrugada, e nem mesmo as condições do tempo (chuva, sol, frio, calor) fazem com que essa atividade se arrefeça. Quarenta e cinco por cento (45%) estão trabalhando como guardadores de veículos há mais de cinco anos.

³⁵ Não foi realizada nenhuma análise sobre a relação localização, renda e escolaridade dos guardadores de veículos.

Por mais que a maioria tenha afirmado que deseja mudar de profissão, o tempo que estão nas ruas demonstra a dificuldade que é deixar de trabalhar nas vias públicas.

4.8 - MORADIA DOS GUARDADORES DE VEÍCULOS – SEGREGAÇÃO SÓCIO-ESPACIAL

Um dos principais indicadores de desigualdade e exclusão social é, sem dúvida, a condição de moradia da população. Os melhores espaços são destinados às classes sociais com maiores rendimentos. A infra-estrutura urbana com água e esgoto tratados, coleta de lixo, energia elétrica, baixa declividade do terreno, com poucas possibilidades de enchentes e erosões, são privilégios desta classe.

Diferentemente das condições de infra-estrutura supracitadas, para a população de baixa renda são “concedidos” espaços que não têm, muitas vezes, as mínimas condições de habitabilidade. Periferia das cidades, favelas “urbanizadas” próximas ao centro da cidade, lugares insalubres ambientalmente (margem dos rios, das rodovias, das ferrovias, próximo aos lixões ou aterros sanitários), enfim, onde o capital imobiliário não se interessa em atuar, ou quando se interessa é para tirar o pouco de dinheiro que as famílias têm, através de venda ilegal de lotes. MARICATO (2001:3) em um artigo sobre segregação territorial e violência esclarece o seguinte:

“A segregação urbana é uma das faces mais importantes da exclusão social. Ela não é um simples reflexo, mas também motor indutor da desigualdade. À dificuldade de acesso aos serviços e infra-estrutura urbanos (transporte precário, saneamento deficiente, drenagem inexistente, dificuldade de abastecimento, difícil acesso aos serviços de saúde, educação e creches, maiores exposição à ocorrência de enchentes e desmoronamentos etc) somam-se menores oportunidades de emprego (particularmente do emprego formal), menores oportunidade de profissionalização, maior exposição à violência (marginal ou policial), discriminação racial, discriminação por gênero e idade, difícil acesso à justiça oficial, difícil acesso ao lazer”.

Com esta lista intensa de problemas vividos pela população marginalizada, tem-se a real dimensão do problema que acarreta morar em algumas partes da cidade. Os guardadores de veículos não fogem a essa realidade. Conforme levantamento realizado, cinqüenta e um por cento (51%) residem no município de Curitiba e

quarenta e nove por cento (49%) em outros municípios da Região Metropolitana de Curitiba.

No município de Curitiba a moradia dos guardadores de veículos está espalhada por vários bairros. A maior concentração está nos bairros Prado Velho, Atuba, Cajuru, Cidade Industrial, Parolin, Pilarzinho, Pinheirinho, Sítio Cercado e Tatuquara. (anexo 5)

Em um trabalho conjunto entre a Universidade Federal do Paraná (UFPr), o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) e o Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES) de 1997, foi elaborado um mapa da pobreza de Curitiba. Os bairros acima citados encontram-se em “nível de carência” entre 1 e 2. O nível de carência é definido a partir da combinação dos indicadores de condição de domicílio, condição do saneamento básico, e condição social do morador.

Corroborando com a afirmação acima de MARICATO (2001), sobre segregação territorial e violência, os bairros Cidade Industrial, Cajuru, Sítio Cercado, Tatuquara, Parolin estão entre os bairros de maior criminalidade na cidade de Curitiba (MENDONÇA, 2001:154). *“Compreende-se de maneira muito clara que o maior índice de criminalidade curitibana ocorra nos bairros mais pobres e periféricos ao centro da cidade”*. (MENDONÇA, op.cit:155)

A escala de 1 a 4 varia entre os bairros de condição muito críticas (1), bairros em condição crítica (2), bairros em condições razoáveis (3) e bairros em condições boas (4). Observa-se, portanto, as condições de moradia crítica e muito crítica que vive a maioria dos guardadores de veículos que moram em Curitiba (nível 1 e 2).

Na Região Metropolitana de Curitiba, fora da cidade pólo, reside a outra parte dos pesquisados. Dentre os municípios, os mais citados são: Colombo, Almirante Tamandaré, Pinhais, Piraquara e Araucária (anexo 1). São municípios limítrofes a Curitiba e têm em comum o crescimento acelerado da população desde a década de 70, e que mantém crescimento acelerado nas décadas de 80 e 90 (quadro 8). São cidades conurbadas à capital, com muitos problemas sócio-espaciais (infra-estrutura, ocupações de área de manancial, ocupação das margens dos rios, violência, etc.).

**QUADRO 8 – TAXA DE CRESCIMENTO ANUAL DA POPULAÇÃO DE ALGUNS MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA:
1991/1996 – 1996/2000**

MUNICÍPIOS	Taxa de crescimento anual (%)	
	1991/1996	1996/2000
ALMIRANTE TAMANDARÉ	6,00	4,82
ARAUCÁRIA	4,38	5,26
COLOMBO	5,47	4,51
PINHAIS	3,41	3,59
PIRAQUARA	10,86	8,53
CURITIBA	2,34	1,82

FONTE : IPARDES – 1997 e Resultado preliminar do censo 2000 - IBGE

Aqueles municípios citados, além dos municípios de Campo Largo, Fazenda Rio Grande e São José dos Pinhais, integram a mancha contígua de ocupação que, nas palavras de KLEINKE e DESCHAMPS (1999) “e recebem 82% dos deslocamentos que ocorrem dentro da própria mesorregião, enquanto que, do total das pessoas que chegam à Metropolitana vindas do interior do Estado, a grande maioria (91%) fixa residência nos municípios da aglomeração”. O crescimento da periferia reforça o processo de metropolização (FIRKOWSKI, 1999)

Os cidadãos de baixa renda não têm outra alternativa senão procurar local para moradia, em bairros ou municípios vizinhos, que proporcionem preços de aluguel e terreno mais baratos. MOURA (1998) analisa da seguinte maneira esta situação:

“A ocupação do espaço metropolitano deu-se seletivamente. O valor da terra e da moradia e o custo das melhorias urbanas reservam para Curitiba um morador de melhores condições de renda e direcionam aqueles moradores empobrecidos e migrantes de menor poder aquisitivo para suas áreas periféricas internas e especialmente externas, em outros municípios”

OLIVEIRA (2000:186) corrobora com as afirmações supracitadas quando analisa a situação dos pobres na cidade de Curitiba em relação à moradia. Segundo o

autor “*a maioria dos seus pobres não se encontra no núcleo, mas espalhada pela sua periferia, confirmando a funcionalidade do papel desempenhado pelos municípios vizinhos na absorção de mazelas sociais e ambientais*”.

Os guardadores de veículos se enquadraram nas considerações acima na medida em que os que moram em Curitiba encontram-se nos bairros mais afastados e carentes, e os que moram na Região Metropolitana de Curitiba estão nos municípios de maior crescimento que, de certa forma, são atraídos pela possibilidade de morar onde o valor da terra e da moradia são menores.

4.9 - USUÁRIOS E GUARDADORES DE VEÍCULOS: SUAS PERCEPÇÕES

Para finalizar, um aspecto importante e que chama a atenção sobre a atividade dos guardadores de veículos, diz respeito à forma como a população, que utiliza as vias públicas para estacionar seus veículos, encara o trabalho desses profissionais.

Chama a atenção, novamente, uma manchete do jornal Gazeta do Povo do dia 27/08/2000 onde está escrito a seguinte frase: “*Curitibanos desaprovam flanelinhas*”. Segundo o jornal, em uma pesquisa eletrônica realizada via internet (sem caráter estatístico ou científico, como o jornal frisou) com 5.252 leitores, cerca de 94% desaprovam a atividade que exercem os “flanelinhas”.

A partir do resultado da pesquisa eletrônica realizada pelo jornal, os guardadores de veículos foram questionados de como eles percebiam a atitude dos usuários. Conforme quadro 9, observa-se um resultado muito distante daquele apontado pelos internautas que desaprovam a atividade. Para os guardadores de veículos há um tratamento respeitoso dos motoristas em relação ao trabalho (48%). Os que gostam da atividade somam 30%, portanto, na avaliação dos guardadores de veículos há, no mínimo, uma relação de aprovação do tipo de trabalho que exercem.

QUADRO 9 – REAÇÃO DOS MOTORISTAS DIANTE DOS GUARDADORES DE VEÍCULOS

	%
RESPEITAM	48
GOSTAM	30
NÃO GOSTAM	7
SÃO GROSSEIROS	7
RECLAMAM	6
IGNORAM	2

FONTE: Levantamento de campo - 2000

Os motoristas que não gostam, são grosseiros e reclamam, alcançam um total de 20%, que não é pouco. Isto quer dizer que um quinto da população que utiliza as vias públicas para estacionamento no centro da cidade não aprova a atividade, mas também não é a maioria que desaprova.

É claro que são pesquisas distintas, que não utilizaram o mesmo critério metodológico, e que a percepção dos motoristas e dos guardadores de veículos são diferenciadas. O importante é saber que quem está no dia-dia da profissão, que necessita confrontar-se com os mais diferentes humores de uma população que vive num ritmo frenético e intenso da cidade grande, tem uma visão até positiva dos seus “consumidores”.

5 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os aspectos essenciais para a execução da presente dissertação estão baseados na mercantilização e uso social dos espaços públicos na cidade, e na compreensão da formação de territorialidades no centro da cidade de Curitiba através da atividade dos guardadores de veículos automotores. À esta atividade uma parte da população se dedica diariamente para suprir suas necessidades materiais quando da impossibilidade de obter outro tipo de trabalho.

O aumento do número de guardadores de veículos na cidade de Curitiba nos últimos anos deve-se à diminuição da possibilidade de encontrar empregos formais no mercado de trabalho de Curitiba. Alguns fatores responsáveis por essa supressão do emprego formal foram analisados no decorrer do trabalho, no entanto, alguns eventos chamaram mais a atenção; a intensa migração no estado do Paraná a partir da década de setenta do século passado com destino final se situando no município de Curitiba e Região Metropolitana de Curitiba causando, inclusive, o processo de periferização; o crescimento da população de Curitiba derivado da migração e do crescimento vegetativo; as inovações tecnológicas com a automação, robotização nas grandes empresas, decorrentes da reestruturação econômica e produtiva das empresas; as crises econômicas, em alguns períodos das décadas de setenta, oitenta e noventa que levaram o país à recessão, diminuindo a produção e, consequentemente, o emprego.

O aumento do desemprego decorrente dos eventos acima descritos fez com que a população, principalmente àquela com baixa escolaridade, fosse obrigada a procurar outros tipos de trabalho, outros tipos de ocupação, que oferecesse condições de suprir as necessidades de sobrevivência; entre elas, a de guardadores de veículos automotores.

O termo mercantilização pressupõe dar à alguma coisa uma denotação de mercadoria, de comércio. Como em qualquer negociação alguém detém a mercadoria e a valoriza ou valora de acordo com seu interesse, vendendo ou alugando para outro que também necessita, por motivos diversos, aquela mercadoria. Há, de certa forma, um contrato, implícito ou explícito, onde duas pessoas, dois grupos, dois países,

trocam a mercadoria com preços acertados previamente. Uma parte entra com a mercadoria-produto, e a outra parte com a mercadoria-dinheiro. Conforme COGGIOLA (1998:68) o dinheiro “*não é mais do que uma mercadoria criada pelos homens para servir de equivalente geral às outras*”.

A relação de mercantilização é pertinente pois no presente estudo existe uma mercadoria em questão, mesmo não sendo um tipo convencional. Ela é a rua, ou melhor, em pedaço da rua que alguém se apropria, territorializa e comercializa. O contrato firmado entre as duas partes (guardadores de veículos e usuários da via pública) dá-se de maneira informal, normalmente sem negociação prévia.

No comércio “normal” quem vende a mercadoria normalmente produz ou compra de outrem o produto. Aplica um determinado valor sobre ela e obtém o lucro, objetivo final de qualquer negociação. No caso dos guardadores de veículos pesquisados, esta mercadoria não necessita de nenhum investimento monetário, de capital, apenas o investimento do trabalho de estar presente, fisicamente, no lugar e ter a prerrogativa de ocupar o espaço público para concretizar o comércio. No caso específico, a rua ou parte da rua está à disposição de quem quiser se apropriar. Em alguns casos, como foi visto, existe uma negociação de compra ou aluguel de determinados pontos. Porém, não houve e não há nenhum investimento por parte do guardador de veículos sobre o seu “produto”. Apenas a localização do ponto é que levado em consideração na hora do fechamento do negócio quando do interesse de dois guardadores de veículos.

A mercantilização do espaço público é realizada principalmente no centro da cidade. O principal motivo é a rotatividade dos automóveis que circulam no anel central. Como em Curitiba o centro representa a concentração do comércio e serviços, assim como na maioria das cidades brasileiras, há uma grande convergência de pessoas por motivos de trabalho, de compras e lazer, haja vista que existem escritórios, lojas, escolas, cinemas e teatros na região central da cidade.

O trabalho dos guardadores de veículos é exercido principalmente durante o dia, quando a circulação de pessoas e automóveis é maior e consequentemente a possibilidade de ganhos é maior. Também há guardadores de veículos que trabalham

durante a noite e madrugada. Entretanto, os pontos escolhidos pelos trabalhadores noturnos se referem somente onde há alguma atividade sendo exercida. Próximo aos cinemas, teatros, faculdades, restaurantes. É interessante observar que um mesmo ponto pode ser “territorializado” em momentos distintos do dia. Isto significa que um mesmo ponto pode ser rentável durante a madrugada e não ser rentável durante o dia. Depende da localização do ponto e as atividades ali compreendidas.

A mercantilização do espaço público através dos guardadores de veículos, como foi expressado, se dá principalmente no centro, porém, não se exclui outras áreas da cidade. Nos bairros, até os mais afastados, também a atividade começa a se tornar comum tanto nos pontos permanentes (próximos à hospitais, restaurantes, etc.) como nos pontos móveis, para onde os guardadores de veículos se dirigem quando existe algum evento que proporcionará, por algumas horas, possibilidades de ganho. Uma prática esportiva em ginásios de esportes ou estádio de futebol, um evento cultural em teatros afastados do centro, enfim onde exista a possibilidade de aglomeração de pessoas e automóveis os guardadores de veículos estão presentes.

Em relação ao uso social do espaço público, o mesmo deve ser compreendido à luz da estrutura social e econômica do país. O Brasil é um país com profundas desigualdades sociais e concentração de renda muito grande³⁶, um país pobre que não oferece condições iguais aos seus habitantes. Um homem pobre gerará e criará um filho pobre que, por conseguinte, gerará e criará também um filho pobre. É a reprodução das relações sociais que, somente com mudanças e inversões das prioridades políticas, poderá reverter a triste situação de uma parcela significativa da população brasileira.

Por conta disto, o espaço público é tomado por vários segmentos da população nas mais variadas formas. Como proibir a ação das pessoas que tem como último recurso as ruas? Difícil se fazer isso. Em primeiro lugar é garantido a todos os brasileiros o direito de ir e vir. Ninguém pode ser impedido de exercer alguma

³⁶ O país termina o século marcado pela permanência da desigualdade: na década de 90, o rendimento dos 10% mais ricos e dos 40% mais pobres cresceu 38% (passando de 13,30 salários mínimos para 18,40) e 40% (da fração de 0,70 salário mínimo para 0,98), respectivamente, mantendo inalterada a elevada concentração da renda na sociedade brasileira. (Síntese de Indicadores Sociais. IBGE – 2000)

atividade quando essa não infringe a lei. Comércio de produtos falsificados e contrabandeados nas ruas, áreas impedidas pela prefeitura para o exercício de alguma atividade são exemplos de como o espaço público não deve e não pode ser utilizado; mesmo assim existem inúmeros trabalhadores que sobrevivem na ilegalidade.

A rua, então, torna-se um espaço de apropriação por indivíduos que fazem dela seu meio de vida. Para os guardadores de veículos é mais explícito porque eles têm, desde a década de setenta, uma lei que rege seus direitos e deveres que permite fazer dela um meio de obter rendimentos.

Os guardadores de veículos, como foi visto no capítulo quatro, exercem a atividade devido às dificuldades de estarem integrados ao mercado de trabalho formal. Noventa por cento declararam que estão nas ruas devido ao desemprego. Como a maioria é migrante (73%) o problema é agravado. Primeiro porque deixaram a cidade de origem já afetados pelo problema da falta de emprego, seja pela mecanização do campo, seja pela impossibilidade das cidades (pequenas ou médias) gerarem condições econômicas que oportunizassem geração de emprego. Segundo pela dificuldade de entrar em um mercado de trabalho já saturado na cidade de Curitiba. São dois desalentos para quem deseja e almeja melhorar sua condição de vida.

Os guardadores de veículos são trabalhadores com baixa escolaridade, e que dificulta sua integração no mercado de trabalho, por mais que se declarem com alguma profissão. Nesse sentido, a atividade dos guardadores de veículos reflete, também, a precariedade estrutural do sistema educacional brasileiro, onde a taxa de analfabetismo é de 13,3% e a taxa de analfabetismo funcional (pessoas com menos de 4 anos de estudo) é de 29,4% (IBGE, 2000). Em relação aos guardadores de veículos que trabalham no centro da cidade 23% declararam-se analfabetos e 60% com primeiro grau incompleto.

Nessa situação, sentem-se praticamente obrigados a atuar nas ruas exercendo o denominado trabalho informal. No capítulo dois foi analisada a diferença entre o setor informal e o trabalho informal. No caso específico dos guardadores de veículos, a atividade condiz com o trabalho informal, na medida em que é somente para garantir

uma renda diária e, consequentemente, mensal, é através do “bico” ou “ocupação” que caracteriza o trabalho informal.

O setor informal que, segundo o IBGE significa uma unidade econômica não agrícola, que produz bens e serviços em pequena escala com objetivo de gerar emprego e rendimento, comporta o trabalho informal, mas não são sinônimos. O setor informal pode ter como colaboradores (forma mais sutil de denominar empregados) os trabalhadores formais (com carteira de trabalho) e os trabalhadores informais (sem carteira de trabalho).

O trabalho informal será sempre aquele onde o trabalhador não tem garantias previdenciárias, pois não recolhe contribuições para o Estado, salvo as exceções de pessoas que trabalham na informalidade (sem carteira) e recolhem as contribuições necessárias para obter a proteção do Estado. Os guardadores de veículos pelos parcós rendimentos que conseguem nas ruas (62% auferem até R\$ 300,00 mensais), provavelmente, não são contribuintes da Previdência Social.

O trabalho informal está diretamente atrelado aos problemas gerados pelo desemprego. Diferentemente do setor informal, dos setores de comércio e de serviços que têm uma dinâmica própria, movida pelos interesses de cada cidadão, por mais que o aumento destes também são combinados com a diminuição do emprego na indústria, resultado da transformação e inovação tecnológica, o trabalho informal tende a ser receptador dos problemas causados pelo desemprego.

A dinâmica própria do setor terciário significa que os trabalhadores não necessariamente são os desempregados da indústria, que por não terem outras opções acabam por se lançar à aventura de criar um novo empreendimento. A demanda do mercado para o consumo faz com que muitas pessoas assumam a atividade de empreendedores. O “impulso para o ganho”, a “ânsia do lucro”, como escreveu WEBER (1999) é próprio das pessoas, sempre existiu e continua existindo, com exceções, é claro.

O setor terciário é, sim, dependente da produção do setor secundário, pois comercializa os produtos lá confeccionados. Portanto, o surgimento e a expansão do comércio, dos serviços e do setor informal devem ser compreendidos, também, através

do movimento de circulação de mercadorias, que por conseguinte, cria e gera empregos. Comércio e serviços representam 54,6% da PEA no Brasil (IBGE: PNAD,1999 (b)).

Já o trabalho informal pressupõe uma impossibilidade de inserção no mercado de trabalho formal. A maioria dos guardadores de veículos de Curitiba gostaria de mudar de profissão, entrando ou retornando para o mercado de trabalho formal.

Por fim, a discussão da formação de territorialidades no centro da cidade Curitiba pelos guardadores de veículos. Eles constituem um dos agentes sociais que formam territorialidades, assim como diversos outros que se apropriam do espaço público para exercer ali alguma atividade remunerada.

A construção da territorialidade está ligada à projeção do trabalho em territórios determinados, principalmente pelo Estado, territórios estes entendidos como substrato materiais da territorialidade (TRINDADE JÚNIOR 1998). Só há configuração da territorialidade quando um agente social se apropria de um dado território e faz dele um objeto de domínio, que pode ser legal ou ilegal, porém contém poder, controle e influência sobre o território. Um território, destituído de um agente social que não participe efetivamente da sua produção, não caracteriza uma territorialidade.

Para os guardadores de veículos que trabalham no centro da cidade de Curitiba está explícito a formação de territorialidade. Eles detêm o controle sobre fragmentos do território constituído pelo Estado, e a partir deles reproduzem suas vidas.

Diferentemente de outras territorialidades “marginais”, que não constituem a legalidade de uma atividade como, por exemplo, o tráfico de drogas que domina certos territórios, os guardadores de veículos são autorizados constitucionalmente a exercer tal atividade. A formação de territorialidades independe de uma legalização por parte das autoridades. Elas se cristalizam de acordo com as necessidades de cada indivíduo ou grupo.

Territorialidades que podem ser fixas ou móveis dependendo da ação de outros agentes sociais e produtores do espaço urbano (Estado, proprietários dos meios de produção, proprietários fundiários, promotores imobiliários, grupos sociais excluídos).

Cada um desses pode representar a formação de uma nova territorialidade na medida em que produzem novos espaços e novos territórios.

A formação de territorialidades nas cidades por parte dos agentes sociais excluídos, reflete as condições econômicas e sociais dos países. Quanto mais pobre for o país, maior a possibilidade de surgimento de novas territorialidades na medida em que suprem, precariamente, as necessidades materiais de uma população desprotegida e atingida pelo processo de exclusão social. Alguns exemplos foram contemplados no trabalho como os vendedores ambulantes (MENDONÇA *et.al*, 1984), a população de rua (PINTO, 2000), porém, vários outros tipos podem, também, ser estudados.

Acredita-se que este trabalho, através do estudo da ação dos guardadores de veículos automotores na formação de territorialidades no centro da cidade de Curitiba, promove a abertura de um debate mais aprofundado sobre o tema, ou seja, o problema do desemprego que desencadeia formas precárias de ocupação ou tipos de trabalho, que levam uma parcela significativa da população a ter como último recurso a exploração econômica e social do espaço público nas cidades.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALVES, Giovanni. O novo (e precário) mundo do trabalho. Reestruturação produtiva e crise do sindicalismo. São Paulo: Boitempo, 2000.
- ALVES, Júlia F. Metrópoles: cidadania e qualidade de vida. São Paulo: Moderna, 1992.
- ANDRADE, Manuel C. Geografia econômica. 12ª edição. São Paulo: Atlas, 1998.
- ARAÚJO. Inês Lacerda. Introdução à filosofia da ciência. 2ª ed. Curitiba: Editora UFPR, 1998.
- BARCELLOS, Jorge A. S. *Territórios do cotidiano: introdução a abordagem teórica contemporânea.* IN: MESQUITA & BORGES (orgs) Territórios do cotidiano: uma introdução a novos olhares e Experiências. Porto Alegre: UNISC, 1995.
- BECKER, Bertha K. & EGLER, Claudio A. G. Brasil: uma nova potência regional na economia-mundo. 2ª ed. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil, 1994.
- BIONDI, Aloysio. O Brasil privatizado: um balanço do desmonte do Estado. 4ª reimpressão. São Paulo: Ed. Perseu Abramo, 1999.
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. 21ª ed. São Paulo: Ed. Saraiva, 1999.
- CACCIAMALI, Maria C. et.al. *Crescimento econômico e geração de emprego: Considerações sobre políticas públicas.* IPEA. Planejamento de políticas públicas, Nº 12. Jun/dez de 1995.
- CANO, Wilson. Soberania política e econômica na América Latina. São Paulo: Editora UNESP, 2000.
- CARDOSO JÚNIOR, José C. Estrutura setorial-ocupacional do emprego no Brasil e Evolução Do perfil distributivo nos anos 90. Rio de Janeiro: IPEA, julho de 1999.
- CARDOSO JÚNIOR, José C. & FERNANDES, Suiane. A informalidade revisitada: Evolução nos últimos 20 anos e mais uma hipótese para pesquisa. Rio de Janeiro: Mercado de trabalho. Conjuntura e Análise. N.º 14. Outubro de 2000.
- CARLOS, Ana Fani A. Espaço e indústria. 5ª ed. São Paulo: Contexto, 1992.
_____. A cidade. 2ª edição. São Paulo: Contexto, 1994.

- _____. O lugar no/do mundo. São Paulo: Hucitec, 1996.
- CASTELLS, Manuel. Mudança tecnológica, reestruturação econômica e a nova divisão espacial do trabalho. Espaço e Debates. Número 17. São Paulo, 1986.
- _____. Sociedade em rede. (A era da informação: economia, sociedade e cultura). São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- CATANI, Afrânio M. O que é capitalismo. 31ª edição. São Paulo: Brasiliense, 1992.
- CHESNAIS, François. A mundialização do capital. Tradução Silvana Finzi Foá. São Paulo: Xamã, 1996.
- CHOMSKY, Noam. Velhas e novas ordens mundiais. São Paulo: Scrita, 1996.
- COGGIOLA, Osvaldo. Introdução à teoria econômica marxista. São Paulo: Jinkings Editores Associados Ltda, 1998.
- CORRÊA, Roberto L. Territorialidade e corporação: um exemplo. IN: SANTOS, Milton; et.al. Território: globalização e Fragmentação. São Paulo: Hucitec, ANPUR, 1994.
- _____. Espaço, um conceito-chave na geografia. In: CASTRO, I. et. al. (Org.). Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995(a).
- _____. O espaço urbano. 3ª ed. São Paulo: Ática, 1995(b).
- _____. Trajetórias geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
- COUTO, Ronaldo Costa. História indiscreta da ditadura e da Abertura: Brasil: 1964-1985. 2ª ed. Rio de Janeiro: Record, 1999.
- DAMIANI, Amélia L. As contradições do espaço: da lógica (formal) à (lógica) dialética, a propósito do espaço. IN: DAMIANI, Amélia L. et. Al (orgs). O espaço no fim de século: a nova raridade. São Paulo: Contexto, 1999.
- DAVIDOVICH, F. Gestão do território, um tema em questão. Texto inserido na Programação do Laboratório de Gestão de Território. IBGE/UFRJ. Julho e setembro de 1991
- DELGADO, Paulo R. Precarização do trabalho e condições de vida. A situação da Região Metropolitana de Curitiba nos anos 90. Tese de Doutorado. Curitiba: UFPR, 2001.
- DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO (DETRAN). Seção Paraná. 2001.

ESTATUTO DA ASSOCIAÇÃO CURITBANA DE GUARDADORES DE VEÍCULOS “AMIGOS DO TRÂNSITO”. Curitiba. 18/03/2000.

FIRKOWSKI, Olga L.C.F. Industrialização e ação do estado. Considerações sobre a Região Metropolitana de Curitiba. RA’E GA. Departamento de Geografia. UFPR. Ano I. n.º 1, p. 119-131, 1997.

_____. Curitiba: as novas faces da metrópole. Texto referente ao trabalho apresentado no VII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, realizado em Porto Alegre. Maio de 1999.

FORRESTER, Viviane. O Horror Econômico. São Paulo: Unesp, 1997.

FOUCAULT, Michel. Microfísica do Poder. 13ª edição. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1998.

FRÚGOLI Jr, Heitor. Centralidade em São Paulo: Trajetórias, conflitos e negociações na metrópole. São Paulo: Edusp, 2000.

FURTADO, Celso. O capitalismo global. São Paulo: Paz e Terra, 1998.

GALEANO, Eduardo. Tema para arqueólogos? Rio de Janeiro. Cadernos do Terceiro Mundo. N.º 232. Junho de 2001.

GARCIA, Fernanda E. S. Cidade espetáculo: política, planejamento e city marketing. Curitiba: Palavra, 1997.

GAZETA DO POVO. “*Futuro da associação é questionado pelos próprios guardadores*”. Curitiba, 27/08/2000.

_____. “*Flanelinhas dominam a região central da cidade*”. Curitiba, 27/07/2000.

_____. “*Flanelinhas superfaturam cartão do EstaR.*” Curitiba, 09/11/99.

GOMES, Rita de Cássia C. O conceito de território na trajetória do pensamento geográfico. Natal. Revista Sociedade e Território. V.13, n.2, pp.19-24, jul/dez. 1999.

GUEDES, Paulo. A cura do desemprego. Revista Exame Digital, 08/04/98.

HARNECKER, Marta. Os conceitos elementares do materialismo histórico. 43ª edição. São Paulo: Global Editora, 1980.

HEIDRICH, Álvaro L. & CARVALHO, Orlando. Territorialidade de Exclusão e inclusão social: relações da sociedade com o Espaço em situações de pobreza e de construção de vida econômica e de consciência. 8º Encuentro de Geógrafos da América Latina. Santiago do Chile, 4 al 10 de Marzo de 2001.

HOBBSAWN, Eric. Era dos extremos: o breve século XX: 1914-1991. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HOFFMANN, Helga. Desemprego e subemprego no Brasil. 2ª ed. São Paulo: Ática, 1980.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Economia informal urbana 1997. Departamento de Emprego e Rendimento. Rio de Janeiro. IBGE, 1999 (a).

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Pesquisa Nacional de Amostras De Domicílio. PNAD, 1999 (b).

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Síntese De Indicadores Sociais 99 traça o perfil da sociedade Brasileira. IBGE, 2000

IPARDES. Mapa da pobreza de Curitiba. Curitiba: IPARDES, 1997.

_____. Diagnóstico na base produtiva do Paraná: anos 80 Curitiba: IPARDES, 1991.

_____. Temas estratégicos para o Paraná. Curitiba, 1994.

_____. Pesquisa Mensal de Emprego. Curitiba. Maio de 2001.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Séries históricas, 2001.
www.ipea.gov.br

IPPUC. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba. Planejamento Urbano. Estágio Aplicado em Gestão Urbana. Curitiba, p.1-24, agosto de 1995.

KLEINKE, Maria L. U. (*et.al*). Movimento Migratório no Paraná. (1986-91 e 1991-96): origens distintas e destinos convergentes. Revista Paranaense de Desenvolvimento. IPARDES. Curitiba. Nº95, jan/abr, 1999.

KLEINKE, Maria L. U & DESCHAMPS, Marley. Para onde seguem os migrantes Paranaenses. Curitiba. IPARDES, outubro de 1999.

LACOSTE, Yves. Os países subdesenvolvidos. 20ª ed. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil, 1990

LARANGEIRA, Sonia M.G. *A realidade do trabalho em tempo de Globalização. Precarização, Exclusão e desagregação social.* IN: SANTOS, José Vicente T. Violências no tempo da Globalização. São Paulo: Hucitec, 1999.

LEÃO, Igor Z. C. C. O Paraná nos anos setenta. Curitiba: IPARDES, 1989.

LIPIETZ, Alain. O capital e seu espaço. São Paulo: Nobel, 1988.

LOURENÇO, Gilmar Mendes. A economia paranaense nos anos 90: um modelo de interpretação. Curitiba: Ed. do Autor, 2000.

MARANHO Eron. J. & CIMINELLI, Rossana. R As luzes da cidade. Revista Paranaense de Desenvolvimento. IPARDES. N.º 90, jan/abr. 1997. pp.3-13.

MARICATO, Ermínia. A bomba-relógio das cidades brasileiras. Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas (IBASE). Democracia Viva n.º 11, jul/out de 2001.

MARX, Karl. O capital em geral. In: *Os pensadores.* Tradução de Edgard Malagodi, São Paulo: Editora Nova Cultural, 1999. p. 57-86

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

MELO, Hildete P. & TELES, Jorge L. Serviços e informalidade: o comércio Ambulante no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPEA, dez/2000.

MENDONÇA, Francisco de A. et al. O comércio ambulante em Goiânia. Goiânia. Cadernos do INDUR, julho de 1984. p. 110-119.

_____. Geografia e meio ambiente. São Paulo: Contexto, 1993.

_____. Geografia física: Ciência Humana. São Paulo: Contexto, 1998.

_____. Clima e criminalidade. ensaio analítico da correlação entre a temperatura do ar e a incidência da criminalidade urbana. Curitiba: Editora da UFPR, 2001.

MENEZES, Claudio L. Desenvolvimento urbano e meio ambiente: a experiência de de Curitiba. Campinas: Papirus, 1996.

MESQUITA, Zilá. *Do território à consciência territorial.* IN: MESQUITA & BORGES (orgs).Territórios do cotidiano: uma introdução a novos olhares e Experiências. Porto Alegre: UNISC, 1995.

MORAES, Antonio Carlos R. Geografia. Pequena História Crítica. 15^a edição.
São Paulo: Hucitec, 1997.

MORAES, Antonio Carlos R & COSTA, Wanderley M. 4^a edição. A valorização do Espaço. São Paulo: Hucitec, 1999.

MOURA, Rosa & KLEINKE, Maria L.U. Espacialidades de Concentração Urbana da Região Sul. Revista Paranaense de Desenvolvimento. IPARDES. Curitiba. Nº95. Jan/abr. 1999.

MOURA, Rosa. Concentração e exclusão na Região Metropolitana De Curitiba. Trabalho apresentado na 11^a Semana do Geógrafo. “A geografia frente às novas tecnologias”. AGB, Curitiba, 1998

NERI, Marcelo & CAMARGO, J.M & REIS, M.C. Mercado de trabalho nos anos 90: Fatos estilizados e interpretações. Rio de Janeiro: IPEA, 2000.

NETTO, José Paulo. O que é marxismo. São Paulo: Brasiliense, 1987.

OLIVEIRA, Dennison de. Curitiba e o mito da cidade modelo. Curitiba: Editora UFPR, 2000.

PASTORE, José. Como reduzir a informalidade? Rio de Janeiro. Mercado de trabalho. Conjuntura e Análise n.º 14. IPEA, outubro de 2000. s/p

PIANCHELLI, Marcelo & PEROBELLI, Fernando. ICMS: evolução recente e Guerra fiscal. IPEA: Texto para discussão nº402. Fev. 1996, p.1-58.

PINTO, Solange M. A. Essa rua também é nossa: A territorialidade Da População de Rua na Área Central da Cidade do Recife. Dissertação de Mestrado. UFPE: Recife, 2000.

PNUD. Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. Brasil, novas tecnologias e desenvolvimento humano. PNDU, 2001. (www.undp.org/hdr)

POCHMANN, Marcio. O trabalho sob fogo cruzado: exclusão, Desemprego e precarização no final do século. São Paulo: Contexto, 1999.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. Lei n.º 2.828 de 31 de julho de 1966.

_____. Lei n.º 3.979 de 5 de novembro de 1971.

_____. Decreto 569. Regulamenta a Lei n.º 3.979. 20 de maio de 1980.

QUADROS, Waldir & POCHMANN, Marcio. Transformações recentes no padrão de Emprego regular urbano: uma síntese do panorama nacional e regional. Revista Paranaense de Desenvolvimento. IPARDES. Curitiba. N.º 90, jan/abr. 1997.

RAFFESTIN, Claude. Por uma geografia do poder. São Paulo: Ática, 1993.

RAMOS, Lauro & REIS José G.A. O emprego no Brasil nos anos 90. Rio de Janeiro: IPEA, 1997.

RIBEIRO, Miguel A. & MATTOS, Rogério B. Territórios da Prostituição nos espaços públicos da área central do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. Revista Território, 1 (1), 1996.

RODRIGUES, Arlete M. Produção e consumo do e no espaço: Problemática ambiental urbana. São Paulo: Hucitec, 1998.

ROLIM, Cassio F. C. O Paraná urbano e o Paraná do agrobusiness: As dificuldades para a formulação de um projeto político. Revista Paranaense de Desenvolvimento. IPARDES. Nº86. Set/nov, 1995.

SAMEK, Jorge. A Curitiba do Terceiro Milênio. Curitiba: Palavra, 1996.

SÁNCHEZ, Joan-Eugene. Espacio, economía y sociedad. Madri: Siglo Veintiuno de España Editores, S.A. 1991.

SANTOS, Leonardo J.C. Pedogênesse no topo do platô de Bauru (SP): O caso da Bacia do Córrego da Ponte Preta. Tese de Doutorado. São Paulo: USP, 2000 (a).

SANTOS, Milton. O Espaço Dividido: os dois circuitos da economia Urbana dos países subdesenvolvidos. Rio de Janeiro: F. Alves, 1979.

_____. Espaço e sociedade. Petrópolis: Vozes, 1982.

_____. A urbanização brasileira. São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. Por uma Geografia nova: Da Crítica da Geografia a uma Geografia Crítica. 4^a ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. O espaço do cidadão. São Paulo: Nobel, 1998.

_____. Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record, 2000 (b).

SANTOS, M & SILVEIRA, M.L. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SAWAYA, Sylvio B. *O espaço como objeto de trabalho*. IN: SANTOS, M & SOUZA, Maria A. O espaço interdisciplinar. São Paulo: Nobel, 1986.

SEBRAE. Serviço Brasileiro de Apoio às Pequenas e Micro Empresas. Fatores Condicionantes e taxa de mortalidade das empresas. Outubro de 1999.

SEIT. Secretaria de Estado da Indústria, Comércio e Turismo, 2000.
(WWW.pr.gov.br)

SILVA, Armando C. *O território da consciência e a consciência do território*. IN: Território: globalização e fragmentação. 3^a edição. São Paulo: Hucitec, 1996.

SILVA, José B. *Espaço e contradições*. IN: DAMIANI, Amélia L. et. Al (orgs). O espaço no fim de século: a nova raridade. São Paulo: Contexto, 1999.

SINGER, Paul. Economia política da urbanização. 14^a ed. São Paulo: Contexto, 1998.

_____. Globalização e desemprego: diagnóstico e alternativas. 3^a Ed. São Paulo: Contexto, 1999.

SKIDMORE, Thomas E. Uma história do Brasil. 2^a edição. São Paulo: Paz e Terra, 1998.

SOUZA, Marcelo J.L. *O território: sobre espaço e poder, Autonomia e desenvolvimento*. IN: CASTRO, Iná. et. Al (orgs). Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

SPOSITO, Maria E. B. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. São Paulo. Revista de Geografia, vol. 10, UNESP, 1991. p.1-18

_____. Espaços urbanos: territorialidades e representações. IN: Dinâmica econômica, poder e novas territorialidades. SPOSITO, Eliseu (org.). Presidente Prudente: UNESP/FCT: GAsPERR, 1999. p. 13-29

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair C. Agentes, redes e territorialidades Urbanas. Revista Território, ano III, nº5, jul/dez, 1998.

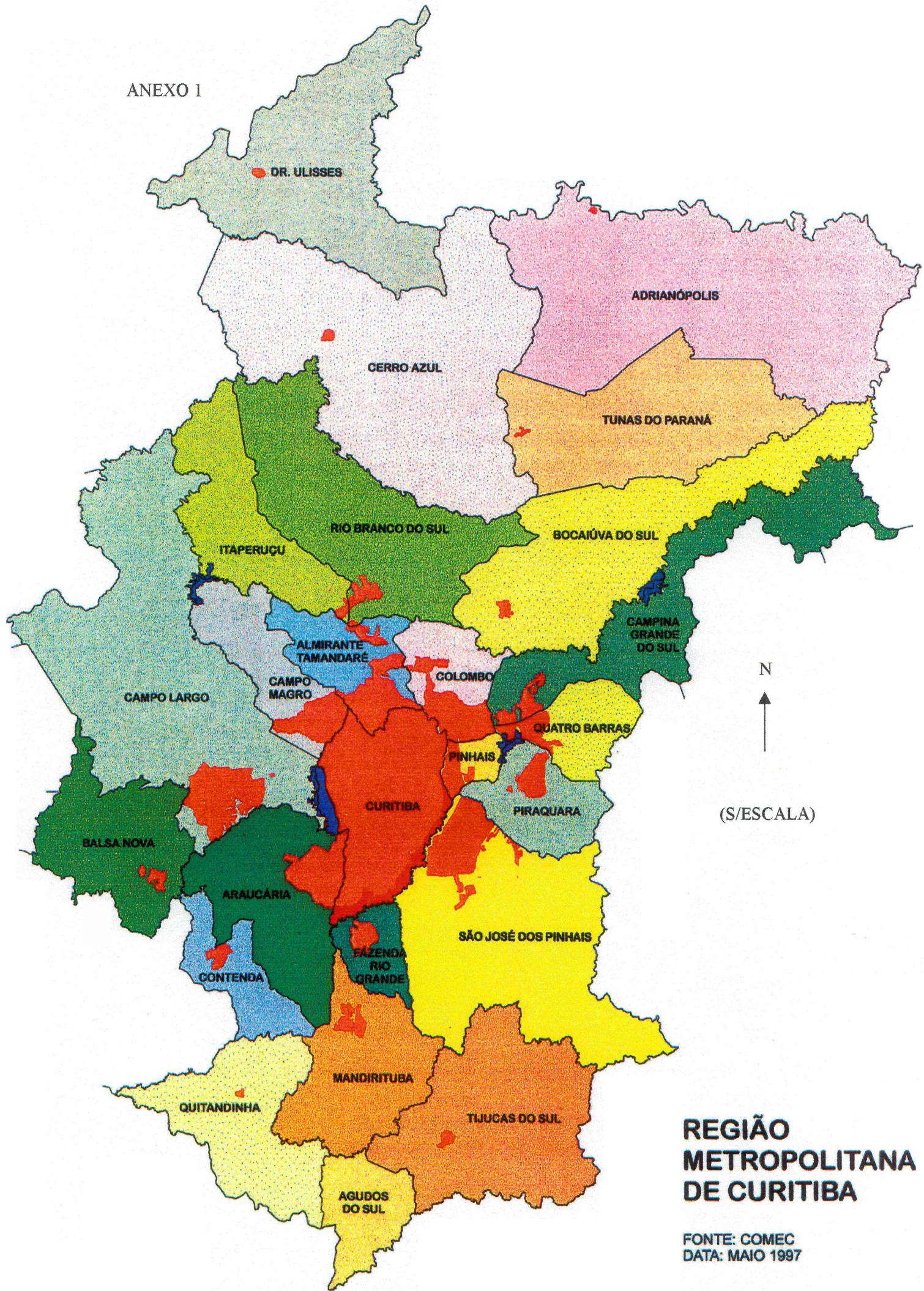
VARSANO, Ricardo. Guerra fiscal do ICMS: quem ganha e quem perde. IPEA Planejamento e políticas públicas. N.º 15 – jun de 1997, pp.1-16.

VASCONCELOS, José R. & CASTRO, Demian. Paraná: economia, Finanças Públicas e Investimentos nos anos 90. Texto para discussão N.º 624. Brasília. IPEA, fevereiro de 1999.

WEBER, Max. A ética protestante e o espírito do capitalismo. 13^a Edição. São Paulo:
Pioneira, 1999.

ANEXOS

ANEXO 1



ANEXO 2

ESTATUTO DA ASSOCIAÇÃO CURITIBANA DE GUARDADORES DE VEÍCULOS “AMIGOS DO TRÂNSITO”

CAPÍTULO I DENOMINAÇÃO E FINALIDADE

Artigo 1º - sob a denominação de Associação Curitibana de Guardadores de Veículos “Amigos do Trânsito” foi esta entidade fundada aos dezoito dias do mês de março de dois mil na capital do estado do Paraná, a rua Barão do Rio Branco sem número, no auditório do Anexo II da Câmara Municipal de Curitiba, sem fins lucrativos, políticos, raciais ou religiosos. A associação terá na sua abrangência a delimitação do município de Curitiba.

Artigo 2º - A Associação Curitibana de Guardadores de Veículos Amigos do Trânsito tem por finalidade congregar os prestadores de serviço de guardadores de veículos, fiscalizar o respeito dos seus membros para com a sociedade e pelo bom serviço prestado, zelar pelo respeito humano e profissional a seus membros.

CAPÍTULO II DA QUALIDADE DOS SÓCIOS

Artigo 3º - A associação compor-se-á de número ilimitado de sócios que deverão ser inscritos através de cadastro, recebendo um número de inscrição que será o mesmo de sua carteira de associado.

Parágrafo único: Sócios fundadores serão aqueles que compareçam à Assembléia do dia 18 de fevereiro ou 18 de março, dia da convocação para encontro e dia para aprovação do Estatuto e Eleição da diretoria.

Artigo 4º - Só poderão ser sócios da associação, pessoas dignas e sem notas infamantes, maiores de 18 anos de qualquer sexo, nacionalidade, posição social, política e religiosa cujas propostas de aceitação serão apreciadas pela diretoria, para aprovação ou não.

CAPÍTULO III OBRIGAÇÕES E DEVERES DOS SÓCIOS

Artigo 5º - São obrigações de todos os sócios:

- a) Manter-se em sua área de abrangência, com boa apresentação, educação e postura condizente;
- b) Manter-se com roupas limpas e cabelos e barbas aparados;
- c) Não ingerir bebidas alcoólicas no período de trabalho;
- d) Apresentar sugestões que vise o melhoramento geral do trabalho dos associados, fazendo por escrito e dirigido à diretoria;
- e) Colaborar com as autoridades constituídas principalmente com as de trânsito;
- f) Usar diuturnamente o jaleco identificador de guardador de veículos, sempre e só quando estiver em serviço;
- g) O guardador de veículos não poderá usar outro tipo de jaleco, nem mesmo com outro patrocinador, por um período mínimo de um ano e quando da troca, a mesma será feita coletivamente e pela diretoria da associação;
- h) Respeitar e colaborar para que seja respeitado o espaço de trabalho de seus colegas, evitando assim, conflitos entre os membros da associação;
- i) Os jalecos não poderão conter propaganda política, religiosa e de times esportivos;
- j) Acatar fielmente este estatuto e as ordens emanadas pela diretoria que forem aprovadas em Assembléia Geral;
- k) Participar de reuniões e assembléias gerais para tratar de assuntos de interesse da categoria;

- l) Não transferir ponto sem comunicar a diretoria da associação, nem permitir que terceiros usem jaleco e permaneçam na área de trabalho.

Artigo 6º - São direitos dos associados

- a) Igualdade de tratamento perante a lei, artigo 5º da Constituição Federal;
- b) Ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa, senão em virtude da Lei, nem ser submetido a tratamento degradante, Inciso II e III, artigo 5º C.F;
- c) É livre o exercício de qualquer trabalho e plena liberdade de associação para fins lícitos;
- d) Respeito e liberdade de trabalho na área que a associação estabelecer para cada um dos seus membros, podendo com o consentimento do mesmo, ser a área de abrangência explorada por mais de um associado;
- e) O associado terá direito a cartão de identificação expedido pela “Associação Curitibana de Guardadores de Veículos Amigos do Trânsito”, bem como, ao jaleco identificador profissional;
- f) Cadastramento junto ao Ministério do Trabalho ou em outro órgão público com o qual a Delegacia Regional do Trabalho conveniar-se;

CAPÍTULO IV DA ELIMINAÇÃO DOS SÓCIOS

Artigo 7º - Serão excluídos os sócios que:

- a) Não se postarem com dignidade no local de trabalho ou desrespeitarem as autoridades ou cidadãos em trânsito;
- b) Desacatarem, por qualquer forma, os Membros da Diretoria, quando no exercício de suas funções;
- c) Depredarem ou permitirem atos de vandalismo contra o patrimônio público ou particular;
Parágrafo único: em qualquer destas hipóteses, a exclusão será decretada pela diretoria, depois de registro de queixa crime na Delegacia de Polícia Distrital e ouvido o interessado.

Artigo 8º - A associação terá como poderes dirigentes os seguintes órgãos na ordem de sua colocação:

- a) Assembléia Geral;
- b) Conselho de Ética;
- c) Diretoria Executiva.

CAPÍTULO V DA ASSEMBLÉIA GERAL

Artigo 9º - A Assembléia Geral dos sócios é o poder máximo e soberano da associação.

Artigo 10º - Reunir-se obrigatoriamente todos os 3º sábados dos meses de Março, Junho, Setembro e Dezembro, para prestação de contas dos trabalhos da diretoria e confraternização dos membros da associação.

- a) Reunir-se á extraordinariamente toda vez que for convocada pela diretoria, pelo conselho de ética e pelo presidente da associação.

Parágrafo único: As convocações extraordinárias serão efetuadas mediante pedido subscrito devidamente fundamentado dirigido ao presidente da associação.

Artigo 11º - A assembléia geral será sempre convocada com antecedência mínima de 10 dias, por meio de convites escritos ou publicações em jornal da Capital. Desses avisos os assuntos a ser tratados e, somente a respeito desses a assembléia poderá deliberar.

Parágrafo Único: As decisões da Assembléia Geral serão tomadas por maioria dos votos presentes. As votações far-se-ão publicamente, salvo as eleições do Conselho de Ética, por maioria dos votos.

Artigo 12º - A Assembléia Geral considerar-se-á constituída e instalada desde que em dia e hora designados, estejam presentes no mínimo metade mais um dos sócios. A presença será comprovada por chamada nominal por ordem de assinatura afixada em livro próprio.

Parágrafo 1º - Um sócio não poderá representar outro na Assembléia Geral.

Parágrafo 2º - Não havendo número suficiente para a constituição da Assembléia em primeira convocação, será feita segunda e última chamada. Trinta (30) minutos depois, funcionando e deliberando, neste caso, com qualquer número.

Parágrafo 3º - Todas as Assembléias em quaisquer de suas convocações, deverá ter presentes 50% e mais um dos Membros do Conselho de Ética e igual número da Diretoria, no mínimo, sem os quais não serão válidas suas deliberações, lavrando-se sempre as respectivas ATAS.

CAPÍTULO VI **DO CONSELHO DE ÉTICA**

Artigo 13º - O Conselho de Ética será composto de sete Membros eleitos entre os associados e mais sete Suplentes com idade superior a dezoito anos, cujo mandato será de três, coincidindo com o da Diretoria.

Parágrafo 1º - Em sua primeira reunião, no início do mandato, o Conselho de Ética elegerá um Presidente e um Vice-Presidente entre os seus membros, devendo o primeiro escolher dois secretários, todos com mandato válido por três anos.

COMPETE AO CONSELHO DE ÉTICA

- a) Orientar, fiscalizar e controlar a Diretoria Executiva e demais associados, para que observem o Estatuto, não se afastem ou deturpem os objetivos e finalidades da associação;
- b) Dar ou negar consentimento para reforma ou emendas deste Estatuto;
- c) Assistir as reuniões da Diretoria, quando julgar conveniente;
- d) Atender reclamações sobre e contra membros da Diretoria e decidir sobre a exclusão ou perda de cargo de associados e diretores;
- e) Dar posse a diretoria ou qualquer membro do próprio Conselho de Ética.

Artigo 14º - São membros natos do Conselho de Ética todos os ex-presidentes da Diretoria com mandato de três anos.

Artigo 15º - As eleições para a formação do Conselho de Ética serão realizadas simultaneamente com a eleição da Diretoria.

Parágrafo 1º - As eleições serão presididas pelo Presidente da Diretoria, que nomeará uma comissão para elaborar o seu regulamento e serão processadas por escrutínio secreto e fiscalizado pela referida comissão.

Parágrafo 2º - Os membros do Conselho de Ética exercerão gratuitamente as suas funções.

Parágrafo 3º - Para a formação do conselho de Ética serão eleitos pelo voto aberto qualquer associado “maior de 21 anos” (que não seja membro da Diretoria) em Assembléia Geral devidamente convocada.

ANEXO 3

RELAÇÃO INICIAL DE RUAS DO ESTACIONAMENTO REGULAMENTADO – EstaR

RUAS

TRECHO

COMENDADOR ARAÚJO

Brigadeiro Franco
Travessa Jesuíno Marcondes

VISCONDE DE NACAR

Emiliano Perneta
Carlos de Carvalho

CARLOS DE CARVALHO

Visconde de Nacar
Ermelino de Leão

CÂNDIDO LOPES

Voluntários da Pátria
Ébano Pereira

ALAMEDA CABRAL

Carlos de Carvalho
Praça Osório

VICENTE MACHADO

Visconde de Nacar
Praça Osório

PRAÇA OSÓRIO

Alameda Cabral
Voluntários da Pátria

PRAÇA OSÓRIO

Senador Alencar Guimarães
Travessa Jesuíno Marcondes

PRAÇA OSÓRIO

Vicente Machado
Comendador Araújo

TRAVESSA JESUÍNO MARCONDES

Praça Osório
Emiliano Perneta

EMILIANO PERNETA

Visconde de Nacar
Praça Zacarias

MARECHAL DEODORO

Marechal Floriano
Conselheiro Laurindo

VOLUNTÁRIOS DA PÁTRIA

Praça Osório
Pedro Ivo

RUAS

DESEMBARGADOR WESTPHALEN

DR. MURICI

MARECHAL FLORIANO

LOURENÇO PINTO

BARÃO DO RIO BRANCO

JOÃO NEGRÃO

JOSÉ LOUREIRO

XV DE NOVEMBRO

PRESIDENTE FARIA

TRECHO

Praça Zacarias
André de Barros

Praça Zacarias
André de Barros

Cândido Leão
Pedro Ivo

Pedro Ivo
Visconde de Guarapuava

Marechal Deodoro
André de Barros

XV de Novembro
José Loureiro

Monsenhor Celso
João Negrão

Presidente Faria
Conselheiro Laurindo

XV de Novembro
Alfredo Bufren

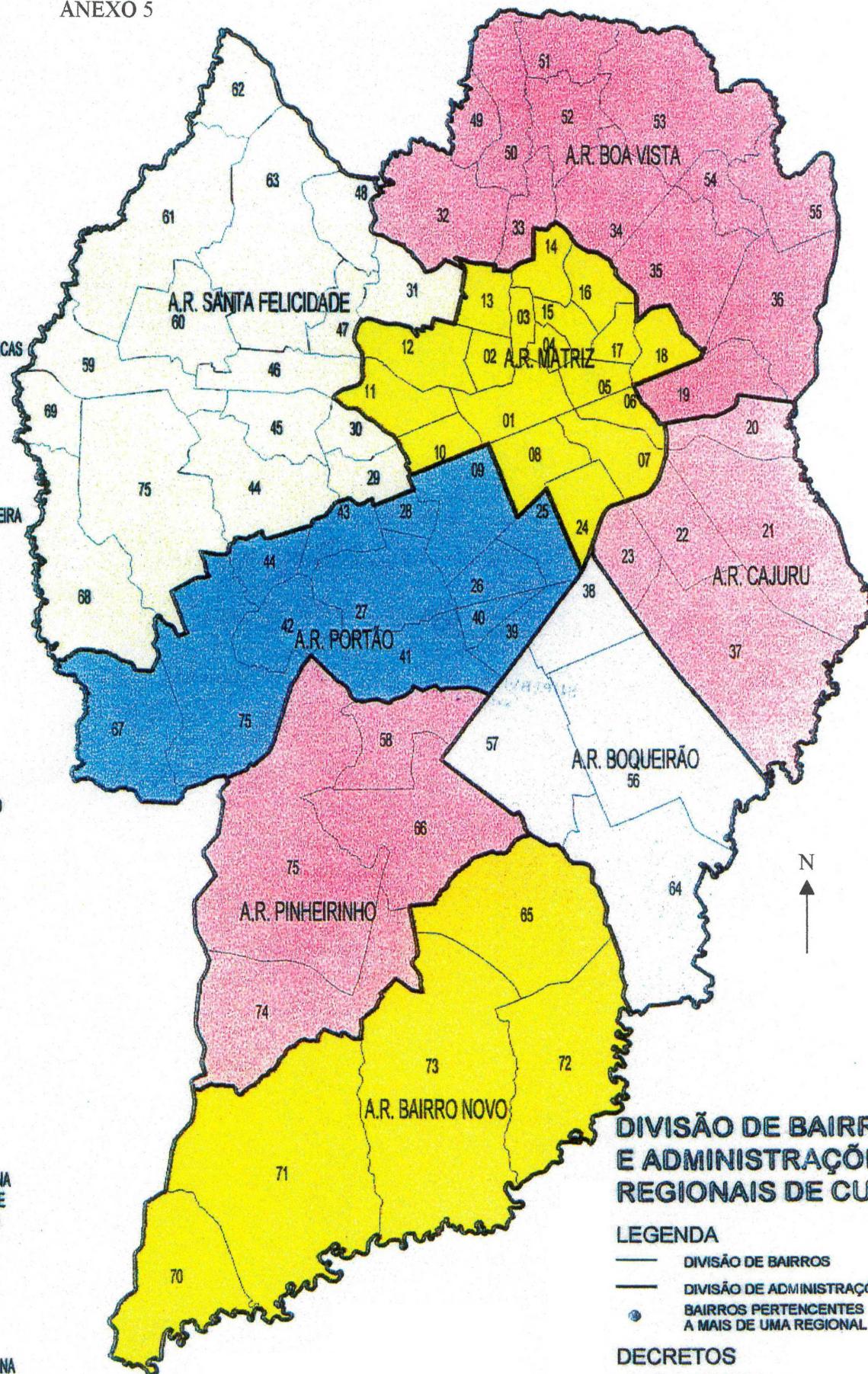
ANEXO 4**QUESTIONÁRIO – GUARDADORES DE VEÍCULOS**

1. Bairro: _____ Rua_____
2. Nome: _____
3. Idade: () até 18 anos () 19 a 30 anos () 31 a 50 anos () + de 50 anos
4. Sexo: () F () M
5. Estado Civil: () solteiro () Casado () Viúvo () Separado
6. Filhos: () até 3 () de 4 à 5 () acima de 5
7. Origem de nascimento: _____ (Cidade) _____ (Estado)
8. Origem da cidade de emigração: _____
9. Tempo de domicílio em Cta: () até 3 anos () de 4 à 10 () + de 10
10. Local de moradia: _____ Bairro _____ Rg Metrop.de Cta
11. Motivo da emigração: _____
12. Escolaridade:
() analfabeto () 1º Grau Inc. () 1º Grau completo
() 2º Grau Inc. () 2º Grau Comp. () 3º Grau
13. Possui alguma profissão? () S () N Qual ? _____
14. Tempo em que trabalha como guardador de carro:
() menos de 1 ano () de 1 a 5 anos () acima de 5 anos
15. Tempo de permanência no local de trabalho:
() menos de 4 horas () de 4 a 8 horas () acima de 8 horas
16. Horário em que trabalha: M () T () N () Madrugada ()
17. Como você garantiu o seu espaço nesta rua? _____
18. Motivo(s) que levou(aram) a atuar como guardador de carro:
() Desemprego () Maior Renda () Renda complementar
() Autonomia () outros Qual ? _____
19. Remuneração mensal (R\$):
() até 150 () de 151 à 300 () de 301 a 600 () + de 600
20. O dinheiro é suficiente para:
() aluguel () alimentação () lazer () transporte () vestuário
21. Pretende trabalhar sempre como flanelinha? () S () N
22. O EstaR ajuda ou atrapalha o seu trabalho?
23. () Ajuda - Por que ? _____
() Atrapalha - Por que ? _____
24. Quantas ruas você cuida?
() menos de 1 () 1 inteira () 2 inteiras () + de 2
25. Quanto você cobra pelo trabalho? _____
26. Como você vê a reação dos motoristas quando são abordados?
() Reclamam; () gostam; () não gostam; () são grosseiros; () respeitam; () ignoram;

BAIRROS

- 01 - CENTRO
- 02 - SÃO FRANCISCO
- 03 - CENTRO CÍVICO
- 04 - ALTO DA GLÓRIA
- 05 - ALTO DA RUA XV
- 06 - CRISTO REI
- 07 - JARDIM BOTÂNICO
- 08 - REBOUÇAS
- 09 - ÁGUA VERDE
- 10 - BATEL
- 11 - BIGORRILHO
- 12 - MERCÉS
- 13 - BOM RETIRO
- 14 - AHÚ
- 15 - JUVÉvê
- 16 - CABRAL
- 17 - HUGO LANGE
- 18 - JARDIM SOCIAL
- 19 - TARUMÁ
- 20 - CAPÃO DA IMBUIA
- 21 - CAJURU
- 22 - JARDIM DAS AMÉRICAS
- 23 - GUABIROTUBA
- 24 - PRADO VELHO
- 25 - PAROLIN
- 26 - GUAIRA
- 27 - PORTÃO
- 28 - VILA IZABEL
- 29 - SEMINÁRIO
- 30 - CAMPINA DO SIQUEIRA
- 31 - VISTA ALEGRE
- 32 - PILARZINHO
- 33 - SÃO LOURENÇO
- 34 - BOA VISTA
- 35 - BACACHERI
- 36 - BAIRRO ALTO
- 37 - UBERABA
- 38 - HAUER
- 39 - FANNY
- 40 - LINDÓIA
- 41 - NOVO MUNDO
- 42 - FAZENDINHA
- 43 - SANTA QUITÉRIA
- 44 - CAMPO COMPRIDO
- 45 - MOSSUNGUê
- 46 - SANTO INÁCIO
- 47 - CASCATINHA
- 48 - SÃO JOÃO
- 49 - TABOÃO
- 50 - ABRANCHES
- 51 - CACHOEIRA
- 52 - BARREIRINHA
- 53 - SANTA CÂNDIDA
- 54 - TINGUI
- 55 - ATUBA
- 56 - BOQUEIRÃO
- 57 - XAXIM
- 58 - CAPÃO RASO
- 59 - ORLEANS
- 60 - SÃO BRAZ
- 61 - BUTIATUVINHA
- 62 - LAMENHA PEQUENA
- 63 - SANTA FELICIDADE
- 64 - ALTO BOQUEIRÃO
- 65 - SÍTIO CERCADO
- 66 - PINHEIRINHO
- 67 - SÃO MIGUEL
- 68 - AUGUSTA
- 69 - RIVIERA
- 70 - CAXIMBA
- 71 - CAMPO DE SANTANA
- 72 - GANCHINHO
- 73 - UMBARÁ
- 74 - TATUQUARA
- 75 - CIDADE INDUSTRIAL

ANEXO 5



DIVISÃO DE BAIRROS E ADMINISTRAÇÕES REGIONAIS DE CURITIBA

LEGENDA

- DIVISÃO DE BAIRROS
- DIVISÃO DE ADMINISTRAÇÕES REGIONAIS
- BAIRROS PERTENCENTES A MAIS DE UMA REGIONAL

DECRETOS

DIVISÃO DE BAIRROS:
DECRETO N° 774/75
DIVISÃO DE ADMINISTRAÇÕES REGIONAIS:
DECRETO N° 336/97

FONTE: IPPUC
DATA: JULHO 1996
ESCALA: 1:150.000