



## TRANSPORTE PÚBLICO E TÁXI-LOTAÇÃO: comentários sobre a nova dinâmica da classe trabalhadora em São Luís (MA)

Vicente Anchieta Júnior <sup>1</sup>  
Ivaldo Guimarães Macieira Neto <sup>2</sup>

### RESUMO

Este artigo trata do surgimento e desenvolvimento de um fenômeno urbano estreitamente ligado às adaptações da classe trabalhadora diante da necessidade de reprodução no contexto atual: o serviço de táxi-lotação. O lócus da investigação é o município de São Luís, capital do Maranhão. Intentar-se-á oferecer uma visão geral da problemática, bem como discuti-la afastando eventuais linhas argumentativas fundamentadas em senso ordinário. Por fim, expostos e discutidos dados quantitativos acerca da nova configuração do trabalho na capital maranhense, dever-se-á ponderar acerca do posicionamento dos prestadores desse serviço enquanto classe trabalhadora inserida no contexto das relações jurídico trabalhistas do ordenamento jurídico brasileiro.

**Palavras-chave:** Táxi-lotação, transporte, transformações no mundo do trabalho.

### ABSTRACT

This article deals with the emergence and development of an urban phenomenon closely linked to adaptations of the working class faced with the necessity of reproduction in the current context: the táxi-lotação. The locus of the investigation is the city of São Luís. It will try to provide an overview of the issue and discuss it away from any argumentative lines grounded in ordinary sense. Finally, exposed and discussed quantitative data about the new labor setup in São Luís, considerations may be given about the positioning of service providers while working class into the context of Brazilian labor law.

**Keywords:** Táxi-Lotação, transportation, changes in the labor.

---

<sup>1</sup> Estudante de Graduação. Universidade Federal do Maranhão (UFMA). E-mail: junioranchieta20@gmail.com

<sup>2</sup> Estudante de Graduação. Universidade Federal do Maranhão (UFMA). E-mail: ivaldogmneto@hotmail.com



## I. INTRODUÇÃO

A cidade contemporânea é o espaço da classe trabalhadora. E a reprodução desta classe é cada vez mais dependente de como ela se movimenta na cidade, seja para cumprir sua jornada de trabalho, seja para o seu lazer. Num contexto de mutação das atividades laborais, em que a necessidade de reprodução da classe trabalhadora dá ensejo à adaptação dos trabalhadores às demandas sociais, muito se tem a discorrer sobre os impactos proporcionados pela atividade do táxi-lotação no contexto urbano em que se desenvolve. Dever-se-á clarificar que não se deseja sobremaneira esgotar o tema, mas apresentar os pontos e questionamentos de maior relevo que ensejam maiores discussões sobre a temática. É o que doravante faremos.

Por se tratar de evento recente, o aparecimento e consolidação da atividade dos chamados *táxi-lotação* suscita uma série de questionamentos. É pretensão do trabalho não apenas apresentar os referidos questionamentos, mas também interagir com os mesmos de forma a tecer uma linha argumentativa que nos permita compreender de forma mais efetiva o fenômeno.

Por que, nesse contexto temporal analisado, qual seja, pleno século XXI, ocorreu o surgimento dessa atividade laboral nas cidades brasileiras, e mais especificamente, na cidade de São Luís? Pelo lado da demanda, uma pesquisa junto ao público quanto à motivação para a utilização do transporte alternativo certamente traria como resposta os problemas do transporte público, bem como as dificuldades do trânsito urbano. Assim, em busca de maior eficiência para a concretização dos objetivos diários, optaria a população pelo transporte alternativo, arcando com o ônus de suas desvantagens, como por exemplo, a falta de segurança.

Pelo lado da oferta, o crescimento da atividade estaria também relacionado com a própria reprodução de parte da classe trabalhadora no ambiente urbano, da sua tentativa de sobrevivência através da adaptação: há obviamente o deslocamento de trabalhadores de outros setores para a atividade do transporte alternativo, sendo que muitos realizam a atividade por estarem desempregados, ou por terem grande necessidade da renda extra para o sustento das famílias.

O senso comum muitas vezes impede que as reais explicações para o problema sejam encontradas, e por consequência, que as soluções sejam formuladas



corretamente. Investigar-se-á neste trabalho as alterações na dinâmica de reprodução da classe trabalhadora em São Luís e como isto se refletiu na falência do sistema de transporte público bem como no aparecimento recente dos profissionais de táxi-lotação.

## II. A NOVA DINÂMICA DE CIRCULAÇÃO

Em 50 anos, a população brasileira quase triplicou de tamanho. Em 1960, o país tinha 70 milhões de habitantes. De acordo com o último Censo do IBGE, de 2010, eram 190,7 milhões. Tamanho crescimento demográfico refletiu-se na expansão muitas vezes desordenada das cidades, constituindo um fenômeno denominado de urbanização tardia. Em 1960, 55% da população brasileira vivia nas zonas rurais. Em 2010, mais de 84% moravam nas zonas urbanas. São Luís experimentou processo semelhante, acelerado ainda mais depois da implantação dos grandes projetos industriais na década de 1980.

Um dos principais problemas que resultam da urbanização acelerada das cidades brasileiras e que causa profundos transtornos para a classe trabalhadora é a precariedade do transporte público. Desconforto e ineficiência são sinônimos para o sistema de transporte público, não só de São Luís, mas como o de quase todas as grandes aglomerações urbanas brasileiras.

As razões apontadas pela população e constantemente difundidas pelos veículos de comunicação para o “caos” do transporte público variam: o crescimento populacional, o trânsito, a frota de ônibus insuficiente frente à demanda, ausência de investimento do poder público e dos concessionários do serviço, e até a ganância dos empresários.

De acordo com Kowarick (1993), a lógica da desordem é a que prevalece no fenômeno da urbanização brasileira. As condições de vida na cidade são determinadas por diversos fatores, entre os quais a dinâmica das relações de trabalho.

“Filas, superlotação, atrasos, perdas do dia de trabalho e às vezes a fúria das depredações não constituem apenas simples problemas de trânsito. As horas de espera e de percurso antes e depois do trabalho, via de regra extremamente longo, expressam o desgaste a que estão submetidos aqueles que necessitam do transporte de massa para chegar a seus empregos. Em outras palavras, submetido à engrenagem econômica da qual não pode



escapar, o trabalhador, para reproduzir sua condição de assalariado e de morador urbano, deve sujeitar-se a um tempo de fadiga que constitui um fator adicional no esgotamento daquilo que tem a oferecer: sua força de trabalho.” (KOWARICK, 1993, p. 39-40)

Um sistema de transporte atua no sentido de sustentar o movimento de reprodução da classe trabalhadora dentro da cidade. É a dinâmica de reprodução dessa classe que condiciona seu fluxo dentro do espaço urbano. Ou seja, onde trabalham e como vão para o local de trabalho, onde consomem e como vão aos locais de consumo. Este é um ponto fundamental nesta discussão, porque São Luís vivenciou recentemente profundas mudanças nesse sentido.

Em primeiro lugar, o expressivo crescimento dos vínculos formais de trabalho e o grau de formalização do emprego. (Tabela 1)

Tabela 1: Número de vínculos formais, por setor de atividade econômica, na Ilha de São Luís<sup>3</sup>.

Setor de Atividade	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Varição 2011/2004
Extrativa Mineral	95	90	99	132	117	143	237	242	154,7%
Indústria de Transformação	6.765	7.579	10.991	13.446	15.559	12.078	14.191	15.149	123,9%
SIUP	3.256	3.508	2.845	3.333	3.449	3.709	4.187	4.367	34,1%
Construção Civil	12.453	14.119	18.863	22.079	31.549	26.821	46.154	45.666	266,7%
Comércio	29.503	31.816	36.480	40.885	43.216	46.758	54.714	59.287	101,0%
Serviços	60.639	65.817	73.150	79.414	87.059	91.973	104.812	114.808	89,3%
Administração Pública	64.995	65.435	84.456	86.322	106.889	108.624	117.260	116.950	79,9%
Agropecuária	985	1.054	877	1.028	1.134	817	789	874	-11,3%
<b>Total</b>	<b>178.691</b>	<b>189.418</b>	<b>227.761</b>	<b>246.639</b>	<b>288.972</b>	<b>290.923</b>	<b>342.344</b>	<b>357.343</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: RAIS/MTE

O aumento da formalização dos trabalhadores ludoviscences é um dado importante porque o crescimento populacional em si não é motivo para precarização do transporte público. O aumento do número de passageiros – e a consequente superlotação dos coletivos - está relacionado ao maior número de pessoas inseridas no mercado de trabalho. É notório, aliás, o forte crescimento do emprego formal nos setores de comércio e construção civil, que reúnem atividades com menor remuneração do que as da indústria de transformação, serviços e a administração pública, pressionando, por esta razão, ainda mais o sistema de transporte.

<sup>3</sup> A Ilha de São Luís compreende os municípios de São Luís, São José de Ribamar, Paço do Lumiar e Raposa.



Em segundo lugar, a expressiva abertura de novos estabelecimentos formais (Tabela 2). A evolução do número de estabelecimentos formais pode dar uma dimensão do processo de descentralização das atividades econômicas dentro de São Luís. No centro principal está a maior concentração espacial das atividades de comércio e serviços, os principais eixos viários, e a mais intensa circulação de pessoas. Mas a expansão da área urbana em conjunto com o crescimento populacional da cidade e a maior formalização dos trabalhadores trouxe para a dinâmica urbana recente a formação de “subcentros”, polos secundários de atração de mão-de-obra<sup>4</sup> que dispersam a força de trabalho pela cidade e atuam no sentido de criar novos padrões de deslocamento.

Tabela 2: Número de estabelecimentos formais, por setor de atividade, na Ilha de São Luís.

Setor de Atividade	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Crescimento
									absoluto 2011/2004
Extrativa Mineral	14	17	17	17	14	16	18	15	1
Indústria de Transformação	565	561	653	653	716	747	771	858	293
SIUP	20	18	18	18	25	28	23	26	6
Construção Civil	682	652	711	742	793	908	1.181	1.184	502
Comércio	4.940	5.170	5.568	5.773	6.062	6.463	7.063	7.475	2.535
Serviços	3.717	3.763	3.954	4.237	4.455	4.723	5.112	5.596	1.879
Administração Pública	90	82	84	90	87	91	91	90	0
Agropecuária	98	93	77	70	77	79	78	73	-25
<b>Total</b>	<b>10.126</b>	<b>10.356</b>	<b>11.082</b>	<b>11.600</b>	<b>12.229</b>	<b>13.055</b>	<b>14.337</b>	<b>15.317</b>	<b>5.191</b>

Fonte: RAIS/MTE

### III. O SERVIÇO DE TÁXI-LOTAÇÃO E AS RELAÇÕES DE TRABALHO

Em São Luís, o fenômeno do táxi-lotação ocorre em locais de grande concentração populacional e de exclusão social: a região da Cidade Operária e Itaqui-Bacanga. Nesta última, cerca de 300 veículos prestam o serviço, e muitos já fazem parte de cooperativas, que buscam junto à prefeitura a legalidade do serviço. O táxi-lotação tornou-se uma das principais opções de transporte para os moradores da

<sup>4</sup> Em 2004, a média de trabalhadores formais por estabelecimento era de 17,6. Em 2011, a média era de 23,3. Ou seja, paralelo à descentralização dos estabelecimentos formais – dada a saturação do centro principal – houve um aumento na concentração de trabalhadores por estabelecimento. São dois fenômenos que sem o devido acompanhamento (que parece ter sido o caso de São Luís) certamente levaram ao colapso do atual sistema.



região Itaqui-Bacanga, tanto para aqueles que precisam se deslocar para o Centro quanto para os que têm como destino bairros da própria região.

A prestação do serviço de táxi-lotação compreende um extrato das necessidades não atendidas dos trabalhadores urbanos na questão do transporte público. Observa-se, por exemplo, na região Itaqui-Bacanga a insuficiência de linhas regulares de transporte que realizem seus percursos entre os bairros. O táxi-lotação, nesse sentido, surgiu como uma opção mais do que viável para esses trajetos rápidos.

Os profissionais de táxi-lotação enquadram-se como trabalhadores legítimos, dentro do que se convencionou chamar de economia informal. Realizam uma atividade perfeitamente justificável do ponto de vista social, mas por circunstâncias peculiares (sujeitas ao ordenamento jurídico), não são suscetíveis ao registro formal. Ficam, dessa maneira, fora do pagamento de encargos fiscais e previdenciários.

A relação de trabalho advinda da atividade do táxi-lotação pode ser identificada como trabalho autônomo:

“no trabalho autônomo, o prestador de serviços atua como patrão de si mesmo, sem submissão aos poderes de comando do empregador e, portanto, não está inserido no círculo diretivo e disciplinar de uma organização empresarial. O trabalhador autônomo conserva a liberdade de iniciativa, competindo-lhe gerir sua própria atividade e, em consequência, suportar os riscos daí advindos” (BARROS, 2012, p. 173).

Também propõe a doutrina trabalhista qualificação peculiar para os casos em que se mostrar difícil e controvertida a diferenciação da relação de trabalho entre subordinada e autônoma. É o caso dos trabalhadores que se situam na chamada ‘zona grise’, ou seja, zona cinzenta ou fronteira que é lócus de trabalhadores que tanto podem ser enquadrados como empregados quanto como autônomos:

“(…) habitam também a chamada ‘zona grise’, além dos trabalhadores a domicílio e dos intelectuais, cuja subordinação técnica ou está ausente ou é muito reduzida, os cabeleireiros, os motoristas de táxi, os motoqueiros entregadores, os ‘chapas’, os corretores, entre outros, dadas as peculiaridades que norteiam essas funções, entre as quais a maior liberdade no tocante a horário, a impessoalidade e/ou a assunção de risco pelo trabalhador” (BARROS, 2012, p. 251).



Ora, os motoristas de táxi-lotação não são taxistas nos moldes tradicionais; não são tampouco trabalhadores avulsos. E pela frequência com que prestam seus serviços às mesmas pessoas, que tornam sua utilização um hábito cotidiano, poder-se-ia talvez negar uma caracterização de tal atividade laboral como trabalho eventual, normalmente.

Tais lições da doutrina jurídica trabalhista importam para demonstrar que, nesse contexto apresentado de mutação das atividades laborais que enseja o aparecimento de novas atividades como os serviços de táxi-lotação, não é tarefa tão simples quanto aparenta localizar atividades como essa no espaço do ordenamento jurídico e caracterizar a existência ou não de relação jurídica trabalhista. No caso, *a priori*, por peculiar que é o trabalho dos táxi-lotação, ora com características de autônomo, ora de eventual, e em algumas características semelhante aos trabalhadores em *zona grise* (como taxistas, por exemplo), devemos considerar, por falta de elementos caracterizadores da relação jurídico-trabalhista (como a subordinação jurídica), que o trabalho dos táxi-lotação situa-se fora da égide do Direito do Trabalho, posto que não há relação de emprego.<sup>5</sup>

Poder-se-á questionar a finalidade de tal discussão quanto à natureza da ocupação desses trabalhadores e da correspondente relação de trabalho. Ora, justamente para situar os praticantes de tal atividade enquanto classe laboral que ganha contornos, mas que não dispõe efetivamente da tutela estatal para a proteção dos indivíduos que praticam tal atividade (considerada em diversas localidades como uma atividade que se desenvolve à margem da lei) ou que possibilite a organização desses trabalhadores, mesmo que autônomos.

#### IV. CONSIDERAÇÕES FINAIS

No município de São Luís, espaço delimitado deste estudo, por exemplo, os táxi-lotação, apesar de em plena expansão (e fala-se em consolidação), ainda são considerados ilegais<sup>6</sup>. Porém, diante da franca expansão do serviço de táxi-lotação no município (refletindo uma tendência observada já em outros estados, a exemplo de

<sup>5</sup> Cf. BARROS, op.cit., p. 173.

<sup>6</sup> Cf. notícia disponível em <http://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2013/03/decisao-sobre-taxi-lotacao-nao-e-imediata-diz-prefeitura-de-sao-luis.html>



Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Rondônia), e da mobilização de parte desses trabalhadores em busca de afastar o caráter clandestino e ilegal do serviço, é de se ponderar pela real possibilidade de que o serviço venha a ser de fato regulamentado ou de fato permitido.

Os tribunais já não estão alheios à existência dos táxi-lotação. Há inclusive em decisões monocráticas no âmbito do Superior Tribunal de Justiça, a menção ao serviço de táxi-lotação como “prestação de serviço público de transporte coletivo sob regime de concessão ou permissão”<sup>7</sup>, e afirmando, enquanto prestação de serviço público de execução indireta, a necessidade de licitação<sup>8</sup>.

Entende-se execução indireta de serviços públicos, quando “o Estado, por sua conveniência, transfere os encargos da prestação a outras pessoas, nunca abdicando, porém, do dever de controle sobre elas, controle esse, como é lógico, variável de conformidade com a forma específica de transferência” (CARVALHO FILHO, 2012, p. 343).

A fonte constitucional da concessão e permissão de serviços públicos é o art. 175 da Constituição Federal, que dispõe que “incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos”.

Vislumbra-se dessa forma, uma possibilidade de não apenas regulamentar o serviço de táxi-lotação (regulamentação que seria necessária se reconhecido o exercício da atividade enquanto serviço de utilidade pública), mas também submetê-lo ao regime jurídico-administrativo dos serviços públicos, ensejando, por exemplo, a concessão de permissões aos trabalhadores para o exercício da atividade.

Não se deve olvidar, entretanto, a necessidade, no referido contexto, de licitação prévia à realização do serviço e da concessão da permissão, caso contrário, poder-se-ia afirmar a ilegalidade do transporte por lotação por ferir o direito das concessionárias que deteriam prévia autorização do poder público para desenvolver a atividade de transporte.<sup>9</sup>

Tem-se como clara, portanto, a peculiaridade e complexidade da problemática dos táxi-lotação, visto que qualquer ação concreta do Poder Público municipal que dê

<sup>7</sup> Cf. RECURSO ESPECIAL nº 734.630 – RS(2005/0036071-1).

<sup>8</sup> Cf. MEDIDA CAUTELAR nº 6.224 – RS (2003/0032989-4).

<sup>9</sup> Cf. AGRAVO DE INSTRUMENTO nº 254.736 – RO (99/0068807-4)



legitimidade à categoria, trará consequências que afetarão não apenas aos próprios trabalhadores dos táxi-lotação, mas também aos outros concessionários de serviços de transporte público (empresas de ônibus) e os taxistas tradicionais, que terão de ver-se frente a uma significativa e crescente concorrência reconhecida pelo próprio Poder Público.

Assim, conclui-se que há substrato legal para a regulamentação do serviço de táxi-lotação. O que não tem acontecido, porém, é o acordo entre a autoridade pública competente e os trabalhadores para que tal serviço seja regularizado, constituindo-se, legalmente, como alternativa para o deslocamento de parte dos trabalhadores ludoviscences.

## REFERÊNCIAS

BARROS, Alice Monteiro de. **Curso de Direito do Trabalho**. 8ª ed. São Paulo: Ltr, 2012.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de Direito Administrativo**. 23ª Ed. São Paulo: Atlas, 2012.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**: edição revisada, acompanhada de um posfácio (1975). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

KOWARICK, Lúcio. **A espoliação urbana** – 2ª ed. – Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993.

LIMA, Beatriz M. F. de. **Criptoeconomia ou economia subterrânea**. Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 1985, 127 p. (Estudos Especiais IBRE, 5).