



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS (UFAM)
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA (PPGS)**

**OS FLANELINHAS E SUA LEGITIMIDADE:
UMA ANÁLISE DE RELAÇÕES DE PODER NO CENTRO DA CIDADE
DE MANAUS**

JANDER BATISTA ALVES

MANAUS

2018



JANDER BATISTA ALVES

**OS FLANELINHAS E SUA LEGITIMIDADE:
UMA ANÁLISE DE RELAÇÕES DE PODER NO CENTRO DA CIDADE
DE MANAUS**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia, do Instituto de Filosofia Ciências Humanas e Sociais da Universidade Federal do Amazonas, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Sociologia.

Orientador: Prof. Dr. Fábio de Magalhães Candotti

MANAUS

2018

Ficha Catalográfica

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

A474f Alves, Jander Batista
Os flanelinhas e sua legitimidade : uma análise de relações de poder no centro da cidade de Manaus / Jander Batista Alves . 2018
104 f.: il. color; 31 cm.

Orientador: Fábio de Magalhães Candotti
Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Universidade Federal do Amazonas.

1. Guardador autônomo de veículo. 2. Flanelinha. 3. Trabalho informal e precário. 4. Ilegalismo. 5. Dominação. I. Candotti, Fábio de Magalhães. II. Universidade Federal do Amazonas III. Título

A Deus, à Espiritualidade e a todos os meus familiares.

AGRADECIMENTOS

Ao Prof. Dr. Fábio Candotti pelo excelente trabalho na orientação, que permitiu explorar novos caminhos e cujos esclarecimentos, dicas e sugestões permitiram ajustar as velas quando necessário, a fim de se corrigir os desvios e seguir no rumo certo. Obrigado pelo apoio, paciência e compreensão.

Ao Prof. Dr. Marcelo Seráfico, a quem coube a primeira parte da orientação, mas cujos esclarecimentos e contribuições iniciais foram de fundamental importância para o desenvolvimento das bases do trabalho como um todo.

Aos guardadores de veículos (flanelinhas) do Centro de Manaus que participaram das entrevistas, em especial àquele que foi o principal interlocutor, sem a ajuda do qual não teria sido possível adentrar o mundo desse trabalho informal e suas interligações. Obrigado à cooperativa COOPROZEVAM na pessoa de seu presidente.

Ao PPGS/UFAM, sua Coordenadoria e toda a estrutura de apoio colocados a serviço dos mestrandos do programa, em especial à Marluce Lima.

À minha família, pelo apoio e compreensão necessários para que o presente trabalho tenha se tornado exequível.

RESUMO

A presente pesquisa tem por objetivo buscar um entendimento da legitimidade da atividade laboral dos guardadores de veículos (*flanelinhas*), a partir da análise das relações de poder em que estão imersos esses trabalhadores das ruas do Centro da cidade de Manaus. Através de estudos bibliográficos e pesquisa de campo, utilizando-se do instrumento de entrevistas, busca-se construir uma morfologia destes atores e suas relações, desmistificando algumas imagens e revelando outras, como o trabalho precário e suas interconexões com outras atividades. Inicialmente trilhando o caminho da concepção ampla de trabalho informal e precário, iremos adentrar especificamente o universo destes guardadores/lavadores de veículos, analisando seus aspectos socioeconômicos, normativos e das legislações que ora regulam tais atividades. Outros aspectos igualmente importantes são trazidos à tona, como a constituição de teias de relações de solidariedade com os demais atores que compõem este cenário urbano, revelando estratégias de segurança e proteção, bem como a suposta prática de ilegalismos ou atos ilícitos atribuídos a estes trabalhadores, reputação esta que eles têm tentado mudar. Neste âmbito, as cooperativas e associações aparecem como elementos cruciais no que tange à estruturação e organização da atividade, normalmente vista sob a ótica do estigma e do preconceito, tanto pela população em geral como pela imprensa local. Assim, o entendimento da relação de dominação e poder pelos *flanelinhas* vai partir, em princípio, da construção do cenário e seus atores, passando pela práxis laboral diária, dentro visão que os mesmo têm de suas atividades, expressa em seus próprios relatos nas entrevistas e nos dados coletados, para então ser articulada no âmbito de uma discussão teórica.

Palavras-chave: Guardador autônomo de veículo. Flanelinha. Trabalho informal e precário. Ilegalismo. Dominação. Poder.

ABSTRACT

This research aims to seek an understanding of the labour legitimacy of the vehicle keepers (street parking attendants) through the power relationship analysis in which they are immersed around the downtown streets of Manaus. Through bibliographical studies and field research, using interviews instrument, it seeks to build a morphology of these actors and their relationships, demystifying some images and revealing other, as precarious work and their interconnections with other activities. Initially on the path of broad conception of informal and precarious work, we will specifically enter the universe of these keepers / scrubbers vehicles, analyzing its socioeconomic aspects, normative and laws which now regulate such activities. Other equally important aspects are brought to the fore, as the constitution of solidarity relations webs with the other actors in this urban setting, revealing security strategies and protection as well as the alleged practice of illegality or wrongdoing attributed to these workers, this reputation that they have been trying to change. In this context, cooperatives and associations appear as crucial elements regarding the structure and organization of the activity, usually seen from the perspective of stigma and prejudice, both by the general population as the local press. Thus, the understanding of the relationship of domination and power by parking attendants will depart in principle the construction of the scene and its actors through the daily working practice, in view that even have their activities, expressed in their own accounts in interviews and the collected data, to then be articulated within a theoretical discussion.

Keywords: Autonomous vehicle keeper. Flanelinha. Informal and precarious work. Illegalism. Domination. Power.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Representação ilustrativa da localização do trabalhador por conta própria, no universo do trabalho informal.....	28
Figura 2 - Vendedor ambulante de frutas (R. 24 de Maio com Eduardo Ribeiro - Centro)....	35
Figura 3 - Mulheres haitianas vendendo meias (Rua Barroso – Centro)	35
Figura 4 - Visa aérea da confluência das ruas Sete de Setembro e José Paranaguá: um dos principais locais pesquisados (ao centro, Praça Heliodoro Balbi).....	37
Figura 5 - Produtos importados em lojas da Zona Franca de Manaus (Centro), nos anos 1980	40
Figura 6 - Rua Marcílio Dias – Centro	42
Figura 7 - Flanelinha não associado – Av. Eduardo Ribeiro (Centro)	61
Figura 8 - Av. Eduardo Ribeiro (Centro), já sob o sistema Zona Azul	69
Figura 9 - Posto de Vendas - Sistema Zona Azul (Av. Eduardo Ribeiro – Centro).....	69
Figura 10 - Flanelinhas uniformizados pertencentes a Cooperativa	80
Figura 11 - Flanelinha não associado (‘clandestino’) em serviço na Rua Marcílio Dias, Centro.	83

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Tipos de ocorrências nos municípios brasileiros - 2017	46
Gráfico 2 - Crimes patrimoniais – Roubo de veículos (Brasil/Amazonas)	47
Gráfico 3 - Crimes patrimoniais – Furto de veículos (Brasil/Amazonas)	48

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Classificação dos Setores de Produção: Empresas (pelo Sistema de Contas Nacionais - SCN).....	26
Quadro 2 - Classificação dos Setores de Produção: Emprego (pelo Sistema de Contas Nacionais - SCN).....	27

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Número de habitantes por veículos (Brasil e outros países).....	50
Tabela 2 - Efetivos de Segurança Pública x Segurança Privada	58
Tabela 3 - Perfil socioeconômico dos entrevistados	62

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AGLAVAM - Associação dos Guardadores e Lavadores Autônomos de Veículos do Amazonas

ANFAVEA - Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores

CLT – Consolidação das Leis do Trabalho

COOPROZEVAM- Cooperativa dos Trabalhadores e Zeladores de Veículos do Estado Amazonas

PLC – Projeto de Lei da Câmara

MTE - Ministério do Trabalho e Emprego

OIT- Organização Internacional do Trabalho

SCN – Sistemas de Contas Nacionais

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	14
INTRODUÇÃO	16
CAPÍTULO I	23
1 INFORMALIDADE E ILEGALISMOS NA CIDADE CONTEMPORÂNEA	23
1.1 INFORMALIDADE.....	24
1.2 CAPITALISMO, MUTAÇÕES NO MUNDO DO TRABALHO E SUAS RELAÇÕES	29
1.2.1 As ruas como postos de trabalho	33
1.2.2 Centro da cidade de Manaus: espaço, mutações e trabalho informal	37
CAPÍTULO II.....	44
2 (IN)SEGURANÇA PÚBLICA E PRIVADA	44
2.1 A CRIMINALIDADE E O AUTOMÓVEL	45
2.2 URBANIZAÇÃO E O AUTOMÓVEL	48
2.3 SEGURANÇA: UM PROBLEMA ATUAL DAS GRANDES CIDADES.....	51
2.3.1 Segurança Pública no Brasil: breve histórico	53
2.3.2 (In)segurança privada	56
2.4 GOVERNANÇA E REDES DE SEGURANÇA	59
CAPÍTULO III	61
3 TRAÇANDO O PERFIL.....	61
3.1 O “LADO DE DENTRO” DAS RUAS E SUAS FACETAS	65
3.2 QUEBRANDO O CÍRCULO (?)	70
CAPÍTULO IV.....	74
4 REGULAÇÕES, ILEGALISMOS E REDES DE SEGURANÇA	74
4.1 REGULAÇÕES E A ATIVIDADE DOS GUARDADORES DE VEÍCULOS	74
4.2 UMA REPUTAÇÃO A ZELAR: “NINGUÉM VAI QUERER SE SUJAR”.....	77
4.3 AS INTERSECÇÕES ENTRE O INFORMAL E O ILEGAL	82
4.3.1 Transpondo a fronteira (?)	87
4.4 ASSOCIATIVISMO E SOLIDARIEDADE.....	89
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	95
REFERÊNCIAS	100
APÊNDICE	103
APÊNDICE - A	103

APRESENTAÇÃO

A vida cotidiana dos grandes centros urbanos brasileiros é entremeada de dados e fatos dos mais diversos, que ilustram a dimensão colossal e o peso socioeconômico que as atividades informais exercem sobre os mais diversos aspectos do nosso país. E este cenário de trabalhos e trabalhadores informais (e muitas vezes precários) é cada vez mais comum e crescente nas grandes cidades, em função de exigências de qualificações profissionais cada vez maiores pelo mercado formal que ganharam força nas últimas décadas.

Tentar adentrar num pequeno fragmento desse amplo universo dos trabalhadores informais e suas atividades nos grandes centros das capitais é mergulhar num mar de elementos, significados e redes de relações sociais desconhecidas, do qual muitas vezes só conseguimos enxergar a superfície enquanto pessoas comuns, ao nos defrontarmos com as paisagens urbanas que servem de meio a esses trabalhadores, materializados em figuras diversas, dentre as quais: camelôs, vendedores de frutas e guloseimas diversas, carregadores braçais, mototaxistas e trabalhadores dos transportes clandestinos, os guardadores/lavadores autônomos de veículos (conhecidos popularmente como *flanelinhas*). Todos eles e muitos outros têm os centros das grandes cidades como o local da execução de suas atividades laborais, integrando a paisagem e interagindo entre si ou com seus clientes, na construção de uma rede de inter-relações.

A presente investigação não se debruçará sobre as possíveis causas do aumento das taxas de trabalhadores informais, sejam decorrentes de avanços tecnológicos, da flexibilização das relações e condições de trabalho ou de outros fatores. Mas usaremos a atividade informal dos guardadores de veículos como fio condutor para o entendimento de uma aparente relação de dominação sobre seus clientes (entenda-se, motoristas ou proprietários de veículos), sem se descuidar dos demais elementos intrínsecos e extrínsecos que possam permear tais relações e os locais onde essas batalhas se travam.

Não se trata também de buscar estabelecer uma relação de causalidade entre um aumento das taxas de trabalhadores informais no Centro e a dos guardadores de veículos. A questão que se coloca é que, neste cenário de informalidades e atividades precárias multifacetadas, nascem relações, saberes e práticas que tendem a convergir para a ocorrência de coação, dominação e relações de poder.

Diante do número de trabalhadores que buscam na economia informal uma forma de sustento seu e de seus dependentes, e diante da grande diversidade de tais atividades

informais, a das *flanelinhas* em especial nos chama a atenção. Usando como fundamento a experiência própria e as observações cotidianas, já é fato corriqueiro nos dias atuais a impossibilidade de alguém tentar estacionar seu veículo nas ruas do Centro, sem ser abordado por uma *flanelinha* oferecendo seus serviços de vigilância ou a lavagem do veículo.

Essa atividade, ao contrário de quase todas as demais atividades comerciais formais e informais envolve não somente a busca pela realização de um trabalho, de um meio de vida, mas também (como já mencionado) a possibilidade de existência de uma relação de poder e “dominação” entre os atores, uma forma de legitimação de poder de uns sobre outros, decorrente de uma interação socioeconômica entre ambos. Mas se trata da possibilidade de uma relação de poder invertida, onde um trabalhador que ocupa uma posição das mais baixas na estratificação social supostamente exerce um poder de ameaça sobre seus clientes, donos de uma das mercadorias mais valiosas (monetária e simbolicamente) de nossa sociedade – o automóvel.

Nesta seara, aproximar-se do trabalho dessa categoria/grupo de trabalhadores e compreender seus pontos de vista sobre o que fazem, permitiu lançar um olhar mais detido neste fato tão comum (e, para muitos, incômodo) nos dias atuais. É sobre esse trabalho e sua legitimidade, analisada assim a partir do diálogo com seus protagonistas, que esta dissertação tratará.

INTRODUÇÃO

A vigilância e lavagem de carros e motos pelos *flanelinhas* seria apenas mais uma, dentre as inúmeras atividades informais realizadas por trabalhadores precários na região do Centro, não fosse por um aspecto peculiar: a oferta de tais serviços (de vigilância, em especial), que poderia ter ou não a concordância do proprietário do veículo (pois trata-se de via pública), estaria sendo imposta, através da exigência de pagamentos de valores por parte destes trabalhadores. E a questão passa a ser incômoda quando tais imposições ou exigências passam a usar como instrumentos a intimidação ou a ameaça, segundo relatos de alguns órgãos de imprensa e discursos bastante difundidos entre motoristas¹.

O senso comum, incluído aí as notícias veiculadas através da imprensa local, dão conta de que tais imposições estariam sendo feitas através de ameaças e coações aos motoristas. E mediante a negativa dos clientes em pagar o valor exigido (ou pagamentos feitos com valores irrisórios), haveria agressões físicas e verbais por parte daqueles trabalhadores, que ainda estariam danificando os carros dos proprietários como forma de intimidação e retaliação. Há quem acredite que alguns desses trabalhadores utilizem a atividade como fachada para a prática de delitos, como o furto ou até o tráfico de entorpecentes.

Ainda que considerada atividade informal, o trabalho do *guardador e lavador autônomo de veículos automotores* está previsto em lei federal (Lei 5.634 de 02 de dezembro de 1970), que trata do exercício da profissão em todo o território nacional. Porém, tal lei delega a regulamentação das atividades aos entes municipais (prefeituras), criando uma espécie de lacuna jurídica; e, na ausência de tal regulamentação, a prática das ruas protagonizada pelos *flanelinhas* acaba por preencher este espaço, criando suas normas e procedimentos próprios.

Atualmente em Manaus, a Lei Municipal nº 094/2003, aborda a questão dos guardadores/lavadores de veículos, mas sua aplicação não está vinculada diretamente à regulamentação do trabalho dos guardadores em si e, sim, à criação de zonas de estacionamento, em que tais trabalhadores informais prestariam serviços a empresas privadas, que administrariam e explorariam o estacionamento em algumas vias públicas do centro e arredores mediante pagamento por hora estacionada, através de concessões junto à Prefeitura de Manaus. Tal mecanismo não eliminaria, ainda assim, o caráter informal da atividade dos

¹Relatos de intimidações e ameaças por parte de *flanelinhas* foram assuntos abordados em algumas matérias de jornais locais. Ver Menezes (2017).

flanelinhas, pois como prestadores de serviço autônomo, não teriam qualquer vínculo empregatício com as empresas.

Diante deste cenário, coube indagar, então, que relações sociais orientam e legitimam tais trabalhadores ao ato de instituir e cobrar valores pelo uso de um espaço público, uma vez que o Estado (ainda) não os legitimou. Esta pesquisa terá como objetivo geral buscar um entendimento, à luz da sociologia compreensiva, das relações de poder envolvidas na legitimação da atividade dos guardadores de veículos do Centro da cidade de Manaus, tendo como ponto de partida a perspectiva destes sujeitos. E em âmbito mais específico, através da pesquisa de campo e revisão dos estudos na fronteira entre a sociologia do trabalho e da sociologia urbana, analisar suas atividades, considerando suas trajetórias e condições de trabalho. Assim como também compreender quais fatores sustentam, efetivamente, a legitimidade que resguarda o trabalho destes guardadores.

Assim, a fim de se entender os fatos, num passo inicial se faz necessário dissipar as possíveis névoas dos preconceitos ou estigmas que pairam sobre os guardadores e seus trabalhos, para que se possa enxergar as engrenagens que movem suas atividades. Sair da esfera do senso comum e adentrar no aspecto sociológico da análise desses fatos – eis o desafio. Um esforço para a construção dos caracteres socioeconômicos destes trabalhadores e suas múltiplas facetas é primordial. Para tanto, tornou-se fundamental uma imersão no mundo desse trabalho precário e informal, a fim de se apreender, através da pesquisa de campo, um pouco mais sobre seu cenário, seus atores e suas interconexões.

Esta pesquisa caracteriza-se como qualitativa, fazendo uso de técnicas da pesquisa de campo e de pesquisas bibliográficas para sua consecução. A aproximação junto aos guardadores de veículos, em primeiro plano, foi feita em conversas fortuitas e informais com alguns deles em seus locais de trabalho (as ruas). O prosseguimento da investigação ocorreu em grande parte entre os anos de 2015 e 2016 e a técnica aplicada foi a da observação direta não participante, utilizando-se como instrumentos a aplicação de questionário com perguntas semiestruturadas, bem como a utilização de entrevistas.

Quando da aplicação dos questionários, percebeu-se que alguns entrevistados acabaram sentindo-se à vontade para correlacionar suas atividades a questões pessoais e familiares. Foi o momento de lançar mão de mais um instrumento: abordar suas trajetórias de vida, através de gravações em áudio. A ideia era procurar entender, através das narrativas, os caminhos percorridos até chegar à presente condição informal de guardador de veículos, de tentar ver a coisa “do lado de lá” de quem a vivencia. Porém, seja por insegurança ou receio por parte de alguns entrevistados, apenas um concordou em relatar sua trajetória, enquanto

outros até se dispunham no início, mas depois optavam por não fazê-la. Talvez estivessem apenas acionando alguns de seus próprios mecanismos de segurança, como forma de se auto preservarem, uma vez que o exercício desta atividade impõe determinadas condutas por parte daqueles que a executam.

Ainda assim, as entrevistas possibilitaram a construção de seus perfis socioeconômicos (escolaridade, renda etc.), tempo de permanência na atividade, bem como suas impressões e visões sobre o trabalho em si, e sobre seus clientes (os motoristas) constituindo assim, uma aproximação com sua realidade, e ao mesmo tempo, uma tentativa de fugir aos possíveis estereótipos. Para efeito de construção do capítulo correspondente, a utilização e análise dos dados obtidos em campo serão referentes aos *flanelinhas* vinculadas a uma associação ou cooperativa representativa da classe, tendo em vista que nessa fase esse era o perfil inicialmente buscado pela presente pesquisa.

O movimento inicial para a compreensão do trabalho dos guardadores de veículos do Centro de Manaus será dado na construção do Capítulo 01, que se fundamentará nas concepções históricas e atuais daquilo que se considera trabalho formal e informal, no entendimento de entidades como a OIT (Organização Internacional do Trabalho). Um avanço nessas concepções é dado pela contextualização do processo de mutação do trabalho moderno, em especial em suas características de flexibilidade e precariedade, conceitos abordados por teóricos como Gorz (1987) e Antunes (2015).

Dentro da concepção clássica de Karl Marx, o trabalho é visto em seu aspecto ontológico, ou seja, do materialismo histórico, segundo o qual a história dos homens é escrita através da busca da satisfação de suas necessidades. A interação entre os homens para satisfazer suas necessidades materiais desencadeia o processo histórico.

Marx afirma que o processo do trabalho apresenta duas principais dimensões: a relação do homem com a natureza e a relação do homem com os outros homens. A relação do homem com a natureza diz respeito à transformação da matéria prima pelo emprego de ferramentas para a criação de um bem através do processo de trabalho (produção). Já a última dimensão (do homem com o próprio homem), são as relações que são criadas e se estabelecem no próprio processo de trabalho. Dessas relações sociais nasce a divisão social do trabalho.

As transformações ocorridas nas últimas décadas têm provocado profundos impactos sociais, sobretudo com o advento do toyotismo e a acumulação flexível do capital, alterando as concepções de trabalho e suas relações, provocando novas configurações jurídico-

trabalhistas e resultando na supressão de direitos e garantias há muito conquistados pelos trabalhadores do mundo inteiro.

Ao presente estudo interessará primordialmente a dimensão das relações entre os trabalhadores, assim como também as relações sociais tecidas com outros agentes que tangenciam suas atividades, dentro do contexto das mudanças ocorridas no mundo do trabalho contemporâneo, do qual o trabalho informal, flexível e precário é um de seus resultantes.

A abordagem a ser feita no Capítulo 2 será no sentido de trazer à luz a discussão a respeito da segurança pública e segurança privada enquanto problemas contemporâneos das grandes cidades, temas com os quais o trabalho dos guardadores de veículos tem estreita relação e em cujo contexto está inserido. Aqui nos valeremos da concepção weberiana e de autores contemporâneos (ADORNO, 2014; ZANETIC, 2010) acerca da legitimação e monopólio da violência pelo Estado, no sentido da manutenção e controle da ordem social.

O aumento da taxa de criminalidade nos últimos anos, e em especial do roubo e furtos de veículos no país, também será abordado nesse capítulo enquanto um dos fatores determinantes para o crescimento na demanda por serviços de vigilância e segurança privada. Ainda aqui, será abordada a concepção de redes de proteção e vigilância (PAES-MACHADO E NASCIMENTO, 2014) como elementos constituintes e necessários à execução do trabalho de agentes como os guardadores de veículos.

É notório que cabe ao Estado o uso da força e monopólio da violência enquanto mecanismos de manutenção da segurança, da ordem e contenção de conflitos sociais, bem com a elaboração e implantação de políticas públicas nesse sentido. No entanto, o aumento da violência e dos crimes contra o patrimônio nas grandes cidades tem feito surgir um número crescente de mecanismos privados de segurança e proteção, além daqueles mantidos pelo Estado. Neste contexto, inserem-se as empresas de segurança privada, transportes de valores, seguranças pessoais e patrimoniais, assim como diversos aparatos tecnológicos voltados à segurança e vigilância.

Podemos situar nesse contexto também o trabalho do guardador/lavador de veículos, cuja atividade consiste, ainda que em condições precárias, da guarda e vigilância de um bem valioso (automóvel ou moto). Mas a consecução desta atividade também não pode prescindir do estabelecimento de relações com outros sujeitos do cenário em que se opera, resultando em verdadeiras redes de segurança e solidariedade, aumentando assim a complexidade de uma atividade informal aparentemente simples.

No Capítulo 3 buscaremos primar pelo desenho dos aspectos socioeconômicos que caracterizam os guardadores de veículos do centro de Manaus e suas atividades laborais.

Souza (2009) usa o termo “ralé” para referir-se aos trabalhadores brasileiros com baixa remuneração, sem salário fixo e que realizam trabalhos que não exigem qualificação. Os perfis socioeconômicos dos trabalhadores informais aqui pesquisados guardam estreita relação com isso.

A precariedade, assim como a informalidade, são uma das características mais marcantes dessa nova roupagem do capitalismo contemporâneo. A existência de um exército de reserva (OLIVEIRA, 2013) nos grandes centros urbanos corrobora para o achatamento dos salários, fragilidade ou inexistência de condições mínimas de trabalho e a busca da informalidade como meio de sobrevivência de um número cada vez maior de trabalhadores.

Com uma variedade infindável de atividades precárias e de baixa remuneração, a informalidade parece ganhar cada vez mais status de condição “quase natural” de trabalho, em contraposição ao trabalho formal. Ainda que no princípio o trabalhador a considere algo temporário (até que se consiga um trabalho melhor), com o tempo, a informalidade pode tornar-se uma atividade permanente, seja por um fator sistêmico ou macroeconômico, seja por falta de qualificação ou idade avançada para o mercado.

A pesquisa de campo com os *flanelinhas* do centro de Manaus vem então elucidar alguns aspectos, contradizer outros e, sobretudo, mostrar quem são esses trabalhadores marcados pela insegurança de um salário fixo e pela precariedade das condições de uma atividade informal, mas que ainda assim permite quebrar alguns paradigmas.

Há de se considerar a intersecção informal e ilegal da atividade principal dos guardadores com outros elementos que ora tangenciam, ora se confundem como parte deste labor: a interação com outros atores correlacionados; a ocorrência de algumas práticas de ilegalidade e ilegalismos às margens do Estado; gestão das ilegalidades e o uso de mercadorias políticas – esta é a proposta a ser apresentada pelo Capítulo 4. Para tanto, esse capítulo fundar-se-á sobre contribuições teóricas de pesquisadores contemporâneos (ANTUNES, 2015; SOUZA, 2009; TELLES, 2007; HIRATA, 2010) a fim de que se possa apreender o cenário do trabalho informal dos grandes centros urbanos, suas práticas cotidianas e todas as demais nuances que os compõem, indo desde as concepções mais básicas do elemento trabalho, ao seu atualíssimo processo de desestruturação e *flexibilização* decorrente do atual estágio de evolução do capitalismo transnacional, e seus reflexos imediatos no mercado de trabalho – objetos de análise destes pensadores.

Os saberes e práticas cotidianas de que esses trabalhadores urbanos lançam vão além das questões da precariedade. Envolvem também estratégias de sobrevivência que os possibilitem seguir ganhando a vida, equilibrando-se entre o preconceito da população, a

presença quase constante de atividades ilícitas entre alguns dos seus e a luta perpétua para provar aos clientes que são dignos de confiança (e por isso, também de remuneração).

Talvez até mesmo por razões econômicas, os flanelinhas cooperados ou associados procuram zelar sempre por suas reputações, a fim de não serem comparados com os *avulsos* (não associados/cooperados), sobre os quais recaem suspeitas de extorsões e furtos, noticiados por alguns jornais locais. Procuram os primeiros fugir a este estigma, ligando-se a tais entidades a fim de lhes conferir um efeito de “atestado de boa conduta”, já que desprovidos de recursos econômicos, a reputação é um bem valioso. Lutam para não caírem na “zona de rebaixamento” da criminalidade (SOUZA, 2009). Vincular-se a uma dessas entidades também lhes garante inserção na rede de informação e proteção da qual passam a fazer parte.

As estratégias também envolvem relacionar-se ou associar-se aos outros atores do cenário urbano, sejam taxistas, camelôs ou lojistas. Envolve construções de teias relacionais, de solidariedade, com finalidades diversas, mas sobretudo, de comunicação, vigilância e proteção. Com os lojistas, por exemplo, prestar serviços ocasionais (carregar/descarregar caminhões) lhes garante acesso a um mínimo de infraestrutura, como usar um banheiro ou guardar seus pertences. Com os taxistas locais, a relação é mais de cooperação e compartilhamento de informações recíprocas, visando a proteção e vigilância dos trabalhadores e seus bens (ou bens sob seus cuidados).

A relação com os camelôs também vai no mesmo sentido da anterior, mas a solidariedade entre eles vem acompanhada do caráter repressivo ou punitivo, uma vez que este mecanismo pode ser acionado não somente contra um estranho à atividade (um delinquente, por exemplo) mas também contra seus próprios membros. Este aspecto pode ser ilustrado com o evento (a ser detalhado no decorrer do capítulo) do *flanelinha* que quase foi linchado por um grupo de camelôs, um dos quais teve a sua moto furtada, enquanto estava sob os cuidados de um *flanelinha*.

Também será objetivo deste capítulo fazer uma análise acerca das hipóteses de existência ou não de relações de poder e dominação entre os sujeitos ora em foco, retomando a discussão sobre os estudos de segurança e trabalho informal, comparados com as práticas constatadas em campo. Compreender que fatores sustentam, efetivamente, a legitimidade do trabalho destes guardadores.

Buscar a construção de uma síntese entre o que diz o senso comum, sustentado pelo que é divulgado pela imprensa local (quase sempre tende para a construção de uma imagem negativa do flanelinha), em contraposição ao que de fato acontece *in loco* na busca pelo

exercício desta atividade informal, bem como os demais elementos socialmente relevantes decorrentes de tal atividade, e as teias que são tecidas para que esta se opere.

O foco transcenderá o âmbito das relações de poder e dominação, para ampliar-se a outros aspectos dessa teia inter-relacional, cujo alcance supera o mero *serviço de vigilância de automóveis*, e que pode ser pontuado por relatos de práticas de alguns delitos ou ilegalidades, práticas essas sempre atribuídas pelos entrevistados como sendo típicas dos trabalhadores não associados ou cooperados, os chamados “avulsos”.

CAPÍTULO I

1 INFORMALIDADE E ILEGALISMOS NA CIDADE CONTEMPORÂNEA

A metamorfose pela qual tem passado o processo de produção capitalista mundial nas últimas décadas, decorrente das revoluções tecnológicas sobretudo na robótica, eletrônica e tecnologia da informação, potencializadas pelo fenômeno da globalização, tem ocasionado um drástico impacto na forma de estruturação e organização do trabalho em seus diversos aspectos. Para que o modelo capitalista contemporâneo prossiga em sua lógica de elevação constante da produtividade com acúmulo de capital, tem-se operado nos últimos anos um verdadeiro dismantelamento do trabalho humano, através da sua precarização e desregulamentação de condições e direitos historicamente resguardados.

A chamada *flexibilização* das normas e condições de trabalho tem levado, nos dias atuais, a um crescente contingente de trabalhadores temporários, terceirizados ou informais, em que as garantias sociais são mínimas ou inexistentes, com baixa remuneração e condições precárias de trabalho. Neste cenário de informalidade e precariedade, estão aqueles trabalhadores subcontratados (avulsos, temporários e etc.), ou os que fazem “bicos” e outras atividades autônomas como meio de sobrevivência, pois que já não conseguem lugar no mercado formal, seja em função da baixa escolaridade ou falta de qualificação, seja em decorrência do aumento da competitividade imposta pelo capitalismo contemporâneo, que exige qualificações cada vez mais elevadas para execução de tarefas mais complexas.

Como constatado em campo, a atividade de guardador (e/ou lavador) de veículos não se limita ao protagonismo com os motoristas em busca de vagas em vias públicas. A informalidade possibilita também um desdobramento de outras atividades paralelas para “ganhar um trocado”, decorrentes das relações que os *flanelinhas* estabelecem no *locus* de seus trabalhos, principalmente com os lojistas e outros comerciantes da área. Daí os pequenos serviços, como pagar um boleto no banco, ou simplesmente ficar “passando o pano na área” (entenda-se: vigiar, olhar o local) para identificar a presença de suspeitos na região e avisar aos lojistas, e acionar os mecanismos de segurança e proteção.

Nessa conjuntura, buscamos entender os meandros do exercício de um trabalho precário como meio de vida, que se entrelaça e comporta outros elementos relacionais, muitas vezes tangenciando a ilegalidade ou o exercício de domínio e poder. Isso irá requerer um olhar mais minucioso e “de dentro pra fora”, que reflita tanto o aspecto macro (enquanto resultante das mutações laborais impostas pelo capital contemporâneo), assim como também no aspecto micro – através das ações e relações estabelecidas e protagonizadas pelos atores envolvidos.

1.1 INFORMALIDADE

O guardador autônomo de veículos é um trabalhador informal autônomo, ou seja: não tem vínculo empregatício com nenhuma empresa, não tem carteira de trabalho assinada ou contrato formalizado de trabalho. Há de se considerar outro aspecto importante que compõe as características deste trabalhador na atualidade: a sua condição precária, isto é, ele está desprovido de todos os direitos e benefícios trabalhista definidos em lei.

As primeiras alusões ao conceito de *setor informal* (e por conseguinte, o de *trabalho informal*) decorrem de um estudo feito na década de 1970 pela Organização Internacional do Trabalho (OIT), em que se afirmava existir dois tipos de mercados, que atuavam em consonância: o *setor formal* (dentre algumas de suas características estão a propriedade impessoal, produção em larga escala, investimentos em capital e tecnologia, e mão de obra qualificada); e o *setor informal* (cujo processo produtivo tem caráter doméstico, propriedade pessoal, produção em pequena escala e trabalho intenso) (SILVA, 2002).

Entretanto, algumas divergências na aceitação destas concepções acabaram por provocar algumas imprecisões conceituais. Neste âmbito, “muitos resolveram classificar aquilo que era informal pelo ângulo da posição na ocupação do trabalhador” conforme Silva (2002). Daí a considerar-se o *trabalhador formal* como sendo aquele cujo vínculo empregatício está fundamentado pela assinatura da carteira profissional (CTPS), o que lhe garante benefícios trabalhistas e de assistência social (tais como férias, 13º salário, FGTS, seguro-desemprego, aposentadoria e etc.). De modo inverso, todos aqueles trabalhadores que não possuíam carteira de trabalho assinada ou trabalhavam por conta própria seriam automaticamente considerados como *informais*.

Para todos os efeitos, iremos assumir que o entendimento do termo *trabalho* não pode ser confundido aqui com o do *emprego*, cuja característica marcante é o vínculo do empregado, oriundo de uma relação de formalidade (contratual) com o empregado. Gorz (1987) reforça que o trabalho, tal qual o conhecemos hoje, é um advento do capitalismo moderno, que deu origem à classe proletária. E assim ele se refere a alguns aspectos do trabalho na atualidade: “(...) designa uma atividade que se exerce: 1) por conta de um terceiro; 2) em troca de um salário; 3) segundo formas e horários fixados por aquele que paga; 4) visando fins que não são escolhidos por quem executa”. (GORZ, 1987, p.9). Muito embora o autor considere (em linhas gerais) *trabalho* e *emprego* como sinônimos, pois diz ser o trabalho “praticamente só uma atividade assalariada”, devemos enfatizar aqui que para efeito desta abordagem, os conceitos serão considerados distintos, sobretudo no que tange à condição do trabalhador informal e autônomo, que se contrapõe ao conceito de trabalhador empregado.

Emprego pressupõe uma relação formal entre aqueles que são detentores dos meios de produção (empregadores), e aqueles que querem vender sua força de trabalho em troca de salários (empregados), através da execução de um trabalho em um espaço definido e organizado (empresas). Eis a concepção de trabalhador *empregado*. Portanto, não se trata de mero trabalhador, pois que o empregado guarda vínculo e subordinação (financeira e hierárquica) com aquele que lhe fornece meios e locais de produção para a realização do seu trabalho.

Na década de 1990, a OIT passa a adotar a definição internacional de *setor informal* fundamentada no funcionamento e organização das unidades produtivas, e recomenda que os países estabeleçam um sistema de informações de emprego no setor informal. A partir de então, o Sistema de Contas Nacionais – SCN (seguindo os parâmetros internacionais do SNA – *System of National Accounts*) passa a incluir seus dados na conceituação do setor informal. Desta forma, tem-se a seguinte classificação das unidades produtivas do setor informal: a) empreendimentos informais dos que trabalham por conta própria, e b) empreendimentos informais dos empregadores (NETO, 2011).

A parte desta análise que guarda maior pertinência com a pesquisa ora apresentada, diz respeito mais especificamente a questões quanto ao mercado de trabalho. Sobre isso, Neto (2011, p. 20) elucida que a OIT assim se manifesta: “(...) quando se trata de *setor informal*, parte-se da perspectiva de unidade produtiva, enquanto o *emprego informal* está associado a postos de trabalho” (grifo nosso). Então, será sob este foco – o da ótica dos postos de trabalho (ótica do trabalhador), que procuraremos tecer os aspectos das atividades informais, enquanto

condição determinante para nos levar ao universo do trabalho autônomo precarizado dos guardadores de veículos.

Quanto ao emprego, no Brasil a metodologia adotada pelo Sistema de Contas Nacionais (SCN) também segue as recomendações internacionais. Assim, segundo Neto (2011) a *classificação do setor* (formal ou informal) refere-se à *forma de organização* da unidade de produção, enquanto que a *abordagem sobre o emprego* refere-se à *qualificação do vínculo empregatício* ou da ocupação do trabalhador (grifo nosso). Poderíamos então demonstrar, primeiramente, a classificação quanto à forma de organização conforme o quadro a seguir:

Quadro 1 - Classificação dos Setores de Produção: Empresas (pelo Sistema de Contas Nacionais - SCN)

QUANTO AO SETOR	
(segundo a forma de organização da empresa)	
SETOR FORMAL	
Unidade Prod.	Características
Empr. Financeiras	Entidades jurídicas ou sociais específicas; existência reconhecida por lei; inscrição no CNPJ.
Empr. Não Financeiras	
Adm. Pública	
Inst. Filantrópicas / Sem Fins Lucrativos	
SETOR INFORMAL	
Unidade Prod.	Características
Famílias; Unidades Produtivas Não Agrícolas.	Empreendimento não constituídos em sociedade; baixo nível de organização; não há clara divisão entre capital e trabalho enquanto fatores produtivos; produção é destinada prioritariamente ao mercado.

Fonte: elaboração própria a partir de informações extraídas do texto

O quadro acima elucida as especificidades para a caracterização, do que é hoje aceito internacionalmente, como setores produtivos formais e informais, considerados apenas sob o aspecto das unidades produtivas. Poder-se-ia até dizer que se trata de uma forma de

padronização dos conceitos até então divergentes ou confusos, posto que decorrem de fenômenos econômicos e sociais ainda em curso, no que tange ao capital e ao trabalho.

No quadro a seguir, passamos à classificação dos setores produtivos segundo a ótica do elemento emprego, que aqui terá um peso muito maior, pois guarda relação direta com a categoria de trabalhadores que serão objetos de análise.

Quadro 2 - Classificação dos Setores de Produção: Emprego (pelo Sistema de Contas Nacionais - SCN)

QUANTO AO EMPREGO	
(segundo o vínculo empregatício do trabalhador)	
TRABALHADOR FORMAL	
Característica	Abrangência
Ocupações com vínculo empregatício	Os assalariados com carteira de trabalho (CTPS) assinada, os militares, os funcionários públicos estatutários e os empregadores de empresas formais.
TRABALHADOR INFORMAL	
Característica	Abrangência
Ocupações sem vínculo empregatício	Os assalariados sem CTPS assinada e os trabalhadores autônomos (estes últimos incluem: trabalhadores por conta própria, empregadores informais e trabalhadores não remunerados).

Fonte: elaboração própria a partir de informações extraídas do texto.

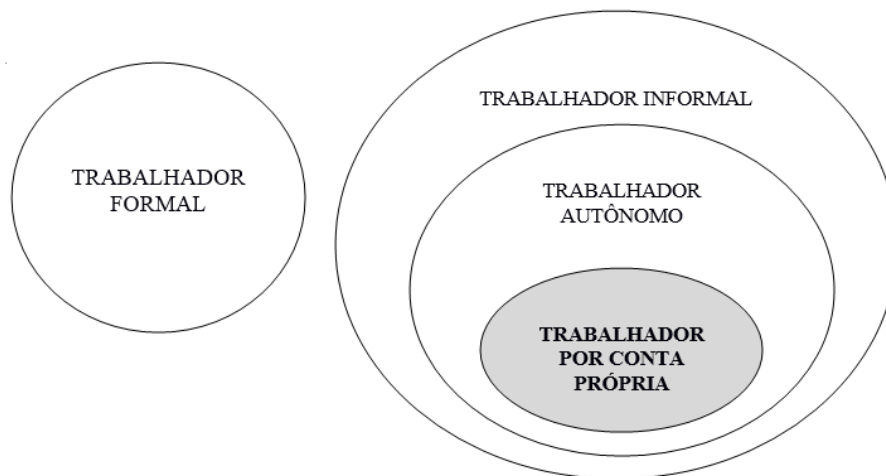
A despeito das classificações, nada impede que haja intercâmbio entre os setores. Desta forma, um trabalhador formal poderia atuar no setor informal, assim como um trabalhador informal poderia exercer sua atividade no setor formal (aliás, fato muito frequente e em acelerada ascensão no mercado de trabalho atual, em que empresas formalmente constituídas têm grande parte de suas atividades produtivas exercidas por trabalhadores informais – com trabalhos temporários, precários e com baixa remuneração).

Muito embora já tenhamos discorrido sobre a diferença entre *trabalho* e *emprego*, e apesar de alguns autores como Gortz (1987), considerarem ambos como sinônimos, vale

ressaltar que estamos considerando como *trabalhador empregado* aquele com vínculo empregatício – portanto, *trabalhador formal* (no quadro acima). Em sentido contrário, *trabalhador informal* será considerado todo aquele sem vínculo formal de emprego.

Então, considerando-se as pontuações sobre setores e trabalhos formais e informais, podemos arriscar a construção de uma ilustração que situe o *flanelinha* no universo dos trabalhos informais, conforme figura a seguir.

Figura 1 - Representação ilustrativa da localização do trabalhador por conta própria, no universo do trabalho informal



Fonte: elaboração própria.

Portanto, para efeito de reflexão, o *flanelinha* enquanto trabalhador informal, autônomo e por conta própria configurado acima, obviamente está muito distante daqueles profissionais autônomos que prestam um serviço mais “elitizado”, como médicos, advogados, consultores e toda a sorte de trabalhadores que têm em comum com o guardador de veículos apenas o caráter informal e autônomo das funções, mas cuja qualificação exigida e remuneração elevada lhes conferem uma condição socioeconômica muito diferente daquela precária experimentada no dia-a-dia destes profissionais que atuam nas ruas.

1.2 CAPITALISMO, MUTAÇÕES NO MUNDO DO TRABALHO E SUAS RELAÇÕES

Temos experimentado nas últimas décadas uma profunda transformação no mundo do trabalho. Isso nos instiga a uma reflexão sobre a concepção do elemento “trabalho” na contemporaneidade, assim como os diversos desdobramentos legais, institucional e social decorrentes destas inter-relações.

Informalidade e precariedade são as características mais marcantes e presentes na nova classe de trabalhadores nos mais diversos segmentos profissionais, decorrentes das grandes mutações pelas quais tem passado o trabalho nos últimos tempos, sobretudo nos países emergentes, como o Brasil. Antunes (2015) afirma que as transformações operadas a partir da década de 1980 (e aceleradas nos anos 1990) decorrentes dos avanços tecnológicos e a nova concepção do capitalismo global e sua acumulação flexível, foram intensas e profundas, provocando uma reconfiguração dos elementos produção, capital e trabalho.

O assim denominado *Toyotismo* vem se mesclar, e posteriormente, substituir o fordismo dominante, trazendo impactos não só no processo produtivo, mas também nas relações trabalhistas – estas, profundamente afetadas por uma nova fase do modelo capitalista, em que a “flexibilização do trabalho” exigida para continuar a garantir os lucros crescentes, traduz-se no desmantelamento e perda de garantias e direitos historicamente conquistados pelos trabalhadores mundo afora (ANTUNES, 2015).

O Projeto de Lei da Câmara (PLC) 38/2017, aprovado no mesmo ano na Câmara e Senado Federal parece concretizar a saga do capital no que tange à flexibilização das condições e garantias trabalhistas asseguradas em lei através da CLT. Entre as mudanças a serem implantadas, estão a prevalência de acordos entre empresa e empregados, em detrimento do que está estipulado em lei, como anteriormente. Institui o trabalho intermitente (aquele em que o trabalhador só ganha por hora ou dias trabalhados, e mediante a existência de demanda – em vez de um salário fixo mensal). Cria a figura do autônomo exclusivo, ou seja, o que era antes um empregado com carteira assinada e todos os direitos garantidos, poderá ser um prestador de serviços exclusivo daquela empresa, sem vínculo empregatício algum.

Uma parcela dessas mudanças trazidas com este novo contexto poderá estar traduzida na percepção atual do aumento significativo da massa de trabalhadores informais em nosso país, os trabalhadores “terceirizados”, com baixos salários, contratos temporários e nenhuma garantia trabalhista. Informalidade, neste âmbito, refere-se aos trabalhadores que não têm contrato formalmente estabelecido com empresas e nem registro na CTPS (carteira de

trabalho), ficando às margens dos direitos e garantias assegurados na legislação em vigor. E é ainda Antunes (2015) que vem nos trazer uma concepção mais ampliada do que vem a ser o trabalhador informal dos dias atuais:

(...) Essa noção ampliada inclui, portanto, o proletariado precarizado, o subproletariado moderno, *part-time*, o novo proletariado dos McDonalds, os trabalhadores terceirizados e precarizados, os trabalhadores *assalariados* da chamada ‘economia informal’, que muitas vezes são subordinados ao capital, além dos trabalhadores desempregados, expulsos do processo produtivo e do mercado de trabalho pela reestruturação do capital e que hipertrofiaram o exército industrial de reserva na fase de expansão do *desemprego estrutural*. (ANTUNES, 2015, p. 118).

Assim, vamos encontrar subsídios nas palavras desse autor para uma composição complementar, uma tentativa de traçar a identidade dos protagonistas objetos deste artigo (os flanelinhas) – os quais talvez pudéssemos incluir entre aqueles trabalhadores que, nos dizeres do autor seriam “(...) desempregados, expulsos do processo produtivo e do mercado de trabalho pela reestruturação do capital” (Antunes, 2015).

Tal fato se reproduz nas entrevistas realizadas, em que grande parte deles afirma já ter tido um trabalho formal, mas que hoje não conseguem mais voltar ao mercado, certamente por não atenderem mais ao perfil exigido para as atividades laborais dos dias atuais, em que, além de requerer um grau maior de escolaridade e múltiplas habilidades, há de se considerar que muitos deles já estão, para usar uma expressão popular, “velhos para o mercado”.

Em Oliveira (2013)², encontramos elementos históricos que corroboram para o esclarecimento dos possíveis fatores que possam ter contribuído para a desestruturação das condições de trabalho e o conseqüente aumento da informalidade no Brasil, como resultantes de um processo de mutações da matriz econômica nacional, no pós-anos 1930. Saindo de uma economia agrária para uma economia industrial, o processo de desenvolvimento capitalista não se efetuou como em outras nações desenvolvidas. No caso brasileiro, a ruptura completa com o antigo modelo econômico não se deu, havendo “uma junção do modelo arcaico e do novo”, mantendo-se ainda parte do domínio da classe burguesa rural no controle da economia, junto à nova classe empresário-industrial que surgia. Em adição, a legislação trabalhista, estruturada para nivelar “por baixo” o salário-mínimo, também contribuiu para criar as condições de um modelo econômico de subdesenvolvimento, que tem a má distribuição de renda como um de seus elementos mais marcantes (OLIVEIRA, 2013, p. 130, 131).

²Muito embora o contexto social em que o texto foi originalmente produzido situe-se nos anos 1970, suas idéias e fundamentos ainda permanecem atuais.

Desta forma, as medidas vieram constituir um modo de acumulação em que a população, que migrava do campo rumo à cidade que se industrializava, necessitava ser convertida em “exército de reserva” para atender ao modelo de acumulação capitalista brasileiro. A esse respeito, nos diz Oliveira:

Essa conversão de enormes contingentes populacionais em “exército de reserva”, adequado à reprodução do capital, era pertinente e necessário do ponto de vista do modo de acumulação que se iniciava (...), a legislação trabalhista *igualava reduzindo* – antes que incrementando – o preço da força de trabalho. Essa operação de *igualar pela base* reconvertia inclusive trabalhadores especializados à situação de não-qualificados (...). (OLIVEIRA, 2013, p. 38).

Nas cidades, o papel deste “exército de reserva” segundo Oliveira (2013), é o de “manter o rebaixamento do custo de reprodução da força de trabalho urbana”, ocupando-se esses trabalhadores em atividades informais. As formas de terceirização e precariedade do trabalho vem a ser um desdobrar natural destas condições pré-estabelecidas, em que “o setor informal apenas anuncia o futuro do setor formal” (OLIVEIRA, 2013, p. 136). E dentre estas condições, além do rebaixamento do valor da força de trabalho, estão o desmonte e a flexibilização das condições trabalhistas e sua legislação.

Antes uma condição temporária, a informalidade parece ter alcançado atualmente uma condição regular e natural de trabalho, intercalada com poucas oportunidades de emprego formal, ao que o referido autor denomina de *ocupação*: “grupo de jovens nos cruzamentos vendendo qualquer coisa, entregando propaganda de novos apartamentos, lavando-sujando vidros de carros, (...)”, constituindo um verdadeiro “bazar multiforme” (OLIVEIRA, 2013, p. 142). A ideia de “bazar” foi explorada por Ruggiero e South (1997, *apud* MISSE, 2002), para se referir a um enorme mercado com características orientais, “com sua barganha incessante e ruidosa, suas dimensões tácitas e suas manobras ardilosas e habilidades específicas”, que “ultrapassa todas as regulamentações convencionais” (RUGGIERO e SOUTH, 1997, *apud* MISSE, 2002, p. 3).

O cerne desta concepção reside nos mecanismos e engrenagens que movem as atividades das cidades com perfil “moderno-tardio”, no qual é próprio que “as fronteiras morais entre legalidade e ilegalidade se atenuem ou sejam constantemente negociadas” (MISSE, 2002). Engrenagens e mecanismos esses que estão presentes no cotidiano dos *flanelinhas*, traduzidos seja nos arranjos tácitos de segurança ou cooperação com outros atores

e trabalhadores informais, seja fazendo malabarismo para sobreviverem de uma atividade não regulamentada e constantemente associada à práticas de delituosas por muitos.

As atividades informais dos guardadores de veículos aqui pesquisadas, enquanto atividades precárias dos centros urbanos guardam pertinência com este contexto, uma vez que, apesar de reconhecidas legalmente, ainda não são formalmente regulamentadas, e a mera prática da atividade em si enseja mecanismo de controles e negociações constantes entre os atores envolvidos, quase sempre às margens da formalidade e da regulamentação. Porém, isso não os isenta de, em concomitância com a irregularidade da atividade central de vigilância de carros e motos, prestar outros serviços paralelos aos moradores e lojistas da localidade (descarregar mercadorias, pagar boletos bancários etc.) mediante alguma contrapartida financeira.

A partir da ida à campo para a pesquisa com os *flanelinhas*, temos uma visão local e amplificada tanto da concepção de “bazar multiforme” (OLIVEIRA, 2013) quanto a de “bazar metropolitano” (TELLES, 2007), usados para descrever o mundo dos trabalhos informais, sua precarização e interconexão com outras atividades. Todas as variedades de quinquilharias, produtos e serviços ofertados por ambulantes, vendedores de todos os gêneros, moto taxistas ou guardadores/lavadores de veículos também são facilmente encontrados no Centro de Manaus. Aqui enxergamos apenas *a ponta do iceberg* das atividades do grande bazar, pois que não podemos (e nem é esse o propósito) conceber os vasos capilares que alimentam, controlam e “regulam” esse mosaico de atividades, muitas das quais às margens de qualquer controle ou regulação formal ou governamental.

E aqui, a exemplo de outros grandes centros urbanos, o trabalho informal e precário começa a quebrar as barreiras deste expediente laboral usado eminentemente pelos brasileiros “expulsos do mercado formal”, e passa a ganhar maiores ares de multinacionalidade: o Centro da cidade de Manaus, outrora lugar onde lojista libaneses, sírios ou indianos fincaram as primeiras bases para a implantação da área de livre comércio da Zona Franca, agora tem suas ruas e calçadas disputadas por chineses, peruanos, bolivianos e mais recentemente; haitianos e venezuelanos, que passam a integrar este *grande bazar*, de aspiração cosmopolita mas ainda com alma provinciana, onde uma salada linguística de sotaques se mescla em meio a um mosaico de produtos e serviços ofertados, e onde também a informalidade tange a linha divisória da ilegalidade, seja na venda de CDs de jogos piratas para computador ou de falsas roupas de grifes famosas, seja na exploração comercial de “vagas” para estacionamento em via pública.

Uma ampliação da concepção atual de trabalho informal também pode ser encontrada em Barbosa (2014), que faz uma descrição semântica e elenca alguns sentidos desta concepção, tais como uma “estratégia de legitimação social”, sendo a informalidade usada para marcar uma relação com o mundo do trabalho, em oposição ao “vagabundo” ou à “vadiagem”, principalmente por aqueles pertencentes à camada mais carentes da sociedade.

Trata-se de uma tentativa destes trabalhadores informais e precários de fugirem aos constantes estigmas (muitas vezes criminalizantes), principalmente quanto às atividades que “sobram” como meio alternativo de vida, para aqueles que são os *sobrantes* do mercado formal de trabalho. Esta visão endossa o pensamento de Souza (2009), para quem a constante luta da *ralé* (grifo nosso), dos trabalhadores desqualificados, para fugir à marginalidade é uma questão de honra: ter uma atividade honesta, ainda que precária, é um marco diferencial para escapar do “limbo moral”, da zona de “rebaixamento” da criminalidade.

A manutenção do “exército de reserva” vai cumprindo assim o seu papel, não só de manter nivelado por baixo o valor da venda das forças de trabalho necessárias à reprodução do capital e sempre à disposição deste, mas como também de criar uma diversidade enorme de atividades laborais para a realização dos meios de sobrevivência, expressos numa gama cada vez mais crescente de ocupações informais nos grandes centros urbanos, construindo um verdadeiro mosaico, do qual os flanelinhas são apenas um pequeno fragmento.

1.2.1 As ruas como postos de trabalho

As velozes mutações operadas nas relações de trabalho não só têm excluído uma gama cada vez maior de trabalhadores dos empregos formais, como também podem representar, em muitos casos, um impedido à ascensão ou mobilidade social dos mesmos. Uma vez lançados ao mercado informal, tendem a entrar e permanecer numa espécie de *círculo vicioso* dos trabalhos desta natureza.

Dá a libertarem-se desses grilhões, que os aprisionam por anos a fio a estas atividades, é tão improvável quanto remota é a possibilidade de conseguirem emergir ao mercado formal novamente através da aquisição de uma melhor escolaridade. Porém, apesar de a pesquisa apontar nessa direção, não podemos olhar esse aspecto como algo taxativo, um determinismo, uma vez que há possibilidades reais (ainda que em casos raros), de quebra desse círculo e mobilidade através da educação, como será mostrado mais adiante.

Some-se a isso a luta contra o relógio, pois é muito alta a velocidade de descarte dos trabalhadores considerados “ultrapassados”, que não conseguem acompanhar os ritmos

frenéticos das mudanças estruturais impostas pela flexibilização do trabalho e de suas condições.

Mas o fantasma do desemprego ou dos *subempregos* não assusta somente aos mais velhos. Antunes (2015) ao se referir às metamorfoses no mundo do trabalho atual, fala dos efeitos do desemprego estrutural em escala global:

O mais brutal resultado dessas transformações é a expansão, sem precedentes na era moderna, do *desemprego estrutural*, que atinge o mundo em escala global. Pode-se dizer, de maneira sintética, que há uma *processualidade contraditória* que, de um lado, reduz o operariado industrial e fabril; de outro, aumenta o subproletariado, o trabalho precário e o assalariamento no setor de serviços. Incorpora o trabalho feminino e exclui os mais jovens e os mais velhos (ANTUNES, 2015, p. 47).

Para as ruas do Centro de Manaus, enquanto *posto de trabalho*, têm convergido muitos daqueles que outrora executavam sua labuta nas linhas de produção das fábricas do Pólo Industrial de Manaus (PIM), principal vetor econômico da capital amazonense. Ou em outros setores da economia, como o comércio, os serviços ou as atividades do setor primário. Há ainda, embora em menor grau, aqueles que já iniciaram sua vida profissional na informalidade (como constatado em campo), e aí permanecem quase *ad eternum*.

Essa migração laboral pode dar-se em decorrência das crises (cíclicas ou não) que tem assolado a economia global (e em particular, a brasileira recentemente), provocando milhares de demissões nas unidades fabris (sobretudo, de mão de obra pouco qualificada, por isso mais vulnerável) – provocando um *efeito dominó* nos demais setores interligados ao setor industrial. Ou também em função de uma tendência de mercado, que tem exigido não só maior escolaridade, mas também trabalhadores mais especializados e polivalentes, dada a necessidade de lidar com procedimentos, máquinas ou equipamentos com tecnologias mais complexas e avançadas. Nesse último caso, trata-se do inevitável desemprego estrutural, decorrente dos avanços tecnológicos.

Assim estão postos os primeiros pilares do cenário para onde rumam os trabalhadores informais objetos desta análise. As atividades informais observadas em campo são tão variadas quanto crescentes: são camelôs, vendedores de guloseimas diversas, feirantes, carregadores, prestadores de pequenos serviços bem como os flanelinhas, que além de lavarem e “vigiarem os carros”, também protagonizam outros papéis, principais ou secundários, nesta grande teia de labores, práticas e inter-relações que na maioria das vezes, escapa ao olhar apressado ou enviesado da maior parte das pessoas comuns.

Figura 2 - Vendedor ambulante de frutas (R. 24 de Maio com Eduardo Ribeiro - Centro)



Fonte: Alves (2018)

Figura 3- Mulheres haitianas vendendo meias (Rua Barroso – Centro)



Fonte: Alves (2018)

Dessa forma, vamos buscar entender esta cadeia de relações e práticas e os meandros do exercício de um trabalho precário como meio de vida, que poderá trazer outros elementos relacionais, como a possível prática de outros ilegalismos (além da cobrança “indevida” de valores), o exercício do domínio e poder sobre os clientes ou a disputa por ocupações de espaços. Requer um olhar mais minucioso e “de dentro pra fora”, que reflita tanto aspectos macro (enquanto resultante das mutações laborais impostas pelo capital contemporâneo que desestrutura o trabalho), como aspectos micro (através das ações e relações estabelecidas e protagonizadas pelos atores).

Informalidade, precariedade e ilegalismos são elementos abordados de maneira minuciosa por Telles (2007), que lança um olhar sobre tais aspectos enquanto estuda a dinâmica do moderno trabalhador urbano dos grandes centros (suas pesquisas desenvolvem-se em grande parte na cidade de São Paulo) e os desdobramentos a que levam o trabalho informal e precário, o subemprego, bem como as interconexões destes com as práticas ilícitas (TELLES, 2007).

Seu pensamento vai ratificar o de Antunes (2015) no que tange à chamada flexibilização do trabalho, da qual decorre a precarização do mesmo, pois faz “desmanchar direitos e garantias sociais, ponto de arranque da precarização” (TELLES, 2007, p. 174). Ela refere-se a essas mutações do trabalho precário urbano como um *bazar metropolitano*, em que o formal e o informal, o lícito e o ilícito estão em constantes interconexões, e assim se manifesta a esse respeito:

(...) É justamente nas fronteiras porosas entre o legal e o ilegal, entre o formal e o informal que transitam, de forma descontínua e intermitente, a figura moderna do trabalhador urbano, lançando mão das oportunidades legais e ilegais que coexistem e se superpõem no mercado de trabalho. [...] Em termos gerais, anos de reestruturação produtiva e da chamada flexibilização das relações do trabalho, terminaram por esfumçar as diferenças entre trabalho, desemprego e expedientes de sobrevivência (...). (TELLES, 2007, p. 174).

A contextualização da pesquisa de Telles vai fundamentar-se nas práticas urbanas da periferia de uma metrópole (São Paulo), em que o trabalho informal e precário, contido em expedientes corriqueiro de sobrevivência (como a venda de CDs e DVDs piratas, ligações clandestinas de TV a cabo e Internet, transportes coletivos clandestinos e etc.) são permeados e intrincados pelo crime organizado. São os ilegalismos de sobrevivência estreitando suas relações (ou fundindo-se) às ilegalidades e ao crime (TELLES, 2007). Em Manaus, muito embora estejamos tratando de expedientes de sobrevivência, a atividade dos *flanelinhas* pesquisados demonstrou não ter vínculos com o facções criminosas, mas pareceu tratar-se apenas de um ilegalismo entre tantos outros.

A pesquisa de campo permitiu, até aqui, vislumbrar um caráter ambíguo da atividade de guardador/lavador de veículos – ela oscila entre um meio de vida (ainda que precário) exercido por um considerável número de trabalhadores, e o uso da mesma como pano de fundo ou “fachada” para a prática de ilegalismos, por outros. Não será papel desta investigação proferir a sentença criminal de uns e a absolvição de outros, ou de instituir um rótulo para distinguir os trabalhadores honestos daqueles que cometem atos ilícitos. Mas sim, o de tentar constituir uma interpretação daquilo que encerra as principais características deste trabalhador e sua relação com os clientes (motoristas), sob a ótica da existência ou não de relações de dominação e poder.

Necessário então será deter-se um pouco na divisão dos guardadores vinculados (associados ou cooperados) tanto à AGLAVAM (Associação dos Guardadores e Lavadores Autônomos de Veículos do Amazonas) como na COOPROZEVAM (Cooperativa dos Trabalhadores e Zeladores de Veículos do Estado do Amazonas), e os flanelinhas não

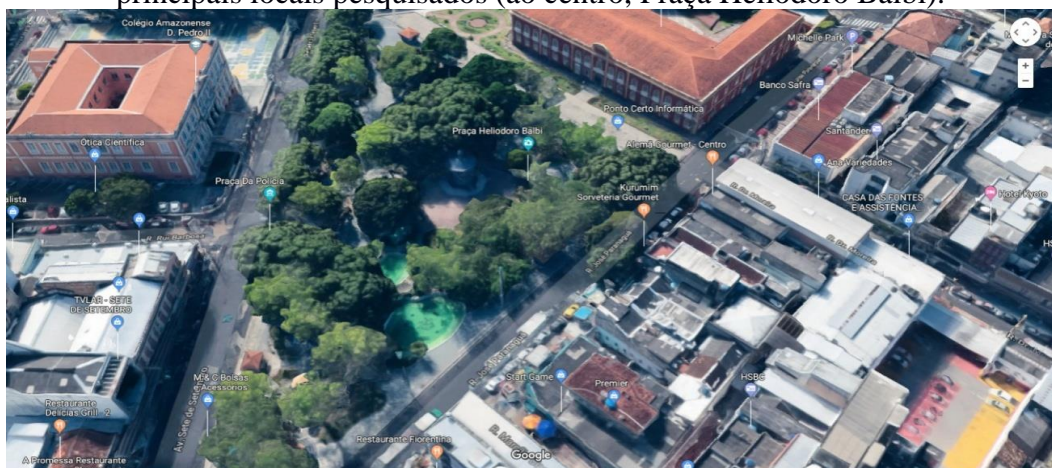
associados (denominados pelos primeiros como *clandestinos*), uma vez que no decorrer das entrevistas, percebeu-se uma preocupação por parte dos primeiros em diferenciar-se dos outros. Segundo os associados ou cooperados, a má reputação que algumas pessoas têm sobre os *flanelinhas* em função de delitos e ilegalidades supostamente cometidos por alguns não associados, que, por não terem seus dados cadastrados, sentir-se-iam seguros quanto ao anonimato e à vontade para coagir, furtar ou ameaçar os motoristas.

É tarefa nada fácil tentar encontrar em campo uma pista que conduza efetivamente àquela parcela dos *flanelinhas* que, ao que relatam os noticiários de jornais e o senso comum, seriam os responsáveis pelas práticas de extorsão e ameaças aos motoristas. Esse mecanismo de tentar atribuir a outrem essas práticas que põem em dúvida a reputação profissional, ou até mesmo que os incriminam, já fora objeto da atenção de Hirata (2010), ao que o autor denominou de “jogo de alteridade”, quando de sua pesquisa de campo em uma favela de São Paulo, que para os pesquisados “(...) a violência sempre era considerada pior no bairro vizinho, não no bairro em que as pessoas faziam parte” (HIRATA, 2010, p.14).

1.2.2 Centro da cidade de Manaus: espaço, mutações e trabalho informal

O Centro da cidade de Manaus enquanto *locus* desse desenrolar das atividades dos *flanelinhas* guarda em si alguns aspectos importantes, sobre os quais convém algumas elucidacões. O primeiro destes aspectos passa pela compreensão da noção de espaço, onde as práticas dos *flanelinhas* se reproduzem.

Figura 4 - Visa aérea da confluência das ruas Sete de Setembro e José Paranaguá: um dos principais locais pesquisados (ao centro, Praça Heliodoro Balbi).



Fonte: Google Maps, 2018.

Se podemos considerar a atividade informal dos flanelinhas enquanto resultante também de uma metamorfose no mundo do trabalho global, é bastante pertinente a afirmação de Milton Santos (2008), quando o mesmo refere-se ao espaço, em que “(...) eles são singulares, mas também são globais, manifestações da totalidade-mundo, da qual são formas particulares” (SANTOS, 2008, p. 112). E nesse sentido, o espaço Centro de Manaus é inserido neste aspecto do global, no que tange ao trabalho flexível, informal e precário, ainda que sob a ótica do local.

E se um dos objetivos desta investigação é verificar a possível existência ou não de um poder dos *flanelinhas* sobre os motoristas que buscam estacionar seus veículos nas ruas do Centro, há também de se considerar este aspecto (do poder) no contexto da noção de espaço. A esse respeito, Gomes (2010) define espaço e território enquanto conceitos que se intercalam, pois:

(...) O território é um conceito que atua como uma das chaves de acesso à interpretação de práticas sociais circunscritas a uma dada porção do espaço. O território é o limite dessas práticas, o terreno onde elas se concretizam e, muitas vezes, a condição para que elas existam. (GOMES, 2010, p. 136).

Ainda que o autor esteja aqui se referindo à territorialidade humana (portanto, numa noção de abrangência mais ampla), em que coloca aspectos como *poder e controle de uma determinada porção do espaço* (grifo nosso) como fatores pertinentes à noção de territorialidade (GOMES, 2010), talvez pudéssemos considerar também sua aplicabilidade ao caso concreto. O que se verifica em campo é que, há de certa forma, uma espécie de controle por parte dos flanelinhas sobre algumas áreas do Centro de Manaus, em que os espaços públicos (as ruas) estão sob domínio de alguns indivíduos ou grupos de indivíduos, que se organizam para controlar o acesso e estacionamento em determinadas áreas centrais.

A despeito do deslocamento nos últimos anos de lojas, bancos ou faculdades para áreas menos densas (como a Av. Djalma Batista, os bairros de Vieiralves, Parque Dez e dentre outros) o Centro da cidade ainda é um grande ímã, que exerce atração sobre os trabalhadores informais de diversas áreas. Para lá convergem número expressivo de trabalhadores, em busca de uma forma de sobrevivência nas atividades informais e precárias.

Em seu trabalho sobre camelôs no centro da cidade de Manaus, Oliveira (2010) aborda a questão da *escolha racional* destes trabalhadores, ao optarem por trabalhar em uma determinada área (no caso, a Praça da Matriz). A escolha funda-se em fatores como proximidade com a maior parte das linhas de ônibus e a grande circulação diária de carros e

peças pelo local, estrategicamente escolhido a fim de lhes proporcionar um melhor rendimento (OLIVEIRA, 2010).

Com os *flanelinhas* a estratégia não é diferente. As ruas do Centro obedecem a lógica de um espaço com melhor localização e bom fluxo de pessoas e carros. Normalmente, seus clientes são as pessoas que convergem ao Centro como moradores, bancários, professores, lojistas e seus funcionários ou pessoas que vão até lá fazer compras ou utilizar-se de serviços diversos.

De acordo com os relatos dos entrevistados, o momento não é dos melhores em termos de clientela, mas “dá pra ir levando”. Muitos deles atribuem o baixo movimento das ruas à crise pela qual o país tem passado nos últimos anos. Outros, no entanto, além da crise apontam a fuga das lojas (e seus clientes) para outras áreas da cidade, devido ao “abandono do centro” pelo poder público. Há de se considerar também o processo de expansão da cidade como fator de atração de lojas, bancos e outros para áreas diferentes da do Centro.

O Centro de Manaus e suas ruas têm testemunhado as mutações decorrentes da expansão demográfica e comercial da cidade, bem como sofrido os efeitos do mercado global, especialmente após a abertura da economia brasileira aos produtos importados (anos 1990), o que impactou diretamente na principal matriz econômica do Estado – o modelo Zona Franca de Manaus. Esse modelo de desenvolvimento regional foi criado pelo Decreto-Lei nº 288, de 27 de fevereiro de 1967, e tinha como propósito estabelecer “(...) uma área de livre comércio de importação e exportação e de incentivos especiais (...)”³.

De forma sintetizada, o modelo ZFM pode ser dividido em dois estágios primordiais: o *Primeiro Estágio* e o *Segundo Estágio*. O *Primeiro Estágio* corresponde ao período inicial de vigência da ZFM, desde sua criação até meados dos anos 1970, e que impactou primordialmente sobre o comércio local, sendo o conteúdo das compras internas constituídos de bens duráveis e não duráveis, como o cigarro, medicamentos, açúcar, leite em pó e cimento (MAHAR, 1978, p. 180).

Posteriormente, houve incremento também nas importações de outros produtos de forte apelo comercial, como eletrônica de consumo (rádio, TV e diversos outros produtos eletrônicos), artigos de perfumarias, vestuários, jóias, brinquedos, relojarias e etc. Importante ressaltar que esta fase não teve um ponto de corte nos anos 1970, mas perdura até os dias atuais nas antigas lojas do Centro ou nos modernos shoppings centers da cidade. Alguns

³O modelo Zona Franca de Manaus (ZFM) compreendia não só a cidade de Manaus, também seus arredores, e tinha como finalidade criar no interior da Amazônia um centro industrial, comercial e agropecuário através de isenções e incentivos fiscais. Mais tarde, estes benefícios foram estendidos a outras partes da Amazônia Ocidental. (MAHAR, 1978, p. 171).

produtos importados e comercializados ainda permanecem e mantêm sua demanda, como artigos de perfumaria e vestuário. Outros novos foram introduzidos ou substituídos em decorrência do avanço tecnológico, sobretudo os itens de áudio, vídeo, informática e seus correlatos.

Já o *Segundo Estágio* tem seu início na segunda metade dos anos 1970, e tem o atual Polo Industrial de Manaus como a evolução desse modelo. Tendo as empresas eletrônicas instaladas na área industrial iniciado uma produção regular, os produtos importados passam a ter outro perfil, como máquinas e equipamentos, assim como insumos e componentes industriais a serem usados na manufatura dos bens de consumo. Nos anos 1990 e seguintes, a produção industrial da ZFM atinge sua maturidade. Esta fase foi marcada por maciços investimentos em bens de capital (importações de máquinas e equipamentos) pelas indústrias instaladas na ZFM, bem como de insumos e componentes eletrônicos para a montagem dos produtos acabados que viriam a ser os principais bens hoje produzidos no Polo Industrial de Manaus: os eletroeletrônicos e veículos de duas rodas.

A fim de melhor contextualizar o espaço em que a atividade dos *flanelinhas* de desenrola, faz-se necessário aqui deter-nos ainda no *Primeiro Estágio*, fortemente marcado pela predominância do comércio de produtos importados nas lojas do Centro de Manaus. As isenções fiscais como benefícios à ZFM sobre os importados, faziam de Manaus um importante destino de turistas brasileiros, sobretudo aqueles que vinham com o intuito de adquirir eletrônicos, rádios, TV's, eletrodomésticos, videocassetes, aparelhos de som, brinquedos, perfumes e muitos outros itens importados a preços atraentes.

Figura 5 - Produtos importados em lojas da Zona Franca de Manaus (Centro), nos anos 1980



Fonte: (<site www.g1.globo.com>. Acesso em 2017)

Havia um fluxo constante de turistas brasileiros em busca das “maravilhas dos importados”, sobretudo nas ruas onde se localizavam as principais importadoras da ZFM, como as ruas Sete de Setembro, Eduardo Ribeiro, Guilherme Moreira, Marcílio Dias, Quintino Bocaiúva, Dr. Moreira, Marechal Deodoro, Henrique Martins, Floriano Peixoto e outras ruas nos arredores da Praça Heliodoro Balbi (popularmente conhecida como *Praça da Polícia*) e adjacências.

Esse fluxo movimentava a economia local, assim como incrementava a demanda por serviços avulsos diversos e “bicos” supridos pelo trabalho informal, dentre os quais, os dos *flanelinhas*. Esse fluxo sofreu um arrefecimento em meados dos anos 1990, pela diminuição dos volumes de turistas e compradores que pra cá se deslocavam do eixo Sul-Sudeste, coincidindo com o processo de abertura do mercado brasileiro aos produtos importados. O comércio da Zona Franca de Manaus perdera suas vantagens fiscais em relação a outras cidades de Brasil, e o comércio do Centro sofrera seus efeitos, assim como os trabalhadores informais, cujas atividades estão intimamente relacionadas às atividades comerciais daquela região.

Um dos entrevistados nos relata de forma mais clara alguns aspectos desse processo de mutação ocorrido no Centro de Manaus, quando diz que:

(...) Caiu muito o movimento aqui, não tem mais quase venda, as lojas estão tudo fechando. Tem muitas lojas indo pros bairros, por isso o pessoal tá indo mais pros bairros do que pro centro. A Zona Franca já foi boa, agora tá caindo demais. E eu já tô há vinte e oito anos aqui. Naquela época era boa, dava pra gente ganhar dinheiro aqui (...). (*João*, um dos entrevistados).

A fala do referido entrevistado ainda não se completa, quando o mesmo é interpelado por outro trabalhador que acompanhava atento a entrevista. Trata-se de um vendedor de uma das lojas dos arredores, mas que vivenciou a boa fase de vendas de importados das lojas da ZFM, na condição de trabalhador informal:

Tinha época que a gente ganhava dinheiro só fazendo *carreto*⁴: chegava *uns cara* aqui com a gente, *que comprava* um monte de *mercadoria*, a gente fazia entrega daqui a ali na esquina, e já ganhava dez, quinze ou vinte *conto*. Naquela época, a gente ganhava muito dinheiro. Hoje não dá nem um real. E eu já trabalho aqui no Centro desde pequeno, desde criança, hoje sou vendedor aqui. Sou do tempo em que a Zona Franca existia! Você andava aqui, na Dr. Moreira aqui (rua), você quase não

⁴*Carreto*: linguagem popular para designar serviços de carregamento e transporte, feitos a pé ou em carrinhos próprios, desde o local da compra até o local onde se encontra estacionado o carro do cliente, e pelo qual se cobra determinado valor. Aplica-se o termo também ao serviço de frete feito por veículos (regularizados ou não), que cobre trechos mais distantes, como de um bairro a outro.

conseguia andar de tanta gente! Agora você olha, e tem muitas lojas fechadas! Não tem como ganhar dinheiro aqui. (*Francisco*, entrevistado).

A fala dos entrevistados parece nos confirmar que a pujança dos movimentos das lojas (e, por conseguinte, dos trabalhos informais que orbitam em torno desses movimentos), agora se dá de maneira muito esporádica, ao contrário daquele vivido nas décadas de 1980 e meados de 1990, ao dizer que “só deu gente hoje aqui por causa do feriado amanhã. Isso só acontece quando *os pessoal* sai, e vem fazer compras no feriado ou no final de mês”. (*João*, entrevistado).

De fato, para os que testemunharam o efervescer dos movimentos nas lojas de produtos importados no Centro de Manaus nos anos 1980 e meados de 1990, a mudança se deu não somente na queda dos volumes de vendas, mas também nos perfis das lojas que outrora expunham em suas vitrines os mais sofisticados e desejados produtos oriundos do “Primeiro Mundo”, fossem eletrônicos, eletrodomésticos, perfumes ou roupas de grifes famosas.

Hoje, um breve passeio pelas ruas Guilherme Moreira, Quintino Bocaiúva, Sete de Setembro ou qualquer outra que, outrora concentravam as mais finas lojas de importados, irá se deparar com muitos imóveis fechados, outros colocados à venda ou para aluguel. As lojas de produtos importados, em muitos casos, deram lugar a lojas de confecções a preços populares (nacionais ou importadas), serviços de manutenção e vendas de aparelhos celulares e acessórios, lojas de empréstimos financeiros, bares, lanchonetes e restaurantes. Ou seja, revela uma natureza bastante diversificada de produtos e serviços bem distintos daqueles de outrora, e que atendem a maior parte daqueles que trabalham no Centro (sobretudo os bancários e lojistas), como também aos que vão às compras, de forma esporádica ou não.

Figura 6 - Rua Marcílio Dias – Centro



Fonte:Alves, (2018)

Mas a despeito das mutações ocorridas neste cenário, o Centro da cidade de Manaus ainda continua a atrair tanto os trabalhadores (informais ou não), como uma parcela da população que ainda parece nutrir certa predileção por este espaço. A razão para isso talvez encontre fundamento, por exemplo, no pensamento de Santos (2008), que traz à luz algumas características do Centro da cidade nos países subdesenvolvidos, e dentre as quais destaca “a de apresentar uma forte concentração de serviços de todos os níveis, especialmente comércios”. (SANTOS, 2008, p. 199).

O processo de deslocamento das lojas (ou “esvaziamento do centro”) para outras áreas de expansão da cidade parece ser decurso natural do adensamento da periferia, em função do crescimento urbano, e é entendido pelo autor como *dispersão*:

Fenômenos de dispersão podem ocorrer: se uma cidade atinge, em alguns bairros centrais, uma densidade demográfica e econômica importante, criam-se centros secundários para a distribuição de mercadorias ou serviços. (SANTOS, 2008, p. 199).

As dispersões ocorridas em relação ao Centro de Manaus podem estar relacionadas à perda da centralidade estratégica e econômica desse local. Com a abertura do mercado brasileiro aos produtos importados, Manaus deixa de ser ponto estratégico de compras de produtos importados. Considere-se também a resultante do processo de expansão urbana e desenvolvimento econômico, em que muitas lojas e bancos transferem-se ou abrem filiais nos shopping centers dos bairros adjacentes, ou expandem-se para a periferia da cidade (sobretudo com o crescimento das Zonas Norte e Leste de Manaus nos últimos anos).

Mas este processo de dispersão de lojas e bancos do centro para outras áreas de expansão da cidade não constituem, em última instância, também uma dispersão dos trabalhadores informais para outras áreas, sobretudo daqueles que já fizeram deste espaço seus “locais fixos de expediente”, em que têm se mantido por tempo considerável. A pesquisa de campo vem nos revelar que, a despeito de todas as mutações ocorridas, os *flanelinhas* permanecem fiéis aos seus *espaços conquistados* ao longo do tempo.

CAPÍTULO II

2(IN)SEGURANÇA PÚBLICA E PRIVADA

Pela característica mesma da atividade dos *flanelinhas* do Centro de Manaus, e o cenário em que está se insere (como já descrito no Capítulo 01) é comum o intercâmbio ou entrelaçamento com outras atividades. Mas embora precária e informal, sua atividade principal, ou seja, a guarda de veículos, acaba por constituir um estruturado serviço de segurança privada informal, operado na última ponta pelos flanelinhas, mas resguardada nos bastidores por uma “estrutura superior”, configurada pela Associação e pela Cooperativa, com seus mecanismos de vigilância e controle, tanto sobre os veículos como sobre os próprios flanelinhas.

O tema segurança constitui atualmente um elemento primordial no contexto dos grandes centros urbanos, assim como também é objeto de constantes discussões e estratégias enquanto destinatária de políticas governamentais, sobretudo a segurança pública. Dentre as atribuições do Estado de direito contemporâneo estão a de manter a ordem e prevenir ou dirimir os conflitos sociais – tarefa desafiadora para os administradores públicos no atual contexto socioeconômico brasileiro, se levarmos em consideração a escalada da violência e do crime de diversos tipos nas grandes cidades.

Sérgio Adorno (2002), ao tratar da evolução da violência urbana no Brasil entre os anos 1980 e 90, lista algumas tendências que teriam culminado no aumento das estatísticas de criminalidade violenta que, apesar de crescente no mundo todo a partir dos anos de 1950, experimentaram certo declínio nos anos de 1990 em alguns países desenvolvidos, como os Estados Unidos, fruto de combinações como desenvolvimento econômico e inovadoras políticas de segurança (ADORNO, 2002, p. 88).

Para o autor, as tendências para as taxas crescentes de criminalidade violenta no Brasil envolvem:

- a) O crescimento da delinquência urbana, em especial dos crimes contra o patrimônio (roubo, extorsão mediante seqüestro) e homicídios dolosos (voluntários);
- b) a emergência da criminalidade organizada, em particular em torno do tráfico internacional de drogas (...);
- c) graves violações dos direitos humanos (...);
- d) a explosão de conflitos nas relações intersubjetivas, mais propriamente conflitos de vizinhança que tendem a convergir para desfechos fatais (...), (ADORNO, 2002, p. 88).

Essa convergência de fatores seria ainda reforçada pelo fato de o Brasil encontrar-se geograficamente próximo dos grandes centros produtores de drogas da América do Sul, constituindo-se assim em importante território de passagem e consumo para o tráfico transnacional de drogas e também do tráfico de armas (ADORNO, 2002).

O aumento da criminalidade, sobretudo do crime organizado, será também um posicionamento convergente de Zanetic (2010) com o de Adorno (2002). Porém, o primeiro coloca a especialização do crime (tais como: sequestro, extorsões, contrabando, tráfico de armas e drogas, lavagem de dinheiro, roubo e furto de veículos e etc.) como um dos elementos fundamentais para a expansão do mercado de segurança privada no país (ZANETIC, 2010, p. 55).

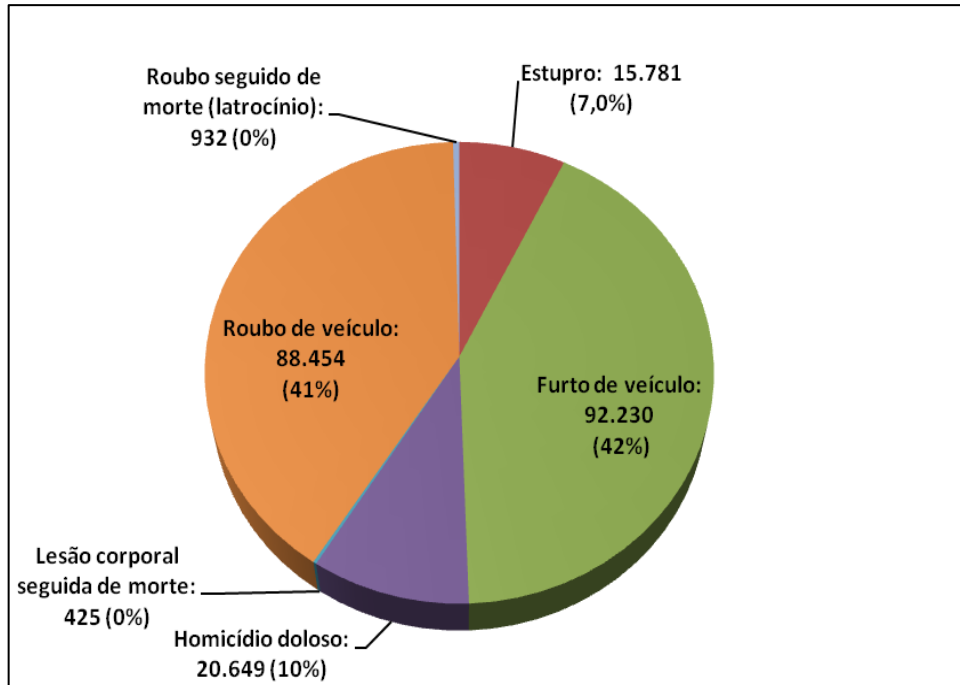
Já para Tavares e Paiva (2011), esta perspectiva não é muito diferente, pois viver nos grandes centros urbanos brasileiros ou simplesmente tocar a vida cotidiana tem sido afetado cada vez mais pelo crescimento e multiplicidade de crimes violentos, gerando mudanças comportamentais na população ou a adoção de aparatos de seguranças, assim como exigindo novas posturas e estratégias governamentais. Estatisticamente, no decorrer dos anos 2000, dados do SIM (Sistema de Informações sobre Mortalidade), do Ministério da Saúde apontam que no Brasil, os crimes violentos letais foram 30 ou 40 vezes superiores se comparados a alguns países desenvolvidos. O país também aparece em quarto lugar no ranking de homicídios, num total de oitenta e quatro países (TAVARES E PAIVA, 2011).

2.1 A CRIMINALIDADE E O AUTOMÓVEL

Apesar das estatísticas assustadoras sobre homicídios e crimes letais, o que predomina sobre todos os demais é o crime contra o patrimônio, que também registrou aumento nos anos 2000, sendo o roubo e o furto as principais ocorrências. Os dados da SENASP (Secretaria Nacional de Segurança Pública) já mostravam esse cenário em 2005 (TAVARES E PAIVA, 2011).

Trazendo os números de um cenário mais recente da mesma SENASP, o crime contra o patrimônio continua a liderar as estatísticas da violência urbana, conforme se verifica no gráfico abaixo.

Gráfico 1- Tipos de ocorrências nos municípios brasileiros no ano de 2017

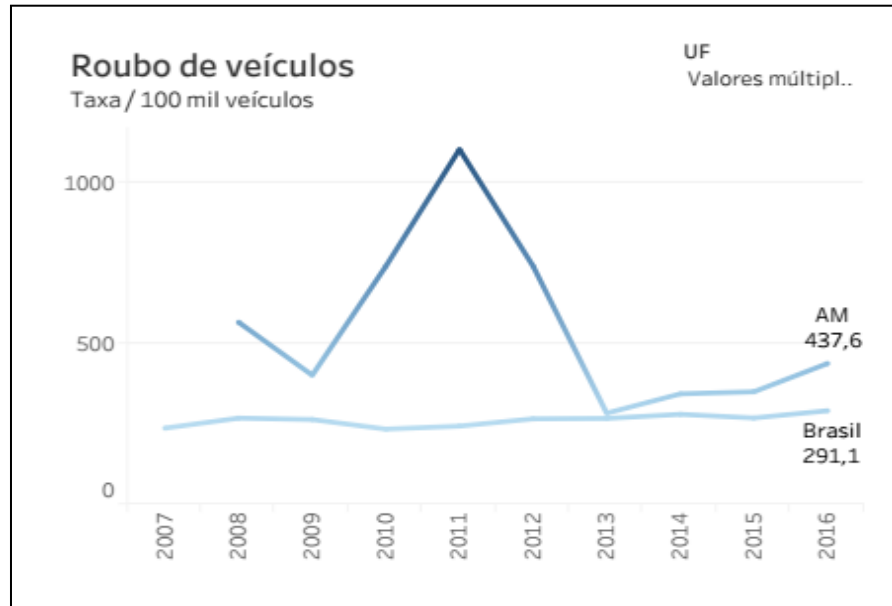


Fonte: Secretaria Nacional de Segurança Pública – SENASP

O gráfico mostra a natureza e os números absolutos e percentuais dos crimes registrados nos municípios brasileiros no ano de 2017, baseados nos registros dos Boletins de Ocorrência feitos pela Polícia Civil. Nele, podemos verificar ainda a predominância do crime contra o patrimônio, sendo o roubo⁵ de veículos equivalente a 41% e o furto igual a 42% dessas ocorrências.

Olhando isoladamente os crimes de roubos e furtos de veículos, os números mostram uma tendência histórica de elevação, como pode ser demonstrado nos gráficos a seguir.

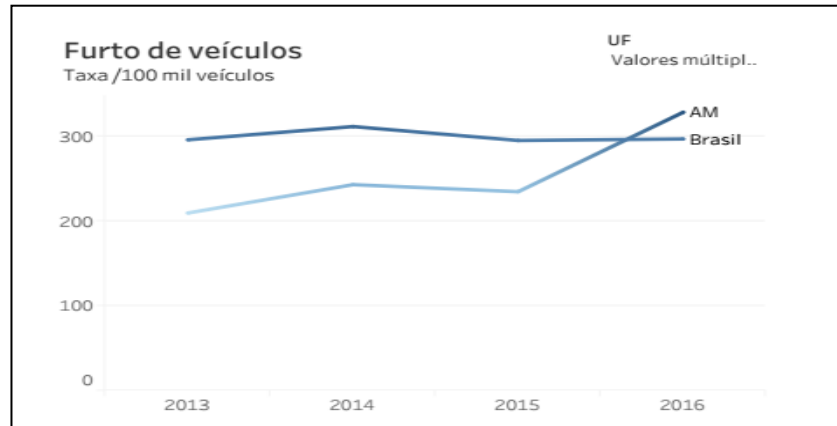
⁵O crime de roubo distingue-se do furto, pois no primeiro há o emprego de violência ou grave ameaça para a subtração do bem, o que já não ocorre no segundo caso.

Gráfico 2 - Crimes patrimoniais – Roubo de veículos (Brasil/Amazonas)

Fonte: Secretaria Nacional de Segurança Pública – SENASP

O gráfico acima mostra a série histórica de roubo de veículos no intervalo 2007-2016, confrontando-se os índices do resto do país em relação ao estado do Amazonas, tendo por base o número de roubos por 100 mil veículos. Observa-se que, além excepcional pico registrado entre os anos de 2009 a 2013 (não nos aprofundamos na causa de tal pico), no período de 2013 a 2016 houve uma elevação de aproximadamente 50% no número de roubo de veículos no Amazonas, enquanto a média nacional desse índice permaneceu praticamente estável.

Já em relação ao furto de veículos, os números do gráfico abaixo mostram um comportamento inverso: de 2013 a 2015, os índices no Amazonas ficaram em média 50% abaixo do índice nacional. Porém, em 2016 esse índice eleva-se e ultrapassa a média nacional de 300 furtos por 100 mil veículos.

Gráfico 3 - Crimes patrimoniais – Furto de veículos (Brasil/Amazonas)

Fonte: Secretaria Nacional de Segurança Pública – SENASP

Tais estatísticas poderiam estar entre as raízes que reforçam o medo da perda do bem veículo, que no Brasil representa patrimônio detentor de considerável valor agregado, e em muitos casos, é sinônimo de alcance de status social, alargando a sua função utilitária de deslocamento. Para Dupuy (1998), a apropriação do automóvel transcende a sua dimensão econômica, pois constitui “(...) elemento de poder sobre o mundo, de poder sobre os outros, de domínio do espaço e do tempo, território personalizado” (DUPUY, 1998, p. 45).

A dimensão de status social está intimamente ligada ao valor que este bem representa no contexto sociocultural brasileiro. O preço médio de um carro popular no Brasil atualmente é de R\$ 45.000,00, ou seja, 47,16 salários-mínimos (considerando-se o salário-base de janeiro de 2018, que é de R\$ 954,00). Isso implica dizer que, um trabalhador comum assalariado levaria quase quatro anos economizando, até que conseguisse adquirir um bem cujo modelo ainda não estaria entre aqueles considerados sofisticados. Mas mesmo assim, tal aquisição o colocaria “um degrau acima dos demais” (grifo nosso) trabalhadores que dependem do transporte público para se deslocar, lhe conferindo certo status social, ou de “poder sobre os outros” (DUPUY, 1998).

2.2 URBANIZAÇÃO E O AUTOMÓVEL

Quanto ao aspecto da função utilitária do automóvel, esta parece ter sido amplificada pelo desenvolvimento das grandes cidades e o acelerado processo de urbanização ao longo da história. Dupuy (1998) relaciona a tendência para maior ou menor utilização do automóvel (e

consequente motorização da cidade) a uma série de fatores que podem estar combinados, justapostos ou sobrepostos, dependendo dos tipos de espaços:

(...) O lugar destes espaços na estrutura urbana geral, a sua composição demográfica e a sua ocupação socioeconômica, atuam fortemente sobre a motorização e sobre a mobilidade. Em função das histórias urbanas, encontramos estes tipos de espaço de forma preferencial neste ou naquele país (...). (DUPUY, 1998, p. 27).

Dentre os fatores, o autor relaciona as cidades históricas (na Europa Ocidental) em que, pelas características das ruas estreitas e de escassez de espaços livres, há uma redução do lugar do automóvel nesta sociedade, uma vez que “trata-se de um tecido urbano que, na sua construção, desconhecia o automóvel (...) e que não pode ser facilmente adaptado à circulação e ao estacionamento” (DUPUY, 1998, p. 28).

Mas mesmo esses espaços tiveram que ceder ao crescimento e desenvolvimento urbano, sendo prolongados para os espaços suburbanos. Tomando a Paris dos anos 1960 como exemplo, essa perspectiva aponta o aspecto histórico-arquitetônico como limitador à expansão da densidade automobilística do centro urbano, mas que leva a expansão na direção dos arredores em oposição ao centro, onde seriam possíveis melhores e mais favoráveis adaptações ao automóvel, consoante à implantação e crescimento de serviços e empregos nessas regiões. (DUPUY, 1998).

Tendo sua origem no final do século XIX, os espaços suburbanos surgiram nos arredores dos grandes centros urbanos europeus ocidentais e depois se difundiram para outros países ao redor do mundo. Eram espaços residenciais normalmente distantes do centro (mas dependentes deste), e que normalmente eram servidos por ferrovias e tinham valores imobiliários menores. Na América do Norte, com o advento do automóvel, estes espaços ganharam novo significado e novo impulso, configurando-se na principal forma de urbanização: o carro era o elo de ligação com o centro e complemento do transporte coletivo, para as famílias de classe média com filhos (DUPUY, 1998).

A ideia das cidades novas, espaços funcionalmente organizados “(...) que combinam as funções de habitação, emprego, comércios, equipamentos e lazer (...)”, dentre as quais, as cidades de Brasília, Curitiba ou Otawa no Canadá (Dupuy, 1998, p. 30), a utilização e o deslocamento automóvel seriam restritos, dando-se prioridade para o transporte coletivo. Porém, o planejamento e organização previstos inicialmente para as cidades novas são com frequência perturbadas por “extensões selvagens ou parasitas” que resultam da inevitável

mobilidade econômica e social, levando a uma excessiva taxa de motorização (para o autor, essa taxa refere-se ao número de veículos por 100 mil habitantes).

Dados recentes da ANFAVEA (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), nos dão uma dimensão da proporção quantidade de automóveis *versus* número de habitantes em nosso país, segundo o gráfico abaixo.

Tabela 1 - Número de habitantes por veículos (Brasil e outros países)

Habitantes por autoveículo - 2006/2015											
<i>Inhabitants per vehicle - 2006/2015</i>											
Pais/Country	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Estados Unidos/United States	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,3	1,2	1,3	1,2	1,2	
China/China	35,5	30,2	26,0	21,2	17,1	14,4	12,4	10,7	9,3	8,4	
Japão/Japan	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,6	1,6	
Rússia/Russia	4,4	4,0	3,7	3,6	3,5	3,3	3,2	3,0	2,8	2,8	
Alemanha/Germany	1,7	1,9	1,9	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	
BRASIL/BRAZIL	7,8	7,2	6,9	6,5	5,9	5,5	5,2	5,1	4,9	4,8	
Itália/Italy	1,5	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	
França/France	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	
Reino Unido/United Kingdom	1,7	1,7	1,7	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,7	1,7	
México/Mexico	4,6	4,3	4,0	3,9	3,8	3,7	3,6	3,5	3,5	3,4	
Índia/India	100,9	90,1	82,2	75,1	68,6	62,0	55,8	51,5	48,8	45,4	
Espanha/Spain	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	
Polônia/Poland	2,4	2,2	2,0	2,0	1,9	1,8	1,7	1,7	1,6	1,6	
Canadá/Canada	1,7	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,5	
Indonésia/Indonesia	21,3	18,1	16,9	16,4	15,3	14,7	13,8	13,0	12,0	11,5	
Coréia do Sul/South Korea	3,0	3,0	2,9	2,8	2,8	2,7	2,7	2,6	2,5	2,4	
Austrália/Australia	1,5	1,5	1,4	1,4	1,4	1,5	1,4	1,4	1,4	1,4	
Tailândia/Thailand	7,5	7,2	6,9	6,6	6,3	5,9	5,3	4,9	4,6	4,4	
Turquia/Turkey	7,6	7,2	6,9	6,7	6,4	6,1	5,8	5,6	5,4	5,1	
Irã/Iran	9,3	9,0	8,7	8,4	8,1	7,3	6,6	6,1	5,9	5,6	
Argentina/Argentina	5,5	5,2	4,8	4,6	4,1	3,8	3,7	3,4	3,2	3,2	
Malásia/Malaysia	3,3	3,2	3,0	2,9	2,7	2,6	2,5	2,5	2,4	2,3	
África do Sul/South Africa	6,5	6,3	6,2	6,1	6,3	6,2	6,0	5,9	5,8	5,7	
Holanda/Netherlands	2,0	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	1,8	1,8	1,8	
Ucrânia/Ukraine	6,8	6,4	6,0	5,9	5,6	5,5	5,1	4,9	4,9	5,0	

Fonte: ANFAVEA (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores)

De modo diverso à concepção de taxa de motorização de Dupuy (1998) que considera o número de veículos por 100 mil habitantes, os dados da ANFAVEA acima mostram uma relação habitante por veículo, ou seja, quanto mais próximo de 1 esse número, mais automóveis nas ruas por habitante. Assim, o gráfico mostra um declínio de 60% no número de habitantes por veículo num período de nove anos, evidenciando considerável elevação do número de automóveis no período. Ou seja, saiu de 7,8 habitantes por veículo em 2006 para 4,8 habitantes em 2015.

Se considerarmos o Brasil dentro do contexto dos BRICS (países emergentes, além do Brasil: Rússia, Índia, China e África do Sul), veremos que a taxa de motorização nesses países cresce a números vertiginosos, praticamente duplicando em uma década, enquanto em nações

desenvolvidas (como Estados Unidos, França e Alemanha, por exemplo), esses números ficaram estáveis no mesmo período.

Não é exercício difícil atrelar o aumento na frota de automóveis ao crescimento econômico experimentado por esses países, sobretudo na última década. E por consequência, a expansão urbana, que vem ao reboque de tal crescimento. Aqui Dupuy (1998) nos traz uma terceira vertente da expansão urbana, configurada na concepção dos “espaços periurbanos”.

Diferentemente das cidades planejadas, nestes espaços o crescimento é espontâneo e está “diretamente ligado às possibilidades oferecidas pelo automóvel” e envolvem moradias, indústrias, comércio, escritórios e etc. (DUPUY, 1998, p. 34). São as chamadas *Edge Cities* (em tradução livre: cidades que ficam às margens, periféricas), espaços nos quais a motorização é muito elevada, devido a distância do centro e por ser, via de regra, pouco servida por transporte coletivo, mas que mantêm sua necessidade de ligação com a parte central da cidade.

A predominância de um ou outro aspecto da expansão urbana (ou a ocorrência simultânea de alguns deles), está relacionada à peculiaridade de cada país. Olhando sob a ótica de Dupuy, particularmente no caso do Brasil parece ter havido uma mescla entre a suburbanização e a periurbanização (esta última em maior proporção), em que temos exemplos de cidades planejadas como Brasília, e outros modelos em que a expansão se deu para as periferias, como em São Paulo ou Rio de Janeiro.

E é nas palavras desse autor que podemos ver sintetizados a relação do automóvel com a cidade, quando o mesmo diz que “o automóvel expande o espaço urbano, decompõe-no e recompõe-no segundo formas inéditas, Estas formas, estão em estreita relação com o equipamento e a utilização do automóvel” (DUPUY, 1998, p. 36).

2.3 SEGURANÇA: UM PROBLEMA ATUAL DAS GRANDES CIDADES

O medo vivido nas grandes cidades é elemento central no trabalho de Barreira (2011), que aborda as diversas transformações históricas pelas quais a concepção do medo passa, até chegar ao contexto contemporâneo, em que a inoperância das instituições sociais e o aumento da violência e do crime imputam à sociedade formas restritivas e comedidas de relações sociais e deslocamentos.

E nessa esteira, o medo da perda do automóvel, ou de sofrer qualquer tipo de violência em decorrência da subtração desse bem, leva à adoção de medidas preventivas, como observa Barreira:

Os alarmes, o vidro fumê dos veículos e os objetos eletrônicos de controle materializam a tecnologia a serviço da tentativa permanente da prevenção. (...) A abordagem dos flanelinhas ou do ‘tomador de conta’, mais pessoal e menos tecnológica, também acrescenta a ideia de que nada deve ficar desprotegido. Independente do medo que o cidadão tem de não retribuir a ‘vigilância’, a ação dos ‘tomadores de conta’ só passa ter sentido em uma situação na qual o medo passa a reger um conjunto bastante amplo de ações e reações sociais. (BARREIRA, 2011, p 100).

Quando se torna comum a adoção de medidas preventivas de segurança por parte considerável da população das grandes cidades, fazendo-se uso de aparatos tecnológicos ou recorrendo-se a serviços alternativos privados para resguardar seus bens ou sua integridade física, podemos cogitar aí a ocorrência de uma falha ou deficiência por parte Estado, enquanto detentor do monopólio e provedor da segurança pública através de suas estruturas e instituições legalmente constituídas, a fim de conter a criminalidade e a violência.

As grandes transformações sociopolíticas ocorridas no final do século XX em escala global, tais como as guerras étnico-religiosas, os crimes transnacionais e as constantes violações dos direitos humanos, provocaram uma mudança na intensidade e tipos de violência. Para ADORNO e DIAS (2014) houve, em parte do Brasil, uma propagação da violência urbana em decorrência do crescimento do crime organizado, nas suas formas de tráfico de drogas e de armas.

Nesse sentido, a população busca meios alternativos de manutenção da sua segurança e proteção contra a violência, não só através de aparatos tecnológicos, mas também através do crescente mercado da segurança privada na forma de agentes particulares ou empresas especializadas. E ainda que os autores estejam relacionando aumento do crime organizado a partir de contextos da Região Sudeste, Manaus também se insere no cenário nacional do aumento do mercado da segurança privada. Porém, isso não está diretamente relacionado ao aumento do crime organizado, uma vez que este evento pode ser considerado relativamente recente por aqui, ao passo que em outros estados já existe há mais tempo.

A concepção contemporânea legal e formal de Estado democrático atribui a este o poder e monopólio do uso da violência para manter a segurança, a ordem e conter conflitos e convulsões sociais. O Estado toma para si a responsabilidade do uso da violência em prol da segurança e paz social, atestando que ao particular não compete empregar este meio, de forma individual ou coletiva, para a resolução de seus conflitos. Trata-se da legitimação ou

monopólio estatal da violência, à luz da concepção weberiana, segundo a qual “o Estado consiste numa relação de dominação do homem sobre o homem, que tem como meio a violência legítima” (WEBER, *apud* ADORNO e DIAS, 2014, p. 188).

Mas o monopólio legítimo da violência, enquanto um dos componentes primordiais do Estado, não compreende o uso de qualquer violência sob qualquer pretexto. Ao contrário, seu emprego deve ser dosado, norteado por razões justificáveis, sem uso abusivo ou excessivo e, sobretudo, fundamentado nos limites e circunstâncias estabelecidos em leis com fito na garantia da soberania, da ordem pública e do controle social. Assim, a legitimidade da violência estatal decorre da legalidade, que no Estado moderno se expressa nas formas de estruturas e instituições como os tribunais penais, a polícia ou as prisões (ADORNO E DIAS, 2014).

A violência legítima é constituinte de nações onde o Estado Democrático de Direito fincou suas bases, sobretudo nas nações ocidentais no decorrer do século XX, na esteira do desenvolvimento socioeconômico e com o estabelecimento e amadurecimento dos direitos civis de âmbito universal, como os direitos humanos. Ainda para Adorno e Dias (2014), o Brasil é parte integrante desse rol, mas não de forma plena e efetiva. O que se estabeleceu historicamente por aqui foi que os direitos e garantias fundamentais ficaram quase sempre sob o domínio e restritos aos círculos das classes dominantes, enquanto à classe dominada sobrou o uso da violência cada vez que esta tentava se rebelar.

Nos dias atuais e no caso brasileiro, teríamos um modelo incompleto do monopólio legítimo da violência física, uma vez que junto às autoridades estatais para aplicação da lei e da ordem, temos também as formas privadas de resolução de conflitos, sobretudo com o avanço do crime organizado e suas próprias formas de punição e solução de divergências, bem como a explosão do mercado da segurança privada, sendo assim uma forma subsidiária (complementar) de proteção e manutenção da ordem. Assim, dentro da perspectiva acadêmica de Adorno e Dias (2014), estaríamos falando de um esgotamento do modelo weberiano de monopólio legítimo da violência e controle social no Brasil.

2.3.1 Segurança Pública no Brasil: breve histórico

As primeiras noções de segurança pública no Brasil remetem à Constituição de 1937, ao destacar que “cabia exclusivamente à União a competência por regular a matéria e garantir

o bem-estar, a ordem, a tranquilidade e a segurança públicas (...)” (Costa e Lima, 2014, p. 483). Porém, registrou-se à época uma divergência de atribuições (de quem seria a competência sobre a segurança pública: Estados ou União?), pois a Lei n. 192, de 1936 dava às polícias militares brasileiras a responsabilidade da “segurança interna”, restando à União apenas o papel de supervisão e controle dessas atividades, por intermédio do Exército. A Constituição de 1988, apesar de não trazer clareza quanto à questão conceitual de segurança pública, define quais são os entes públicos encarregados de promovê-la, estabelecendo quais organizações a compõe. (COSTA E LIMA, 2014).

Podemos desenhar uma ideia conceitual a partir da concepção dos próprios autores, para quem:

A segurança pública constitui, assim, um campo formado por diversas organizações que atuam direta ou indiretamente na busca de soluções para problemas relacionados à manutenção da ordem pública, controle da criminalidade e prevenção de violências. (COSTA E LIMA, 2014, p. 482).

Ainda assim, o conceito de segurança pública brasileira não é ainda um termo acabado, que vai se construindo e se reinventando conforme as práticas e formas de atuação das organizações, fundando ainda nas concepções de segurança “interna” da Constituição de 1967, na formulação e execução de políticas de prevenção e combate à violência. (COSTA E LIMA, 2014).

Transcender a linha do discurso e da formalidade burocrática para ações práticas e efetivas constitui ainda um grande desafio para o Estado (COSTA E LIMA, 2014). Ainda que se considere todo o aparato tecnológico usado atualmente na prevenção e combate à criminalidade, bem como os investimentos maciços feitos em segurança pública pela máquina estatal, o modelo atual no país parece distanciar-se cada vez mais das comunidades e ainda deixar muitos “vazios” (ROLIM, 2006, *apud* TAVARES E PAIVA, 2011). Esse distanciamento geraria um efeito antagônico à ideia proposta pela segurança “cidadã”, decorrente dentre outros fatores, do crescimento do crime organizado e suas disputas por controles políticos e econômicos.

Tendo por base os modelos americano e britânico dos anos 1980, em que se primou pela participação comunitária e da sociedade civil no desenvolvimento e consecução das políticas de segurança, constituem assim como “principais estratégias e formas institucionais participativas no campo da segurança pública brasileira: os conselhos de segurança, o policiamento comunitário, as redes de vigilância” (GODINHO, 2014, p. 548).

O conceito de polícia comunitária fora criado para romper com o modelo tradicional de autoritarismo e repressão de policiamento, em que o uso da força e violência eram suas características mais presentes, além de um precário nível de profissionalização. Historicamente, desde sua criação no século XVII, as polícias teriam sido criadas para atender a uma classe elitista e autoritária, fundamentando suas ações repressivas e de controle sobre estigmas de preconceito e raça, uma polícia que visava estabelecer “uma barreira física entre os ditos ‘bons’ e ‘maus’, (...) que precisava apenas do vigor físico e da coragem inconsequente” (GODINHO, 2014, p. 551).

A ideia desse modelo de policiamento comunitário é a de contrapor-se ao modelo arcaico, às “práticas históricas, enrijecidas pelo período ditatorial” (GODINHO, 2014, p. 551), buscando aproximar a polícia da comunidade, criando uma “polícia cidadã” voltada a garantir direitos de cidadania, em que há uma interação e troca de informações maiores com a população, negociação de conflitos, gerando uma relação de confiança mútua, em vez de uma relação de desconfiança, medo e repressão. Talvez uma forma de remissão de longos anos de um Estado repressor, que agora buscaria construir uma nova e democrática concepção de segurança e policiamento, bem como sua nova relação com a sociedade.

Movimentos nesse sentido começaram no Brasil na década de 1980, momento em que o país vivia uma tentativa de ruptura com estruturas não democráticas, e cresciam as tendências de redemocratização dos movimentos e iniciativas participativas (GODINHO, 2014). Para isso, o crescimento de discussões em torno de temas como os direitos humanos e o direcionamento do tema segurança pública para dentro do ambiente acadêmico, contribuíram para o amadurecimento e evolução da nova concepção de segurança que se pretendia construir.

Assim, além das discussões no âmbito acadêmico, foram criados fóruns participativos comunitários, bem como os conselhos comunitários de segurança (o primeiro foi criado no Paraná, em 1983). Tais conselhos comunitários seriam então “(...) canais de participação política, de controle público sobre a ação governamental (...), têm poder de agenda e podem interferir, de forma significativa, nas ações e metas dos governos” (GODINHO, 2014, p. 549).

Para Godinho (2014), se a criação dos conselhos comunitários representou um avanço no sentido de redemocratização da segurança pública nacional, o mesmo não ocorreu com sua implantação. As dificuldades e constrangimentos estariam em sua estruturação e funcionamento, que ficariam “diretamente condicionados ao apoio das polícias”. Outro aspecto estaria na busca por soluções de demandas, que na perspectiva da autora, “pode

condicionar a busca por soluções dos problemas aos padrões estabelecidos pelo policiamento tradicional (...)” (GODINHO, 2014, págs. 550 - 551).

Outras falhas na implantação do modelo, assim como interrupções precoces dos programas por questões políticas, fizeram com que o modelo não funcionasse ou funcionasse de forma distorcida em algumas cidades brasileiras. Alguns motivos podem ser citados, como: os fóruns participativos não terem sido levados adiante; policiais não faziam o papel de intermediadores dos problemas; não descentralização na estrutura do comando necessária para a autonomia etc. (GODINHO, 2014, p.552).

2.3.2 (In)segurança privada

No Brasil, os temas segurança pública e segurança privada estão intercalados, se considerarmos o contexto social contemporâneo. Na verdade, o mercado da segurança privada, como já aludido, só se propagou e ganhou força em função da insuficiência dos mecanismos de segurança, proteção e controle que deveriam ser protagonizados pelo Estado através de políticas de segurança pública.

Essa ideia pode encontrar respaldo no pensamento de Adorno (2004), para quem o Estado e suas instituições tem se mostrado insuficientes no cumprimento de seus papéis, ao afirmar que:

É forte o reconhecimento de que, na atualidade, os problemas de segurança pública se tornaram de tal sorte complexos, que as agências públicas e estatais encarregadas de implementar lei e ordem se mostram insuficientes para fazê-la”. (ADORNO 2002, *apud* TAVARES E PAIVA, 2011, p. 167).

A crise do Estado de direito enquanto detentor do monopólio da violência parece também encontrar ressonância, pois, para o mesmo autor, a população ao adotar formas alternativas de segurança privada, revela uma “(...) erosão de formas tradicionais de pensamento como a da fundada na ideia de que o Estado seria uma instituição capaz de promover a segurança, lei e ordem e controle do crime” (ADORNO, 2002, *apud* TAVARES E PAIVA, 2011, p. 166).

A falta de confiança nas instituições estatais enquanto responsáveis pela segurança pública provoca a busca por soluções que atendam à demanda da população, e nesse contexto, a segurança privada aparece como solução complementar de uma parcela cada vez mais crescente da sociedade. Entenda-se segurança privada como “um conjunto de mecanismos e

métodos cujo objetivo é a proteção de indivíduos e instituições (...) capazes da defesa de sua integridade física e patrimonial” (TAVARES E PAIVA, 2011, p. 157).

A busca pela segurança privada e a consequente ampliação desse mercado no Brasil é, também, dentro da perspectiva de Zanetic (2010), uma combinação da “falência ou crise de legitimidade do Estado, dada por sua insuficiência de problemas relacionados à segurança”, com a “produção contemporânea do isolamento de parcelas significativas da população” (ZANETIC, 2010, p. 54). O autor vai mais além, ao elencar de forma específica, alguns aspectos apontados como primordiais para a contribuição da expansão do mercado de segurança privada, quais sejam: “i. crescimento da violência e da criminalidade [...]; ii. a percepção da violência e o aumento da insegurança; e iii. as mudanças na utilização do espaço urbano e circulação da população nas grandes cidades” (ZANETIC, 2010, p. 54).

Ainda sob essa perspectiva, a percepção da violência está estreitamente relacionada com o aumento da criminalidade e sua especialização, além de sua propagação. A reconfiguração da utilização dos espaços urbanos, traduzidos na criação de verdadeiras “ilhas de segurança” em tempo integral, ou seja, os chamados condomínios fechados e todos os seus aparatos de segurança, configuram-se como elementos fundamentais para o crescimento da demanda por segurança privada (ZANETIC, 2010), enquanto forma aditiva àquela que, em tese, deveria ser proporcionada pelo Estado.

A regulamentação do serviço de segurança privada no Brasil remonta à década de 1960, que através de um Decreto Federal definia seu campo de atuação aos serviços bancários e instituições financeiras. Na década seguinte, os serviços foram expandidos a outros setores interessados em segurança particular. Nos anos 1980, ocorrem modificações na legislação, e o controle das atividades passa a ser de competência do Ministério da Justiça e Polícia Federal, que passam a regulamentar as atribuições e áreas de atuação dos serviços de segurança privada.

De meados da década de 1980 a meados da década de 1990 registrou-se um crescimento de 56,2% nas atividades de vigilância e guarda particular, contra apenas 43,9% na área de segurança pública. Já em 2005, havia mais de 1,2 milhões de vigilantes cadastrados no Departamento da Polícia Federal, mais de 1.700 empresas de vigilância e 305 empresas de transportes de valores em todo o país. Sem dados oficiais, estima-se que há um número bem mais expressivos de pessoas atuando de maneira informal ou clandestina, com segurança privada ou de rua, tendo esta última uma demanda cada vez mais crescente nas grandes cidades brasileiras (TAVARES E PAIVA, 2011).

Muito embora os números de 2005 sejam superlativos para a segurança privada, os dados mais recentes mostram uma queda expressiva, mas ainda assim, um número bastante significativo se comparado com os efetivos de policiais civis e militares no país, conforme mostra a tabela a seguir.

Tabela 2 - Efetivos de Segurança Pública x Segurança Privada

	SEGURANÇA PÚBLICA *			SEGURANÇA PRIVADA **	
	POLÍCIA MILITAR	POLÍCIA CIVIL	TOTAL	VIGILÂNCIA E SEGURANÇA PRIVADA TRANSPORTE DE VALORES	TOTAL
2015	415.014	124.419	539.433		-
2016	312.623	112.612	425.235		-
2017				573.026	573.026
NR MÉDIO	727.637	237.031	482.334		573.026

*Fonte: composição a partir de números do Anuário Brasileiro de Segurança Pública, do Fórum Brasileiro de Segurança Pública - 2017.

**Fonte: composição a partir de números do Anuário da FENAVIST (Federação Nacional das Empresas de Segurança e Transportes de Valores) - 2017.

Os números acima mostram que, apesar de uma forte queda no efetivo do segmento da segurança privada nos últimos anos, este ainda é superior (em torno de 19%) ao efetivo da segurança pública, aqui representada pelo somatório dos policiais civis e militares nos períodos em análise. A queda nos números da segurança privada pode nos levar a questionamento de possíveis causas, como por exemplo, um aumento do trabalho informal feito por policiais militares em suas horas de folga (os chamados ‘bicos’), redução do mercado ou o aumento do uso de sistemas eletrônicos de segurança.

As razões para a expansão dos serviços de segurança privada no país estariam então, relacionadas ao aumento da violência e criminalidade, bem como ao aumento da percepção da violência e sensação de insegurança (TAVARES E PAIVA, 2011), reforçando,desse modo, a ideia do Estado incapaz de promover de forma eficiente a ordem e a segurança da população. Daí os investimentos cada vez maiores com segurança privada, que não se restringe às camadas economicamente superiores que podem investir em aparatos sofisticados e pessoal. Mas também está presente nas classes sociais menos favorecidas (como os seguranças de rua), igualmente expostas às várias formas de violências, sobretudo nas áreas marginalizadas dos grandes centros urbanos.

2.4 GOVERNANÇA E REDES DE SEGURANÇA

As estratégias e mecanismos alternativos de proteção e segurança buscados pela sociedade como um todo são igualmente percebidas em sua forma seccionada, quando se lança olhar, por exemplo, sobre algumas categorias das classes trabalhadoras, que acabam por desenvolver e estruturar seus próprios meios de proteção, que envolvem práticas, saberes e redes sociais de segurança.

Paes-Machado e Nascimento (2014) concebem a rede social de segurança constituída a partir de centros múltiplos de práticas e alianças dinâmicas, e não de um único fator ou como resultante de implementações estatais. Num amplo estudo e pesquisa de campo, os autores vão buscar nas práticas e estratégias de segurança e defesa coletiva dos taxistas de Salvador (Bahia), a operacionalização das denominadas “redes híbridas”, ao estabelecerem que “(...) a dos motoristas integram, por meio de um vasto sistema de comunicação, dezenas e centenas de taxistas, além de se conectarem com policiais, moradores, comerciantes e outros”. (MACHADO E NASCIMENTO, 2014, p. 107).

As articulações destas redes ficam evidentes também entre os *flanelinhas*. Primeiro, quando da abordagem inicial dos primeiros entrevistados para a elaboração do trabalho de campo, em que além da desconfiança natural dos mesmos (muitos achavam tratar-se de um policial à paisana, e não de um pesquisador), rapidamente a informação já se espalhara para os demais, de forma que ao serem abordados em seguida, já sabiam de quem se tratava, mesmo estando em ruas diferentes daquela em questão.

Em segundo lugar, além destas conexões e interligações com outros atores estarem expressas na fala de um dos presidentes da cooperativa, os próprios entrevistados frequentemente referiam-se aos camelôs dos arredores, taxistas (e seus pontos de táxi), lojistas e moradores como integrantes, não só de uma rede de solidariedade e ajuda mútua, mas também de geração e intercâmbio de informações cruciais para a manutenção da segurança e vigilância local, a fim de que todos esses atores possam desenvolver suas atividades com certa segurança, asseguradas por estes mecanismos não-estatais.

As redes híbridas, enquanto redes de segurança privada constituída por diversas interligações, não podem ser entendidas aqui nos mesmos moldes das “redes de vizinhos” (*neighbourhood watches*) ou *redes de vigilância*, que ganharam bastante abrangência no Brasil nos anos 1990 (GODINHO, 2014). Estas últimas são decorrentes da tentativa de implementação de políticas públicas de segurança por parte do Estado brasileiro. Mas também

não podem ser entendidas como segurança privada profissional propriamente dita e institucionalizada.

Quanto às redes de vigilância, estas seriam uma resultante de uma distorção do modelo no Brasil na década de 1990, em que “uma redefinição da agenda da segurança [...] ganha nova força a ideia de um modelo militarizado de atuação policial, reativo e fortemente repressivo”. Assim, essas redes de vigilância particulares difundem-se num ambiente de elevação da criminalidade e tendência de privatização da segurança (GODINHO, 2014, p. 554).

Embora de origem distintas, ambos os modelos (redes híbridas e redes de vigilância) guardam a característica comum da privatização da segurança. Uma nasce como decorrência e como parte integrante das políticas de segurança pública estatal. A outra nasce às margens do Estado, ao reboque de atividades eivadas de perigos (no caso dos taxistas) ou de ilegalismos (no caso dos flanelinhas), mas que igualmente necessitam de um aparato securitário a fim de que a ordem, os bens (automóveis) ou a integridade dos corpos sejam mantidos e preservados para a consecução de suas atividades laborais.

Um pouco mais adiante retomaremos a discussão sobre redes de segurança dos flanelinhas, enquanto aparatos de controle e segurança dos quais estes trabalhadores lançam mão, a fim de que se operem as inter-relações e conexões que tornam possíveis a execução de suas tarefas, ainda que num cenário desprovido de quaisquer garantias formais, sejam elas públicas ou privadas.

CAPÍTULO III

3 TRAÇANDO O PERFIL

No âmbito do traço da informalidade que caracteriza os trabalhadores aqui relacionados, novamente em Antunes (2015) vamos buscar os elementos para tentar constituir essa nova morfologia do trabalho precário, “em que milhões encontram-se realizando trabalhos parciais, precarizados, na informalidade ou desempregados” (ANTUNES, 2015, p. 246). Dentro das modalidades de informalidades elencadas por este autor, os *flanelinhas* devem estar inseridos naquela denominada de *trabalhadores informais tradicionais*, sendo parte integrante dos informais mais “instáveis”, a quem o autor alude que:

Eles realizam trabalhos eventuais e contingenciais, pautados pela força física e pela realização de atividades dotadas de baixa qualificação, como carregadores, carroceiros e trabalhadores de rua e serviços em geral. (ANTUNES, 2015, p. 248).

Ainda que a questão do trabalho contingencial esteja presente na realidade dos *flanelinhas*, não é esse exatamente o seu aspecto mais importante. Os *flanelinhas* de Manaus apresentam um perfil diferente. Mas quem são os eles, de fato? Para seguirmos trilhando o caminho que nos levará ao entendimento do trabalho informal dos guardadores e seus desdobramentos, sem o risco de possíveis tropeços nos obstáculos do estigma, compete-nos primeiramente tecer algumas elucidações acerca de seus perfis socioeconômicos, tendo como fundamento as informações levantadas em campo.

Figura 7 -Flanelinha não associado – Av. Eduardo Ribeiro (Centro)



Fonte: Alves, (2018)

A pesquisa de campo contou com dezoito indivíduos entrevistados, e com outras quatro ou cinco conversas informais que não considerando-se entrevistas, mas que também colaboraram para a construção do trabalho. O entrevistado número 18 não vai figurar na tabela construída para traçar o perfil dos *flanelinhas*, pois trata-se de uma das lideranças dos guardadores cooperados (presidente da COOPROZEVAM) e o foco de sua entrevista foi mais voltado para o entendimento do papel dessa entidade em relação aos cooperados e suas atividades. E como já sinalizado, em ambas as fases a técnica utilizada foi a da observação direta não participante, utilizando-se como instrumentos a aplicação de questionário com perguntas semi-estruturadas e entrevistas, com o auxílio de gravações em áudio.

Muito pertinente e enriquecedor seria ouvir também o presidente da outra entidade representativa dos guardadores autônomos, a AGLAVAM, cuja fundação é anterior à cooperativa COOPROZEVAM, e que deu origem a esta. Mas na medida em que as entrevistas avançavam, percebeu-se certo ar de rivalidade entre uma entidade e outra (algo transparecido na fala dos entrevistados). E apesar das tentativas, não logrou-se êxito em entrevistar o outro presidente.

Assim, podemos demonstrar através da tabela a seguir, o perfil socioeconômico dos atores que compõem a investigação.

Tabela 3- Perfil socioeconômico dos entrevistados

ENTREV. Nr.	IDADE	SEXO	ORIGEM	ESCOLARIDADE*	RENDA MÉDIA MENSAL (R\$)	RENDA MÉDIA FAMILIAR ** (R\$)	NR. MEMBROS NA FAMÍLIA	TEMPO NA ATIVIDADE ATUAL (ANOS)	JÁ ATUOU NO MERCADO FORMAL
				1 - 2 - 3 - 4					
1	53	M	MANAUS-AM	1	1.500,00	6.000,00	8	29	SIM
2	53	M	MANAUS-AM	1	1.200,00	1.200,00	4	25	SIM
3	62	F	MANAUS-AM	1	400,00	-	4	16	SIM
4	37	M	MANAUS-AM	1	1.200,00	-	2	3	NÃO
5	30	M	MANAUS-AM	1	900,00	1.250,00	5	20	SIM
6	45	M	MANAUS-AM	1	1.600,00	-	5	7	SIM
7	50	M	BELÉM-PA	1	900,00	-	4	30	SIM
8	69	M	CAUCÁIA-CE	1	1.500,00	3.000,00	12	39	SIM
9	33	M	MANAUS-AM	1	1.500,00	2.500,00	5	10	SIM
10	53	M	SANTARÉM-PA	1	1.500,00	1.500,00	10	22	SIM
11	42	M	MANAUS-AM	1	1.500,00	3.000,00	4	20	SIM
12	50	M	BELÉM-PA	1	1.500,00	2.300,00	7	25	SIM
13	23	M	MANAUS-AM	4	1.500,00	3.000,00	5	0,6	SIM
14	20	M	MANAUS-AM	1	1.200,00	2.800,00	6	3	NÃO
15	48	M	MAUÉS-AM	1	1.300,00	1.300,00	6	20	SIM
16	45	M	MANAUS-AM	1	700,00	-	5	29	NÃO
17	46	M	TEFÉ-AM	4	700,00	700,00	5	35	SIM
MÉDIA:	44,6			1,4	1.211,76	1.679,41	5,7	19,6	

Fonte: Elaboração própria a partir de dados obtidos em campo.

LEGENDA* **ESCOLARIDADE:**

1- ENSINO FUND. INCOMPLETO

3- ENSINO MÉDIO INCOMPLETO

2- ENSINO FUND. COMPLETO

4- ENSINO MÉDIO COMPLETO

** **RENDA MÉDIA FAMILIAR:** ESPAÇO EM BRANCO = NÃO SABIDO/NÃO INFORMADO.

Os dados acima vêm atestar alguns aspectos já cogitados acerca do perfil desses trabalhadores informais precários. Muito embora em um universo amostral não muito extenso, algumas características são muito comuns entre eles. A predominância do sexo masculino talvez esteja relacionada à julgamentos internos à categoria, ou até mesmo em função da execução de certas tarefas que demandam força física, como arrumar motos, de forma a aproveitar ao máximo os escassos espaços disponíveis nas ruas. A preocupação com a segurança e a própria integridade física talvez possam ser também fatores que desestimulem mais mulheres a ganhar a vida nessa atividade.

De famílias em média com seis membros, a maior parte desses trabalhadores sobrevive exclusivamente com os ganhos das ruas. Tais ganhos oscilam um pouco em função da localização do ponto (quanto mais movimentado, melhor), mas em média giram em torno de R\$ 1.200,00 mensais, para uma rotina de trabalho de aproximadamente sete horas diárias, cinco a seis dias por semana. Nas famílias em que outros membros também trabalham, a renda média familiar informada também é muito oscilante, mas fica dos R\$ 1.500,00.

Salvo pouquíssimas exceções, a baixa escolaridade é um aspecto muito presente. Conforme os dados quase todos estão situados na faixa do ensino fundamental incompleto (a maioria cursou até o 4º ou 5º ano), tendo sido constatado inclusive casos de semi-analfabetismo. Isso fica claro quando, em uma das entrevistas, ao perguntar ao entrevistado se o mesmo poderia ajudar a me colocar em contato com o presidente da cooperativa, o mesmo recorreu a uma pequena caderneta de bolso. E ao folheá-la, me deparei apenas com números de telefones celulares. Então o entrevistado pediu para que eu fosse lendo os números, ao que ele dizia “não, não é esse”. Por fim, cheguei a um número onde havia um nome ao lado. Li o nome e o número, ao que ele me falou: “Sim, é esse mesmo”. Senti certo constrangimento, reforçado pelo comentário de um de seus colegas de trabalho, que ali acompanhava a entrevista: “*Pô*, o cara sabe ler *mermo!*”.

Não se pode, todavia, afirmar taxativamente que a baixa escolaridade condene eternamente o trabalhador ao limbo do mercado informal. Dentre as amostras, dois casos podem ilustrar certa contradição existente na relação *baixa escolaridade-informalidade*: um dos entrevistados é jovem e tem o ensino médio completo; o outro, apesar de não muito jovem, possui formação secundária técnica em Petróleo e Gás. Então, o que os levaria a esta

atividade e aí permanecer? No primeiro caso, o entrevistado alega não ter encontrado coisa melhor no momento, e que pretende voltar a trabalhar de carteira assinada “assim que as coisas melhorarem” (já trabalhou formalmente com assistência técnica). Mas aponta como fatores favoráveis da atividade atual o “não ter patrão, e fazer o seu próprio horário”. Já no segundo caso, o entrevistado afirma “já ter conseguido fazer seu pé de meia com este trabalho”, e que “já está um pouco velho para voltar ao mercado”.

A afirmação deste último nos remete a outro aspecto comum entre os *flanelinhas* pesquisados: a idade – já considerada avançada para o mercado formal. Nas amostras, ficou constatado que a idade média está em torno dos quarenta e quatro anos (vide tabela 1), fator de preocupação inclusive para trabalhadores formais qualificados, tendo em vista que o contingente de novos profissionais que aportam ao mercado é cada vez maior, provocando uma renovação constante dos quadros funcionais, mesmo a despeito da qualificação dos trabalhadores empregados. O fator idade, somado à baixa escolaridade, parece ser um fator que acaba por prolongar a permanência destes informais às suas atividades atuais de guardador/lavador autônomos de veículos.

Embora não estejam destinados eternamente a esta atividade, como aludido anteriormente, surpreende-nos o tempo de permanência destes profissionais na atividade de lavador/guardador: dezenove anos em média, estando o mais antigo dos entrevistados há trinta e nove anos no ramo. Isso nos remete à reflexão de que, via de regra, uma vez estabelecido na atividade informal de flanelinha, este profissional dificilmente conseguirá migrar para outra atividade formal. Não por opção, pois os mesmos dados mostram que a maioria já esteve um dia, na condição de trabalhador formal. Daí a acreditarmos na influência dos fatores idade elevada e baixa escolaridade (aliada à falta de qualificação) como obstáculos que impedem a reintegração do profissional à condição de empregado formal, contribuindo para situá-lo prolongada e (talvez) permanentemente no rol das atividades precárias, as quais Vera Telles (2007) vai chamar de expedientes temporários de sobrevivência.

Longe de representar perspectivas reais por condições melhores de vida, sobreviver e sustentar uma família com menos de dois salários mínimos representa um desafio quase diário para os guardadores. E podemos encontrar em Jessé Souza (2009) uma ilustração muito pertinente dos trabalhadores precários a quem atribui o termo *ralé*, e da qual faz parte uma parcela significativa de brasileiros, cujas ocupações são primordialmente “trabalhos desqualificados”. O autor faz menção à figura do flanelinha Alberto, que guarda conexões com os personagens aqui pesquisados do Centro de Manaus, pois “ele vem há 10 anos

sobrevivendo com sua família sem a segurança de um salário fixo (...)”.(SOUZA, 2009, p. 242).

Um paradoxo que podemos observar se confrontarmos os flanelinhas do Centro em relação ao personagem anteriormente citado é que, embora não tenham um “salário fixo”, os ganhos médios tem lhes permitido viver desse labor há anos (ou décadas), a ponto de conseguirem fazer planos e projetarem um futuro melhor para seus descendentes, algo que via de regra, os trabalhadores normalmente fazem quando há a certeza e a segurança de um salário fixo.

Além das condições desfavoráveis já conhecidas dos trabalhos precários e informais, talvez um dos traços mais inquietantes seja também o da atividade provisória, emergencial para fugir às dificuldades maiores, que com o passar do tempo, acaba por se tornar o principal ganha-pão: o “pelo menos por enquanto” vai se perenizando, tornando-se a profissão de uma vida, conforme dados mostrados na tabela, lançado tais trabalhadores num círculo vicioso da informalidade. Durante a pesquisa foi possível ter conhecimento de apenas um caso de abandono da atividade (ou de mobilidade social), quebrando o paradigma até aqui construído acerca do perfil socioeducacional dos *flanelinhas*. O fato (a ser explorado mais adiante) revela um raro exemplo de ascensão desses profissionais, em que um *flanelinha*, por ter iniciado seus estudos em uma faculdade, transfere o seu ponto a outro afirmando que, a partir de então, não pretendia mais atuar como guardador ou lavador de veículos.

3.1 O “LADO DE DENTRO” DAS RUAS E SUAS FACETAS

Os mecanismos e engrenagens que movem esta atividade precária e seus desdobramentos, são vista “de fora” muitas vezes de forma estigmatizada por grande parte da população. Passemos então, a inverter o olhar sobre a atividade precária destes trabalhadores. Vamos tentar “olhar de dentro pra fora”, sob o ângulo destes protagonistas e através de suas narrativas.

Trata-se de uma maior aproximação com a realidade dos atores, e ao mesmo tempo uma tentativa de fugir aos possíveis estereótipos. E esse olhar diferente da realidade que se nos apresenta é denominado por Pais (2006) de um “olhar intrometido”, e para quem o cientista social deve “reinventar outro modo de ver” (grifo nosso), como ferramenta para compreensão da realidade:

Mas não há compreensão sem se olhar de frente o que normalmente se olha de lado. O que se reclama é um olhar *intrmetido* como método sociológico. Olhar metido no que normalmente se desolha, mas também *comprometido*, isto é, envolvendo um compromisso, uma obrigação de denúncia, de desocultação, de desvendamento. (PAIS, 2006, p. 34, *apud* MARINHO, 2014, p.185).

Tentemos então, o olhar diferente proposto – e neste primeiro movimento, com a lupa dos guardadores do Centro de Manaus. Nosso primeiro entrevistado, João, até 2015 foi associado à AGLAVAM (associação mais antiga dos guardadores), e recentemente tornou-se cooperado da COOPROZEVAM. Tem 53 anos de idade, cursou até o 3º ano do Ensino Fundamental, separado, pai de três filhas e avô de uma neta. Afirma já ter trabalhado formalmente como ajudante de caminhão, em seguida, como terceirizado para a Polícia Militar (seu pai é policial aposentado, o que facilitou sua entrada através das redes de relações), onde ficou por três anos antes de ir parar nas ruas na atual atividade como guardador e lavador de veículos, onde permanece há vinte e nove anos.

Vale ressaltar que durante todo esse tempo, o entrevistado está praticamente na mesma área central. Isso nos traz um dado interessante, e que contradiz nossas primeiras impressões: a “apropriação” ou distribuição dos espaços a serem explorados não são (pelo menos entre os mais antigos), centralizados na figura de em um líder maior ou “dono” das ruas. Elas são feitas de forma espontânea, ficando com o ponto ou trecho da rua aquele que aí se estabeleceu por primeiro.

Uma vez estabelecido no ponto, os demais passam a respeitar tal espaço. O que ficou evidente é que a “transferência” ou compartilhamento do ponto é feito livremente entre familiares, como um “bem de família” que poderá ser partilhado ou transmitido a outros membros. O espaço onde este entrevistado atua hoje foi cedido por um cunhado, que deu parte de “sua área” para que ele pudesse trabalhar, pois passava por dificuldades financeiras.

A questão da ocupação dos espaços para o exercício das atividades dos *flanelinhas* pareceu-nos, até aqui, prescindir de embates ou conflitos para a ocupação e domínio de determinadas áreas (ruas) do Centro. Como mostrado nas entrevistas, via de regra, a ocupação é pacífica e o decurso de tempo ou antiguidade confere ao ocupante certo *direito* sobre os demais. A relação com outros atores do mercado informal local, tal como com os camelôs, longe de ser conflituosa, parece ser de solidariedade e cooperação, até porque suas atividades são distintas: um atua na venda de produtos, o outro, no de serviços prestados aos motoristas. Desta forma, o risco de disputa ou conflitos por espaço é minimizado.

Embora a relação seja harmônica quanto à ocupação ou distribuição do espaço para o exercício de suas atividades, o mesmo não ocorre quanto à aplicação de meios repressivos ou punitivos, no caso de infração às normas tácitas de boa convivência entre os camelôs e flanelinhas.

Como exemplo, podemos citar o caso (a ser abordado mais adiante) do furto de uma motocicleta pertencente a um camelô do Centro, que estava sob os cuidados de um *flanelinha* daquela área. Este último quase foi linchado por outros camelôs - e só não o foi porque conseguiu recuperar o bem. Existe entre eles, portanto, uma relação pendular entre a cooperação e respeito ao espaço do outro, mas também de coerção nos casos em que a harmonia é quebrada.

A relação de complementaridade também ocorre para com os lojistas da região, uma vez que um movimento maior nas lojas representaria para os *flanelinhas*, também um potencial aumento no fluxo de veículos. Daí esta estratégia de ocupação do espaço pelos *flanelinhas* estar relacionada (mas não necessariamente ser a mesma) com aquela proposta por FREIRE (2012), quando alude aos conflitos entre proprietários de lojas e vendedores ambulantes nas ruas do centro da cidade de São Paulo:

(...) A relação entre as lojas de galerias e vendedores ambulantes se alterou muito nos últimos anos (...), donde a ocupação de espaços estratégicos nas ruas da cidade era o principal foco do conflito. A lógica de ocupação dos espaços pelo comércio ambulante era a da permanência em locais de alta circulação de pedestres. (FREIRE, 2012, p. 66).

Se tanto para Freire (2012) como para Oliveira (2010), a lógica da ocupação e permanência nos espaços obedece a critérios de alta circulação de pessoas (portanto, maior possibilidade de vendas), para os flanelinhas do Centro de Manaus esses critérios são complementares: a permanência no espaço segue, primeiramente, o fator de antiguidade, e a alta circulação de pedestres não denota, intrinsecamente, alta circulação de automóveis – este sim, fator primordial para a realização de seus expedientes.

Mas, se inexistem conflitos quanto à ocupação do espaço no interior das relações tecidas entre estes trabalhadores informais, já com o poder formalmente instituído pelo Estado, como os órgãos de fiscalização, o mesmo não acontece. Fez-se constante, durante as entrevistas, relatos dos flanelinhas reclamando de algumas ações de órgãos de fiscalização, como o MANAUSTRANS⁶, que em ocasiões diversas, toma medidas restritivas de estacionamento, limitando a permissão para estacionar em algumas áreas do centro, e desta

⁶Órgão municipal encarregado da administração e fiscalização do trânsito na capital.

forma, na visão dos guardadores de veículos, “atrapalha o movimento e causa prejuízo pra nós”, como disse João.

Por outro lado, obviamente, tal medida do MANAUSTRANS deve visar, dentre outras coisas, a melhoria do fluxo de automóveis na localidade. Não caberia aqui aprofundar tal discussão. Porém, em datas comemorativas (como Natal e Ano Novo) ou nas suas proximidades, há o percurso inverso: algumas áreas restritas são liberadas para estacionamento pelo referido órgão, representando um maior fluxo e um maior incremento nos serviços de lavagem e vigilância de veículos para estes trabalhadores.

Outro aspecto que tem levado inquietação e preocupação aos guardadores é a expectativa de implantação, nos espaços hoje explorados por eles, do programa *Zona Azul*⁷, ou seja, um zoneamento de determinadas áreas definidas pela Prefeitura a serem exploradas por empresas particulares, via contrato de concessão. O que na visão dos *flanelinhas* reduziria drasticamente ou acabaria com suas atividades, pois somente alguns guardadores que atuam nas áreas centrais seriam aproveitados como mão-de-obra para o projeto. Neste caso, os espaços onde hoje atuam muitos destes trabalhadores passariam a ser administrados por uma concessionária junto à Prefeitura de Manaus.

Percebe-se aí então uma relação de poder formal e coercitivo do Estado, na tentativa de regulamentar uma atividade que na maioria dos centros urbanos brasileiros, sempre ocorreu ao largo de qualquer formalidade. Vale ressaltar que por algumas vezes, tanto a cooperativa como a associação dos *flanelinhas* buscou o diálogo com os órgãos competentes da Prefeitura de Manaus, visando encontrar esclarecimentos e caminhos que, diante da inevitabilidade de implantação do *Zona Azul*, viessem minimizar os impactos sobre as atividades e rendimentos das condições já precarizadas desses trabalhadores. Menos espaço é igual a menor renda para eles. Mas, na narrativa de um dos entrevistados: “eles não vão fazer nada por nós, vai ficar só na promessa”.

Mas o caráter conflituoso da atividade dos *flanelinhas* com o Estado pode estar também representada em um aspecto ambíguo: a atividade é hoje amparada por lei federal,

⁷Após mais de quatro anos em tramitação na Câmara Municipal de Manaus, o Projeto *Zona Azul* finalmente é implantado no início de 2018. Trata-se de um modelo de estacionamento rotativo, via concessão do Poder Municipal a uma empresa privada, para estipular cobrança de valores por hora estacionada em algumas ruas e avenidas do Centro de Manaus. A operação se dá pelo controle de câmeras e acionamento de sensores instalados no chão, que são usados para o controle e contagem do tempo, sob a supervisão de um monitômetro (agente) que emite o bilhete para pagamento, ou este é feito via aplicativo. O valor cobrado é de R\$ 3,00 por hora, sendo o período máximo de permanência de 3 horas consecutivas, sob risco de multa e remoção do veículo caso o limite de permanência seja extrapolado. A implantação do projeto causou muitas reclamações dos moradores do Centro, principalmente os mais antigos, que alegavam ter que pagar agora para estacionar em frente às suas moradias, onde nunca haviam sido cobrados antes. Ajustes foram feitos para atender essa demanda, o que amenizou a situação. Para mais informações sobre o tema, ver Brilhante (2018).

mas ainda não regulamentada por lei municipal, principalmente no que tange à estipulação de cobrança de valores para estacionar em via pública. Recentemente, um vereador da Câmara Municipal de Manaus propôs o fim da atividade dos guardadores de veículos, proibindo sua atuação em locais públicos. A atual atividade, de caráter precário e informal, se converteria então em atividade ilegal. Não há indícios de que a proposta do vereador prospere, uma vez que se trata de um posicionamento radical e uma voz dissonante na Câmara. E enquanto o imbróglio não se resolve, os *flanelinhas* dão seguimento aos seus expedientes laborais no Centro da cidade, sob a luz do ilegalismo.

Figura 8 - Av. Eduardo Ribeiro (Centro), já sob o sistema Zona Azul



Fonte: Alves, (2018).

Figura 9 - Posto de Vendas - Sistema Zona Azul (Av. Eduardo Ribeiro – Centro)



Fonte: Alves, (2018).

3.2 QUEBRANDO O CÍRCULO (?)

A entrevista com João é marcada por algumas interrupções, pois nosso personagem precisa correr até o carro ou a moto para atender os clientes – ora recebendo o dinheiro, ora “colocando o carro na vaga” (isto é, fazendo gestos ao o motorista enquanto este manobra o veículo na vaga). E entre uma corrida e outra, ele nos relata:

Pois é...é assim. É como eu te falo: essa minha última atividade, a última, eu saí de lá por causa dos estudos, eu não tinha estudo... era pra mim tá lá numa boa, segundo sargento ou terceiro sargento. Mas eu saí de lá numa boa (...). Eu vim pra cá porque aquele meu cunhado que trabalha aqui também, ele me chamou pra cá, aí eu vim pra cá. “Pô, tu vai lá cara, tá desempregado, tem família, cara. E tem que trabalhar, né? Não pode é ficar parado”. Aí eu vim pra cá, aí eu vi que era legal lavar carro e tô aqui. O meu cunhado tem a minha idade aqui, ele tá aqui também há bastante tempo.

Fica claro, pelo menos neste caso e através desta passagem, um dos aspectos já referidos do atual trabalhador informal urbano: uma vez fora do mercado formal, é quase certa a sua entrada e permanência no círculo vicioso dos trabalhos informais, menos qualificados. E quando muito, deslocam-se apenas horizontalmente entre outras atividades correlatas, ou permanecem definitivamente em somente uma, assim como é o caso em questão. Aqui também o elemento de baixa escolaridade, como aspecto comum a quase todos os indivíduos constante da tabela, se faz mais explícito na fala do entrevistado quando afirma que “eu saí de lá por causa dos estudos, eu não tinha estudo...”.

Souza (2009) relaciona o fracasso profissional ao fracasso escolar, admitindo que a falta de escolaridade dos filhos da *ralé* é resultante de uma histórica má-fé institucional que se sobrepõe ao sistema de ensino brasileiro destinado aos mais pobres. Afirma que “dois fatores fundamentais, desorganização familiar e má-fé institucional, determinam trajetórias de vida marcadas pelo fracasso escolar e posteriormente profissional” (SOUZA, 2009, p. 281). Ressalte-se novamente que, de todos os entrevistados, apenas dois possuem o ensino médio completo, e apenas um (conforme relato de terceiro) conseguiu romper a barreira do círculo, com maiores chances de ascender profissionalmente por intermédio da educação superior, fugindo ao abandono precoce da escola, que leva igualmente a uma entrada precoce no mercado de trabalho informal.

Mas, se a informalidade, precariedade e baixa escolaridade estão esculpidas nos caracteres destes trabalhadores, também é verdade que estes não desejam o mesmo destino a seus descendentes. Para Souza (2009), no que tange à educação dos filhos da *ralé*, o fracasso

profissional destes é resultante não só da má-fé institucional das escolas, mas também das famílias, as quais pecam por deixar faltar “um legado de disciplina e de intimidade e amor ao conhecimento” (SOUZA, 2009, p. 252). Agrega ainda, fatores emocionais, quando diz que “a sociabilidade familiar não permitiu a aquisição das habilidades emocionais e cognitivas necessárias ao sucesso na escola e no trabalho” (*Ibidem*, p. 246).

Aqui, com fundamento no que foi verificado em campo neste aspecto, os dados obtidos vão em sentido contrário àquela herança de reprodução das condições de precariedade entendidas como “naturais” a serem transmitidas aos filhos da *ralé*. Em 2016, com o retorno a campo para a pesquisa, novamente o João volta à cena. Durante a entrevista, aproxima-se uma moça que passa a interagir com o entrevistado. Depois, identifica-se como sendo filha do mesmo, e passa a fazer parte naturalmente da conversa. Tem 23 anos e uma filha de quatro. Mora com o pai, possui o ensino médio completo, curso técnico em RH (não concluído) e pretende ingressar na faculdade para cursar Administração. Trabalha em uma loja como vendedora, nas proximidades onde seu pai atua. Diz que não quer ter o mesmo destino, mas que não se incomoda e também “não sente vergonha pelo trabalho do pai, pois é um trabalho honesto”.

A ideia de fuga do círculo da informalidade, pelo menos para as gerações seguintes, também é exemplificada pela fala de José. Ideia já referida na fase inicial da pesquisa em 2015, volta a ser reforçada em nova entrevista em 2016. “Meus dois daqui são de enfermagem, e eu é que pago daqui, com o da batalha”, diz o entrevistado com orgulho, ao referir-se aos dois filhos que fazem o curso técnico. Seu discurso é endossado por João, que intervém: “Vou te dizer uma coisa: eu não queria não que eles ficassem aqui. Porque eu tenho filho já grande que estuda, trabalha no Distrito, tem o estudo dele (...). Eu não queria isso pra nenhuma das minhas filhas, cara. Eu já tô aqui, e vou me virando”.

A outra entrevistada, Maria, ilustra o que pode ser um exemplo da mescla de ambos os aspectos tanto da fuga, quanto da tendência à permanência na atividade. Trata-se de uma senhora de sessenta e dois anos de idade (fato raro, pois a maioria dos guardadores é composta por homens), que cursou até a 7^a série do ensino fundamental. É egressa do mercado formal, onde trabalhou com carteira assinada durante quinze anos, na função de serviços gerais (último emprego). Ao ficar desempregada, e após várias tentativas frustradas de outro emprego e sem expectativas, ingressou na atividade informal de guardadora de veículos, pois precisava sustentar quatro filhos.

Está na atividade há dezesseis anos, atuando nos arredores do Centro, mas iniciou seu trabalho em outro ponto da cidade, próximo a uma faculdade particular. A despeito dos

demais entrevistados, não considera seu trabalho perigoso (talvez por atuar em uma área sob constante vigilância, por concentrar patrimônios históricos locais). E apesar de não considerar a atividade lucrativa, afirma não ter interesse em migrar para outra, pois conforme diz, “não é lucrativo, mas dá pra viver”.

Assim como seus pares, Maria carrega os mesmos traços do trabalhador precarizado: ainda não é aposentada, não está amparada por nenhum benefício social de nenhuma instituição, trabalha em condições extremas (exposta a sol e chuva) – conta apenas com a bondade de alguns clientes e lojistas dos arredores, que lhe permitem guardar seus pertences pessoais e usar o banheiro, quando necessário. E ainda que não considere perigosa a sua atividade, é evidente que, até em função de sua idade, está exposta a riscos (seja por parte de clientes desrespeitosos ou de outros guardadores).

Vem desta personagem o relato curioso que revela o caráter não tão absoluto do *círculo vicioso do trabalho informal*. Seu primeiro contato com o mundo dos guardadores de veículos foi através da “compra” de uma área (ou rua) nas proximidades do centro, em que o antigo “dono do ponto”, um rapaz na casa dos vinte anos, estava abandonando a atividade por ter ingressado na faculdade, e ter conseguido um emprego melhor. Um caso atípico de mobilidade e quebra de paradigmas através do acesso a uma melhor educação, neste segmento do trabalho informal precarizado, cuja força centrífuga e sempre descendente costuma vencer, na maioria das vezes, aqueles que lhe tentam escapar ao movimento circular e permanente.

Se esta concepção de não continuidade na informalidade para os descendentes são comungados pela maioria dos entrevistados, outros casos nos remetem de volta àquelas condições anteriores. *Joaquim*, um dos entrevistados mais idosos, está há quase quatro décadas na atividade de guardador e lavador de veículos, reforçando o caráter da tendência à permanência. No caso em questão, não houve (ainda) a quebra da transmissão da precariedade e informalidade para a geração seguinte: quatro de seus filhos trabalham com ele ao longo da mesma avenida no Centro da cidade, tendo um deles iniciado aos 10 anos de idade, e aí permanecendo até hoje. Este último, portador de limitações auditivas e cognitivas, é auxiliado pelo pai na execução do trabalho, por precaução e segurança. “Esse meu menino aqui tem uns *probleminha*, mas trabalha aqui comigo (...). Tem o auxílio-doença dele, mas não dá pra viver só com isso”, relata o entrevistado, enquanto dá a bênção a outro filho, que se despede do pai por já ter encerrado o seu dia de batalha nas ruas.

Assim, evidenciam-se algumas contradições que estão presentes na vida laboral destes trabalhadores. Ainda que muitos se refiram à sua atividade, de forma expressa ou implícita, como algo provisório, o tempo médio de permanência na atividade (em torno de vinte anos)

vem mostrar o inverso. Quanto às suas perspectivas, vale enfatizar mais uma vez que, embora permaneçam na informalidade, estes trabalhadores não desejam o mesmo para seus filhos, esforçando-se para lhes garantir mais do que o sustento, mas um futuro diferente dos seus.

E por ser em sua essência, uma atividade informal e precária que se desenvolve em sua quase totalidade às margens do Estado, alguns mecanismos começam a inserir-se e fazer parte de uma estrutura que vai se tornando maior, como condicionantes para que tal atividade se opere com certa organização, ainda que vista dentro de um contexto informal-precário. Aqui, o elemento *segurança* entra como um fator essencial para a execução do trabalho de vigilância dos carros, mas que não se restringe a estes bens.

Uma segurança informal que se edifica e se opera, em princípio, nas práticas diárias das inter-relações desses trabalhadores, passando pelas entranhas das entidades representativas da classe (cooperativas e associações), mas que também necessita muitas vezes, da tessitura de relações com a estrutura formal da segurança pública do Estado ou com os demais atores atuantes do mesmo espaço, que executam outras atividades informais, constituindo assim as chamadas *redes de segurança* (PAES-MACHADO E NASCIMENTO, 2014).

CAPÍTULO IV

4 REGULATÓES, ILEGALISMOS E REDES DE SEGURANÇA

A prestação do serviço de vigilância exercido pelos *flanelinhas* requer o funcionamento de engrenagens e teias relacionais sem as quais tal serviço seria inviável, dado que exercido por trabalhadores precários e sem quaisquer aparatos sofisticados de segurança, ou qualquer atribuição de poder ou aval estatal para salvaguardar os bens sob suas responsabilidades temporárias, ainda que de maneira informal.

A constituição e funcionamento de tais mecanismos, que se originam e operam sempre às margens do Estado, requer um exame mais aproximado. Mas antes, faz-se necessário também um exame sobre até onde o Estado se pronunciou formalmente a respeito desta atividade.

4.1 REGULATÓES E A ATIVIDADE DOS GUARDADORES DE VEÍCULOS

Além dos aspectos de informalidade e precariedade já referidos, há ainda a questão da ilegalidade atualmente atribuída à atividade dos guardadores. Onde estaria então a ilegalidade do ato em se buscar um meio de vida? A questão não reside propriamente na busca pelo meio de vida, mas dos instrumentos de que se utilizariam os guardadores para obter tais meios. O senso comum aponta que a ilegalidade está, primordialmente, no ato de se cobrar um valor pelo uso de um bem coletivo e gratuito (as ruas). As pessoas sentem-se lesadas por isso, e muitos não concordam em pagar, dando origem a conflitos entre *flanelinhas* e motoristas. Uma vez dado início a um desentendimento entre ambos, a situação poderá evoluir para um conflito maior, podendo até resultar em ameaças, ofensas ou danos aos veículos dos motoristas, sem descartar também a possibilidade de atos de discriminação, agressões ou ameaças contra os *flanelinhas*.

A visão estereotipada que a população tem em relação aos *flanelinhas* pode ser ainda mais reforçada quando a imprensa local relata alguns acontecimentos envolvendo tais

profissionais. A manchete a seguir de um portal de notícias local pode ser usada como exemplo: “Sem fiscalização, *flanelinhas* agem livremente e coíbem motoristas em Manaus” (Manhã, 2015). Diante de fatos como esses, como fugir aos clichês que se sobrepõem a estes e tantos outros trabalhadores informais e precários do centro de Manaus? Até onde o senso comum e a imprensa simplesmente estigmatizam os trabalhadores, e a partir de onde há de fato práticas ilegais, tanto na cobrança como nas ameaças, coações e extorsões?

Dentro do âmbito normativo, a atividade de *guardador e lavador autônomo de veículos automotores* está prevista na Lei Federal nº 6.242/1975, sendo está regulamentada pelo Decreto nº 79.797/1977. A referida lei atribui às Delegacias Regionais do Trabalho a competência para o registro destes trabalhadores, mediante a apresentação de documentos pessoais e o atendimento de alguns requisitos (dentre os quais, atestado de bons antecedentes), para o efetivo exercício da atividade, e delega às administrações municipais (prefeituras) a competência para regulamentar a atividade sob sua jurisdição.

Em Manaus, a atividade está prevista na Lei Municipal nº 094/2003, que seguindo o dispositivo nacional: regula, define áreas para o exercício da atividade, estabelece critérios para registro dos trabalhadores, dispõe sobre uso de uniformes e identificações e etc. Em seu Art. 3º, tal lei define uma das atribuições do guardador:

Os guardadores de veículos atuarão em áreas públicas destinadas a estacionamento, competindo-lhes orientar o encostamento e desencostamento de veículos nas vagas existentes predeterminadas ou marcadas, zelar pela integridade dos mesmos e comunicar as autoridades a ocorrência de qualquer dano ou ameaça à integridade do veículo. (Manaus, Lei Municipal nº 094/2003).

A menção a “vagas existentes predeterminadas ou marcadas” referidas no artigo anterior desta Lei, é novamente recobrada no Art. 5º, onde se diz que “o Município designará os logradouros públicos em que será permitido o exercício das atividades referidas nesta lei (...)”. Na prática, não existem áreas predeterminadas ou marcadas, estando os *flanelinhas* exercendo suas atividades livremente em qualquer parte. A determinação das áreas de atuação é feita pelos próprios flanelinhas, cuja divisão e “zoneamento” das vias seguem critérios de tempo de permanência na área explorada.

Em seu Art. 7º a lei vem tentar novamente alocar o guardador em um espaço predeterminado, ao fazer referência ao “zoneamento de prestação de serviço” do filiado (vinculado a um sindicato, associação ou cooperativa). Aqui a lei restringe a aplicação desses critérios e obrigações não a todos os guardadores indistintamente, mas aos associados na

condição de *permissionários*, ou seja, quando do zoneamento de determinadas áreas definidas pela Prefeitura a serem exploradas por empresas particulares, via contrato.

Como já aludido, o Projeto Zona Azul estabelece o zoneamento e exploração de algumas áreas da cidade, através de contratos de concessão entre a Prefeitura e empresas privadas, em que em tese, estas subcontratariam alguns *flanelinhas*. Os valores cobrados seriam entre R\$ 2,00 e R\$ 3,00 por hora. Tal projeto não é visto com bons olhos pela maioria dos guardadores entrevistados, pois foram unânimes em afirmar que isso empregará (e se empregar) no máximo duzentos trabalhadores, para um universo de aproximadamente mil e duzentos.

Outro ponto divergente seria que, na versão dos guardadores, estes seriam responsabilizados no caso de dano ou furto do veículo, e não a empresa. A contrapartida da empresa seria apenas em fornecer um salário mínimo e uma cesta básica ao trabalhador, mas sem qualquer garantia ou vínculo empregatício. Ou seja, algo não muito diferente da condição informal e precária em que atuam nos dias de hoje, mas com responsabilidades maiores.

Com a implantação e formalização, tal projeto tiraria o caráter ilegal das cobranças, pois o Poder Executivo Municipal estaria legitimando um ente (concessionárias) formalmente a estabelecer valores e fazer cobranças, mediante a contrapartida de um serviço prestado. Sem isso, permanece ilegal a cobrança obrigatória (impositiva), muito mais grave ainda se vier acompanhada com os instrumentos da ameaça ou da extorsão, dentre outros, conforme noticiado pela imprensa e presente no inconsciente coletivo da maioria da população.

Sobre este aspecto, a Lei 094/2003 já estabelece em seu Art. 12 que “os serviços de guarda de automóveis previstos nesta lei não são obrigatórios, podendo o usuário se recusar a contratá-los”. E deixa muito claro quanto ao pagamento por parte dos clientes, quando diz no § 2º do mesmo artigo que “a eventual contribuição do usuário será espontânea e deverá ser paga após a realização do serviço”. E ainda prevê multas e penalidades ao “guardador ou lavador que causar prejuízos materiais ou morais ao usuário que recusar a contratação do serviço (...)”.

A regulação da atividade dos *flanelinhas* ainda não é ponto pacificado nem mesmo entre aqueles a quem compete, no âmbito municipal, legislar sobre o tema. Há ainda pontos divergentes entre os vereadores. Uns se contrapõem ao projeto, como a vereadora Rosi Matos (PT), para quem “o principal objetivo do Projeto Zona Azul é *arrecadar*”. Afirma a vereadora que “a Prefeitura quer aumentar a receita do município, retirando os *flanelinhas* das ruas do Centro e, repassando a uma empresa privada a exploração do serviço voluntário desses

trabalhadores”, critica a parlamentar. (Câmara Municipal de Manaus - www.cmm.am.gov.br, 2015).

Há também quem pregue o fim da atividade como um todo, por compartilhar com os mesmos parâmetros do senso comum das pessoas e da imprensa. Assim é o posicionamento do vereador Ednailson Rozenha (PSDB), que propôs o Projeto de Emenda nº. 131/2014, que proíbe a atuação dos guardadores de carros em locais públicos, e sugere que a atividade fique restrita apenas a áreas privadas. E justifica seu posicionamento ao afirmar que “(...) a maioria da população de Manaus será beneficiada com o fim da extorsão praticada por pessoas que se intitulam donos das ruas e cobram por minutos de estacionamento (...)”. (Câmara Municipal de Manaus - www.cmm.am.gov.br, 2014).

A relação dos guardadores/lavadores com esse segmento do poder público (poderes executivos e legislativo municipais), de acordo com a narrativa de um dos principais entrevistados, é normalmente amistosa e com abertura a diálogos. A questão é que não há avanços práticos e significativos naquilo que é prometido em cada reunião com representantes da categoria e do poder público, com o fim de regulamentar a atividade. A postura do vereador anteriormente citado, propondo o fim da atividade por considerá-la uma prática de extorsão, é uma voz que não repercute o pensamento da maioria dos legisladores municipais, que tendem a tentar regulamentá-la, em vez de proibi-la.

Observa-se com isso, que a visão estigmatizada deste trabalho informal e precário não diz respeito somente à opinião das pessoas comuns, mas também está presente naqueles em que, por obrigação de ofício, devem ter a neutralidade e imparcialidade como requisitos básicos à elaboração de normas, de forma a atender ao interesse comum. Neste aspecto, tentar ter uma visão “de dentro pra fora” da atividade, tal como a que se propõe esta investigação através da pesquisa de campo, tem como uma das finalidades precípuas ajustar o foco desta visão, de forma a torná-la mais real e menos distorcida.

4.2 UMA REPUTAÇÃO A ZELAR: “NINGUÉM VAI QUERER SE SUJAR”

A existência tanto da AGLAVAM (associação mais antiga) bem como da COOPROZEVAM (cooperativa mais recente, derivada da primeira) parece atender não só a uma necessidade prática de organização, estruturação e representatividade, mas também vem desempenhar um papel importante na construção e melhoria da reputação destes

trabalhadores, a fim de conferir-lhes certo elemento distintivo em relação a outros trabalhadores da mesma categoria.

Parece haver uma preocupação obsessiva dos *flanelinhas* associados ou cooperados em se distinguirem daqueles que consideram como *avulsos*. Isso fica bastante claro nas entrevistas, quando inquiridos se já haviam tido ou conheciam alguém que teve problemas com algum cliente (motorista), obtendo como resposta comentários como: “quem comete os delitos não são os associados, mas os *avulsos*”, os “clandestinos”, os que não pertencem a nenhuma associação ou cooperativa. As respostas, com algumas variações, sempre apontam para os *avulsos*, como “os caras que aprontam aí, não respeitam os clientes, e aí acaba sobrando pra nós também”, nas palavras de outro entrevistado.

Diante de uma opinião pública quase sempre depreciativa quanto à conduta dos *flanelinhas*, normalmente vistos como praticantes de extorsão e ameaça aos clientes, àqueles que dependem essencialmente desse labor para sobreviver não resta outra alternativa, senão a de tentar reverter essa imagem e zelar por suas reputações. E associar-se a uma entidade de classe representa para eles uma espécie de “atestado de boa conduta”, uma vez que ao entrarem para uma associação ou cooperativa, não só seus documentos e dados pessoais estão arquivados e acessíveis aos órgãos de segurança, como também estão sujeitos às regras de tais entidades, dentre as quais, o respeito aos clientes o zelo pelos seus bens. Assim, pertencer a uma associação ou cooperativa de guardadores confere a estes profissionais certa *obrigação de boa conduta*, a fim de garantirem seus sustentos e reduzirem o caráter estigmatizante que a atividade carrega.

A despeito da atmosfera precária e informal da realização de seus trabalhos, e surpreendentemente contrariando o senso comum, os *flanelinhas* até aqui entrevistados pareceram demonstrar um apreço muito grande por questões morais e de reputação ligadas às suas atividades (ainda que isso possa denotar questões de caráter meramente prático, mesmo econômico para a atividade).

Tal fato pode encontrar fundamento na opinião de Souza (2009), ao afirmar que para os trabalhadores desqualificados, a ralé, já que desprovidas de recursos econômicos e culturais, “a moral é a única coisa realmente sólida que se tem a deixar como legado”, e lutam constantemente para não caírem na criminalidade, uma espécie de “luta contra o rebaixamento”, buscando “se afastar o máximo possível do tipo mais derrotado, aquele que lança mão da desonestidade e desrespeito como forma assumida de vida (...)”. (SOUZA, 2009, p. 245).

Por ser um membro vinculado à cooperativa, João (assim como outros membros) tem como preocupação principal a sua imagem perante os clientes, pois não pode se dar ao luxo de ter problemas por ali, uma vez que “depende disso pra sobreviver”. Trabalha com uma camiseta um crachá da Cooperativa que o identificam, e parecem lhe garantir certa credibilidade junto aos clientes. Porém, apesar de todo o esforço para manter sua atividade livre de quaisquer percalços, a própria condição de precariedade inerente ao trabalho não o livra de algumas situações de embaraços ou riscos:

A batalha aqui rapaz, é meio complicada. A gente atende todos os clientes, mas tem muitos clientes ignorantes. Outro dia o cara chegou comigo: “Ê rapaz, tu riscou meu carro e tal...”. Aí eu falei: “meu amigo, aqui ninguém risca carro de ninguém, não!”. Eu sou um pai de família, dependo disso aqui, não sou moleque não”. O carro dele já tava riscado. Ninguém vai querer se sujar por aqui, senão paga, aí depois o cara vem aqui atrás de você, aí complica.(...) Aqui meu irmão, o trabalho não é fácil não, todo mundo acha que é fácil. Aqui você fica em pé, pegando sol (...). Outro dia aconteceu aqui comigo: eu tava reparando uns carro aqui, e os carro era de um traficante. Aí, eu não tinha nada ver com os cara, não sabia que os cara eram traficantes e nem sabia que tinha droga nos carro. Aí os cara me levaram junto, fui como testemunha lá pra Federal. Aí eu falei pro delegado como foi, que foi assim e tal, mas não me bateram nem nada. Falei que eu não conhecia os cara, que eu não tinha nada a ver. A gente tá aqui pra fazer nosso trabalho, ninguém sabe quem é ladrão e quem não é (...). Aqui não é fácil não. (João, entrevista ao autor, julho/2015).

“Provar que não é um bandido, exibindo seu emprego, uniformizado, é uma *carteirada moral*”, conforme Souza (2009). O episódio relatado guarda estreita relação com a ideia do impacto do *valor de um emprego*, ainda que desqualificado e precário, para aqueles que fogem da “zona de rebaixamento” moral, constituindo “uma espécie de colete à prova de maiores humilhações”, na visão desse autor (2009, p. 247). Essa ideia se expressa quando reproduzida na fala da filha deste entrevistado, já aludida anteriormente, em que diz: “Não tenho vergonha do trabalho que ele faz, tenho é orgulho, porque é um trabalho honesto”.

Figura 10 - Flanelinhas uniformizados pertencentes a Cooperativa



Fonte:Alves, (2018).

Visto de dentro pra fora, pelo olhar destes trabalhadores precários, de fato há uma preocupação em melhorar (pelo menos para os pesquisados até aqui) esta má reputação que os *flanelinhas* carregam há algum tempo. A honestidade e boa conduta, valores aos quais se referem com frequência nas entrevistas, são tidos como um signo que os distingue daqueles que praticam ilicitudes usando a atividade de guardador ou lavador de veículos como fachada. A busca pela vinculação a uma entidade de classe, seja a associação ou cooperativa, parece ser a porta de entrada para a mudança desta imagem, em que *a camisa e o crachá lhes fornecem um atestado de boa conduta*, e assim os distinguem como aquele que “pode provar que escapou do último lugar da fila da nossa moralidade: a condição de ladrão” (SOUZA, 2009, p. 247).

Parece ser esse, também, o papel buscado pela COOPROZEVAM. De acordo com seu atual presidente, a ideia é mudar a imagem de discriminação que as pessoas normalmente têm dos *flanelinhas*. Para isso, estabeleceu alguns procedimentos para que o candidato seja aceito e faça parte da cooperativa. Primeiramente, é feita uma triagem através de solicitação de documentos básicos de identificação, que são mantidos não só na sede da entidade, como também enviados a alguns órgãos públicos de segurança, para um levantamento prévio de sua vida pregressa (“atestado de bons antecedentes”). Superada esta etapa, o passo seguinte é oferecer um treinamento ao candidato, visando a instruí-lo quanto à abordagem e conduta junto aos clientes (motoristas) e, nas palavras do presidente: “Nosso pessoal é instruído para não cobrar: a colaboração é espontânea (...). São orientados a respeitar os clientes, zelar pelo carro deles e não obrigar ninguém a pagar”.

É importante observar que, numa atividade ainda não efetivamente regulamentada pelo Estado, vista por muitos como ilegal, surgem mecanismos de estruturação, de controle e até de disciplina dos *flanelinhas*, que vão se configurando nas margens do poder público. Assim está expresso na fala do presidente da Cooperativa, quando se refere à supervisão e controle do trabalho dos cooperados nas ruas, que é feita por fiscais da entidade, dentre os quais, ele mesmo: “Se a fiscalização pegar ele fazendo isso (cobrando ou danificando o carro), ele é punido, é expulso”. A disciplina através da vigilância do trabalho parece ser uma constante: “A gente fica passando na área, tanto por causa dos ladrões, como pra ver como os clientes estão sendo tratados, porque a gente não passa a mão na cabeça de ninguém, não! Tá destrutando, a gente chega junto”.

Além do controle interno pela fiscalização, outros mecanismos de segurança também podem ser acionados: “Se ocorrer de um vândalo aparecer, a gente vai lá conversar... se ele não se retirar, a gente aciona a polícia (...). Deixo o meu cartão com o pessoal, e qualquer bronca eles ligam pra mim ou direto pra polícia que tá na ronda”. O *pessoal* ao qual se refere o presidente não é apenas a classe trabalhadora dos *flanelinhas*, mas também aqueles que constituem a malha, a teia de inter-relações construídas com taxistas, camelôs ou lojistas. É a importância da rede social de segurança, à qual Paes-Machado e Nascimento manifestam-se quando dizem que “(...) a mais importante de todas as defesas coletivas é própria rede de segurança que estrutura tanto estas, quanto as defesas individuais (...)” (2014, p. 107).

A intersecção entre o formal e o informal também é característica intrínseca deste mercado de serviços, que se calça em expedientes estatais na figura de alguns agentes, que na prática, acabam por endossar a ação destes trabalhadores, ainda que de forma coadjuvante.

(...) Como o coronel já falou pra gente lá no Sindicato. Falou o coronel, e chegou e falou assim pra gente: “olha, vocês não podem trabalhar ‘bebido’, se vocês ‘vê’ que ‘os cara tão’ fazendo coisa errada, é só chamar a gente aqui. Tem policiamento na praça, tem policiamento aqui, é só chamar o policiamento. Conduzir o veículo com o dono, se tiver arranhado o carro, se roubarem um toca-fita podem prender o elemento e mandar ele ir embora na hora”. Não pode, esse tipo de elemento não pode ficar no nosso meio – ladrão, “bebedor”, se tiver vendendo droga também, pode chamar a polícia, porque é uma coisa que “pega pra gente”. E pega mesmo! É ordem do coronel aí. Nós “fomo” tudo orientados pela polícia e a gente não quer esse tipo de “criminação” entre a gente. “Criminação” é o cara que ta no meio da gente, mas ta sujando a nossa classe, ta entendendo? É isso que acontece! (João, entrevista ao autor, junho/2016).

Em adição ao papel de controle e disciplina exercidos pelas cooperativas/associações, aqui podemos perceber também não só uma relação de cooperação, mas também relação de poder do Estado na figura da Polícia Militar. Um braço da estrutura estatal formal atuando em

conjunto com os informais. Atuação que apresenta um caráter solidário, mas ao mesmo tempo coercitivo e repressor, tanto para o apoio e maior segurança ao espaço público onde ocorre a atividade dos flanelinhas, como também uma forma de vigilância e controle disciplinar externo, evitando que criminosos atuem não só nas ruas, mas também entre os membros dessa classe de trabalhadores.

4.3 AS INTERSECÇÕES ENTRE O INFORMAL E O ILEGAL

Mas, se fazer parte de uma associação ou cooperativa representa a busca por um “selo de qualidade” contra a imagem da delinquência, isto não pode dar garantia absoluta de que não possa haver, mesmo entre os associados ou cooperados, aqueles que usem a atividade de flanelinha para camuflar suas práticas delituosas, dando novo fôlego à imagem depreciativa da qual querem se livrar. Além dos já mencionados *flanelinhas* avulsos, há os que buscam a associação ou cooperativa como fachada, ainda que se fale em triagem, que pode ser falha e vulnerável. Ainda que talvez impregnada por um sentimento oposição à associação AGLAVAM, a impressão do presidente da Cooperativa a esse respeito pode nos trazer algumas elucidacões:

Tem uns que não tem documento e nem procuram tirar. Tem até cheira-cola no meio. A AGLAVAM vivia de vender crachá e farda. Se você chegasse numa beira de rua dessas e não tivesse ninguém, era só comprar um crachá e uma farda, e eles vendiam, não precisava nem saber quem é (...). Por isso é que cresceu muito o roubo, se você não pagasse, eles iam lá e riscavam teu carro. (Pedro, entrevista ao autor, junho/2016).

Desconsiderando o aspecto das disputas (a Cooperativa nasceu de dissidências internas na AGLAVAM), essa fala talvez nos dê uma pista daquilo que pode ser uma das fontes que alimentam a opinião pública quando se trata do assunto flanelinhas. Essa imputação de práticas ilícitas atribuída aos guardadores avulsos está presente em quase todas as falas dos entrevistados, que em alguns casos, fazem menção a localidades (ruas) específicas, onde estariam aqueles que praticam extorsão e danos aos veículos: “Há safados em toda área, mas é na rua ‘X’ que fazem isso, não os associados”, diz um dos entrevistados. Outro diz que há os “laranja podre” que intimidam os clientes, e volta a referir-se a rua “X”. Um terceiro diz que tem gente que quebra ou rouba retrovisores dos carros, e que há até bandidos infiltrados entre os *flanelinhas* da referida rua.

Difícil estabelecer um parâmetro, pois em pesquisa posterior com guardadores da rua “X”, constatou-se que a maioria dos trabalhadores daquela área também é composta de associados ou cooperados, ou seja, não são avulsos e estariam (na opinião dos demais) praticando as ameaças, intimidações e extorsões, dando sentido ao “verdadeiro comércio” em que se transformou a venda de crachás e camisetas, referidos pelo presidente da Cooperativa. A essa altura, poderíamos então, com base no que se constatou até aqui, arriscar a construção de algumas características das estratégias de sobrevivência que representam a categoria dos associados/cooperados: a vinculação destes a uma entidade visa a um duplo caráter, quais sejam, o de dissociação da imagem de criminosos (imagem melhor significa mais clientes), e também a inserção na rede de informações e proteção da qual passam a fazer parte (ainda que sob um caráter de constante vigilância). No entanto, mesmo que estejam lutando para melhorar suas reputações, ser associado/cooperado não representa necessariamente ter um *atestado de boa índole*, como visto pelos relatos, ainda que o discurso de incriminar os avulsos seja uma constante.

Assim, a busca pela possibilidade de existência de poder e dominação dos *flanelinhas* sobre os motoristas via mecanismos de violência (simbólica ou de fato), estará voltada para os guardadores avulsos, mas não excluirá também os associados ou cooperados. Necessário se faz um aprofundamento maior quanto ao universo destes flanelinhas avulsos, mas a transposição da fronteira entre o legal e o ilegal parece-nos um pouco mais presente neste cenário, diferentemente da maioria dos associados/cooperados que têm uma preocupação constante em se manterem afastados da “delinquência”.

Figura 11 - Flanelinha não associado (‘clandestino’) em serviço na Rua Marcílio Dias, Centro.



Fonte: Alves, (2018).

Como já referido, Telles (2007) nos traz a ideia de *bazar metropolitano* (“a cidade como bazar”) ao fazer referências à *porosidade*, a interligação das atividades lícitas com as ilícitas, o formal com o informal, o legal com o ilegal, no que tange ao desenrolar do trabalho urbano e suas mutações nos tempos recentes. Em sua concepção, são trabalhadores que “transitam entre o legal, o informal e o ilícito, sem que por isso cheguem a engajar em carreiras delinquentes” (TELLES, 2007, p. 174).

Trazendo tais conceitos ao universo dos guardadores autônomos de veículos do Centro da cidade de Manaus, deveremos ter um duplo cuidado: nem advogar em favor da boa reputação de todos (ainda que pertencentes a uma associação, que exerce sobre eles um mecanismo de vigilância, exigindo certas condutas), e nem estigmatizá-los e criminalizá-los, eivados pela opinião pública. Aqueles guardadores associados/cooperados buscam prezar por suas condutas, seja no trato e relacionamento com os clientes (motoristas), seja na convivência com os seus pares, evitando com isso quaisquer problemas com a polícia ou com a justiça.

Não nos compete neste momento julgar aqui quais seriam os *motivos da ação* destes sujeitos, se por razões subjetivas inerentes aos valores individuais, ou se por razões objetivas, tão somente com foco na manutenção de seus meios de vida. Estes representam uma parcela significativa do universo destes trabalhadores do centro da cidade, e também são mais abertos e acessíveis, diferenciando-se dos avulsos, normalmente mais desconfiados. Porém, isso não nos furta a oportunidade e a obrigação de conhecer esse *outro lado* da mesma moeda, desse mercado laboral da sobrevivência.

O guardador ou lavador autônomo de veículos não tem amparo legal para estabelecer ou exigir valores para uso de um espaço público. Se assim ele procede, sua atividade é considerada, na essência, ilegal – ou é um ilegalismo, se admitirmos que tal procedimento é hoje tolerado pelos entes públicos e por parcela significativa da população (ainda que muitos discordem). O problema nasce, para o cidadão-motorista e transeuntes da região, quando este ilegalismo é utilizado como pano de fundo para a prática de ilegalidades de fato, de ilícitos penais – crimes como extorsão, ameaças, danos ao patrimônio ou furtos.

O senso comum muitas vezes é tendente a fazer um pré-julgamento destes atores, pelo simples fato de exercerem esta atividade, que muitas vezes é relacionada à prática de delitos diversos. Misse (1999) utiliza a concepção de *sujeição criminal* para descrever esta tendência, ao dizer que é através desta sujeição que “(...) são selecionados previamente os supostos sujeitos que irão compor um *tipo social* cujo caráter é socialmente considerado como ‘propenso a cometer um crime’” (MISSE, 1999, p. 1).

Vem de Michel Foucault a concepção de *ilegalismo*, termo este usado em sua obra *Vigiar e Punir*. Neste livro, Foucault elucida que a ilegalidade está diretamente ligada às transgressões das leis (portanto, objetivamente sujeita à repressão), ao passo que os *ilegalismos* seriam um conjunto mais amplo de práticas, objeto de uma espécie de “administração seletiva de tolerâncias e repressões” (Foucault, *apud* Hirata, 2010). Então, torna-se inevitável perguntar: por que umas práticas são reprimidas na forma da lei, enquanto outras são toleradas? Não se trata de estabelecer limites ou contrapor as ideias de legal e ilegal, mas de entender o que se aceita e é tido como tolerável pelo poder e pela sociedade. A esse respeito, Hirata diz que “os ilegalismos não seriam acidentais nem imperfeições mais ou menos inevitáveis, mas um elemento absolutamente positivo do funcionamento social, cujo papel é previsto na estratégia geral da sociedade” (HIRATA, 2010, p.7).

Então, como olhar a atividade dos guardadores autônomos de veículos do centro da cidade de Manaus: como ilegalidade ou ilegalismo? Ora, do ponto de vista estritamente jurídico, a cobrança pecuniária pelo “serviço de vigiar ou guardar” o veículo é ilegal, tendo em vista que os flanelinhas são, como já dito, autônomos (assim, como não trabalham para uma empresa permissionária da Prefeitura, não estão autorizados a cobrar qualquer valor), ressaltando-se que a maioria dos entrevistados são pertencentes à cooperativa ou à associação.

Olhando sob a ótica estrita do guardador, esta atividade de fato consiste em algo normal, um trabalho qualquer, um “direito de ganhar o pão de cada dia”, pois “com tanto desemprego por aí, cada um se vira como pode – só não pode é roubar, né?”, nas palavras de um dos entrevistados. Sim, na ótica destes trabalhadores, eles não enxergam (ou pelo menos evitam enxergar) suas atividades como contendo algo errado ou qualquer traço de ilegalidade, pois a consideram como uma atividade “normal”, apesar de terem ciência de que muitas pessoas não concordam em pagar pelo serviço, justamente por não julgarem isso “normal”, legal ou obrigatório.

Por outro lado, poderíamos entender que há também a presença do caráter de ilegalismo nesta atividade, se considerarmos que a maioria das pessoas aceita ou “tolera” o pagamento para estacionar seus veículos em via pública, a despeito de a cobrança ser indevida. Talvez nessa tolerância ou aceitação ao pagamento resida uma “rendição” do motorista ao fato de que, nos dias atuais, é quase impossível estacionar nas principais vias da capital (sobretudo nas áreas centrais), sem ser interpelado por um desses trabalhadores. E diante da escassez crescente de espaços disponíveis, decorrentes do aumento contínuo da frota de veículos, a lei de oferta e procura opera, tendo na figura do flanelinha um agente, que imputa uma cobrança indevida, mas que atende a uma necessidade momentânea dos

motoristas (procura: a busca por vagas), e que concordam em pagar pelo “serviço” (oferta: de vagas pelos guardadores).

Essa comercialização informal de serviços de guarda e conservação do veículo não está somente atrelada à lei de oferta e procura (por vagas), mas também guarda pertinência com o aspecto de *patrimônio* que o veículo representa para o brasileiro. O aumento na frota de veículos nos anos recentes contribuiu para o acirramento da disputa por espaços públicos para estacionar nos grandes centros urbanos. Segundo Mano (2011), nos últimos anos houve uma opção oficial do Estado por universalizar o acesso à aquisição de automóveis, via incentivos fiscais (isenções tributárias) às indústrias automobilísticas, bem como a facilitação do acesso ao crédito e financiamentos, ampliando essa possibilidade para as classes sociais até então fora das margens de consumo deste bem.

Há ainda o caráter cultural de *status* que o automóvel confere aos seus proprietários, chegando a haver uma “ideologia do automóvel e da moto”, conforme Mano (2011). Para a referida autora, ter um carro ou moto representaria um fator de diferenciação de classe social em relação aos outros. Assim, parece-nos que usar o carro não seria somente uma necessidade de deslocamento, mas também de afirmação social, em detrimento ao uso do transporte coletivo.

Dáí talvez à tendência a certa “naturalização”, e portanto, legitimação de algo que, em princípio, é ilegal (cobrança do valor), que passa a ser visto como algo normal, uma ação tolerável por grande parte da população, pois essa atividade traz em si um caráter ambíguo: se ela é repudiada por alguns, simplesmente porque não aceitam pagar para usar um espaço público, há muitos que aceitam ou concordam, pois consideram que o flanelinha “guardou” ou conseguiu uma vaga para eles, numa disputa cada vez mais insana por espaços cada vez mais escassos, fazendo disso um comércio muito lucrativo.

Ainda que alguns dos aspectos aqui mencionados (ou o somatório de todos eles) estejam presentes nessa condição de “rendição” do cliente ou aceitação quase natural do pagamento ao *flanelinha*, não podemos considerar absolutamente inexistente o caráter do medo, presente nos relatos da imprensa local daqueles que alegaram ter sofrido ameaça ou extorsão. Mesmo que se esteja diante de trabalhadores associados ou cooperados, pode ser que o caráter simbólico, estigmatizante, somado aos outros fatores, produzam esse efeito nos clientes.

4.3.1 Transpondo a fronteira (?)

Para a maioria dos *flanelinhas* entrevistados, como já mencionado em passagem anterior, a preocupação com a reputação é uma constante. Mas pela natureza própria da atividade que eles executam e o espaço em que operam, há um risco constante de intersecção ou até mesmo a transposição das fronteiras que separam o lícito e o ilícito, o legal e o ilegal.

As entrevistas vão desnudando esse caráter muitas vezes ambíguo da atividade dos guardadores de veículos. Chamaremos a este entrevistado de *Paulo*, mas a entrevista, inicialmente conduzida com um indivíduo, sofreu constantes intervenções de um segundo, o qual fazia questão de saber o conteúdo da conversa. Ambos são considerados avulsos (não possuem vínculos com nenhuma associação), e atuam numa rua movimentada do Centro.

O primeiro entrevistado é um homem de 30 anos de idade, possui apenas o 1º ano do ensino fundamental e afirma estar na atividade há vinte anos. Diz ter “herdado” o ponto onde hoje trabalha, que já pertenceu a seu pai – “aqui nessa rua nós tem preferência, é de família já”. Enquanto afirma, aponta para mais dois ou três pessoas próximas, que diz serem seus irmãos e primos, que também estão ali trabalhando no mesmo ramo, já há algum tempo. Observa-se neste caso que a área onde atuam foi literalmente apropriada por uma família, a cujos membros e herdeiros são transmitidos o “direito de tocar o negócio”.

A entrevista é observada pelo segundo indivíduo, que depois se aproxima e, entre uma correria e outra para receber dinheiro dos clientes que estão saindo das vagas, passa a intervir na conversa e a emitir opiniões, em tom meio alterado. Identificado pelos colegas por uma alcunha, declara-se cunhado de *Paulo*. Pela postura, parece ser uma espécie de líder dos demais daquele local, e logo passa a manifestar de forma incisiva suas opiniões sobre seu ofício:

Ninguém aqui obriga ninguém a pagar. Cliente paga se quiser. Mas pô, a gente tá aqui ganhando o pão...é um direito nosso! Nós tem preferência nessa área aqui. Se o cliente encosta pra estacionar, falo logo “é R\$ 5,00 adiantado”. Se ele não quer pagar, falo pra ele ir procurar outro lugar. (Moreno, entrevista ao autor, junho/2016).

O tom rude na abordagem ao cliente é incrementado por outro componente, que talvez venha “colocar mais lenha na fogueira” daqueles que já olham com desconfiança e preconceito o trabalho dos *flanelinhas*:

Outro dia chegou aqui um dotô... se dizendo advogado ou policial, sei lá. Parou o carro, e depois disse que não ia pagar, que a rua é pública e mostrou uma arma na cintura. Discuti com ele, falei pra ele ir embora, mas que eu não tinha medo de arma, porque também tenho uma. Guardo ela ali no meu carro, fica lá, caso apareça algum neguinho folgado como esse. (Moreno, entrevista ao autor, junho/2016).

Se desconsiderarmos a hipótese de que a fala seja mera bravata, nessa passagem fica evidente a transposição das fronteiras do informal, da mera atividade precária de sobrevivência para o ilícito, para o ilegal, transfigurado nos crimes de coação e ameaça aos clientes. Talvez aqui também estejam presentes os fios que levam à conexão de outro fato narrado por *Maria*, ao mencionar que presenciou “casos de motoristas que foram roubados por flanelinhas, que deu até polícia, que houve prisão de alguns”. E complementava dizendo que “isso aí é aquele pessoal ali de baixo, da rua *Y*” apontando para a rua mencionada. Outros entrevistados associados também faziam questão de deixar explícito que, “quem faz as *parada errada* e rouba carro de cliente” não são eles, mas os *avulsos*.

As conexões desta atividade com o ilegal e ilícito também encontram eco na mesma fala de *Maria*. Numa das passagens, a mesma menciona que certa vez foi expulsa, junto com os filhos, de um ponto onde estava trabalhando havia pouco tempo, em frente a um bar muito frequentado nas imediações de uma rua do centro. Foi abordada por uns *flanelinhas* novatos, que diziam que a partir daquele dia, só eles iriam trabalhar ali. Pouco tempo depois, relata que dois deles foram mortos aparentemente sem motivos. Ao conversar mais tarde com alguns conhecidos daquela área, soube que os indivíduos não eram somente guardadores de veículos. Na verdade, estavam vendendo drogas aos clientes do bar, e foram mortos possivelmente por envolvimento com o tráfico.

Tais relatos robustecem ainda mais a visão discriminatória por parte da sociedade, pois muitos acham que eles “não fazem nada, não vigiam o carro”, outros vêem a cobrança de valor como extorsão ou associam a figura do *flanelinha* com ameaças de dano ao veículo ou furto, no caso de recusa do pagamento. Alguns noticiários locais também apontam para o mesmo rumo.

Novamente recorremos à matéria do jornal local *Diário do Amazonas*, que traz no destaque de sua reportagem: “*Sem fiscalização, flanelinhas agem livremente e coíbem motoristas em Manaus*”. A notícia, publicada em 27 de fevereiro de 2015, traz o depoimento de uma das entrevistadas:

A universitária Larissa Gomes Reis, 22, conta que quando estaciona na Avenida Eduardo Ribeiro, próximo ao Teatro Amazonas, no Centro, é cobrada logo que sai do carro. Revoltada, ela afirma que se sente obrigada a pagar, porque tem medo de

encontrar o veículo danificado quando retornar. “É muito desagradável. E, mesmo pagando, já tive bens furtados, porque o flanelinha não fica realmente reparando o carro”. (Jornal Diário do Amazonas, 2015).

Não se trata de demonizar ou canonizar a atividade do guardador de veículos do centro da cidade. A atividade está permeada com as características das atividades informais e precárias. Então, faz-se necessário ouvir a voz daqueles que estão no “chão de fábrica” da atividade, vista pelo lado de dentro, a fim de que fuçamos dos estigmas e preconceitos, olhando este labor precário pelos olhos de quem os executa, no grande *bazar metropolitano* da cidade de Manaus.

E enquanto permanece o impasse em torno da regulamentação desta atividade, que divide opiniões e gera posicionamentos divergentes seja para o cidadão comum, para a imprensa ou para o legislador municipal, na vida diária laboral a atividade segue construindo suas práticas e suas formas de auto-regulação como o passar do tempo. Tempo esse que, aliás, passa a ter o caráter de perenidade da atividade para os *flanelinhas*, a despeito da precariedade das condições.

Então, o que afinal, poderia garantir a permanência destes trabalhadores em suas atividades? A resposta certamente estará ligada a uma cadeia de relações de solidariedade construída pelos *flanelinhas* entre si, e com outros atores que fazem parte do mesmo cenário, assim como também o associativismo, como instrumento de organização.

4.4 ASSOCIATIVISMO E SOLIDARIEDADE

Além dos riscos e falta de segurança a que estão sujeitos, os flanelinhas do centro ainda enfrentam outros aspectos do trabalho informal precarizado, tais como a exposição à condições insalubres, falta de um local digno para a realização de suas refeições (a maioria come *marmitex* ali mesmo, em seus pontos de vigilância), e por não possuírem carteira de trabalho assinada, estão totalmente fora do alcance dos benefícios trabalhistas mínimos assegurados por lei. Isso fica bastante claro quando *João* diz :

(...) Aqui é meio arriscado, porque a gente não tem carteira assinada, trabalha avulso, e qualquer coisinha de doença você tem que correr atrás. Esse trabalho aqui é só pra quebrar um galho, defender o do *boião*⁸ em casa. (João, entrevista ao autor, julho/2016).

⁸Termo derivado da gíria popular “bóia”, que neste contexto refere-se à refeição ou comida.

E esse caráter da precariedade presente na fala do referido entrevistado, é bastante explicitado por Alves e Tavares (2006), quando diz que:

A forma de inserção no trabalho informal é extremamente precária e se caracteriza por uma renda muito baixa, além de não garantir o acesso aos direitos sociais e trabalhistas básicos, como aposentadoria, FGTS, auxílio-doença, licença-maternidade; e se ficarem doentes são forçados a parar de trabalhar, perdendo integralmente sua fonte de renda. (ALVES E TAVARES, 2006 *apud* ANTUNES, 2015, p. 249).

Às margens das condições mínimas de segurança trabalhista legal, e sem quaisquer garantias de cobertura assistencial ou previdenciária, estes trabalhadores contam tão somente com as possibilidades de algum auxílio (ao menos em tese), quando são membros participantes da Cooperativa (COOPROZEVAM). Surgida a partir de dissidências internas na AGLAVAM, a COOPROZEVAM conta com menos de um ano de atividade, e seu atual presidente veio do quadro de lideranças da associação anterior, que tem mais de vinte anos de atuação enquanto entidade representativa dos guardadores/lavadores autônomos de veículos de Manaus.

A Cooperativa aparece como um elemento novo no cenário no ano de 2016, e diz trazer uma proposta diferente daquela entidade mais antiga que, na opinião de alguns *flanelinhas* entrevistados, “nunca fez nada por nós, e só serve pra vender camisa e pegar dinheiro no final do mês”. A recém-criada Cooperativa tem como alguns de seus objetivos, oferecer de fato, assistência a seus cooperados, considerando suas condições de precariedade e completo desamparo por parte do Estado e suas instituições, em qualquer esfera.

Este é, pelo menos, um dos pontos principais do discurso de seu atual presidente, que diz que, entre os benefícios oferecidos aos cooperados, estão a assistência jurídica, médica e psicológica quando necessárias, através de convênios com clínicas e escritórios de advocacia. A contrapartida seria o pagamento de uma taxa mensal de R\$ 50,00 por cada flanelinha cooperado, valor este destinado à estruturação e funcionamento da entidade, bem como para viabilizar tais benefícios, de acordo com seu presidente. Se considerarmos que tais benefícios de fato existem, então a Cooperativa estaria fazendo uma parte significativa do papel do Estado, cobrindo parcialmente uma imensa lacuna de direitos e garantias suprimidas desses trabalhadores, devido a suas condições de informalidade e precariedade.

Se, por um lado, o “associativismo” produz certa regulamentação e, mesmo, controle sobre suas atividades, por outro lado, o trabalho dos *flanelinhas* se sustenta sobre outras relações que podemos chamar de “solidariedade”, que envolve relações de

reciprocidade/troca, de confiança. Como a atividade de guardador (e/ou lavador) de veículos não se limita ao protagonismo com os motoristas em busca de vagas em vias públicas, a informalidade possibilita também um desdobramento de outras atividades para “ganhar um trocado”, decorrentes das relações que os *flanelinhas* estabelecem no *locus* de seus trabalhos, principalmente com os lojistas e outros comerciantes da área. Daí a fazerem bicos e serviços diversos para moradores da região e lojistas, como pagar um boleto no banco, realizar pequenos reparos em residências ou ajudar a descarregar caminhões com mercadorias para as lojas.

A “solidariedade” tem papel preponderante, tanto na questão intra-relacional dos *flanelinhas*, como nas questões inter-relacionais com os outros atores do cenário do centro de Manaus, sobretudo com aqueles clientes cativos ou mais antigos (como por exemplo, os bancários que trabalham por ali) e os comerciantes dos arredores. A solidariedade é fator conveniente e necessário neste contexto, pois dada a condição de exposição a que ficam esses trabalhadores, faz-se útil contar com uma verdadeira rede de comunicação efetiva e apoio mútuo entre todos, para que possam minimizar os riscos de violência e danos aos veículos que estão sob sua vigilância, e afastar possíveis malfeitores que possam “queimar o filme” ou causar insegurança aos clientes.

Mas acionar o aparato da segurança pública também está entre uma das tarefas da associação ou cooperativa dos guardadores. É isso que vem nos mostrar as informações trazidas pelo atual presidente da Cooperativa. Em sua entrevista, ele afirma que trabalha em parceria com o comando do policiamento militar daquela localidade, e ao mostrar um cartão com número de telefone, diz: “Esse número aqui, qualquer bronca é só acionar o policiamento, que eles vêm na hora ajudar a gente”. É uma espécie de garantia tanto da “guarda do patrimônio” que está sob a responsabilidade dos *flanelinhas* (os carros dos clientes), como da própria segurança dos mesmos.

Por conhecerem todos os meandros e rotinas das ruas do centro da cidade, e devido ao aumento da criminalidade e furtos às lojas, os *flanelinhas* passam a atuar também como “olheiros” dos comerciantes, comunicando imediatamente o aparecimento ou circulação de qualquer pessoa suspeita, levando ao acionamento da polícia, se necessário. Em contrapartida, alguns recebem uma contribuição mensal dos lojistas, no valor aproximado de R\$ 50,00 ou outros benefícios, como cestas básicas e descontos em suas lojas. Ficam também com acesso permitido ao interior dos comércios, para guardar seus pertences pessoais ou utilizar os banheiros.

A despeito do estigma e desconfiança que carregam, há espaço também para o estabelecimento de relações de confiança entre os guardadores, seus clientes e até com moradores locais. Um dos entrevistados afirma receber mensalmente um “rancho” (cesta básica) de uma moradora do centro, que contribui voluntariamente com o mesmo há mais de dois anos (ainda que aqui possa estar implícito o serviço paralelo de *olheiro* exercido pelos *flanelinhas*, do qual os moradores também se utilizam). A confiança nos guardadores tende a crescer na medida em que aumenta o tempo de prestação de serviço e contato com os clientes, a ponto de estes últimos lhes entregarem a chave do carro, seja para lavar ou simplesmente para manobrar e estacionar, quando o cliente está apressado, como no relato de um dos guardadores a seguir:

Aqui o cliente chega, por exemplo, o pessoal do Banco do Brasil aqui perto, tá atrasado, só faz encostar o carro e deixa a chave *com nós* pra arrumar uma vaga. No final do dia pega de volta. Já confia, já conhece a gente (...) (João, entrevista ao autor, julho/2016).

Esses clientes cativos, assim como os moradores que contribuem esporádica ou frequentemente com esses flanelinhas, além de representarem uma fonte (quase) segura de um rendimento mensal (os bancários pagam regularmente), evidenciam a possibilidade de estabelecimento de relações de confiança e solidariedade num contexto em que, a rigor, tem como atmosfera predominante a desconfiança, o estigma e o preconceito da sociedade em relação a esses trabalhadores precários.

A constituição de uma verdadeira teia relacional ou rede social é de fundamental importância para estes atores, dada a condição precária em que executam seus trabalhos. Ela serve não só para lhes garantir um mínimo de estrutura material da qual estão desprovidos (banheiros, lugares seguros para guardar seus pertences e etc.), como também lhes serve como rede de segurança. A concepção deste tipo de rede social (como já aludida) opera como “arranjos informais, estratégias de rua e teias de relações dispersas e fragmentadas (...)”. Assim, “os saberes e práticas gestadas por redes diversificadas seriam fundamentais na promoção da segurança (...)” (Paes-Machado e Nascimento, 2014, p.101). O relato de *Pedro* (pseudônimo) pode nos dar uma dimensão do que representa esta rede social:

Parou aqui um cara, aí eu pedi pra reparar o carro dele. Ele disse que não precisava e foi embora. Na volta, fui tentar falar pra ele me dar ao menos uma ajuda, e tal. Ele gritou comigo, disse que não ia dar nada, porque a rua é pública, e me xingou. Aí, eu xinguei ele de volta! No dia seguinte, ele voltou numa viatura da polícia, o cara era policial, parou perto e perguntou: “Tu tá lembrado de mim?”. Desceu do carro e quis me algemar. Os colega do ponto de táxi ali viram e foram pra cima dele, dizendo pra

me largar, que eu não era bandido e só tava trabalhando. Os cara foram embora e me largaram. Se não fosse os colega ali, os cara tinha me levado...sabe lá se eu ainda ia tá vivo! (Pedro, entrevista ao autor, agosto/2016).

E ainda reforça a existência da rede social, ao dizer que “o colega ali daquele carro-lanche da esquina ali, ele *ajuda nós*, qualquer bronca que ele sabe ele passa pra nós”. Os pontos de táxi estudados por Paes-Machado e Nascimento (2014, p. 108) seriam “postos privilegiados de observação da paisagem local da segurança”, em função de sua “capilaridade e potencial de coleta de informações”.

A construção de relações de apoio e confiança com os demais atores do Centro são essenciais para o fortalecimento dessa capilaridade. Tais ramificações são partes integrantes de uma estrutura maior, ou seja, a rede social de segurança da qual fazem parte. Não se trata de sistemas concorrentes ou ilegais que desafiam e se contrapõem à segurança pública formalmente instituída, mas são complementares, adicionais a esta.

Não são constituídas a partir de um ponto ou estrutura central, mas são multicêntricas, compostas a partir de diversos atores (PAES-MACHADO E NASCIMENTO, 2014), utilizando-se de mecanismos, saberes e práticas que são necessários à realização dos labores informais das ruas, sob o manto de um mecanismo securitário não estatal.

Mas se a construção de redes de segurança é essencial à consecução das atividades informais em foco, ela também poderá evidenciar alguns riscos dos mecanismos da governança não estatal da segurança. A respeito desse aspecto, Crawford (1997, *apud* PAES-MACHADO E NASCIMENTO, 2014), faz referência por exemplo, à possibilidade do uso da força e violência para a resolução de conflitos (coerção) ou à criação de comunidades fechadas e intolerantes. Aqui, o exemplo do *flanelinha* que quase foi linchado pelo furto de uma moto que estava sob seus cuidados ilustra bem esse caráter.

(...) Como sumiu uma moto de lá: levei um amigo meu pra trabalhar lá (o namorado da minha filha), roubou a moto de lá e “pegou pra mim”! Aí, lá “vai” eu com o dono da moto, de delegacia em delegacia pra recuperar a moto. Se não recuperasse essa moto, quem ia pagar era eu! E eu ia paga a moto com o dinheiro “daonde”? Recuperamos a moto, fomos na casa do pai dele, fomos na Delegacia de Roubos e Furtos. Chegamos lá, tinha um monte de moto, e a moto do cara não tava lá! Aí, o pai dele foi, arrumou um dinheiro lá e deu pro cara da moto. Aí, um moleque vagabundo, desses “maconheiros” que roubou a moto sumiu! Aí sobrou pra mim. Mas recuperamos a moto. Já tava no Jorge Teixeira (bairro) vendida por “mil pau” (R\$ 1.000,00). Aí nós “demo” em cima, eu fui junto com o cara (que roubou). Ele foi junto comigo e recuperamos a moto, e entregamos pro cliente! Aí ficou normal. E esse cara, nós “expulsemos” ele de lá! Nunca mais ele apareceu por lá. Porque, se ele aparece por lá, ele ia pegar uma surra, ia pegar porrada – podiam até matar ele, que eu não ia ter nada a ver! (...) É um namorado da minha filha, aí! Um vagabundo, não quero nem papo com ele!

Tava desempregado, aí levei ele pra lá pra ajudar a minha neta, com pena da minha neta, né? A gente tem pena de uma pessoa, mas aí depois a gente se arrepende: você tem pena de um sobrinho, de um irmão, o cara usa drogas! Você não pode ter pena desses “cara”! Dá teu jeito pra lá! Nunca você tem pena desse tipo de pessoa assim”. (João, entrevista ao autor, julho/2016).

Isso nos mostra que os mesmos mecanismos de segurança usados para repelir qualquer estranho que porventura venha atentar contra os bens (automóveis) sob a responsabilidade dos *flanelinhas*, também podem ser acionados contra os mesmos.

Tu vê: eu fiquei com tanta pena do cara, só pegou pra mim! Os “cara” queriam me linchar lá! Queriam me bater lá na praça! Aí eu falei pro cara: “meu amigo, a sua moto a gente vai recuperar, meu amigo!” (...) Os “cara tavam” me jogando pressão, os camelôs e o cara da moto, porque os colegas dele “é” tudo motoqueiro ali da Marcílio Dias (rua), jogando pressão pra cima de mim. E não tinha ninguém por mim, só Deus! Aí eu olhei pro “cara” e disse: “rapaz, vocês vão querer me bater, meu irmão? Eu não devo nada, não tenho nada a ver. Não sabia que o cara era ladrão, não sabia que o cara tinha roubado a moto!”
 (...) Porque esse cara que fez essa “onda” (...), e ele não aparece mais lá no Centro “nem com nojo”. Se ele aparecer lá, “os pessoal” vai linchar ele! Nós “demo” ordem: se ele aparecesse lá mano, ele ir sumir! Eu mandei ele sumir de lá! É por isso que a gente não deixa mais ninguém entrar. Ninguém! É só nos dois, então é só nos dois! Aí nós “tamo” trabalhando tranqüilo lá. Não apareceu mais nada de roubo, mas nada de confusão. Graças a Deus! Nós já “tamo” com cinco anos sem esse negócio de fofoca de roubo, sabe. Graças a Deus, estamos trabalhando na paz. (João, entrevista ao autor, julho/2016).

Novamente cabe ressaltar que, de maneira formal e institucional o monopólio do uso da violência ou da força para dirimir conflitos ou promover a paz social compete ao Estado. Não se pode pretender que mecanismos securitários complementares não estatais, como as redes sociais de segurança, extrapolem seus limites ou deturpem seus campos de atuação, e acabem por tentar assumir uma legitimidade de poder e uso da força que em princípio, é do Estado enquanto provedor da segurança, da regulação dos conflitos sociais e prevenção contra a criminalidade. Mas ao mesmo tempo, não se pode negar o papel acessório que tais redes podem desempenhar à segurança pública de uma forma geral, desde que estruturadas em princípios e procedimentos que não se convertam em atos criminosos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Adentrar no mundo do trabalho informal, em particular, o dos flanelinhas no Centro da cidade de Manaus, nos permitiu ajustar o foco distorcido e ampliar visões de um universo laboral que passa ao largo da visão das pessoas comuns, bem como nos conduziu por fios e teias que ligam um trabalho precário a outras atividades (laborais ou não) que se interconectam e formam uma cadeia bem estruturada de relações, saberes, práticas e dominação que envolvem diversos atores.

O aspecto da precariedade é apenas o mais visível dessa atividade. O perfil dos trabalhadores pesquisados é bastante representativo nesse sentido, pois nos remete à relação da condição de precariedade com outros fatores, como baixa escolaridade, falta de melhores oportunidades ou a simples exclusão destes trabalhadores do mercado formal em decorrência da idade ou falta de qualificação.

As ruas como postos de trabalho demandam saberes e dinâmicas próprias e ali, entre carros, motos e “gambiarras” para a obtenção de água e outros materiais para a labuta, dão prosseguimento a mais uma entre tantas outras atividades informais e de sobrevivência, em que o Centro figura como palco principal – atividade essa marcada por expedientes de improviso, incertezas, estigmas e olhares preconceituosos. Também demandam flexibilidade e sagacidade para a interação com clientes e outros atores laborais do Centro, esse bazar metropolitano (VERA TELLES, 2007), convertendo-se em importantes teias de relação e cooperação, mas também de controle e vigilância.

Conforme demonstrado nas entrevistas, a precariedade não anula a possibilidade de um ganho superior ao dos trabalhadores formais que sobrevivem apenas com um salário-mínimo, configurando-se numa contradição entre o mercado de trabalho formal e o informal. Ganhos flutuantes e inconstantes, mas que proporcionam aos flanelinhas e suas famílias um mínimo de condição de vida e lhes permitem sonhar com um futuro melhor para seus descendentes.

A preocupação com a educação da geração seguinte representa um esforço para a quebra do círculo vicioso do subemprego, das atividades precárias às quais eles já estão presos por anos (e até décadas). Ficou evidente que a maioria dos entrevistados manifestou não desejar o mesmo trabalho para seus filhos, preferindo que eles estudem para conseguir um emprego melhor e “ser alguém na vida”. Isso caminha no sentido contrário da perspectiva segundo a qual a rale tende a deixar faltar a seus filhos um legado de intimidade e amor ao

conhecimento (SOUZA, 2009) que viria a reproduzir as mesmas condições de precariedade da geração anterior, prendendo a geração seguinte ao círculo.

Ainda que eles considerem suas atividades como provisória, um “bico”, como o passar do tempo e o avanço da idade, esses expedientes temporários de sobrevivência (TELLES, 2007) acabam se convertendo em trabalho perene e principal meio de vida. A estagnação às vezes só é quebrada com movimentos laterais de mobilidade profissional, numa alternância com outras atividades momentâneas ou complementares, mas igualmente informais e precárias. Um único caso de ascensão (o *flanelinha* que largou a profissão por ter ingressado no ensino superior) mostra que as exceções são poucas.

Contrariando as impressões iniciais antes da chegada a campo, o espaço onde as atividades se desenvolvem não são territórios em constantes disputas litigiosas entre os trabalhadores. Há uma norma não escrita que é rigorosamente respeitada, que é a da antiguidade: aquele que chegou primeiro será o detentor do direito de trabalhar naquele local. É parte dos saberes das ruas, que viabiliza um mínimo organizacional ao desenrolar de uma atividade que corre fora dos trilhos da legalidade e formalidade do Estado.

O entendimento da permanência da atividade dos flanelinhas, ainda que sob protesto de parte da população, passa pela compreensão de uma demanda crescente por segurança, que em princípio é dever do Estado, mas que em cujos vácuos nascem necessidade por expedientes alternativos, informais e até ilegais de manutenção da integridade física e preservação do patrimônio, e que tem no aumento da criminalidade nos dias atuais, um dos principais fatores para o surgimento de serviços (formais ou informais, legais ou ilegais) de segurança privada.

Historicamente, o Estado brasileiro, do ponto de vista legal e institucional, foi construído conforme o modelo weberiano de monopólio da violência (ADORNO, 2002), cabendo somente a ele recorrer ao uso da força ou violência quando necessário, através dos órgãos e instituições de segurança legalmente constituídas, para a imposição ou manutenção da ordem pública e a paz social. Mas acabou por conceder a empresas particulares atribuições para a segurança de instituições financeiras, de transporte de valores e de segurança privada.

O aumento expressivo do número de empresas de serviços de segurança privada nos últimos anos, assim como a demanda por diversos aparatos tecnológicos nesse sentido, responde por uma escalada da criminalidade nos grandes centros urbanos, sobretudo dos crimes contra o patrimônio (roubo e furto). Embora possa ter havido investimentos e melhorias estruturais por parte do Estado, há vácuos no sistema e o mesmo funciona de

maneira ineficiente, vácuos que acabam sendo preenchidos de forma alternativa e complementar por empresas e prestadores privados de segurança particular e patrimonial.

Nesse âmbito, o trabalho dos *flanelinhas* acaba também tendo seu papel complementar, ainda que em escala menor e eivado de informalidade e precariedade, mas que constitui um todo maior de dispositivos de segurança aos quais a população recorre, a fim de minimizar os riscos de sofrer violência ou proteger seu patrimônio. Os números recentes trazidos sobre o aumento da criminalidade no país apontam especificamente para a predominância do roubo e furto de veículos. Concorreu para isso o aumento da urbanização dos espaços e da taxa de motorização. No Amazonas, curiosamente, os números de furto e roubo de veículos mostraram estar um pouco acima da média nacional.

Considerando o automóvel em nosso contexto sociocultural como um bem de alto valor agregado e detentor de certo status social, podemos identificar no trabalho informal dos *flanelinhas* do Centro um elemento constituinte de práticas complementares de segurança privada, mesmo que precário. A oferta de seus serviços então, num primeiro momento vista com desconfiança ou até repulsa pelos clientes, ganharia certa aceitação por sua utilidade se olhada sob essa perspectiva, pois como constatado em campo, os relatos de furto nas áreas sob o controle dos flanelinhas associados ou cooperados são raros, devido às teias relacionais e mecanismos de controle desenvolvidos e inerentes à atividade.

Por não poder contar com a estrutura e aparatos estatais de segurança, já que opera fora deste, o serviço de vigilância de veículos ofertados pelos *flanelinhas* precisa desenvolver práticas e estabelecer alianças com outros atores do *lócus* onde opera. Assim, sob a perspectiva da concepção das redes híbridas de segurança (PAES-MACHADO E NASCIMENTO, 2014), o exercício dessa atividade requer entrelaçamento de teias informacionais e relacionais com lojistas, moradores, camelôs, taxistas e também com a polícia militar.

Então, a aparente fragilidade e precariedade do trabalho visto a olho nu ganha, nos contornos multicêntricos dos bastidores discretos ou invisíveis, maior robustez e complexidade, que se expressam na dinâmica de geração e intercâmbio de informações, cooperação e ajuda mútua dos diversos atores, e que permitem o funcionamento dos mecanismos de controle e vigilância que *a priori* deveriam ser propiciados pelo Estado.

Muito embora a pesquisa de campo não tenha evidenciado a existência coerção propriamente dita na relação cliente-*flanelinha*, o mesmo não se pode dizer da relação flanelinha-cooperativa (ou associação). De forma implícita ou explícita, o poder de tais entidades sobre os *flanelinhas* materializa na forma de cobrança de taxas semanais, da

vigilância (supervisão diária) das atividades feita por membros de tais entidades, ou através de normas implícitas de conduta ou solução de conflitos.

A despeito dos relatos nas matérias jornalísticas das vítimas que alegaram ter sofrido ameaças ou intimidações, ficou evidente que a maioria dos *flanelinhas* associados ou cooperados prezam por suas reputações, e buscam estabelecer uma relação amigável com os clientes, seja em função de uma razão econômica ou em obediência às práticas e normas tácitas impostas pelas entidades representativas.

Dessa forma, parece que temos dois cenários distintos em que essas atividades se desdobram: um, o dos *flanelinhas* vinculados a entidades representativas, cujas tarefas alternam-se entre organizar, fiscalizar, disciplinar, arrecadar, representar e eventualmente punir. Dentro desse contexto, os casos relatados pelos entrevistados de ameaças, intimidações, danos a veículos ou qualquer tipo de violência aos clientes foram mínimos. Obviamente, devemos aí considerar a possível existência do jogo de alteridade dos entrevistados, ou a omissão de informações para fugir à auto-incriminação.

O outro cenário seria o dos *flanelinhas* avulsos, aqueles não vinculados a qualquer entidade, ou que casualmente trabalham nas ruas próximas de locais onde há grandes eventos, estádios, casas de shows, bares etc. Há ainda os que, durante a noite, ocupam alguns espaços do Centro em que os associados/cooperados atuam durante o dia. Como já dito, alguns entrevistados atribuíram os casos de furto, danos, ameaças e violência aos avulsos. Estaria aí então a origem da reputação negativa que atinge e estigmatiza toda a categoria dos *flanelinhas*, e cujo senso comum sofre influência do que é propagado pela imprensa local?

A única coisa que fica evidente é que a relação entre *flanelinhas* associados/cooperados com os chamados avulsos é de desconfiança e repulsa dos primeiros para com os últimos; daí os esforços para se distinguirem e tentar ganhar maior confiança dos clientes, sendo a vinculação à associação ou cooperativa uma das estratégias para esse fim.

Uma breve revisita a campo no início de 2018, no período de implantação do Projeto Zona Azul, foi possível conversar informalmente com alguns *flanelinhas* avulsos e tentar levantar suas primeiras impressões sobre tal sistema. A conversa foi totalmente informal, sem uso de formulários ou perguntas estruturadas, e ocorreu simultaneamente com três ou quatro *flanelinhas* que trabalham numa área que concentra alguns prostíbulos no Centro. Ao indagar sobre o que eles achavam da implantação do Zona Azul, os mesmos foram unânimes em afirmar que seriam prejudicados, pois o sistema empregaria em sua maioria, monitores a serem contratadas pela empresa, em detrimento deles. Além disso, alegavam que o novo sistema faria cada vaga render bem menos a eles. E entre um trago e outro no cigarro, um dos

interlocutores olha para o sensor instalado no asfalto e sentencia: “Isso aqui tio, não vai durar muito, não! Logo, logo ‘nós tira’ esse bagulho do chão e vai ficar como antes”.

O zelo para com a reputação desses *flanelinhas* avulsos não parece ser o mesmo dos associados ou cooperados, para quem a boa imagem representa não apenas um aspecto moral, mas também tem efeitos úteis e econômicos em suas teias relacionais. Imagens que acabam por se tornarem ambíguas, admitindo um duplo juízo de valor que ora tendem a olhar os *flanelinhas* como trabalhadores informais e precários, mas toleráveis porquê de certa forma úteis. Ora tidos como delinquentes que ameaçam e praticam extorsões junto aos motoristas. A verdade irá depender do ângulo e do viés de quem olha.

A fim de responder ao questionamento inicial da pesquisa sobre a legitimidade da atividade dos *flanelinhas*, talvez fosse necessária uma nova imersão ao campo, mas desta vez ampliando a abrangência da pesquisa para envolver também os *flanelinhas* avulsos. Em princípio, cogitou-se essa possibilidade no presente trabalho, mas a abordagem com estes requer muito tato e cautela, pois alguns além de desconfiados e arredios, são também agressivos. Estamos falando de trabalhadores precários com outro perfil, alguns dos quais, usuários de drogas, outros com passagens pela polícia ou com condenações criminais (como relatado por alguns entrevistados).

Mas o que se pode apreender desde já com a presente pesquisa é que, a despeito do caráter informal, precário e irregular do trabalho dos guardadores, nascem estruturas, saberes e práticas que tendem a legitimar tal atividade, uma legitimação que não emana de formalidades legais ou que está fundamentada em tradições. Ela nasce através da tessitura de relações das mais diversas, relações essas que fogem a qualquer modelo clássico de poder ou dominação, porque se constitui de elementos heterogêneos que podem incluir a ameaça ou extorsão, mas também se estrutura sobre a coerção, a vigilância, a solidariedade, a boa reputação, redes de segurança e até com parte da estrutura formal do Estado.

Também seria relevante ouvir o outro lado: os motoristas. Extraíndo destas suas percepções e opiniões, talvez aí poderíamos vislumbrar as razões que levam um cidadão comum, ciente de seus direitos de livre uso das vias públicas, a aceitar (ou já seria um ‘ato de rendição’?) as práticas de cobrança dos *flanelinhas* e todas as vertentes que esse ato produz, e que já se tornaram comuns e parte integrante das paisagens urbanas das grandes cidades.

REFERÊNCIAS

- ADORNO, Sérgio; DIAS, Camila. *In Crime, Polícia e Justiça no Brasil* / Renato Sérgio de Lima, José Luiz Rattón, Rodrigo Ghiringhelli de Azevedo (Orgs). São Paulo, SP: Ed. Contexto, 2014.
- _____, Sérgio. **Exclusão socioeconômica e violência urbana**. Revista Dossiê. Sociologias, Porto Alegre, ano 4, nº 8, jul/dez 2002, p. 84-135.
Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/soc/n8/n8a05.pdf>> Acesso em: 28 de abril de 2018.
- AMAZONAS, Manaus. Câmara Municipal de Manaus. Lei Municipal nº 094/2003.
- ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao trabalho?** Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. 16 ed. São Paulo: Cortez, 2015.
- BARBOSA, Antônio C. Rafael, *in* BARREIRA, César Ricardo (*et al*); **Violência, ilegalismos e lugares morais**. Campinas, SP: Pontes Editores, 2014.
- BARREIRA, Irllys Alencar F. *In (In)segurança e Sociedade: treze lições/* César Barreira, Élcio Batista (Orgs.). Campinas, SP: Pontes Editores, 2011.
- BRILHANTE, Nelson (2018). “Sistema ‘Zona Azul’ não agrada comerciantes e moradores do Centro de Manaus”. Disponível em :
<<http://www.acritica.com/channels/manaus/news/sistema-zona-azul-nao-agrada-comerciantes-e-moradores-do-centro-de-manaus>> Acesso em: 15 de abril de 2018.
- CÂMARA Municipal de Manaus. **Ednailson Rozenha se reúne com flanelinhas para explicar Projeto de Lei**. Disponível em: <http://www.cmm.am.gov.br/ednailson-rozenha-se-reune-com-flanelinhas-para-explicar-projeto-de-lei/>> Acesso em: 30 de agosto de 2015.
- CÂMARA Municipal de Manaus. **Rosi Matos faz críticas ao projeto Zona Azul**. Disponível em: <<http://www.cmm.am.gov.br/rosi-matos-faz-criticas-ao-projeto-zona-azul/>> Acesso em: 15/06/16
- COSTA, Arthur T.; LIMA, Renato Sérgio. *In Crime, Polícia e Justiça no Brasil* / Renato Sérgio de Lima, José Luiz Rattón, Rodrigo Ghiringhelli de Azevedo (Orgs). São Paulo, SP: Ed. Contexto, 2014.
- DUPUY, Gabriel. **O automóvel e a cidade**. Coleção Biblioteca Básica de Ciência e Cultura. Lisboa: Instituto Piaget, 1998.
- FREIRE, Carlos. *In Ilegalismos, cidade e política* / Christian Assais, Gabriel Kessler, Vera da Silva Telles (Orgs). Belo Horizonte, MG: Fino Traço, 2012.
- GODINHO, Letícia. *In Crime, Polícia e Justiça no Brasil* / Renato Sérgio de Lima, José Luiz Rattón, Rodrigo Ghiringhelli de Azevedo (Orgs). São Paulo, SP: Ed. Contexto, 2014.
- GOMES, Paulo César da Costa. **A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade**. 3º ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

GORZ, André. **Adeus ao proletariado: para além do socialismo**. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 1987.

HIRATA, Daniel Veloso. **Sobreviver na adversidade**: entre o mercado e a vida. 2010, 367 f. Tese (Mestrado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo – São Paulo, 2010.

MACHADO, E. Paes; NASCIMENTO, A. Márcia, *in* BARREIRA, César Ricardo (*et al*); **Violência, ilegalismos e lugares morais**. Campinas, SP: Pontes Editores, 2014.

MAHAR, Dennis J. **Desenvolvimento Econômico da Amazônia**: uma análise das políticas governamentais. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1978.

MANHÃ, Clarisse. **Sem fiscalização, flanelinhas agem livremente e coíbem motorista em Manaus**. Portal Diário do Amazonas. Manaus, 2015.

Disponível em: <<http://new.d24am.com/noticias/amazonas/fiscalizacao-flanelinhas-agem-livremente-coibem-motoristas-manaus/129648>> Acesso em: 12/06/2015

MANO, Maíra Kubík. *In* **Mobilidade Urbana**: o automóvel ainda é prioridade.

Revista Desafios do Desenvolvimento - IPEA. Brasília: ano 8, ed. 67, 2011.

Disponível em:

<http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&id=2578:catid=28&Itemid=23>. Acesso em: 15 de agosto de 2018

MARINHO, Camila H. *in* BARREIRA, César Ricardo (*et al*); **Violência, ilegalismos e lugares morais**. Campinas, SP: Pontes Editores, 2014.

MENEZES, Álik (2017). “Flanelinhas seguem ‘livres’ para atuar em Manaus; condutores reclamam de ameaças”. Disponível (online) em:

<<http://www.acritica.com/channels/manaus/news/enquanto-limpadores-de-vidros-estao-proibidos-de-atuar-nas-esquinas-flanelinhas-seguem-livres-para-agir>> Acesso em: 12 de julho de 2018.

MISSE, Michel. *In* **Rio como um bazar**: a conversão da ilegalidade em mercadoria política.

Revista Insight Inteligência. Rio de Janeiro: v.3, n. 5, 2002. Disponível em:

<<http://necvu.tempsite.ws/images/2oriocomoumbazar.pdf>> Acesso em: 19 de agosto de 2016.

MISSE, Michel. **Sobre a construção social do crime no Brasil**: esboços de uma interpretação. Tese de Doutorado, 1999.

Disponível em:

<http://srvweb.uece.br/labvida/dmdocuments/sobre_a_construcao_social_do_crime_no_brasil.pdf> Acesso em: 15 de agosto de 2016.

NETO, João Hallak (*et al*). *In* **Mercado de trabalho: conjuntura e análise**. Brasília-DF: IPEA, 2011. Boletim n. 46, ano 16.

OLIVEIRA, Márcio André Araújo de (*et al*). **Ajuda mútua, parceria e relações de parentesco**: redes sociais e camelôs em Manaus. Trabalho apresentado no II Encontro da Sociedade Brasileira de Sociologia da Região Norte, realizado nos dias 13 a 15 de setembro de 2010, em Belém-PA.

OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à razão dualista: o ornitorrinco**. 1 ed., 4. reimpr. São Paulo – SP: Boitempo, 2013.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 17. ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

_____. **Manual de Geografia Urbana**. 3.ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SILVA, Jorge Luiz Teles da (*et al*). **A informalidade no mercado de trabalho brasileiro e as políticas públicas do Governo Federal**. Estudo elaborado para a Reunião de Ministros do Trabalho do Mercosul, Bolívia e Chile pelo Observatório do Mercado de Trabalho do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). Salvador, BA: 2002.
Disponível em: <<http://docplayer.com.br/3219623-Estudo-elaborado-pelo-observatorio-do-mercado-de-trabalho-do-ministerio-do-trabalho-e-emprego-mte-a.html>> Acesso em: 16 de setembro de 2018.

SOUZA, Jessé. **Ralé brasileira: como é e como vive**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2009.

TAVARES, Geovani de O.; PAIVA, Luís Fábio S. *In (In)segurança e Sociedade: treze lições/ César Barreira, Élcio Batista (Orgs.)*. Campinas, SP: Pontes Editores, 2011.
Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2017-07/reforma-trabalhista-veja-principais-mudancas-enviadas-sancao-presidencial>>. Acesso em: 25 de agosto de 2018.

TELLES, Vera da Silva; HIRATA, Daniel Veloso. **Cidade e práticas urbanas: nas fronteiras incertas entre o ilegal, o informal e o ilícito**. Revista de Estudos Avançados da USP - v. 21, n. 61 (2007). Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/eav/article/view/10274>> Acesso em: 03 de julho de 2015.

ZANETIC, André. **A Segurança Privada no Brasil: alguns aspectos relativos às motivações, regulações e implicações sociais do setor**. Revista Brasileira Adolescência e Conflitualidade, São Paulo, n. 3, 2010: 51-70
Disponível em: <<http://pgsskroton.com.br/seer/index.php/adolescencia/article/view/224>> Acesso em: 18 de abril de 2018

APÊNDICE

APÊNDICE - A

PESQUISA DE CAMPO – QUESTIONÁRIO

Período: 2016/1	Entrevista Nr. _____
Mestrando: Jander B. Alves	Data: ___/___/___

SEXO () M () F IDADE _____ ESCOLARIDADE: NÃO ALFABETIZADO () ENS. FUND.: () INCOMPL. () COMPLETO ENS. MÉDIO () INCOMPL. () COMPLETO ENS. SUPERIOR () INCOMPL. () COMPLETO NATURALIDADE: _____ RENDA MÉDIA MENSAL (oriunda desta atividade):	FAMÍLIA NR. MEMBROS: _____ QUANTOS TRABALHAM? _____ CARTEIRA ASSINADA? () SIM___ () NÃO___ CASA PRÓPRIA? () SIM () NÃO VALOR ALUGUEL: R\$ _____ RENDA MÉDIA FAMILIAR: R\$ _____ R\$ _____
---	--

ATIVIDADE/ EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL

- Experiência profissional anterior? SIM NÃO
- Se SIM: formal/informal, onde e por quanto tempo?

- Tempo de permanência na atividade atual:
- Como iniciou na atividade de guardador/lavador de veículos?

- Qual a sua opinião sobre o seu trabalho?

- Como se dá a divisão das áreas de trabalho? Existem domínios territoriais?

.....

- Existe a participação direta ou indireta de outras pessoas na sua atividade (ex. comerciantes, agentes públicos e etc.)? De que forma participam?

.....

- É da Associação dos Guardadores? SIM NÃO

- O que acha da Associação?

.....

Recebe ou já recebeu algum tipo de apoio da Prefeitura/Estado? Qual?

.....

- Se tivesse oportunidade, mudaria de profissão? Por quê?

.....

INTER-RELAÇÕES

- Como é feita a abordagens junto aos motoristas?

.....

- Todos os motoristas pagam? O que acha daqueles que se recusam a pagar para estacionar?

.....

- Conhece ou já ouviu falar de alguém que teve problemas com clientes? Como foi?

.....

