

TERRITÓRIO E TERRITORIALIDADE EM FOZ DO IGUAÇU: SINDICATO DOS MOTOTAXISTAS E ESTADO NA ESCALA LOCAL

Roberto Rigaud Navega-Costa¹

Tatiane dos Santos Navega-Costa²

RESUMO: O trabalho apresentado nas páginas seguintes tem como problema principal o estudo da forma em que diferentes sujeitos em sociedade se organizam espacialmente, tendo como referência a territorialidade de tais sujeitos. Com o estudo do processo do advento, crescimento, estruturação, conflito, sindicalização e regulamentação da atividade de mototáxi no município de Foz do Iguaçu, poderemos avaliar como esta atividade, e seus praticantes, organizam o território, criando uma paisagem humana mais diversificada, inserindo-se numa territorialidade em desenvolvimento, com o ritmo caótico das dinâmicas de uma fronteira metamórfica, e apresentar quais são as forças que se levantam para coibir tal organização e/ou discipliná-la nos moldes de um Estado. Dois conceitos principais serão utilizados: o de território e o de territorialidade. Já a metodologia aplicada é uma mescla de trabalho de campo e de pesquisa bibliográfica, buscando dentre as leis municipais, procurando entender o que chamou-se de os movimentos do Estado, movimentos que buscavam normatizar a atividade em questão para ter poder sobre o território e, ao mesmo tempo, angariar fundos para os cofres públicos, fundos oriundos da atividade econômica nascente. O trabalho de campo foi realizado junto ao presidente do sindicato da categoria de mototaxistas e suas declarações puderam ser comparadas com as do Estado, na figura das leis que este criou desde 1997 para fazer frente à nova atividade. Como resultados apresentou-se algumas conclusões ao final do texto, fazendo as considerações a respeito do processo histórico ainda em curso, oriundo das necessidades de passageiros e de autônomos.

PALAVRAS-CHAVE: Territorialidade; Mototáxi; Estado.

TERRITORIO Y TERRITORIALIDAD EN FOZ DO IGUAÇU: SINDICATO DE MOTOTAXISTAS Y ESTADO A ESCALA LOCAL

RESUMÉN: El trabajo que presentaremos en las siguientes páginas tiene como principal problema el estudio de la forma en que los diferentes sujetos de la sociedad están organizados espacialmente, teniendo como referencia la territorialidad de dichos sujetos. Con el estudio del proceso de advento, crecimiento, estructuración, conflicto, sindicalización y regulación de la actividad mototaxi en el municipio de Foz do Iguaçu, podemos evaluar cómo esta actividad, y sus practicantes, organizan el territorio, creando un paisaje humano más diverso, insertándose encuentra en una territorialidad en desarrollo, con el ritmo caótico de la dinámica de una frontera metamórfica, y cuáles son

¹ Doutorando e Mestre em Sociedade, Cultura e Fronteiras - Unioeste (Foz do Iguaçu/PR). Bolsista Capes. E-mail: roberto.navega.costa@gmail.com.

² Mestranda em Sociedade, Cultura e Fronteiras - Unioeste (Foz do Iguaçu/PR). Coordenadora do curso de Pedagogia da Uniamérica/Descomplica. E-mail: navegapsicologia@gmail.com.

Programa de Pós-Graduação em Filosofia – UNIOESTE – Rua da Faculdade 645. Toledo – PR.
CEP 85.903-000

Email: revistaalamedas@gmail.com

las fuerzas que surgen para frenar una organización de este tipo y / o disciplinarla en la línea de un estado cambiante (de ejercicio en ejercicio). Para enfrentar este desafío, utilizaremos dos conceptos principales, que están articulados por la dinámica humana, el territorio y la territorialidad. La metodología aplicada es una mezcla de trabajo de campo e investigación bibliográfica, que busca entre las miles de leyes municipales de la ciudad de Foz do Iguaçu, que trató el tema en cuestión, el trabajo de los conductores de taxis de motocicletas, tratando de entender a qué vinimos llamarlo movimientos estatales, movimientos que buscaban normalizar la actividad en cuestión para tener poder sobre el territorio y, al mismo tiempo, recaudar fondos para las arcas públicas, fondos de la naciente actividad económica. El trabajo de campo se llevó a cabo con el representante de los trabajadores en la actividad mototaxi, el presidente del sindicato de la categoría, y sus declaraciones podrían compararse con las del Estado, en la figura de las leyes que creó desde 1997 para enfrentar la nueva actividad. Como resultado, presentaremos nuestras conclusiones al final del texto, haciendo consideraciones sobre el proceso histórico aún en curso, la ocupación y territorialización realizada por una nueva actividad económica desarrollada espontáneamente, que surge de las necesidades de los pasajeros, por un lado, y autónoma, por otro.

PALABRAS-CLAVE: Territorialidad; Mototaxi; Estado.

INTRODUÇÃO

Este trabalho visa apresentar a organização do sindicato dos mototaxistas do município de Foz do Iguaçu, o Sintramotos Foz (Sindicato dos Trabalhadores Condutores de Veículos do Tipo Motonetas, Motocicletas, Bicicletas e Triciclo Motores de Foz do Iguaçu e Região), descrevendo sua história, desafios, estrutura, e como ele atua espacialmente no território do município buscando estabelecer a profissão a que representa perante ao poder público e à sociedade da qual faz parte.

Para tal, esperamos contemplar algumas questões colaterais, por exemplo, como o grupo de trabalhadores mototaxistas se desenvolveu na cidade? Como eles se inseriram territorialmente? Como se organizam para desempenharem sua função em meio a concorrentes tradicionais e recentes? Como o poder público intervém na regulamentação da atividade e organiza o território que lhe diz respeito gerir? Quais são os demais interesses que operam na organização territorial da cidade e que se contrapõem aos interesses oriundos dos mototaxistas?

Partindo da busca de contar a história dos trabalhadores mototaxistas procuraremos abordar o atual estado do movimento sindical, indo do ponto mais insipiente, num sindicato praticamente composto por um único indivíduo representante,

para daí termos noção de qual é o poder de intervir no espaço que tem um grupo com tão pouca visibilidade, mas que conseguiu um mínimo de organização.

Para darmos conta da tarefa a que nos propusemos acima utilizaremos a pesquisa de campo, com a descrição de uma entrevista realizada por nós junto ao presidente do sindicato que representa a categoria dos mototaxistas na cidade de Foz do Iguaçu. Também, nos utilizaremos de estudos bibliográficos, buscando nos arquivos eletrônicos do município de Foz do Iguaçu os movimentos que o poder público fez com o intuito de disciplinar a atividade de mototáxi em seu território legal.

O presente trabalho está organizado de modo a separar as informações pertinentes para facilitar o entendimento do leitor e, para tal, começaremos a discutir brevemente os conceitos de território e o de territorialidade. Assim, pedimos a ajuda da socióloga e doutora em Geografia Sarita Albagli, que em seu texto “*Território e Territorialidade*” faz uma explanação a respeito dos conceitos e traz os principais autores, não sendo necessário nos estendermos num trabalho já feito e com excelente qualidade.

Após, passamos a descrever nosso trabalho de campo, trazendo o conteúdo de nossa entrevista com o presidente do sindicato que representa a categoria dos mototaxistas na cidade. Em seguida, traremos as principais leis concernentes ao tema da atividade em pauta e mostramos, resumidamente os movimentos executados pelo Estado, no âmbito municipal, para dar conta da realidade modificada com a presença destes trabalhadores. E, em nossas conclusões, analisaremos o recorte de realidade que nos é apresentado, tendo como categoria de análise a organização territorial e a territorialidade criada a partir do jogo de forças em nosso microcosmo municipal.

TERRITÓRIO E TERRITORIALIDADE

Para entendermos o que queremos dizer quando usamos o termo território, no sentido utilizado pela Geografia, temos primeiro que diferenciá-lo do termo espaço. Este último representa uma noção abstrata, enquanto o território diz respeito a um espaço apropriado e delimitado por atores em relações complexas de poder, sendo ao mesmo tempo os produtores deste território, conforme Sarita Albagli (2004).

Como uma rede de interações sociais, o território não se resume às suas dimensões materiais, que se projeta em múltiplas dimensões, da casa, rua, bairro, cidade, local de Programa de Pós-Graduação em Filosofia – UNIOESTE – Rua da Faculdade 645. Toledo – PR.
CEP 85.903-000
Email: revistaalamedas@gmail.com

trabalho, etc. Desta forma o conceito de território serve de apoio a análise de distintas disciplinas, que têm nele uma ferramenta útil para descreverem a realidade (ALBAGLI, 2004).

As diferenças e desigualdades territoriais residem tanto em suas próprias características físicas e sociais, como na forma em que se inserem em estruturas mais amplas. Cada território é, portanto, moldado a partir da combinação de condições e forças internas e externas, devendo ser compreendido como parte de uma totalidade espacial. (ALBAGLI, 2004, p. 28)

O termo territorialidade, por seu turno, nos remete ao comportamento, onde atores assumem sistemas comportamentais para a apropriação do espaço, planejamento de ações futuras, que gera um sentimento de pertencimento, individual ou coletivo, tornando-se “um meio de regular as interações sociais e reforçar a identidade do grupo ou comunidade.” (ALBAGLI, 2004, p. 28).

A territorialidade espelha o que é vivido territorialmente, e isto se dá e múltiplas formas, seja socialmente, culturalmente, politicamente, em jogos de poder, e cada resultado destas ações reflete-se no território e em seus construtores, servindo de base para novas modificações, num processo que se autoalimenta e que é inconsciente a maior parte do tempo.

TRABALHO DE CAMPO

Nosso trabalho de campo se deu em 13 e 14 de agosto de 2019, no município de Foz do Iguaçu. Fizemos uma entrevista no dia 14 com o presidente do sindicato dos mototaxistas de Foz do Iguaçu, o Sintramotos Foz (Sindicato dos Trabalhadores Condutores de Veículos do Tipo Motonetas, Motocicletas, Bicicletas e Triciclo Motores de Foz do Iguaçu e Região), o senhor Aramis Rodrigues dos Santos.

No dia 13 de agosto tentamos o primeiro contato, pois os dados referentes ao sindicato na internet apontavam um endereço (Rua Golfinhos 1301)³ e um telefone (que

³ <https://trade.nosis.com/pt/SINDICATO-DOS-TRABALHADORES-CONDUTORES-DE-VEICULOS-DO-TIPO-MOTONETAS-MOTOCICLETAS-BICICLETAS-TRICICLOS-MOTORES-E-SIMILARES-DE-FOZ-DO-IGUACU-E-REGIA/106444826/315/p#.XWQUUnt7nIW>

estava desativado). Ao irmos ao endereço não havia sindicato e ninguém o conhecia. Andando pela rua, ao encontrarmos um ponto de mototáxi, fomos informados de que deveríamos “procurar o Aramis”, depois do CAIC. Fomos andando até lá e não havia ninguém no local, sala fechada com tv ligada. Esperamos por mais de uma hora até que um mototaxista (Jonas) chegou e nos informou o telefone do sr. Aramis.

Mais tarde marcamos uma entrevista para o dia seguinte, às 14h, e foi só aí que conseguimos informações da parte do representante da categoria dos mototaxistas da cidade. Daí, optamos por uma conversa sem estrutura formal, sem questionário ou roteiro, tendo apenas um eixo principal: a história do sindicato e a do seu presidente nela, o que se mostrou bem interessante, pois não houve pausas para leitura de questões, apenas intervenções conforme algo relevante precisasse de esclarecimento.

Utilizamos-nos de um caderno de notas, e anotamos apenas o essencial para marcar o andamento da conversa, não querendo ocupar o tempo anotando palavra por palavra, pois o interesse neste caso era pelas informações, não sobre uma etnografia centrada no entrevistado ou no grupo que ele representa.

O senhor Aramis nasceu em Palmital-PR e tem 45 anos de idade, sendo 25 anos em Foz do Iguaçu, e trabalha com o serviço de mototáxi desde 2006. Seu mandato como sindicalista começou em 2015 e irá até 2020. Foi candidato a vereador por Foz do Iguaçu em 2016, pelo PV, obtendo 317 votos, sendo que o número de votos do último candidato eleito foi de 1182⁴.

Segundo o entrevistado, a atividade de mototáxi começou na região da Ponte da Amizade por volta de 1993, com o transporte de sacoleiros para os dois lados da ponte, numa época em que paraguaios e brasileiros disputavam passageiros em ambos os lados da fronteira. Informou, também, que a AMOFI incentivou na organização da categoria para a formação do sindicato.

Para o senhor Aramis, a regularização da atividade, via lei municipal, em 2009 fez o número de mototaxistas crescer de por volta de duzentos para cerca de 650 entre 2013 a 2015, mas que vem havendo um declínio no número de trabalhadores nesta atividade desde então, tanto que ele estima que haja cerca de 400 mototaxistas ativos no município

⁴ H2Foz. Disponível em: <https://www.h2foz.com.br/noticia/candidatos-a-vereador-com-votacao-expressiva-nao-sao-eleitos-36588>. Acesso em 23/08/2019.

atualmente.

O presidente do sindicato reconhece que sua categoria é fraca frente às demais categorias tradicionais, e que a disputa e os conflitos com as empresas de transporte público, os taxistas, e agora os prestadores de serviços por aplicativo, têm feito muitos mototaxistas desistirem da atividade, pois a competição, principalmente com o Uber tem sido muito grande, fazendo com que os mototaxistas percam muitos clientes.

Outro ponto assinalado é o fato de os trabalhadores atendidos pelo sindicato mal se interessarem pelas atividades do mesmo, tanto que há pouca participação até nas eleições, que foram com chapa única. O pagamento de contribuições sindicais não ocorre e as recentes mudanças na lei sindical, retirando-se a obrigatoriedade de se recolher compulsoriamente o valor de salário de um dia de trabalho anualmente, mudando a forma de recolhimento para boleto bancário, não afetaram o sindicato, que opera no vermelho, sem nenhuma verba.

Esta é uma informação importante, pois a imagem de que os sindicatos teriam uma condição invejável junto à organização do trabalho no país, se foi verdade, não o foi para os pequenos sindicatos, com pouca margem de pressão, sem acesso a folhas de pagamento, apenas com autônomos em seus quadros. Este retrato do sindicalismo mereceria ser melhor focalizado com o intuito de sabermos se tal fato procede para as demais categorias.

O sindicalista defende que se deveria abrir as vagas para a atividade, acabando-se com as licitações. E quando questionado se tal fato não encheria o setor e encolheria o retorno financeiro, ele respondeu que isto não ocorreria, pois os custos para entrar na atividade são altos, já que se tem que adquirir uma motocicleta nacional de menos de 10 anos de uso, pagar alvará, autonomia, seguro, INSS, taxas diversas ao FozTRANS, combustível, pintura, colete, manutenção das motos, e até toucas higiênicas (caso o passageiro as peça). Ele avalia que o custo para começar na profissão, com uma moto de uns 5 anos de fabricação, gire em torno de R\$ 10 mil.

Outro ponto importante em relação ao estabelecimento de uma apropriação efetiva do território em fronteira, estabelecendo o uso disciplinado da atividade de mototáxi, e implementando a territorialidade dos dois lados da ponte, foi o fato de em 2016 os mototaxistas do Brasil terem imposto o regime de que apenas brasileiros levariam passageiros ao Paraguai e que apenas paraguaios trariam os passageiros do Paraguai ao

Brasil.

O senhor Aramis lembra que houve muita resistência por parte dos mototaxistas paraguaios à medida, e que houve apreensões de motos brasileiras em Ciudad del Este como represália ao novo modelo de organização do trabalho na fronteira entre os dois países. Lembra também as manifestações paraguaias com o fechamento da ponte da Amizade em protesto contra a nova organização.

A mesma tecnologia que permite aos passageiros chamarem um mototáxi para uma corrida, está agora sendo usada contra este serviço, já que os smartphones têm a funcionalidade de chamar um carro filiado ao serviço Uber – ou outro congênere – e com mais conforto – e preços compatíveis – trocar o mototáxi pelo chamado serviço por aplicativo. Aramis cita o fato de haver transporte através da Ponte da Amizade utilizando-se destes carros, apenas com o smartphone escondido, para não chamar a atenção.

Quanto ao retorno financeiro, o presidente do sindicato dos mototaxistas informou que seus companheiros de profissão conseguem uma renda mensal por volta de R\$ 2 mil nos bairros, com uma carga de dez a doze horas de trabalho por dia, e na região da ponte pode chegar a R\$ 3 mil, numa carga de 8 horas em média. Por este motivo muitos deles têm um segundo emprego como entregadores à noite, nos deliverys de comida (por exemplo, nas pizzarias da cidade).

A categoria sofre também com a concorrência de mototaxistas clandestinos, que competem pelo passageiro nos bairros sem ter que se adequar às exigências do poder público e sem ter que arcar com as taxas impostas à atividade. Segundo o senhor Aramis são cerca de 50 clandestinos na cidade, principalmente nos bairros, o que deixa mais difícil a fiscalização por parte do Foztrans.

Outra despesa que incide sobre a atividade é a exigência de pontos fixos, com casinhas onde guardar as motos e ir ao banheiro. O problema está em haver exigência de alvará, o que implica na fiscalização dos bombeiros, e como as construções que eles alugam não são legalizadas cria-se um impasse. No ponto do senhor Aramis há o custo de R\$ 400,00 de aluguel, mais água, luz, telefone e internet, que são divididos entre os trabalhadores do ponto.

A casinha onde fica o ponto é bem pequena, tem tv, bebedouro, um banheiro, cadeiras e sofá, um notebook, uma mesa e uma Bíblia. Uma decoração bem espartana, muito prática e masculina, só o suficiente para a manutenção do trabalho, sem

luxo algum, mas a recepção à minha presença foi muito cordial, tanto que o sindicalista me passou sua cadeira e pegou outra para ele mesmo. E, durante o tempo em que conversamos não houve nenhum passageiro para os trabalhadores deste ponto, o que pode indicar a estagnação da atividade.

OS MOVIMENTOS DO ESTADO

Durante a pesquisa bibliográfica, realizada após a entrevista com o presidente do sindicato dos mototaxistas de Foz do Iguaçu, pudemos perceber que o poder público municipal fez uma série de movimentos para tentar disciplinar a atividade, que surgiu espontaneamente e que passou a ser progressivamente modelada pelo Estado.

Temos então uma série de leis, que chamo aqui de movimentos do Estado, pois é algo palpável onde podemos nos basear, já que o poder político se expressa através de seus regulamentos, para depois agir através de seus órgãos de controle e repressão. E, cada ato de um servidor público tem que ser antes previsto por lei, decreto, ou norma interna, e isto nos possibilita entender as fases do processo.

Assim temos a lei nº 2070/97, que iniciou o processo de regulamentação da atividade de motofrete, mas sem permitir ainda o mototáxi na cidade. Ela foi um primeiro movimento em direção à permissão e à regulamentação da atividade, que já existia e agia livremente pela cidade, mas de forma clandestina. No entanto não havia um órgão responsável pela fiscalização do trânsito à época, já que o FOZTRANS foi criado em 1997 com a lei nº 2116.

Já a lei nº 2.471/01 passa a citar a atividade de mototaxista e prevê uma série de regras para a atividade, como a quantidade proporcional à população da cidade, a potência dos veículos, a obrigatoriedade de se ter seguro, a não competição predatória com ônibus municipais e taxistas, etc.

Daí, seguimos num aumento de complexidade de acordo com a passagem do tempo e a mudança dos governos, temos a lei nº 3361/07, a lei nº 2596/02, a nº 2844/03, a nº 3435/08, a nº 3529/09, a de nº 3860/11, a 3862/11, a 4011/12, 4044/12, 4116/13 (que revoga as “leis nº 3.361, de 19 de setembro de 2007; 3.435, de 10 de março de 2008; 3.860, de 29 de julho de 2011; 3.862, de 3 de agosto de 2011; 4.011, de 31 de julho de 2012 e 4.044, de 13 de novembro de 2012”), a lei nº 4320/15, a 4326/15, a 4354/15, Programa de Pós-Graduação em Filosofia – UNIOESTE – Rua da Faculdade 645. Toledo – PR.

4446/16, 4552/17, e por último – mas não menos importante – a lei nº 4729/19 de 22 de maio do ano de 2019.

Todos estes movimentos podem ser estudados, e estamos fazendo isto em um outro texto, mais longo e complexo – e bem mais árido – que poderá apresentar melhor como o Estado, no nível municipal, se adequa à realidade e ao mesmo tempo age tentando modificá-la conforme seus interesses, e como a “personalidade” deste mesmo Estado muda com a mudança das administrações.

Outro fato interessante é o de a lei municipal nº 3361/07 ter sido derrubada judicialmente por meio de uma ADIN (ação direta de inconstitucionalidade), de nº 803.219-7, com foro em Curitiba, movida pela FEPASC (Federação das Empresas de Transporte de Passageiros dos Estados do Paraná e Santa Catarina), que alegava que uma lei municipal não poderia legislar sobre o assunto, e sim uma federal.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tendo em vista o que nós aprendemos a respeito dos conceitos de território e de territorialidade, olhando por um viés geográfico, poderemos analisar a interação da categoria dos mototaxistas com o poder municipal. Enquanto o município se apropria legalmente do espaço local, inscreve o território de sua administração, os mototaxistas se inscrevem na territorialidade local, no vivido pelas pessoas reais, os passageiros ou não, apresentando um serviço de transporte que começou clandestino, mas que foi paulatinamente sendo disciplinado por leis municipais, que receberam pressões oriundas de diversos grupos de interesse, tendo como objetivo manter o capital girando nas atividades tradicionais, como as de táxi e ônibus municipais.

A atividade do sindicato que representa os mototaxistas é quase irreal, pois a região que ele deveria abranger não se circunscreve a Foz do Iguaçu, mas atinge, segundo o Diário Oficial da União, seção 1, nº 16, do dia 23 de janeiro de 2017, página 62, num despacho do extinto ministério do trabalho nos informa a real abrangência territorial do sindicato, onde - além de Foz do Iguaçu - constam as cidades de Marechal Candido Rondon, Santa Terezinha de Itaipu, Guairá, Palotina, Corbélia, São Miguel do Iguaçu, Nova Aurora, Itaipulândia, Pato Bragado, Céu Azul, Mercedes, Cascavel, Toledo, Medianeira, Santa Helena, Assis Chateaubriand, Cafelândia, Matelândia, Missal, Capitão

Programa de Pós-Graduação em Filosofia – UNIOESTE – Rua da Faculdade 645. Toledo – PR.
CEP 85.903-000
Email: revistaalamedas@gmail.com

Leônidas Marques, Francisco Beltrão, Pato Branco, Boa Vista da Aparecida e Terra Roxa. Assim, vemos que o território legal de atuação do sindicato é muito maior que sua territorialidade de fato, pois se não há participação ou contribuição em Foz do Iguaçu, que dirá nos demais municípios. Outro fato a se assinalar é o de o CNPJ do sindicato estar ativo desde 20/07/2006, mas o despacho do MT apenas o reconhecer em 2017, num processo de reconhecimento que data de 2012:

O Secretário de Relações do Trabalho do Ministério do Trabalho, no uso de suas atribuições legais, nos termos da Portaria 326/2013 e com base na Nota Técnica 40/2017/GAB/SRT/MTb, resolve DEFERIR o Registro Sindical ao Sindicato dos Trabalhadores Condutores de Veículos do Tipo Motonetas, Motocicletas, Bicicletas e Triciclo Motores de Foz do Iguaçu e Região. SINTRAMOTOS-FOZ DO IGUAÇU, Processo 46212.002949/2012-00, CNPJ 08.205.318/0001-10. (BRASIL, 2017, p. 62).

Outro fato interessante é o de o sindicato não ter uma sede, já que seu endereço num site da internet apontar para dados obsoletos, e o local onde se encontra o presidente do sindicato ser apenas seu ponto de trabalho como mototaxista, não como sindicalista. Descobrimos pelos dados do CNPJ do sindicato que ele está localizado na Av. República Argentina nº 3524, Jd. Panorama, Foz do Iguaçu. No entanto, tal endereço é a sede de um outro sindicato, o SITROFI, o Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Foz do Iguaçu. O que demonstra por um lado a fragilidade do Sintramotos Foz, mas por outro lado a articulação deste com outro sindicato de uma categoria bem próxima, referente a mobilidade.

Outro ponto a que podemos chamar a atenção é o do contingente de trabalhadores na atividade de mototáxi ter decrescido na cidade a partir de 2015, que coincide com o início da atual crise econômica brasileira, que retirando vagas de emprego faz com que a economia desaqueça, diminuindo a quantidade de sacoleiros e de turistas na cidade, levando a um ciclo vicioso.

É de se reparar também que a quantidade estimada de mototaxistas na cidade, por volta de 400, de acordo com o Sr. Aramis, guarda proximidade com o número de votos obtidos por ele nas últimas eleições municipais, 317 votos. Não podemos afirmar que estes votos vêm da categoria, mas a proximidade é curiosa, e se viessem realmente nos informariam que a categoria profissional é bem unida, ou apenas teriam confiança

suficiente em seu presidente para lhe dar um voto.

Curiosa é a fala do representante dos mototaxistas em desejar que o mercado fosse aberto para quem quisesse ingressar e trabalhar, indo de encontro à tendência protecionista que muitos sindicatos de expressão defendem. Além do fato de o Sr. Aramis ter se candidatado pelo PV (Partido Verde), sigla que pode ser enquadrada como sendo de esquerda, mais um sinal contra um pensamento economicamente liberal da parte de seus membros. Esta inconsistência política é bem interessante de ser estudada.

Os conflitos entre mototaxistas brasileiros e paraguaios demonstra que não há boa articulação entre os dois lados da fronteira quando o assunto é competir pelo passageiro, e que como "classe" não há união em torno a decisões de trabalho. Se entre profissionais que trabalham sobre um mesmo território não há boa convivência, como se pode conclamar os trabalhadores do mundo a unirem-se?

Quanto ao que denominamos de movimento do Estado, ainda temos muito material a ler e a catalogar, o que gerará um trabalho mais extenso de nossa parte, para dar conta de como é que o poder público intervém no território e age com sua conhecida força, promovendo mudanças nas práticas territoriais que se desenvolvem a despeito dele.

A intervenção do FEPASC, apontada acima, demonstra o conjunto de interesses a que os mototaxistas estão sujeitos em sua atividade, pois ao propor uma ADIN aquela federação forçou o uma parte do Estado, o poder judiciário, a cancelar um movimento de outro, e isto envolvendo duas escalas territoriais, o judiciário estadual sobre o poder municipal, usando como argumento a falta de previsão de uma terceira escala, a falta de uma regulamentação federal. Todo este embate é invisível à população em geral, ocorrendo num âmbito afastado do mundo da vida cotidiana, mas tem grande influência nesta vida.

Assim, finalizamos nosso texto esperando ter respondido ao nosso problema de estudo, que dizia respeito a como um pequeno sindicato de fronteira interage com o poder público local, referente à organização do território à territorialidade subjacente à vida cotidiana. Trouxemos com trabalho de campo e com estudo bibliográfico argumentos para nos nortear na busca de uma visão mais ampla.

Este tema se mostrou mais amplo de que o espaço destas páginas, e esperamos dar conta deste assunto em mais um outro trabalho que está por vir. No entanto, entendemos ter dado um pontapé inicial no estudo das relações entre sociedade e Estado, tendo como

laboratório a escala local, para no futuro, com mais experiência, podermos avançar sobre outros espaços.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBAGLI, Sarita. Território e Territorialidade. In: BRAGA, Christiano; MORELLI, Gustavo; LAGES, Vinícius (Org.). **Territórios em Movimento: Cultura e Identidade Como Estratégia de Inserção Competitiva**. Brasília: Relume Dumará, 2004. P. 24-70. Disponível em: <http://www.inspirebr.com.br/uploads/midiateca/d64c55dfd943251ede2b6330035a5994.pdf#page=24>>. Acesso em: 23/08/2019.

FOZ DO IGUAÇU. **Lei nº 2070 de 12 de junho de 1997**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/f/foz-do-iguacu/lei-ordinaria/1997/207/2070/lei-ordinaria-n-2070-1997-dispoe-sobre-o-servico-de-moto-entrega-no-municipio-de-foz-do-iguacu-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 21 de ago. de 2019.

_____. **Lei nº 2116 de 18 de dezembro de 1997**. Disponível em: <http://www.pmfi.pr.gov.br/ArquivosDB?idMidia=104830>. Acesso em: 22 de ago. de 2019.

_____. **Lei nº 2471 de 20 de novembro de 2001**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/f/foz-do-iguacu/lei-ordinaria/2001/247/2471/lei-ordinaria-n-2471-2001-dispoe-sobre-o-transporte-individual-de-passageiros-atraves-de-motocicletas-de-aluguel-denominado-moto-taxi>. Acesso em: 22 de ago. de 2019.

_____. **Lei nº 3361 de 19 de setembro de 2007**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/f/foz-do-iguacu/lei-ordinaria/1997/207/2070/lei-ordinaria-n-2070-1997-dispoe-sobre-o-servico-de-moto-entrega-no-municipio-de-foz-do-iguacu-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 21 de ago. de 2019.

_____. **Lei nº 3529 de 15 de maio de 2009**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/pr/f/foz-do-iguacu/lei-ordinaria/2009/352/3529/lei-ordinaria-n-3529-2009-dispoe-sobre-os-servicos-de-transporte-de-pequenas-cargas-mediante-a-utilizacao-de-motocicletas-motonetas-ou-triciclos-motorizados-denominado-moto-frete-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 21 de ago. de 2019.

_____. **O FOZTRANS**. Disponível em: <http://www.pmfi.pr.gov.br/conteudo/?idMenu=617>. Acesso em: 22 de ago. de 2019.