

## **Impacto da Migração dos Carroceiros de Belo Horizonte: Setor Formal para o Setor Informal**

Área Temática de Meio Ambiente

### Resumo

O objetivo deste trabalho é descrever e avaliar o comportamento informal da população de carroceiros que participam do Projeto Correção Ambiental e Reciclagem com Carroceiros de Belo Horizonte. Para avaliar o impacto da migração dos carroceiros do setor formal para o informal foram avaliados os seguintes parâmetros: incorporação dos carroceiros ao projeto, percentual dos carroceiros que já trabalharam com carteira assinada, áreas de ocupação anteriores à migração para o setor informal e a sua relação com o trabalho. Observou-se uma migração acentuada dos carroceiros de Belo Horizonte, do setor formal para o informal da economia de Belo Horizonte. Isto se torna bem evidente na análise dos trabalhadores que possuíam carteira assinada e, hoje, preferem não manter nenhum tipo de vínculo empregatício, sendo o proprietário da carroça e do cavalo, sem criar vínculo como ponto fixo de trabalho, sendo o seu único vínculo com a sua própria propriedade. O projeto é financiado pela FAPEMIG.

### Autores

Heloísa Helena Capuano de Rezende (aluna Mestrado/EV/UFMG)

Maristela Silveira Palhares (Doutora em Ciência Animal/UFMG)

Estevão Grossi Aguiar (aluno Mestrado/EV/UFMG)

Regina Helena Alves Silva (Doutora/UFMG)

Maria Stella Neves Pereira (Geógrafa- Profa aposentada)

### Instituição

Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG

Palavras-chave: carroceiros; setor informal; trabalho

### Introdução e objetivo

Os carroceiros constituem uma classe especial de trabalhadores, responsáveis pelo transporte de grande parte do entulho originado de obras, limpeza de jardins e utensílios domésticos descartados. A colocação desses resíduos em locais clandestinos e pouco acessíveis aos caminhões de limpeza urbana contribui grandemente para a poluição e destruição do meio ambiente urbano. Em contrapartida a conscientização dos carroceiros de sua importância sócio-econômica na sociedade e conseqüentemente melhoria de sua própria qualidade de vida, traz benefícios inestimáveis não só a si próprio como à comunidade. O melhor aproveitamento do entulho pela reciclagem, por famílias de baixa renda, valoriza seu serviço com benefícios diretos e indiretos.

O termo setor informal foi utilizado pela primeira vez por Hart, em 1971, para caracterizar “aquela parte da força de trabalho urbano que estava fora do mercado organizado”. Os setores geradores do setor informal na década de 70 foram: altas taxas de urbanização, o êxodo rural e o crescimento da população urbana (Varillas,1999). A modalidade de trabalho realizada sem vínculo empregatício mostra-se como um indicador do agravamento da economia brasileira. Atualmente, estima-se que 60% da população economicamente ativa vivem na informalidade e apenas 40% trabalham com carteira

assinada. No Brasil, os principais fatores que contribuem para a migração do trabalhador para o setor informal são a introdução de novas tecnologias no mercado formal, reorganização do processo produtivo e a políticas trabalhista do governo Fernando Henrique Cardoso, que veio reduzindo progressivamente a oferta de emprego (Alves, 2004). A expansão do trabalho informal não é necessariamente negativa, podendo novas oportunidades de emprego. Entretanto, no Brasil, este aumento tem se dado em um contexto de desestruturação do mercado formal, com redução da potencialidade de expansão e significando uma compressão da renda geral (CUT, 1997).

Desde o final da década de 70, o país vem sofrendo um processo de reestruturação produtiva, que se acentuou nos anos 90. A indústria brasileira avançou na sua modernização com ênfase na informatização, robotização e racionalização organizacional, gerando taxas de desemprego ascendentes. Isto caracteriza o que os economistas classificam de desemprego estrutural (Wüsch Filho, 1999), contribuindo para o aumento do número de trabalhadores inseridos no setor informal.

A partir da década de 80 houve uma profunda alteração no mercado de trabalho. O reflexo foi a redução dos empregos assalariados com registro, enquanto os sem registro, continuam aumentando e intensificando o trabalho informal (Alves, 2004).

Outras expressões que definem o trabalho informal são: “setor – não – organizado”, atividade não estruturada, “economia subterrânea, desemprego disfarçado, subemprego, trabalho clandestino, dentre outros. Apesar das diferenças semânticas e / ou taxonômicas, pode-se identificar uma convergência de sentido para definição de trabalho informal, que seria a precariedade das unidades de trabalho e das condições /relações de trabalho. A precariedade portanto é o registro balizador das definições do trabalho informal na perspectiva apresentada. Assim, ele passa a ser apresentado como um problema a ser solucionado, sobretudo quando se tem como modelo de comparação as formas que caracterizam a economia formalizada (Silva e Barbosa, 2001).

Por outro lado, há os que abordam o trabalho informal pela sua positividade. Ou seja, o trabalho informal é visto como uma expressão de resistência dos agentes econômicos face às ações regulacionistas do Estado. Desse modo os atores envolvidos no setor informal seriam “heróis constituintes do mercado como a instância reguladora, por excelência da economia”.

Nesse sentido, o setor informal é interpretado como uma solução diante da crise econômica e da excessiva intervenção governamental da economia. Na ampla diversidade de razões que impulsionam milhares de trabalhadores para a informalidade destaca-se a busca de independência e de melhoria de seus rendimentos. Além disso, encontram-se alegações que se situam no campo da tradição familiar, na experiência profissional adquirida, no desejo de escapar do relógio de ponto, dentre outros (Silva e Barbosa, 2001).

De acordo com Vasconcelos (1994) os trabalhadores informais consideram em suas escolhas pelo trabalho informal tanto seus valores e orientações pessoais em relação ao trabalho como as condições e limitações do mercado às suas preferências ocupacionais. O estudo identifica que em suas escolhas ocupacionais os trabalhadores estudados têm referenciais pessoais em termos de objetivos profissionais, elaborados durante suas trajetórias ocupacionais e que esses objetivos expressam sua capacidade de conceber o que seja benéfico para si.

O objetivo deste trabalho é descrever e analisar o comportamento da população de carroceiros que participam do “Projeto Carroceiro” no período de 1997 a 2003.

## Metodologia

Iniciado em 1997, mais conhecido como “Projeto Carroceiro”, o Programa de Correção Ambiental e Reciclagem com Carroceiros de Belo Horizonte é resultante de uma parceria entre a UFMG e a SMLU, sendo componente importante no Modelo de Gestão de

Resíduos Sólidos da capital. Hoje, 91% da população são atendidos com serviços de limpeza urbana, com uma geração diária de lixo de 4000 toneladas e com aproximadamente 20000 toneladas da construção civil. Parte desse material era despejada em “bota-foras“ autorizados pela administração municipal e parte era depositado de forma irregular pela malha urbana, gerando um custo anual para manutenção da limpeza destas áreas no ano de 1993 de US\$ 1.070.000,00. A finalidade do Projeto Carroceiro é promover o manejo diferenciado do entulho, que ao ser reciclado passa a viabilizar a correção ambiental da malha urbana de Belo Horizonte e ao mesmo tempo gera renda para os trabalhadores do setor informal.

A população que participou deste estudo foi de 1384 carroceiros. Foram aplicados questionários de resposta livre, semanalmente nas diferentes regiões de Belo Horizonte. Os dados contidos nos questionários foram: nome, idade, número de filhos, faixa etária, grau de instrução, endereço, natalidade, tempo de trabalho, atividade profissional anterior, se tinha carteira assinada, se era proprietário da carroça, se outras pessoas trabalhavam com o veículo, qual o grau de parentesco, se tem ponto fixo de trabalho (local de estacionamento da carroça), se o serviço é contratado, renda semanal, tipo de material transportado, se processa este material, se existe venda de sucata, onde o entulho é despejado, via utilizada para chegar ao local de despejo, se gostaria de se associar a outros carroceiros, qual URPV era utilizada.

Posteriormente foi formado um banco de dados, baseado nos questionários respondidos no período de setembro de 1998 a agosto de 2003, pelos carroceiros em 23 URPVs. A revisão dos questionários, a tabulação, e a codificação das questões, foram realizadas no programa EXCEL 2000. Os dados foram avaliados de acordo com o ano e a URPV. As respostas dicotômicas foram avaliadas por distribuição de frequência. O programa utilizado para as análises estatísticas foi o SAS (versão 5.0)

## Resultados e discussão

Com o início do Projeto Carroceiro em 1998, a motivação e a incorporação dos carroceiros ao projeto, de forma voluntária, é apresentada na Tab. 1. De acordo com estes resultados podemos constatar que se trata de uma população em expansão dentro deste projeto. De 1998/1999 o número de carroceiros triplicou e sextuplicou de 98/2002. Considerando que no ano de 2003 foi analisado somente o 1º semestre, possivelmente o número de carroceiros neste ano no mínimo se manteve equivalente ao de 2002. Este resultado aponta para o volume de migração do trabalho formal para o informal neste período. Chama a atenção o aumento de 16,7% do ano de 2001/2002.

Tabela 1: Incorporação dos carroceiros de Belo Horizonte ao projeto, durante os anos de 1998 a 2003

ANO	NUMERO	PORCENTAGEM
1998	70	5,1
1999	213	15,4
2000	270	19,5
2001	196	14,2
2002	427	30,9
2003	208	15,0
Total	1384	100,0

De acordo com a Tab. 2 observa-se que 66,80% (924/1384), dos carroceiros analisados, já trabalhavam com carteira assinada. Isto significa que antes de serem trabalhadores do setor informal esses indivíduos participavam ativamente do mercado formal da economia mineira e possuíam direitos trabalhistas. Além disso, 84,2% (1166/1384) dos

carroceiros são proprietários da carroça e do cavalo. Isto está de acordo com Cacciamali (2000) na descrição do setor informal, onde há direito de posse dos instrumentos de trabalho e o homem executa e simultaneamente administra. Assim, o trabalho informal pode tanto indicar uma estratégia de sobrevivência face à perda de uma ocupação formal, como uma opção de vida de alguns trabalhadores que preferem desenvolver o seu próprio negócio. O fato de ser proprietário de sua ferramenta de trabalho é o fator de maior peso na questão da quase inexistência de laços de união de grupo. Isto possibilita administrar sua jornada de trabalho com mais liberdade. Moura (1998) constatou que na década de 50 os carroceiros não tinham vínculo empregatício dizendo que estes seriam autônomos.

Tabela 2 – Percentual de carroceiros de Belo Horizonte que já trabalharam com carteira assinada, no período de 1998 a 2003

Ano	Com carteira assinada (%)	Sem carteira Assinada (%)	Não respondeu (%)
1998	61,43 (43/70)	38,57 (27/70)	0,00 (0/70)
1999	61,97 (132/213)	31,92 (68/213)	6,10 (13/213)
2000	70,00 (189/270)	24,07 (65/270)	5,93 (16/270)
2001	64,29 (126/196)	26,02 (51/196)	9,69 (19/196)
2002	68,15 (291/427)	26,93 (115/427)	4,92 (21/427)
2003	68,75 (143/208)	26,44 (55/208)	4,81 (10/208)
Total	66,80 (924/1384)	27,50 (381/1384)	5,70 (79/1384)

Constatou-se, ainda, que grande parte dos carroceiros trabalha sozinho (63,2% - 874/1384), caracterizando um só trabalhador: o proprietário. Apenas 26% trabalham com outras pessoas, principalmente familiares. Dentre os familiares, os filhos foram os que apareceram com maior frequência (30,80%) para dividir as tarefas com a carroça. Seguido aos filhos, os laços familiares (esposa, genro, tio, sobrinho, primo, irmão, cunhado e neto) correspondem a 40,83% daqueles que dividem o trabalho na carroça com outros trabalhadores. Em 28,30% das situações o trabalho na carroça é dividido com vizinhos e amigos. De acordo com Cacciamali (2000), outra característica que define esta forma de organização de produção é que o produtor emprega a si mesmo e pode lançar mão de trabalho familiar ou de ajudantes como extensão de seu próprio trabalho. Nessa forma de produzir, não existe vínculo impessoal e meramente de mercado. Entre os que trabalham, encontra-se com frequência a mão de obra familiar. O empregador também trabalha como empregado, podendo fazer uso de ajudantes não remunerados (geralmente familiares) na caracterização da economia informal (CUT, 1997).

Dentre os carroceiros, 75,8 % (1049/1384) não trabalha com serviço contratado; e também não usa um ponto fixo para exercer o seu trabalho (53,6% - 742/1384). Os 38,9 % que tem ponto fixo, o fazem em casas de material de construção. Moura (1998) vê esta questão como característica própria dos carroceiros, o que explicaria a quase inexistência de laços de união do grupo: a propriedade da ferramenta de trabalho, possibilitando administrar como lhes aprouvesse sua jornada. Esta característica forte lhes dá liberdade de exercer sua atividade em qualquer freguesia, em qualquer ramo do transporte de carga. Não há obrigatoriedade quanto ao quê, ao quanto, ao onde empregar seu veículo, por que o patrão é ele próprio. Sua jornada é marcada pelo que consegue para as suas necessidades. Seus pontos de concentração e circulação são ditados pelo que lhes aparece mais vantajoso para venda de produtos ou para pegar cargas (Moura, 1998). Apesar destes achados, quando questionados sobre a vontade de se associarem a outros carroceiros, 79,50% (1101/1384) foram a favor.

Este grupo de trabalhadores procura no associativismo uma forma de se obter benefícios diretos, como compras coletivas de medicamentos e suprimentos como sal mineral e ração. Eles não conseguem perceber o grupo como uma forma coletiva de reivindicações ou de troca de trabalho e/ou idéias. Na verdade, este fato não contempla apenas os carroceiros já que Baquero (2003) sugere uma ausência de capacidade cooperativa entre os brasileiros, o que poderia explicar os déficits de participação política e a conseqüente instabilidade democrática. Desta forma, torna-se imperativo refletir sobre mecanismos que proporcionem o retorno de cidadão à esfera política. As associações deveriam ser a forma facilitadora destas atividades, pois elas constituem-se em escolas de cidadania onde se aprende, fundamentalmente, as virtudes da cooperação e da tolerância (Baquero, 2003).

Na população de carroceiros, deste estudo, observou-se que 14,60 (202/1384) eram analfabetos, enquanto 14,60% (202/1384) estudaram apenas até o segundo ano do ensino fundamental. Desta forma, pode-se considerar uma população de 28,40% entre analfabetos e analfabetos funcionais. Entre aqueles que declaram ter estudado até ao 4º série do ensino fundamental, encontrou-se 22,80% (315/1384). Além disso, 34,80% (481/1384) declararam ter estudado entre a 5ª e 8ª série do ensino fundamental e 8,40% (116/1384) estarem cursando ou terem cursado o ensino médio, respectivamente. Alves (2002) chamou a atenção para o crescente drama dos trabalhadores sem carteira assinada, sendo estes representados por uma maioria esmagadora excluída do mercado formal, por inúmeros motivos, como a falta de escolarização, o que implica em não qualificação para determinadas funções.

A migração dos carroceiros do setor formal para o informal foi caracterizada, em sua maioria (Tab.3), pela saída do setor da construção civil, apresentando uma porcentagem 31,8% como ocupação anterior dos carroceiros, seguido pelos trabalhadores do setor de serviços gerais (8,60%) e indústria (8,00%). Apenas 9,10% dos carroceiros não apresentavam ocupação anterior. Diversas outras áreas foram encontradas em menor porcentagem por esses trabalhadores, revelando que este deslocamento do setor formal da economia para o setor informal atinge uma heterogeneidade de áreas de ocupação anterior. Possivelmente, a grande relação entre o entulho e a construção civil, associada à crise do desemprego neste setor, contribuiu para os achados deste trabalho.

Tabela 3 – Áreas de ocupação anteriores à migração para o serviço de carroceiros, em Belo Horizonte, no período de 1998 a 2003

<b>Serviço anterior</b>	<b>Número</b>	<b>Porcentagem</b>
Construção civil	440	31,80
Serviços gerais	119	8,60
Industria	111	8,00
Serviços de vigia	105	7,60
Transporte	86	6,20
Outros	73	5,30
Comércio	55	4,00
Serviço público	35	2,50
Bares/restaurantes	23	1,70
Agrobusiness	18	1,30
Artesanato	16	1,20
Circense/jardineiro/podador	10	0,70
Duas profissões	60	4,30
Três profissões	5	0,40
Nenhuma profissão anterior	126	9,10
Não responderam	102	7,40

Em relação ao processamento do material coletado pelos carroceiros, observa-se uma diferença positiva de 13,13 %, no período de 1998/2003, no percentual de carroceiros que passaram a processar o material (27,14% x 40,27%). Isto refletiu num aumento de três vezes mais material reciclado nas estações como pode ser observado na Tab.4. Os dados apontam, também, para uma tendência crescente de carroceiros que processam o material; reflexo da conscientização desta classe da importância do seu papel na preservação do meio ambiente. Outra importante revelação foi a queda de 33,92% (72,86% em 1998 e 38,94% em 2003) de carroceiros que não processam material.

Até 1994, a geração de resíduos da construção civil era calculada por estimativa tomando-se como base a produção média diária. A partir de 1995, o cálculo passou a ser feito com base no peso específico dos resíduos e quantidades de viagem no mês.

Analisando-se a Tab. 4, referente à produção de entulho, no ano de 1998 para o ano de 2000 houve uma diferença de apenas 129.447 toneladas de entulho coletado, porém, de 1998/2000 triplicou a quantidade de entulho enviado às estações de reciclagem. Isto nos mostra a participação ativa dos carroceiros como parceiros da limpeza urbana e principalmente como agentes da educação ambiental. Na mesma tabela também podemos ver que de 1998/2003 a quantidade de material reciclado nas estações praticamente triplicou; sendo que 2001 foi o ano que apresentou maior volume de entulho reciclado, nas estações de reciclagem, apesar de 2000 ter sido o ano de maior volume coletado e maior volume enviado às estações.

Tabela 4. - Volume de entulho coletado pela Secretaria Municipal de Limpeza Urbana – BH nas Unidades de Recebimento de Pequenos Volumes, de 1992 a 2003

<b>Ano</b>	<b>Coletado(t)</b>	<b>Enviado às estações (toneladas)</b>	<b>Reciclado nas estações (toneladas)</b>
1992	438.000	-	-
1993	438.000	-	-
1994	438.000	-	-
1995	515.126	-	-
1996	770.545	26.370	21.817
1997	538.404	38.380	36.577
1998	719.175	67.790	53.675
1999	777.050	996.10	70.320
2000	848.632	133.732	95.212
2001	611.886	102.778	138.520
2002	667.333	117.058	122.618
2003	486.879	116.881	127.064
<b>TOTAL</b>	<b>7.249.030</b>	<b>702.599</b>	<b>665.803</b>

Fonte: SLMU, 2004

Dos locais de despejo, os mais utilizados hoje são as URPVs (52,2%). No entanto 23,1% ainda despejam o material em locais clandestinos.

No período de 1998/2003 a venda de sucata, pelos carroceiros, teve um crescimento de praticamente 50%. (22,86% em 1998 contra 43,36% em 2003), estando de acordo com a curva de processamento de material. O crescente percentual observado, ao longo dos anos, em relação à venda de sucata (1998 – 22,86%, 1999 – 25,00%; 2000 – 38,25%; 2001 – 33,95%; 2002 – 30,74% e 2003 – 43,36%), revela uma forma de agregar valor ao trabalho, como mais uma fonte alternativa encontrada pelos carroceiros. Entretanto, ainda há muito que se trabalhar na conscientização desta classe, para que possa ser revertida a relação da venda de sucata, redundando em um maior acréscimo na renda dos carroceiros.

## Conclusões

Neste estudo observou-se uma migração acentuada dos carroceiros de Belo Horizonte, do setor formal para o informal da economia de Belo Horizonte. Isto se torna bem evidente na análise dos trabalhadores que possuíam carteira assinada e, hoje, preferem não manter nenhum tipo de vínculo empregatício, sendo o proprietário da carroça e do cavalo, sem criar vínculo como ponto fixo de trabalho, sendo o seu único vínculo com a sua própria propriedade. Os carroceiros, em sua maioria, já trabalharam em atividades relacionadas à construção civil. Esta classe transformou o cavalo em um importante elemento de integração com o meio ambiente.

A conscientização, o apoio e a ação correta podem transformar problemas em soluções.

## Referências bibliográficas

ALVES, P. JORNAL HOJE ONLINE. **A heterogeneidade do setor informal**. São Paulo, 2004. Disponível em: [www.jhoje.com.br](http://www.jhoje.com.br). Acesso em 12 de maio de 2004.

ALVES, P. JORNAL@HORA. **Trabalho informal e alternativas regionais – um exemplo**. São Paulo, 2004. Disponível em: [www.barone.adm.br/pdf/100/B/p04.pdf](http://www.barone.adm.br/pdf/100/B/p04.pdf). Acesso em 11 de março de 2004.

BAQUERO, M. Construindo uma outra sociedade: o capital social na estruturação de uma cultura política participativa no Brasil. **Revista de Sociologia Política**, v. 21, p.83-108, 2003.

CACCIAMALI, M.C. As economias informal e submersa: conceitos e distribuição de renda. In: ORG (IERJ) CAMARGO, J.M.; GIAMBIAGI, F. **Distribuição de renda no Brasil**. 2 ed.. Paz e Terra, 2000.

Central Única dos Trabalhadores (CUT). O trabalho informal no Brasil. Disponível em: <http://www.cut.org.br/a50110.htm> >. Acesso em 31 de março de 2004.

MOURA, A.M.S. **Cocheiros e carroceiros**. Rio de Janeiro, 1998. 56p.

SILVA, J.S.; BARBOSA, J.L. O sentido do trabalho informal na construção de alternativas socioeconômicas e o seu perfil no Rio de Janeiro. **Boletim – Informativo da Central de Apoio ao Trabalhador**. Disponível em: <<http://www.catrj.org.br/milenio/Publicações/boletim11.htm>>. Acesso em: 31 de março de 2004.

VANILLAS, W. Notas sobre la salud de los trabajadores del setor informal. Disponível em: [www.oit.org.pe/spanish/260ameri/pibl/panorama/1999/estructu.shtml#composition](http://www.oit.org.pe/spanish/260ameri/pibl/panorama/1999/estructu.shtml#composition). Acesso em 25 de julho de 2003.

VASCONCELOS, G.J.E. **Trabalhadores informais: O sentido de sua escolha de trabalho**. 1994. (Dissertação de mestrado - Universidade Federal de Santa Catarina).

WÜSCH FILHO, V. Reestruturação Produtiva e Acidentes de Trabalho no Brasil: Estrutura e Tendências. **Caderno de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 15, n. 1, p.41-45, jan-mar, 1999.