

DOCUMENTO DE PESQUISA

COMPREENDENDO O TRANSPORTE INFORMAL NA ÁFRICA:

AVALIAÇÕES DO IMPACTO SOBRE O TRABALHO
COMO FERRAMENTAS PARA MELHORAR
AS CONDIÇÕES DOS TRABALHADORES

VREF

VOLVO RESEARCH
AND EDUCATIONAL
FOUNDATIONS

GLI



Elaborado pelo Global Labour Institute (GLI) de Manchester, com o apoio da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) e do Informal and Shared Mobility in Low- and Middle-Income Countries Research Program (Programa de Pesquisa de Mobilidade Informal e Compartilhada em Países de Baixa e Média Renda) da Volvo Research and Educational Foundations (VREF).

Este relatório baseia-se em um amplo programa de trabalho realizado na África com o apoio da Union to Union, da SEKO e da Kommunal na Suécia.



A Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) é uma federação mundial, democrática e liderada pelos filiados que reúne 740 sindicatos em 150 países e representa aproximadamente 16,5 milhões de trabalhadoras e trabalhadores em todos os setores de transportes. A ITF se empenha fervorosamente em campanhas pelos direitos de trabalhadoras e trabalhadores em transportes, pela igualdade e pela justiça.



O Global Labour Institute, em Manchester, é uma organização sem fins lucrativos que apoia o movimento sindical internacional por meio de educação e pesquisa. O instituto é especializado em educação política, organização e política sindical com trabalhadores da economia informal, igualdade de gênero, crise climática e transição justa, além de desenvolver e gerenciar programas internacionais de educação de trabalhadores.



VREF, a Volvo Research and Educational Foundations, é o nome do coletivo que reúne quatro fundações que financiam pesquisas e iniciativas educacionais nas áreas de transporte, meio ambiente e energia. Seu objetivo principal é ampliar a acessibilidade para todos os grupos e, ao mesmo tempo, reduzir radicalmente os impactos ambientais negativos em nível local e global do transporte.

Este relatório foi elaborado por Dave Spooner, do Global Labour Institute, Manchester, Reino Unido.

www.gli-manchester.net
gli-uk@global-labour.net

Novembro de 2024

ÍNDICE

RESUMO	4
FIGURAS	16
GLOSSÁRIO	17
INTRODUÇÃO	21
Análise da metodologia	23
CONTEXTO	27
METODOLOGIA DA AVALIAÇÃO DO IMPACTO SOBRE O TRABALHO	30
Abordagem metodológica	30
Componentes do projeto	33
Limitações e desafios	44
PRINCIPAIS CONCLUSÕES E LIÇÕES APRENDIDAS	45
A força de trabalho: ocupações	45
A força de trabalho: dados demográficos	47
Meios de subsistência e relações de trabalho	51
Problemas enfrentados pela força de trabalho	67
Problemas enfrentados pelas mulheres trabalhadoras	75
Organização e representação	77
Conscientização e percepções em relação ao BRT e à reforma	81
IMPACTO	88
PRINCIPAIS QUESTÕES E RECOMENDAÇÕES	96
Construção de confiança e respeito	96
Capacitação de trabalhadores, proprietários e governos	98
Atendimento das questões mais urgentes	100
Aprimoramento da metodologia de Avaliação do Impacto sobre o Trabalho	102
Integração das Avaliações do Impacto sobre o Trabalho	103
BIBLIOGRAFIA	106
APÊNDICE: Nota sobre os métodos de pesquisa do GLI sobre trabalhadores Informais em sistemas de transporte	109
AGRADECIMENTOS	111
NOTAS FINAIS	113

RESUMO

Desde 2010, a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) e o Global Labour Institute (GLI) vêm trabalhando em questões relacionadas a trabalho e emprego no setor de transporte informal, e identificaram a necessidade urgente de entender o impacto atual e potencial dos projetos de Bus Rapid Transit (BRT) sobre o emprego. Conseqüentemente, a ITF encomendou ao GLI uma sequência de Avaliações do Impacto sobre o Trabalho em Nairóbi (2017-18), Dacar (2019) e Abdiijã (2022). O GLI também foi contratado pela Agence Française de Développement (AFD) em Kampala (2019-20) e pelo Projeto de Mobilidade e Acessibilidade Urbana de Gana (GUMAP) em Acra (2021) para realizar pesquisas aplicando a mesma metodologia.

As Avaliações do Impacto sobre o Trabalho compartilham importantes características:

- métodos de pesquisa participativa,
- ferramentas de pesquisa inovadoras,
- uma definição ampla e inclusiva de “trabalhador em transportes”, que abrange todas as pessoas que dependem diretamente do transporte informal para sua subsistência,
- parceria com instituições acadêmicas locais,
- incentivo ao diálogo construtivo e à negociação entre sindicatos e autoridades de transporte,
- e, o mais importante, contam com a participação ativa de sindicatos e associações de trabalhadores que representam trabalhadores informais do setor de transporte.

Em 2024, a Volvo Research and Educational Foundations (VREF), a ITF e o GLI identificaram a oportunidade de revisar a pesquisa realizada em todas as cinco cidades, consolidar descobertas e propostas gerais com potencial de aplicação internacional para reformas no transporte público, analisar e documentar a metodologia participativa de pesquisa desenvolvida ao longo dos projetos e identificar oportunidades para integrar as Avaliações do Impacto sobre o Trabalho como uma ferramenta para melhorar as condições dos trabalhadores durante as iniciativas de reforma do transporte público.



Mapeamento de Dacar

METODOLOGIA DE AVALIAÇÃO DO IMPACTO SOBRE O TRABALHO

Os principais métodos de pesquisa das Avaliações do Impacto sobre o Trabalho incluem pesquisas por questionários, discussões em grupos focais e entrevistas detalhadas com trabalhadores do transporte informal potencialmente afetados pela introdução do BRT.

Os sindicatos e as associações de trabalhadores são parceiros ativos e beneficiários desde o início. Isso aumenta a chance de que as pesquisas de campo, especialmente as pesquisas por questionário em larga escala, sejam respondidas de forma mais honesta e precisa pelos trabalhadores entrevistados, já que eles tendem a confiar mais nos pesquisadores do que em acadêmicos ou consultores externos.

Essas organizações que representam os trabalhadores em transportes participam ativamente do planejamento e da execução de cada projeto, com o apoio de parceiros acadêmicos locais.

Em todas as cinco cidades:

Foram realizadas 3.221 **pesquisas por questionário** nas cinco cidades, coletando dados sobre as características da força de trabalho, condições de trabalho, meios de subsistência, operações, conscientização e percepções em relação ao BRT e às propostas de reforma.

41 **debates em grupos focais** exploraram com mais profundidade os principais problemas enfrentados pelos participantes em seu trabalho, as dificuldades do transporte de passageiros, o conhecimento atual sobre a proposta de implantação do BRT e/ou outras reformas propostas, além de suas próprias ideias e sugestões de melhorias.

Foram realizadas 88 **entrevistas detalhadas** com motoristas, proprietários-motoristas e proprietários de pequenas frotas para criar exemplos ilustrativos minuciosos da microeconomia das operações, incluindo os principais fatores que afetam os meios de subsistência, os custos operacionais e a renda.

Quando possível, as minutas dos relatórios de pesquisa foram apresentadas e discutidas em seminários, com a participação de sindicatos, associações, parceiros acadêmicos, autoridades de transporte relevantes e representantes do governo, além de uma série de outras partes interessadas importantes convidadas (como instituições de empréstimo, organizações doadoras e ONGs).

PRINCIPAIS CONCLUSÕES E LIÇÕES APRENDIDAS

Há diversos tipos de ocupação na força de trabalho do transporte informal de passageiros. Muitas pessoas dependem desse trabalho para sobreviver, não apenas motoristas ou proprietários de veículos. Esses trabalhadores são frequentemente ignorados quando se considera o impacto das reformas sobre o emprego e a economia, e raramente são incluídos nas consultas e pesquisas realizadas pelas autoridades de transporte.

A grande maioria dos trabalhadores são homens, embora existam exemplos de mulheres motoristas, cobradoras e mototaxistas. A maior parte das mulheres que dependem diretamente do setor para sua subsistência são vendedoras nos terminais.

Embora muitas pessoas acreditem que a força de trabalho seja predominantemente jovem, as pesquisas mostraram uma grande diversidade de idades. Da mesma forma, apesar da ideia comum de que os trabalhadores da economia informal não são escolarizados, a maioria havia concluído o ensino médio. Poucos trabalhadores, especialmente motoristas e mototaxistas, haviam concluído algum tipo de formação profissional. A maioria dos trabalhadores está no setor há muitos anos.

A economia do transporte informal é impulsionada pelo chamado “**sistema de metas**”, no qual a maioria dos motoristas é empregada informalmente pelos proprietários de veículos. Os motoristas pagam uma taxa diária ou semanal ao proprietário do veículo e obtêm seus ganhos a partir do dinheiro que sobra após a dedução da meta e de outras despesas. O sistema de metas tem sérios impactos negativos sobre motoristas e passageiros, pois os motoristas são incentivados a trabalhar longas horas e a dirigir de forma agressiva e perigosa para atingir suas taxas de metas diárias.

Geralmente, é difícil identificar o proprietário do veículo. Em algumas cidades, existe uma crença generalizada de que as grandes frotas

pertencem a pessoas com fortes interesses políticos e comerciais. Muitas equipes de táxi e trabalhadores de ponto de táxi não sabem quem é o proprietário dos veículos que operam. O pagamento das metas geralmente é feito aos agentes ou representantes dos proprietários, em vez de aos próprios proprietários, e a verdadeira titularidade é muitas vezes mantida em sigilo.

O investimento por parte dos grandes proprietários de frotas pode estar diminuindo, pois eles não estão conseguindo bons retornos sobre o capital investido. Ao mesmo tempo, outros pequenos operadores e motoristas estão entrando no mercado. Os proprietários-motoristas e os proprietários de pequenas frotas conseguem obter uma renda modesta, mas muitos não conseguem arcar com o custo real de manutenção ou desgaste, o que acaba fazendo com que usem os veículos até o limite. No entanto, muitos motoristas empregados informalmente no sistema de metas querem se tornar proprietários.

Muitos proprietários-motoristas e proprietários de frotas de pequeno porte estão endividados, com veículos comprados com empréstimos de bancos ou revendedores de veículos, geralmente com taxas de juros muito altas. Alguns motoristas que não têm acesso a empréstimos formais compram seus próprios veículos por meio do “trabalhe e pague”, um tipo de contrato de compra parcelada entre o motorista e o antigo proprietário (ou outro credor informal). O motorista faz um pagamento inicial alto e o restante do dinheiro é quitado com uma taxa de juros muito elevada.

As pesquisas por questionário incluem perguntas elaboradas para medir a **renda líquida média** de trabalhadores de diferentes ocupações. Os dados obtidos têm limitações significativas. Muitos trabalhadores não têm conhecimento sobre suas próprias finanças, ou não conseguem distinguir os gastos pessoais das despesas essenciais do dia a dia no trabalho. Além disso, em uma entrevista rápida na rua, há sempre a possibilidade de o entrevistado não confiar o suficiente no pesquisador para fornecer um exemplo preciso de sua renda e despesas médias.

Ademais, a renda e as despesas podem variar significativamente de um dia para o outro. Condições climáticas adversas, eventos públicos, agitação política, avarias e outros fatores podem afetar consideravelmente os lucros.

Apesar dessas limitações, as pesquisas por questionário permitem uma aproximação da renda líquida diária. A maioria dos trabalhadores do transporte informal ganha menos do que os trabalhadores da economia formal, embora haja exceções, principalmente entre os prestadores de serviços qualificados, como mecânicos. Em todos os casos, os lucros informados apresentam grandes variações. Há grandes diferenças nos proventos entre homens e mulheres.

As dificuldades de se obter um quadro preciso dos meios de subsistência somente através de pesquisa por questionário levaram ao desenvolvimento de entrevistas mais longas e detalhadas com uma pequena amostra de trabalhadores. Elas são elaboradas para analisar os padrões de renda e despesas com mais profundidade, embora sejam, na melhor das hipóteses, perfis ilustrativos e não definitivos.

Para os motoristas do sistema de metas, o maior custo operacional é a compra de combustível, seguido de perto pela própria taxa de meta. Outros custos importantes incluem pagamentos a outros trabalhadores (cobradores e motoristas auxiliares), propinas à polícia, taxas de terminais e manutenção.

Os ganhos diários médios variam muito entre proprietários de frotas, proprietários-motoristas/motociclistas e motoristas e motociclistas de meta, dependendo de uma série de fatores, como as rotas operadas, o tamanho e as condições do veículo e o número de horas trabalhadas.

Na maioria das Avaliações do Impacto sobre o Trabalho, não houve nenhuma tentativa de medir a lucratividade das operações, portanto, elas se restringem a estimativas de custos e receitas operacionais. No entanto, em Kampala, houve uma tentativa de estimar a lucratividade dos proprietários-motoristas e dos proprietários de pequenas frotas. (Não houve qualquer intenção de estimar os meios de subsistência ou a lucratividade dos proprietários de grandes frotas). Embora muito limitados, esses exemplos demonstram que o setor é extremamente precário, e não é preciso muito para que um motorista ou proprietário-motorista de veículo perca dinheiro. A lucratividade pode variar muito de um dia para o outro. Basta uma tempestade, uma repressão da polícia ou uma pane mecânica para que o proprietário-motorista se endivida. Por outro lado, em um dia favorável, um motorista pode ganhar um bom dinheiro. A maioria dos proprietários não tem ideia se seu negócio é lucrativo ou não.

Problemas enfrentados pela força de trabalho

Quando solicitados a identificar os principais problemas enfrentados no trabalho, a resposta mais comum foi, definitivamente, o **assédio policial**. Essa parece ser uma característica do setor em todas as cidades. A polícia é acusada de suborno, prisões arbitrárias, extorsão e brutalidade.

A economia do transporte informal é dominada pelo **trabalho inseguro e precário**. São poucos os trabalhadores que têm algum tipo de contrato. A renda pode sofrer grandes flutuações, dependendo de diversos fatores externos, como clima, congestionamento, eventos públicos, “medidas de repressão” às regulamentações ou níveis de assédio policial. A flutuação dos custos, principalmente os aumentos repentinos no valor do combustível, pode afetar drasticamente os meios de subsistência.

Há **pouca ou nenhuma proteção social**. Não há, por exemplo, benefícios para aposentadoria, doença ou maternidade. Muitos trabalhadores dependem de organizações informais de assistência mútua e fundos de bem-estar. A magnitude da insegurança foi amplamente revelada durante a pandemia de Covid-19,

que teve um impacto devastador sobre os trabalhadores do transporte informal.

As **jornadas de trabalho extremamente longas** são uma das características mais marcantes da vida profissional no setor de transporte informal, consequência direta do sistema de metas. Os trabalhadores que pagam altas taxas de metas aos proprietários de veículos não conseguem ganhar dinheiro até que tenham trabalhado horas suficientes para pagar a meta. Longas jornadas de trabalho levam a outros problemas importantes: direção agressiva, acidentes, uso de drogas e álcool para manter-se acordado e outros problemas de saúde, além do impacto sobre as responsabilidades familiares e a vida social.

As equipes de veículos e os funcionários das estações sofrem com o **péssimo ambiente de trabalho**. A poluição causada por veículos antigos e com manutenção precária prejudica muito a qualidade do ar. Os terminais têm pouquíssima proteção contra chuva, sol e poeira. A falta de saneamento adequado é uma questão particularmente importante, especialmente para as mulheres. Os prestadores de serviços, como vendedores de alimentos e mecânicos, reclamam de água e eletricidade caras ou indisponíveis e da falta de espaço de trabalho seguro e satisfatório.

Há um sentimento latente de ressentimento e frustração em relação ao que é percebido como **falta de respeito** pelos trabalhadores do transporte, seja por parte dos passageiros, das autoridades ou da mídia. Eles são frequentemente retratados como criminosos e bandidos.

Sem dúvida, há **altos níveis de criminalidade** dentro e fora do transporte informal, principalmente pequenos furtos, e a total ausência de segurança pessoal. O transporte de dinheiro torna os motoristas e motociclistas particularmente suscetíveis a crimes violentos. Há também problemas mais estruturais de crime organizado e facções criminosas, por vezes agravados ou favorecidos pela corrupção policial. Há também uma crença generalizada de que algumas das atividades ilegais estão ligadas a políticos poderosos e outras autoridades.

Os trabalhadores relatam inúmeros **problemas de saúde e segurança**, intimamente ligados às más condições de trabalho, à insegurança no emprego, à qualidade dos equipamentos

de trabalho e às longas jornadas de trabalho associadas à fadiga. A direção agressiva e o mau estado das estradas frequentemente causam acidentes. Também há problemas de abuso de drogas e álcool, uma consequência do excesso de horas de trabalho.

Problemas enfrentados pelas mulheres trabalhadoras

Há uma **discriminação generalizada** contra mulheres que tentam conseguir empregos mais lucrativos e estáveis, como membros da equipe de veículos. Além disso, as áreas de serviços fora das estradas tendem a ser dominadas por homens. Ainda existem barreiras culturais e comportamentais significativas para as mulheres no setor, além da hostilidade dos proprietários de veículos, passageiros e colegas de trabalho. A falta de oportunidades de treinamento, de saneamento no local de trabalho e de proteção social, como o salário maternidade, afeta as mulheres de forma desproporcional.

A principal preocupação das mulheres ao tentarem entrar no setor e durante o trabalho é o **assédio sexual generalizado**. Tanto por parte dos proprietários de veículos quanto de outros trabalhadores do transporte e passageiros. As trabalhadoras reclamam que se sentem forçadas a “suportar” o assédio e as exigências sexuais para manter seus empregos.

Organização e representação

Para quem não está familiarizado com o setor de transporte informal, um terminal de ônibus ou um ponto de mototáxi pode parecer caótico e desorganizado. No entanto, esses locais de trabalho são extremamente organizados, com regras e procedimentos claros para todos que trabalham lá. As formas de gerenciamento e organização do local de trabalho variam muito de uma cidade para outra, mas geralmente estão sob a égide de um sindicato ou associação, que frequentemente reúne tanto trabalhadores quanto proprietários de veículos entre seus membros.

Há enormes diferenças entre os sindicatos, suas funções no gerenciamento operacional do

transporte de passageiros e suas relações com as associações de trabalhadores e proprietários. Algumas dessas diferenças têm raízes em suas respectivas histórias coloniais e pós-coloniais francófonas e anglófonas, que moldaram as leis trabalhistas, as estruturas e a cultura sindicais, além das relações entre sindicatos e partidos políticos.

Em alguns casos, há grandes conflitos de interesse para sindicatos. Alguns são responsáveis pelo gerenciamento e operação das rotas e estações e mantêm a disciplina sobre a força de trabalho. Os sindicatos dependem da cobrança de taxas para obter sua renda, e não de taxas de filiação pagas voluntariamente. Esse pode ser um negócio muito lucrativo. Por outro lado, os sindicatos defendem e promovem os interesses de seus membros por meio de negociações e acordos coletivos com as autoridades, a fim de melhorar os meios de subsistência e as condições de trabalho. Esses conflitos de interesse podem levar a uma insatisfação considerável entre os funcionários.

Conscientização e percepções em relação ao BRT e à reforma

Com exceção de Acra, onde uma versão do BRT já havia sido implementada e, portanto, era bem conhecida, as pesquisas em todas as cidades incluíam uma pergunta sobre se os entrevistados conheciam o BRT. Em Nairóbi e Abidjã, uma ampla maioria não tinha ouvido falar de BRT; nas outras cidades, havia mais conhecimento.

A maioria dos trabalhadores entrevistados se opõe à implantação do BRT. Em cada cidade, os grupos focais foram convidados a discutir por que o BRT era ou não era uma boa ideia e como o BRT poderia afetar o trabalho deles. O motivo mais comum para as reações negativas à perspectiva do BRT é, sem surpresa, **o medo da possível perda de empregos e meios de subsistência.**

Os trabalhadores também reclamam da falta de consultas eficazes, da falta de respeito pela experiência e pelo conhecimento dos trabalhadores da economia informal no setor de transporte público e da ausência de planos e ideias para melhorias.

Em razão da extensão da corrupção e da evidência histórica de fracassos passados, há um grande ceticismo quanto à competência e capacidade do governo de implementar com sucesso projetos significativos de melhoria no transporte público. Há também a suspeita de que o BRT beneficiará apenas os passageiros de classes mais favorecidas ou que seja utilizado como estratégia para retirar os mais vulneráveis das ruas.

Por outro lado, alguns respondentes do questionário e participantes de grupos focais destacaram possíveis impactos positivos do BRT, como benefícios para o desenvolvimento econômico do país, melhorias no sistema de transporte e na redução do congestionamento, geração de empregos de melhor qualidade e contribuição para um ambiente mais seguro e limpo.

Percepções em relação às políticas e propostas de reforma

A primeira Avaliação do Impacto sobre o Trabalho em Nairóbi e as avaliações subsequentes em Dacar e Abidjã focaram no impacto potencial do BRT, enquanto os estudos em Kampala e Acra foram mais amplos, investigando as percepções e o nível de conscientização em relação a outras medidas destinadas a reformar e melhorar o transporte público que estavam sendo consideradas pelas autoridades.

A maioria dos trabalhadores entrevistados acha muito difícil imaginar um sistema de transporte público que funcione com um modelo de negócios diferente das tradicionais operações baseadas em dinheiro, no esquema “lotar e partir”, operado em sistema de metas, com muitos proprietários de veículos competindo por passageiros.

Os trabalhadores são, em sua maioria, contrários à ideia de **serviços programados**, temendo uma redução no trabalho e na renda. Apesar da explicação de que isso poderia levar a uma renda fixa estável (salário) e à redução das horas de trabalho, a grande maioria acredita que isso tornaria mais difícil atingir sua meta diária para os proprietários e levaria a horas de trabalho ainda mais longas.

Muitos acreditam que a **reorganização dos serviços em empresas operacionais** os discriminará, e que essas empresas só contratarão pessoas conhecidas ou restringirão as vagas a membros da família. Algumas pessoas acham que as empresas (ou o governo) serão incapazes de administrar o sistema de transporte público.

As equipes de veículos se opõem, em sua maioria, à ideia de adotar o sistema de **pagamento sem dinheiro**, preocupadas com a possibilidade de os passageiros usarem o sistema para enganá-los e com a possibilidade de perder os empregos dos cobradores. Há

também a preocupação de que eles não tenham o dinheiro necessário para cobrir despesas essenciais, como propinas da polícia e reparos. Os prestadores de serviços e funcionários de estações são unanimemente contra.

A grande maioria dos entrevistados reconhece a necessidade de **modernização da frota** e de substituição de veículos antigos e poluentes. Muitos acreditam que o governo deveria pagar por veículos novos ou indenizar os proprietários pelo descarte dos antigos.

Chamador de táxi



IMPACTO

Entrevistas com alguns dos formuladores de políticas públicas, pesquisadores e representantes do setor envolvidos na reforma do transporte público revelam uma mudança notável nas discussões sobre políticas nos últimos anos, além de um aumento do interesse em entender a dinâmica interna do setor e um maior reconhecimento de que a reforma do transporte urbano sem o envolvimento das partes interessadas da economia informal tende a fracassar.

É difícil avaliar a contribuição das Avaliações do Impacto sobre o Trabalho para essa mudança no “clima” das políticas, mas elas tiveram uma certa influência.

As Avaliações do Impacto sobre o Trabalho também influenciaram a construção de um entendimento mais aprofundado sobre o funcionamento do setor, como relações de trabalho, modelos de negócios, ecossistemas microeconômicos e organização interna.

Uma avaliação detalhada do impacto direto sobre os meios de subsistência imediatos e as condições de trabalho dos trabalhadores está além do escopo deste relatório. No entanto, há algumas evidências de que a atenção dada à força de trabalho pelas avaliações, especialmente nos casos em que os relatórios

e as atividades de acompanhamento foram cobertos pela mídia local, levou a algumas melhorias, por exemplo, no comportamento da polícia. Certamente houve um fortalecimento da voz dos trabalhadores, mas o progresso nos meios de subsistência práticos e nas condições de trabalho é lento.

As Avaliações do Impacto sobre o Trabalho, especialmente os seminários nos quais os relatórios da pesquisa são apresentados e debatidos, oferecem uma oportunidade muito importante para que os sindicatos e associações participantes, as autoridades de transporte e outras partes interessadas se encontrem, muitas vezes pela primeira vez. Isso abre caminho para o desenvolvimento de oportunidades de diálogo, consulta e negociação a longo prazo. Elas também melhoram a capacidade organizacional e a força de negociação dos sindicatos e associações que participam diretamente da pesquisa.

No entanto, a capacidade dos sindicatos e associações continua muito baixa em algumas cidades para que seja possível aproveitar ao máximo as oportunidades, principalmente quando os trabalhadores estão divididos em dezenas de organizações concorrentes.

PRINCIPAIS QUESTÕES E RECOMENDAÇÕES

Construção de confiança e respeito

Em geral, a falta de confiança dos trabalhadores na capacidade, habilidade ou integridade das autoridades responsáveis pelo planejamento, regulamentação e implementação do transporte é um grande problema em todo o setor. Poucas autoridades de transporte têm o conhecimento ou a experiência necessária para compreender o impacto social, econômico ou político de suas decisões de planejamento e regulamentação sobre a força de trabalho informal.

Isso pode agravar a desconfiança da força de trabalho na capacidade do governo de administrar ou regulamentar o setor de transportes e a desconfiança diante das propostas de reforma. Os trabalhadores não veem sinais de que as autoridades tenham feito qualquer tentativa séria de resolver os principais problemas enfrentados pela força de trabalho informal nos transportes. Faltam oportunidades sérias para que os representantes da força de trabalho tomem conhecimento, debatam ideias e participem da elaboração de propostas de reforma.

Quando de fato há uma consulta, geralmente é feita com os empregadores (proprietários de veículos) e/ou depois que os planos já foram decididos ou começaram a ser executados, aumentando a frustração e a desconfiança dos trabalhadores e de seus representantes.

Para criar o nível essencial de confiança e segurança para a realização de uma reforma que inclua e seja aprovada pelos trabalhadores, é necessário consultar e negociar nos estágios iniciais de planejamento e desenvolvimento de projetos, com termos de referência e procedimentos acordados.

Em 2015, a Organização Internacional do Trabalho (OIT) adotou a Recomendação da OIT sobre a Transição da Economia Informal para a Formal (R204). Essa Recomendação fornece uma estrutura política valiosa para governos e autoridades de transporte ao considerar a reforma

dos serviços, com recomendações específicas sobre a necessidade de inclusão de trabalhadores e empregadores/proprietários no planejamento. Ao promover a reforma do transporte público informal, os planejadores e as autoridades devem desenvolver e elaborar diretrizes específicas sobre a implementação da R204.

Capacitação de trabalhadores, proprietários e governos

É necessário desenvolver a capacidade das organizações integrantes, tanto dos trabalhadores quanto dos empregadores informais (proprietários), a fim de fornecer educação e informação aos seus membros, permitindo que eles representem democraticamente seus interesses, participem do desenvolvimento de políticas e estejam totalmente engajados nas negociações com as autoridades de transporte. Também é necessário que os órgãos governamentais e as autoridades de transporte tenham maior capacidade de compreender o setor e de interagir de forma significativa com as organizações de trabalhadores e empregadores.

Há também uma necessidade urgente de promover o desenvolvimento da unidade e da responsabilidade democrática das organizações representativas. A fragmentação da representação dos trabalhadores e dos proprietários em vários sindicatos e associações rivais torna muito difícil para eles e para as autoridades de transporte se engajarem em uma negociação coerente e articulada. Os sindicatos, as associações de trabalhadores e as organizações de proprietários precisam de investimentos de longo prazo em desenvolvimento organizacional, responsabilidade democrática, resolução e mediação de conflitos, adaptados às circunstâncias políticas e sociais locais.

Atendimento das questões mais urgentes

É essencial que as autoridades do setor de transportes reconheçam os problemas mais urgentes identificados pelos trabalhadores do setor informal de transporte urbano de passageiros e estabeleçam procedimentos e estruturas capazes de promover consultas e negociações sérias para encontrar soluções. As principais tarefas incluem:

- Identificar e implementar alternativas ao sistema de metas, incluindo emprego formal nos setores público, privado ou cooperativo ou por meio de formas de trabalho autônomo.
- Criar um cadastro eficiente e abrangente de proprietários de veículos, especialmente no contexto de sistemas de transporte informais, onde a verdadeira propriedade é oculta ou deliberadamente encoberta.
- As autoridades de transporte devem assumir a responsabilidade por remover os obstáculos ao acesso das mulheres a empregos de qualidade no setor de transporte e garantir condições de trabalho seguras, livres de violência e assédio.
- Desenvolver programas de capacitação para os trabalhadores, não apenas focados no treinamento de motoristas para novos serviços de ônibus, como os BRT, mas também em oportunidades mais amplas de treinamento e aprendizado para todos os trabalhadores do setor. Isso inclui treinamento específico e oportunidades de emprego para mulheres, com o objetivo de eliminar a segregação ocupacional baseada em gênero.
- Acabar com o assédio e a extorsão policial. Isso inclui o reconhecimento da dimensão do problema por parte dos governos e autoridades de transporte, a coordenação de políticas e regulamentações entre os serviços de segurança e as autoridades de transporte, e a criação de procedimentos de negociação com os sindicatos e associações representativas para identificar soluções práticas.
- Melhorar as condições de trabalho. Isso inclui melhorias práticas no local de trabalho do transporte, como saneamento, abrigo, drenagem, áreas de descanso e alimentação e outras instalações.

- Garantir um espaço de trabalho seguro e protegido para os prestadores de serviço e a disponibilidade de serviços acessíveis (eletricidade e água), ferramentas e equipamentos para que possam trabalhar com segurança.
- Garantir disponibilidade de capital acessível para a eletrificação e renovação de veículos, além de identificar fontes de empréstimos com condições favoráveis ou subsídios que possam apoiar a renovação da frota durante os processos de reforma e proteção ambiental.
- Ampliar os programas de proteção social apoiados pelo Estado ou, na ausência de provisão estatal adequada, apoiar as organizações de trabalhadores que coordenam os serviços informais de proteção social para ampliar e melhorar a provisão.

Aprimoramento da metodologia de Avaliação do Impacto sobre o Trabalho

É possível aprofundar nosso entendimento por meio de uma meta-análise estatística mais avançada dos dados coletados nas avaliações já realizadas.

Uma avaliação mais detalhada e rigorosa da metodologia poderia ser obtida por meio de um debate mais amplo envolvendo os pesquisadores das instituições de pesquisa que desempenharam um papel significativo em cada cidade, especialistas internacionais em pesquisa e representantes dos sindicatos, associações e autoridades de transporte participantes.

Essa avaliação poderia incluir a consideração de outros aprimoramentos técnicos, como a triangulação de resultados de pesquisas de outras fontes para validar e verificar os dados, ou o desenvolvimento de análises de custo-benefício de possíveis investimentos em reformas.

Integração das Avaliações do Impacto sobre o Trabalho

É necessário analisar como a metodologia de Avaliação do Impacto sobre o Trabalho pode ser adaptada e desenvolvida para uma aplicação mais ampla nos procedimentos e políticas das autoridades municipais, governos nacionais, bancos multilaterais de desenvolvimento e outras partes interessadas internacionais ao considerar propostas para grandes projetos de transporte público como condição para empréstimos ou subsídios.

É essencial que o planejamento de projetos de reforma do transporte público informal inclua Avaliações do Impacto sobre o Trabalho. No entanto, a capacidade e os recursos das agências governamentais para realizar essas avaliações de forma independente são limitados.

Os sindicatos e as associações de trabalhadores estão em uma posição privilegiada para trabalhar em conjunto com as autoridades e as instituições de pesquisa na realização de Avaliações do Impacto sobre o Trabalho, sendo capazes de conquistar a confiança e o apoio dos trabalhadores do setor.

Para ampliar, desenvolver e integrar as Avaliações do Impacto sobre o Trabalho, é necessário um compromisso de longo prazo de apoio financeiro a um programa na África, ou em mais de uma região, a fim de desenvolver a capacidade dos sindicatos e associações.

Esse programa deve oferecer treinamento e apoio a sindicatos e associações, pesquisadores acadêmicos e autoridades de transporte de países selecionados onde grandes projetos de reforma ou infraestrutura de transporte estão sendo planejados para que realizem Avaliações do Impacto sobre o Trabalho com base na experiência das organizações que já participaram.

Além disso, o programa deve permitir que as organizações participantes discutam e troquem ideias sobre políticas, analisem o progresso prático das questões imediatas identificadas nas avaliações, publiquem relatórios e guias de políticas sobre a reforma e a transição justa do setor de transporte informal, e contribuam para o aprendizado emergente junto a outras organizações, como o Programa de Pesquisa Internacional da VREF, o Grupo de Trabalho de Transporte Alternativo da Associação Internacional de Transporte Público (UITP), a Rede de Transporte Público do Grupo de Liderança Climática das Cidades (C40) e a OIT.

FIGURAS

Figura 1	Taxas de câmbio históricas	25
Figura 2	Ganhos médios por hora dos funcionários	26
Figura 3	Questionários, grupos focais e entrevistas detalhadas concluídos	36
Figura 4	Exemplo de entrevista detalhada, motorista de Kampala	41
Figura 5	Dados demográficos do local de trabalho	48
Figura 6	Média de pagamentos diários de metas	52
Figura 7	Ganhos diários líquidos dos prestadores de serviços e dos trabalhadores das estações de Kampala (dados do questionário)	55
Figura 8	Ganhos médios diários dos funcionários	55
Figura 9	Renda líquida diária de Abdijã (dados do questionário)	57
Figura 10	Exemplos ilustrativos de custos operacionais diários de van (entrevistas detalhadas)	58
Figura 11	Exemplos ilustrativos de custos operacionais diários de motocicletas (entrevistas detalhadas)	59
Figura 12	Ganhos líquidos diários ilustrativos de vans e ônibus (a partir de dados de entrevistas detalhadas)	60
Figura 13	Comparação da receita tarifária diária informada (a partir de dados de entrevistas detalhadas)	61
Figura 14	Ganhos líquidos diários ilustrativos de táxi compartilhado	62
Figura 15	Ganhos líquidos diários ilustrativos dos mototáxis (a partir de dados de entrevistas detalhadas)	63
Figura 16	Exemplo ilustrativo da lucratividade dos motoristas de van (fevereiro de 2020)	64
Figura 17	Respondentes do questionário que citaram o assédio policial como um problema no trabalho	67
Figura 18	Conscientização sobre o BRT	82
Figura 19	Percepções em relação ao BRT	82
Figura 20	Conscientização sobre o BRT e Percepções em relação ao BRT Nairóbi 2017-2018	83
Figura 21	Percepções das equipes de tro-tro de Acra em relação às reformas	86

GLOSSÁRIO

Termos do setor de transporte informal

Abakuma ekondo (Kampala) – grampeador de roda

Apprentice (Abdijã) – cobrador

Boda-boda (Kampala) – mototáxi

Call-boy (Nairóbi) – chamador no terminal

Car Rapide (Dacar) – van (20-30 assentos)

Chapa – van

Chargeur (Abdijã) – despachante

Coxeur (Abdijã) – chamador no terminal

Daily sales (Acra) – taxas de metas

Drone (Kampala) – van Toyota Hiace de 12 assentos

L'embauche (Abdijã) – motorista auxiliar

Ferrailleur (Abdijã) – revendedor de peças de reposição

Ferronnier (Abdijã) – ferreiro

Floater (Acra) – veículos que operam fora dos terminais

Gbâkâ (Abdijã) – van

Gnambros (Abdijã) – chamador/valentões

Guichetier (Abdijã) – cambista

Kamagera (Nairóbi) – chamador no terminal

Matatu (Nairóbi) – ônibus

Mate (Acra) – cobrador

Mananbas (Nairóbi) – chamador no terminal

Meta – taxa diária paga para o proprietário do veículo

Mudjero (Maputo) – chamador no terminal

Ndiaga Ndiayes (Dacar) – ônibus (35-45 assentos)

Okada (Acra) – mototáxi

Parallélisme (Abdijã) – mecânico de balanceamento/alinhamento

Piggaseti (Nairóbi) – passageiros chamarizes

Radarman (Nairóbi) – vigia (para avisar sobre a polícia)

Soudeur (Abdijã) – soldador

Squad driver (Nairóbi) – motorista auxiliar

Taxi (Kampala) – van

Tout (Nairóbi) – chamador no terminal

Tro-tro (Acra) – van

Turnboys (Kampala) – reformadores de pneus

VTC – 'Voiture de Transport avec Chauffeur' (África Francófona): serviços de transporte por aplicativo

Vulcanisateurs (Abdijã) – reformadores de pneus

Wôro-wôro (Abdijã) – táxi compartilhado

Zomugaga (Kampala) – taxas de metas

ORGANIZAÇÕES

ACAT-CE	Associação dos Condutores, Auxiliares de Transportes Coletivos e Escolares, Moçambique
ADEFO	Associação de Defesa Dos Motoristas, Cobradores, Fiscais e Organizadores de parques, Moçambique
AFD	Agence Française de Développement
AFTU	Association de Financement des Professionnels du Transport Urbain (Empresa de ônibus de Dacar)
AMUGA	Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan (Autoridade de transporte de Abidjã)
ATGWU	Amalgamated Transport and General Workers' Union (Uganda)
C40	Grupo de Liderança Climática das Cidades
CETUD	Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (Autoridade de transporte de Dacar)
CNOCP-CI	Conseil National des Organisations de Conducteurs Professionnels de Côte d'Ivoire
DBSA	Development Bank of Southern Africa (Banco de Desenvolvimento do Sul da África)
FES	Friedrich-Ebert-Stiftung
GCTA	Ghana Co-operative Transport Association (Associação Cooperativa de Transportes de Gana)
GPRTU	Ghana Private Road Transport Union (Sindicato dos Transportes Rodoviários Privados de Gana)
GUMAP	Ghana Urban Mobility and Accessibility Project (Projeto de Mobilidade e Acessibilidade Urbana de Gana)
KAMBE	Kampala Metropolitan Boda Boda Entrepreneurs (Empresários de Boda Boda da Região Metropolitana de Kampala)
KCCA	Kampala Capital City Authority (Autoridade da capital Kampala)
KOTSA	Kampala Operational Taxi Stages Association (Associação de Operação de Pontos de Táxi de Kampala)
KTRN	Kenya Transport Research Network (Rede de Pesquisa de Transporte do Quênia)
MLGRD	Ministry of Local Government and Rural Development, Gana (Ministério da Administração Local e Desenvolvimento Rural, Gana)
MWU	Matatu Workers Union, Quênia (Sindicato dos Trabalhadores de Matatu, Quênia)
OIT	Organização Internacional do Trabalho (OIT)
OMT	Observatório da Mobilidade e de Transportes de Moçambique
PROTOA	Progressive Transport Owners' Association, Gana (Associação dos Proprietários de Transporte Progressivo, Gana)

PUTON	Public Transport Operators Union, Quênia (Sindicato dos Operadores de Transporte Público, Quênia)
SACCO	Savings and Credit Cooperative Organisation (Organização de cooperativas de poupança e crédito)
SATTS	Syndicat Autonome des Travailleurs du Transport du Sénégal
SDTTR	Syndicat Démocratique des Travailleurs du Transport Routier (Senegal)
SINTRAT	Sindicato Nacional do Trabalhadores dos Transportes Rodoviário e Assistência Técnica, Moçambique
SOTRA	Société des Transports Abidjanais (empresa de ônibus de Abidjã)
SSATP	Africa Transport Policy Program (Programa de Política de Transportes da África)
TAWU	Transport Workers Union of Kenya (Sindicato dos Trabalhadores em Transportes do Quênia)
U2U	Union to union
UDTS	Union Démocratique des Travailleurs du Sénégal
UITP	Associação Internacional do Transporte Público
URS	Union des Routiers du Sénégal
UTOF	Uganda Taxi Operators Federation (Federação de Operadores de Táxi de Uganda)
WIEGO	Women in Informal Employment: Globalizing and Organizing (Mulheres em Empregos Informais: Globalização e Organização)

Estação de transporte de Kampala



INTRODUÇÃO

O transporte urbano de passageiros em países de baixa renda, especialmente na África Subsaariana, é dominado pela economia informal. Ela emprega diretamente milhões de pessoas em uma ampla gama de ocupações essenciais, muitas vezes em condições de trabalho precárias, mal remuneradas e prejudiciais. A reforma do transporte de passageiros nessas cidades é urgentemente necessária para resolver os problemas graves de mudança climática, congestionamento e ineficiência do transporte, e para melhorar os meios de subsistência e as condições de trabalho da força de trabalho.

É cada vez mais notório que o setor de transporte informal não pode ser simplesmente substituído por investimentos em projetos de infraestrutura de transporte de grande escala, como o Bus Rapid Transit (BRT), pois continuará fornecendo serviços essenciais, seja de forma complementar ou integrada a outros modos de transporte. Para tanto, são necessárias reformas inovadoras e graduais no transporte informal, que preservem e melhorem os empregos, aprimorem os serviços de transporte e reduzam as emissões prejudiciais.

No entanto, existem alguns obstáculos importantes, principalmente a desconfiança ou a oposição à reforma por parte dos trabalhadores e de outras partes interessadas na economia informal dos transportes, que raramente são incluídos em consultas ou negociações sérias sobre o planejamento dos transportes. Quando há tentativa de consulta, ela frequentemente se restringe a garantir o apoio de “operadores” informais, normalmente representantes de proprietários de veículos ou detentores de licenças de rotas.

Além disso, a reforma da economia do transporte informal exige um entendimento detalhado de como a economia funciona na prática: as transações e as cadeias de valor, os custos e as receitas operacionais, as relações de trabalho, a lucratividade, as dívidas, a disponibilidade de investimento de capital e outros fatores que compõem um complexo ecossistema econômico e político do qual milhões de pessoas dependem para sobreviver. Também é necessário que haja uma compreensão detalhada das questões e dos problemas enfrentados atualmente pela força de trabalho, incluindo as condições de trabalho, a precariedade dos meios de subsistência e o impacto dos conflitos e da criminalidade.

Desde 2017, o Global Labour Institute (GLI) e parceiros acadêmicos locais realizaram Avaliações do Impacto sobre o Trabalho em Nairóbi, Kampala, Dacar, Abdijã e Acra, proporcionando uma compreensão única das relações de emprego e das condições de trabalho no transporte informal de passageiros, o que foi possível graças ao envolvimento e à participação ativa dos trabalhadores e de suas organizações representativas. Essas iniciativas ofereceram uma compreensão detalhada das operações, da economia e da organização do transporte informal, além de explorar as conexões entre as condições de trabalho e a viabilidade de medidas para aumentar a eficiência e descarbonizar o transporte público.

As Avaliações do Impacto sobre o Trabalho foram encomendadas pela Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) na fase de concepção dos projetos de BRT em Nairóbi, Dacar e Abidjã. A mesma abordagem e metodologia foram adaptadas para a pesquisa em Kampala, encomendada pela Agence Française de Développement (AFD) para auxiliar o governo de Uganda e a Autoridade da Cidade Capital de Kampala, e em Acra, encomendada pela Transitec Consulting Engineers para auxiliar no Projeto de Mobilidade e Acessibilidade Urbana de Gana (GUMAP)¹.

Em 2024, o GLI, em parceria com a ITF e a Volvo Research and Educational Foundations (VREF), realizou uma análise e síntese das descobertas e metodologias das Avaliações do Impacto sobre o Trabalho nas cinco cidades. Este relatório busca sintetizar as principais descobertas, lições aprendidas e recomendações para os agentes do setor, planejadores de transporte e formuladores de políticas envolvidos com reformas mais amplas (não apenas o BRT). Ele inclui uma revisão e um guia prático sobre a metodologia,

com atenção especial aos aspectos inovadores da participação de sindicatos e associações em todo o processo de pesquisa, bem como ao desenvolvimento de ferramentas de pesquisa.

Concluimos com recomendações sobre medidas práticas para a reforma e integração dos serviços de transporte alternativo. Essas recomendações baseiam-se na inclusão da representação dos trabalhadores no planejamento e na regulamentação dos transportes; no desenvolvimento da abordagem da Avaliação do Impacto sobre o Trabalho para a pesquisa sobre Mobilidade Informal e Compartilhada, especialmente de acordo com o novo programa de pesquisa da VREF; e em pontos de ação para a aplicação dessa abordagem e métodos nas políticas e procedimentos das autoridades municipais, governos nacionais, bancos multilaterais de desenvolvimento e outras partes interessadas internacionais.



Motociclista de okada em Acra

ANÁLISE DA METODOLOGIA

A análise é baseada nos relatórios das Avaliações do Impacto sobre o Trabalho e reúne algumas conclusões, recomendações e propostas generalizadas que podem ter valor e relevância internacional mais amplos para a reforma do transporte público. A análise incluiu, sempre que possível, a agregação de dados estatísticos de pesquisas realizadas em cada cidade para fornecer comparações sobre a demografia e os meios de subsistência da força de trabalho, bem como a coleta e o resumo de dados qualitativos extraídos de debates em grupos focais e entrevistas.

A pesquisa documental foi complementada por 11 entrevistas:

04/06/2024

Simon Saddier — Especialista Sênior em Transporte Urbano, Banco Mundial/SSATP

11/06/2024

Dr Anne Kamau — Universidade de Nairóbi

14/06/2024

Dan Mihadi — Secretário-geral, Sindicato dos Trabalhadores em Transportes do Quênia

15/07/2024

Maikel Lieuw-Kie-Song — Especialista Sênior em Emprego Intensivo, OIT Genebra

23/07/2024

Dr Barry Knight — Cientista Social e Estatístico, CENTRIS²

24/07/2024

Prof. Roger Behrens — Centro de Estudos de Transporte, Universidade da Cidade do Cabo

31/07/2024

Georges Bianco Darido — Especialista Líder em Transporte Urbano, Banco Mundial

09/08/2024

Bayla Sow — Secretário-Regional Adjunto da África, ITF

19/08/2024

Emmanuel Dommergues — Chefe da Unidade de Governança, UITP

28/08/2024

Louise Ribet (em comunicação escrita) — Gerente Sênior, Rede de Transporte Público, C40

05/09/2024

Joaquín Romero de Tejada — Observatório da Mobilidade e de Transportes de Moçambique

As entrevistas, que duraram entre 30 e 60 minutos, foram conduzidas e gravadas pelo Zoom (com exceção de Barry Knight), transcritas por meio do otter.ai e posteriormente editadas.

As perguntas eram variadas, dependendo das áreas específicas de interesse dos entrevistados, mas incluíam:

Como a Avaliação do Impacto sobre o Trabalho em [cidade] contribuiu para:

01. Sua compreensão sobre a economia do transporte informal?
02. Suas políticas de reforma e projetos de transporte na cidade, incluindo o BRT?
03. Seu envolvimento e negociação com as autoridades de transporte?
04. A melhoria de suas relações com os trabalhadores informais do transporte?
05. A melhoria da capacidade ou força do sindicato?

Como a Avaliação do Impacto sobre o Trabalho em [cidade] contribuiu para:

01. A compreensão da economia e da organização do transporte informal?
02. Discussões políticas sobre a reforma do transporte urbano?
03. A implementação prática dos projetos de transporte?
04. O envolvimento e a negociação com os trabalhadores em transportes?

Como as Avaliações do Impacto no Trabalho contribuíram para:

01. A compreensão da economia e da organização do transporte informal?
02. As políticas e os programas de reforma do transporte urbano?
03. A inclusão dos representantes dos trabalhadores (sindicatos e associações) no planejamento e na implementação da reforma dos transportes?

04. Até onde você sabe, qual foi o impacto, se houve algum, nas autoridades de transporte das cidades envolvidas?

05. A abordagem e a metodologia da pesquisa evoluíram a cada AIST, mas a participação ativa dos sindicatos e associações de transporte continua sendo fundamental. Como você melhoraria a metodologia para aumentar o impacto?

06. Como você acha que essa abordagem poderia ser aplicada nos procedimentos e nas políticas das autoridades de transporte e de outras partes interessadas importantes?

“Transporte informal”

Ao longo do relatório, nos referimos à economia do “transporte informal”, em vez dos termos como “transporte alternativo” ou “transporte popular”. O objetivo é garantir que não haja confusão com a referência a “transporte alternativo” que, em alguns casos, inclui o transporte de passageiros na economia formal. Da mesma forma, “transporte popular” pode ter um significado ambíguo. Ele reflete como o transporte informal predomina em muitos países de baixa e média renda, é acessível e flexível e emprega milhões de pessoas³. Por outro lado, pode sugerir uma caracterização positiva de uma indústria que enfrenta sérios problemas, como péssimas condições de trabalho, serviços de passageiros precários, danos ambientais e a proliferação de crimes e corrupção. O “transporte informal” também apresenta problemas, pois engloba aspectos muito diversos do transporte. No entanto, é preferível utilizar a economia do “transporte informal”, pois estamos preocupados principalmente com a informalidade no contexto do emprego, que é bem definida⁴.

Reforma e “formalização”

Evitamos usar o termo “formalização”, preferindo discutir a “reforma” do transporte informal. Existem diferentes definições e abordagens para a formalização, o que pode ser confuso, embora tanto as autoridades de transporte quanto os trabalhadores do transporte informal reconheçam a necessidade de uma reforma urgente do transporte informal de passageiros.

Do ponto de vista da maioria das autoridades e planejadores de transporte, “formalização” é sinônimo de “profissionalização”, “corporatização” ou “padronização” do transporte público, com ênfase na consolidação da propriedade dos veículos, na mudança do sistema “lotar e partir” para serviços com horários marcados e na introdução de novas tecnologias. As Avaliações do Impacto sobre o Trabalho mostraram que a maioria dos trabalhadores acha muito difícil imaginar um sistema de transporte público desse tipo, e a maioria desconfia dessas propostas por medo de perder seus meios de subsistência.

Do ponto de vista dos trabalhadores e dos sindicatos, a “formalização” positiva representa uma reforma que leva a melhores serviços de transporte e, ao mesmo tempo, melhora os meios de subsistência, as condições de trabalho e o respeito aos direitos trabalhistas.

Cálculos de moeda

Ao longo deste relatório, os valores equivalentes a dólares americanos em moedas locais são calculados com base nas taxas de câmbio históricas no momento da pesquisa de campo (consulte a Figura 1).

Taxas de câmbio históricas		
Cidade	Data da pesquisa	USD 1,00
Nairóbi	Novembro de 2018	KES 0,0098
Kampala	Janeiro de 2020	UGX 0,00027
Acra	Abril de 2021	GHS 0,17
Abdijã	Mai de 2022	XOF 0,0016
Dacar	Setembro de 2019	XOF 0,0016

Figura 1. Taxas de câmbio históricas⁵

Estimativas comparativas de meios de subsistência

As tabelas da seção sobre relações de trabalho e meios de subsistência fornecem algumas comparações entre as cidades de custos estimados ou ilustrativos, receita e renda líquida, apresentadas em moedas locais e seu equivalente histórico em dólares americanos. O ideal é que esses valores sejam ajustados para refletir as diferenças no custo de vida e/ou na renda média entre as cidades, mas faltam dados confiáveis e imediatamente disponíveis sobre o custo de vida das cinco cidades.

As estatísticas da OIT sobre os ganhos por hora dos funcionários oferecem uma comparação útil (consulte a Figura 2), embora os dados só estejam disponíveis para o país como um todo, e não para cidades específicas, e se baseiem apenas em pessoas com vínculo empregatício formal (ou seja, “funcionários”), excluindo quem trabalha na economia informal. Ainda assim, essas informações podem servir como um ponto de referência útil ao comparar os dados sobre meios de subsistência apresentados neste relatório.

Ganhos médios por hora dos funcionários							
		Total		Homens		Mulheres	
			USD		USD		USD
Costa do Marfim	2019	XOF 1.046	1,67	XOF 1.117	1,79	XOF 817	1,31
Gana	2022	GHS 12,76	2,21	GHS 14,56	2,52	GHS 9,27	1,60
Quênia	2019	KES 100,10	0,98	KES 103,15	1,01	KES 94,77	0,93
Senegal	2019	XOF 479	0,77	XOF 520	0,83	XOF 391	0,63
Uganda	2021	UGX 3.512	0,95	UGX 4.116	1,11	UGX 2.126	0,57

Figura 2. Ganhos médios por hora dos funcionários⁶

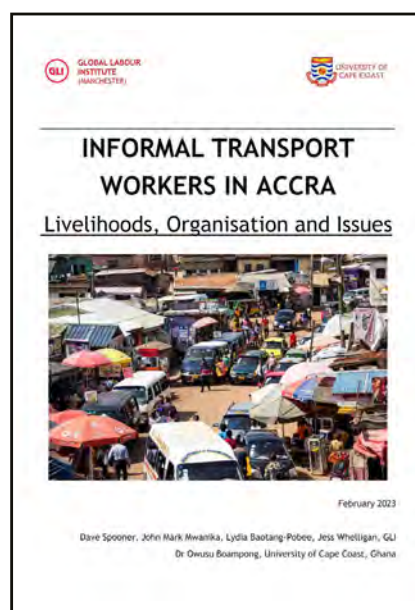
CONTEXTO

Desde 2020, o Global Labour Institute (GLI) tem trabalhado em estreita colaboração com a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) nas questões de trabalho e emprego do setor de transporte informal. O trabalho inicial do GLI/ITF incluiu uma análise da literatura sobre os Trabalhadores em transportes na economia informal urbana: perfil dos meios de subsistência (Transport Workers in the Urban Informal Economy: Livelihood Profile) (2011)⁷ e uma Pesquisa de base sobre trabalho precário e trabalho decente (Baseline Survey on Precarious Labour and Decent Work) (2012)⁸.

Essa pesquisa resultou no lançamento do Projeto de Trabalhadores Informais em Transportes da ITF (2013-16)⁹, que apoiou os sindicatos filiados à ITF na América Latina, Ásia e África para explorar políticas e iniciativas práticas de representação e organização eficazes dos trabalhadores do transporte informal.

O projeto destacou a necessidade urgente de entender o impacto atual e potencial dos projetos de Bus Rapid Transit (BRT) sobre o emprego, especialmente no setor de transporte informal. Consequentemente, a ITF solicitou ao GLI, em parceria com universidades locais, que realizasse uma sequência de Avaliações do Impacto sobre o Trabalho em Nairóbi (2017-18)¹⁰, Dacar (2019)¹¹ e Abidjã (2022)¹².

Em decorrência da pesquisa em Nairóbi e Dacar, o GLI foi contratado pela Agence Française de Développement (AFD) para auxiliar o governo de Uganda e a Autoridade da Cidade Capital de Kampala na pesquisa sobre a economia do transporte informal de Kampala (2019-20)¹³, usando a mesma abordagem e metodologia. O objetivo era ajudar a entender como os serviços de transporte podem ser aprimorados e profissionalizados gradativamente, reduzir a poluição, maximizar as oportunidades de emprego decente, elevar os padrões de trabalho e integrar os serviços informais nos planos de nova regulamentação e infraestrutura de transporte, como o BRT.



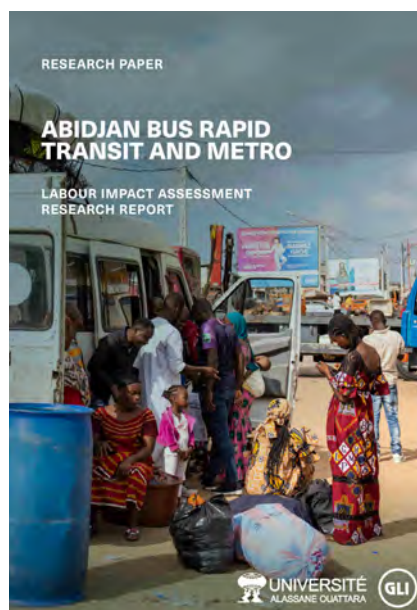
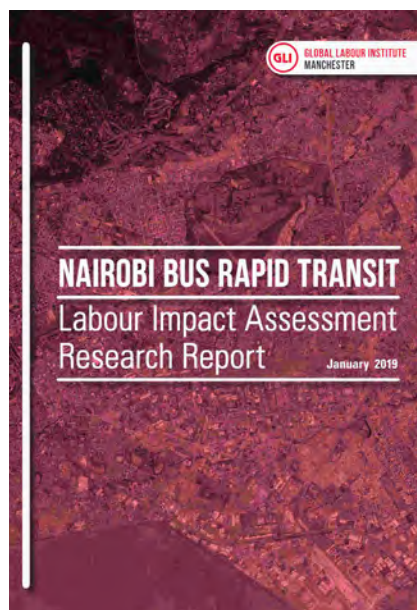
Da mesma forma, o GLI foi contratado pela Transitec Consulting Engineers para contribuir com o Projeto de Mobilidade e Acessibilidade Urbana de Gana (GUMAP), do Ministério da Administração Local e Desenvolvimento Rural, com uma pesquisa sobre a força de trabalho do transporte informal em Acra (2021)¹⁴.

Posteriormente, o GLI também foi contratado em 2024 pelo Banco Mundial e pela Agência Metropolitana de Transportes de Maputo para realizar uma pesquisa de Avaliação do Impacto sobre o Trabalho em Maputo, como parte de um estudo sobre a participação de mercado e o valor das operações de ônibus e chapas atualmente licenciadas para operar no futuro corredor troncal do BRT e nas rotas de alimentação. A conclusão do relatório está prevista para o final de 2024.

A abordagem e os métodos de cada uma dessas avaliações partem do reconhecimento de que o transporte urbano de passageiros é dominado pela economia informal em países de baixa e média renda (LMICs), especialmente na África Subsaariana, onde milhões de pessoas, em diferentes ocupações, dependem desse setor para sua subsistência – frequentemente em condições de trabalho precárias, mal remuneradas e prejudiciais. A reforma do transporte de passageiros nessas cidades é urgentemente necessária para resolver os problemas graves de emissões, congestionamento e ineficiência do transporte, e para melhorar os meios de subsistência e as condições de trabalho da força de trabalho.

É cada vez mais notório que o setor de transporte informal não pode ser simplesmente substituído por investimentos em projetos de infraestrutura de transporte de grande escala, como o BRT, pois continuará fornecendo serviços essenciais, seja de forma complementar ou integrada a outros modos de transporte. No entanto, são necessárias reformas inovadoras e graduais no transporte informal, que preservem e melhorem os empregos, aprimorem os serviços e a segurança do transporte e reduzam as emissões prejudiciais.

No entanto, existem alguns obstáculos importantes, principalmente a desconfiança ou a oposição à reforma por parte dos trabalhadores na economia do transporte informal, que raramente são incluídos em consultas ou negociações sérias sobre o planejamento dos transportes. Quando há tentativa de consulta, ela frequentemente se restringe a garantir o apoio de “operadores” informais, normalmente representantes de proprietários de veículos ou detentores de licenças de rotas.



Além disso, a reforma da economia do transporte informal exige um entendimento detalhado de como a economia funciona na prática: um entendimento da complexidade das transações e das cadeias de valor, dos custos e das receitas operacionais, das relações de trabalho, da lucratividade, das dívidas, da disponibilidade de investimento de capital e de outros fatores que compõem um complexo ecossistema econômico do qual milhões de pessoas dependem para sobreviver. Também é necessário que haja uma compreensão detalhada das questões e dos problemas enfrentados atualmente pela força de trabalho, como as condições de trabalho, a precariedade dos meios de subsistência e o impacto dos conflitos e da criminalidade.

Há uma quantidade muito pequena de dados relevantes coletados pelos governos locais ou nacionais sobre a economia do transporte informal. Portanto, a maior parte da reforma do transporte público está sendo planejada sem uma compreensão detalhada do sistema que está sendo reformado.

As Avaliações do Impacto sobre o Trabalho são extremamente incomuns, senão inéditas, por oferecerem as perspectivas dos trabalhadores que atuam em estações de ônibus, áreas de manutenção de veículos ou nas ruas, com base em suas próprias experiências e profundo conhecimento das condições do setor. Isso é obtido por meio da participação de sindicatos e associações de trabalhadores relevantes, que representam os trabalhadores informais em transportes durante todo o processo de pesquisa e que se envolveram ativamente nas pesquisas por questionário, nos debates em grupos focais e nas entrevistas detalhadas.

As avaliações compartilham as principais características comuns: métodos de pesquisa participativa, ferramentas de pesquisa inovadoras, uma definição ampla e inclusiva de “trabalhador em transportes” para incluir todas as pessoas que dependem diretamente do transporte informal para sua subsistência, parceria com instituições acadêmicas locais e incentivo ao diálogo construtivo e à negociação entre sindicatos e autoridades de transporte.

A metodologia, as conclusões e as recomendações das Avaliações do Impacto sobre o Trabalho geraram um interesse considerável de uma série de partes interessadas internacionais envolvidas na reforma do transporte público, incluindo o Banco Mundial, o Programa de Política de Transportes da África SSATP, o Banco Africano de Desenvolvimento, a Associação Internacional de Transporte Público (UITP), a Organização Internacional do Trabalho e redes acadêmicas e de ONGs preocupadas com a política de transporte, o desenvolvimento social e as mudanças climáticas.

Os filiados da ITF usaram os resultados das Avaliações do Impacto sobre o Trabalho para dialogar com as autoridades de transporte e apresentar propostas sindicais de reforma. Os lançamentos públicos dos relatórios de Avaliação do Impacto sobre o Trabalho também geraram um interesse considerável da mídia.

Existe agora a necessidade e a oportunidade de revisar a pesquisa realizada em todas as cinco cidades, consolidar descobertas e propostas gerais com potencial de aplicação internacional para reformas no transporte público, analisar e documentar a metodologia participativa de pesquisa desenvolvida ao longo dos projetos, e identificar oportunidades para integrar as Avaliações do Impacto sobre o Trabalho como uma ferramenta para melhorar as condições dos trabalhadores durante as iniciativas de reforma do transporte público.

METODOLOGIA DA AVALIAÇÃO DO IMPACTO SOBRE O TRABALHO

ABORDAGEM METODOLÓGICA

Em 2013, a ITF lançou um novo projeto, coordenado pela GLI, com o objetivo de analisar a organização dos trabalhadores na economia de transporte informal. O projeto conseguiu alcançar trabalhadores desse setor por meio de sindicatos filiados à ITF na África, Ásia e América Latina.

A iniciativa baseou-se na experiência anterior da equipe do GLI em projetos de pesquisa e desenvolvimento realizados na década de 90 com sindicatos, associações e ONGs que atuavam junto a trabalhadores de outros setores da economia informal, especialmente no comércio de rua e em mercados. Esse trabalho foi realizado com a StreetNet International, Mulheres em Empregos Informais: Globalização e Organização (WIEGO)¹⁵, e com filiados da Federação Internacional de Associações de Educação de Trabalhadores (IFWEA)¹⁶.

O projeto introduziu métodos inovadores e experimentais, incluindo o trabalho com “sindicatos mentores” e a realização de levantamentos iniciais (“mapeamento”) dos locais de trabalho no transporte informal, conduzidos por sindicatos em várias cidades. Isso não apenas aproveitou de forma eficiente a experiência e as capacidades existentes dos sindicatos, bem como os recursos disponíveis, mas também trouxe novas habilidades e perspectivas de políticas tanto para os sindicatos mentores quanto para os mentorados. É evidente

que a metodologia tem potencial para ser eficiente e merece ser desenvolvida¹⁷.

O projeto também levou a ITF a reconhecer que a introdução de sistemas de BRT provavelmente teria grandes implicações para os trabalhadores em transportes de várias cidades. Ficou claro que pouquíssimos filiados da ITF estavam cientes do BRT ou de seu potencial impacto, e que nenhum deles havia sido consultado pelas autoridades de planejamento de transporte.

Em 2015, a ITF havia acordado um plano com o GLI para explorar as implicações do BRT para sindicatos e trabalhadores na África.

Com o apoio financeiro da agência sueca de cooperação para o desenvolvimento sindical (Union to Union), foi realizada a primeira Avaliação do Impacto sobre o Trabalho comissionada pela ITF em Nairóbi, em colaboração com os sindicatos de transportes locais, durante 2017-2018, seguida por avaliações em Dacar, em 2019, e Abdijã, em 2022. Em decorrência da pesquisa em Nairóbi, o GLI também foi contratado para realizar avaliações pela Agence Française de Développement (AFD) em Kampala, em 2019, e pela Transitec, em nome do Projeto de Mobilidade e Acessibilidade Urbana de Gana, em 2021.

A metodologia está fundamentada nos princípios da pesquisa participativa (“... projetos, métodos e estruturas de pesquisa que usam a investigação sistemática em colaboração direta com as pessoas afetadas pela questão estudada, com o objetivo de promover ação ou mudança, envolvendo pessoas que, embora não sejam necessariamente treinadas em pesquisa, pertencem ou representam os interesses das pessoas foco do estudo...”¹⁸) e nos valores do sindicalismo democrático. Sindicatos, cooperativas e outras associações compostas por membros que organizam e representam os trabalhadores da economia do transporte informal participam ativamente do processo de pesquisa, desde o projeto original até o trabalho de campo, a elaboração de relatórios e a avaliação.

“O aspecto participativo é a melhor característica, porque essas pessoas têm a experiência. Se quisermos coletar esse conhecimento, temos que ir até elas. Eu tenho muitas ideias, mas não sou eu quem está conduzindo o projeto. Eu não moro lá. Essas pessoas sabem tudo. Deveríamos apenas ouvir com atenção.”

(Emmanuel Dommergues,
UITP, 19 de agosto de 2024)

“O diálogo com os trabalhadores e a representação significativa devem ser a espinha dorsal de qualquer transição justa no setor de transportes. Uma abordagem participativa é valiosa não apenas para garantir resultados equitativos. O processo também ajuda a criar a aceitação de novos projetos de transporte, a identificar possíveis pontos de resistência e suas respectivas soluções e, assim, tornar mais eficiente o desenvolvimento de novos projetos de transporte ou planos de transição.”

Correspondência,
Louise Ribet, C40, 28 de agosto de 2024

A abordagem é o resultado de um longo relacionamento entre a ITF e seus sindicatos filiados, e da inclusão, desde o início, dos sindicatos e associações de trabalhadores como parceiros ativos e beneficiários das avaliações. Isso permite que o GLI e os sindicatos realizem a pesquisa de campo, especialmente os questionários em larga escala, com uma maior chance de que os trabalhadores entrevistados ou participantes de grupos focais confiem o suficiente nos pesquisadores para fornecer informações mais honestas e precisas do que se estivessem respondendo a perguntas de acadêmicos ou consultores externos.

Roger Behrens, diretor do Centro de Estudos de Transporte da Universidade da Cidade do Cabo, por exemplo, descreve a experiência de estudantes de doutorado que tentaram obter informações precisas sobre as condições de trabalho e a receita dos motoristas de vans de transporte seletivo (táxis-lotação) na Cidade do Cabo.

“Quando perguntávamos aos motoristas sobre a meta, a receita tarifária do dia e quanto levavam para casa, recebíamos uma resposta. E quando fazíamos as mesmas perguntas aos proprietários, a resposta era completamente diferente. Começou a ficar claro para nós que existe um jogo o tempo todo em andamento, no qual os motoristas têm interesse em evitar que os proprietários saibam o valor real do negócio e, por isso, procuram constantemente diminuir esse valor.”

Entrevista, Roger Behrens,
Universidade da Cidade do Cabo,
24 de julho de 2024

“Fiquei impressionado com o fato de vocês terem conseguido começar a quantificar algumas dessas informações financeiras de uma forma única. Fiquei curioso para saber como vocês conseguiram fazer isso, considerando que outros antes de vocês não tiveram sucesso. Minha teoria, ainda que simplista, é que vocês se apresentaram como ‘somos mediadores imparciais, interessados no seu bem-estar, precisando de números confiáveis’ e conseguiram construir uma relação de confiança com os entrevistados. Isso provavelmente fez com que as respostas obtidas fossem mais precisas.”

Entrevista, Roger Behrens,
Universidade da Cidade do Cabo,
24 de julho de 2024

De acordo com o estatístico Barry Knight, ao analisar as Avaliações do Impacto sobre o Trabalho (consulte o Anexo: Métodos de Pesquisa do GII sobre Trabalhadores Informais em Sistemas de Transporte, 26 de agosto de 2024), o método tem cinco características:

- 01. Rigorosamente empírico:** análise estatística de dados quantitativos obtidos em pesquisas e análise qualitativa de entrevistas, grupos focais e debates para fornecer um panorama mais completo possível dentro dos intervalos de confiança estabelecidos.
- 02. Participativo:** colaboração estreita com os trabalhadores, associações de trabalhadores e sindicatos relevantes para construir uma compreensão “de baixo para cima” das complexidades da microeconomia orgânica dos serviços de transporte informal nas cidades, garantindo que as pessoas que fornecem o transporte existente sejam incluídas e tenham voz.
- 03. Fundamentado em valores:** demonstração de respeito por todas as pessoas envolvidas atualmente no transporte e visão da economia informal como uma parte valiosa do funcionamento das sociedades.
- 04. Baseado em ações:** a pesquisa ocorre no contexto de novos investimentos em infraestrutura e é projetada para apoiar esse processo, incluindo e respeitando as opiniões de todas as partes interessadas, acompanhando a pesquisa com debates focados em recomendações.
- 05. Uma equipe mista:** as características acima exigem que a equipe de pesquisa seja composta por pessoas com históricos diversos. A equipe deve incluir especialistas técnicos, como analistas de dados, pessoas com experiência em sistemas de transporte, pessoas ligadas ao mundo dos sindicatos e pessoas locais envolvidas na economia do transporte informal.


COMPONENTES DO PROJETO

1. 

Envolvimento preliminar de sindicatos e associações locais

2. 

Identificação de parceiros de pesquisa locais

3. 


Preparação de rascunhos de ferramentas de pesquisa

4. 

Indicação de equipes de pesquisa voluntárias


5. 

Oficina de treinamento


6. 

Trabalho de campo

- Levantamentos por questionário
- Discussões em grupos focais
- Entrevistas detalhadas
- Entrevistas com partes interessadas
- Registro de dados

7. 

Validação, gerenciamento e análise de estimativas de dados

8. 

Preparação do relatório

9. 

Seminários de lançamento do relatório

10. 

Feedback e acompanhamento

A metodologia evoluiu durante a sequência do trabalho nas cinco cidades, embora os principais elementos tenham se mantido constantes.

Envolvimento preliminar de sindicatos e associações locais

Antes de qualquer Avaliação do Impacto sobre o Trabalho, é essencial que os sindicatos e associações participantes sejam completamente consultados e envolvidos, para garantir que se comprometam com os objetivos, atividades e resultados esperados da pesquisa, e que esses sejam adequados e diretamente relevantes para suas prioridades de desenvolvimento. Isso inclui discussões com líderes sindicais sobre suas estratégias para a organização dos trabalhadores, suas relações atuais e futuras com as autoridades de transporte e a conscientização e as políticas em relação ao BRT e à reforma dos serviços.

Em algumas situações, é necessário um trabalho preliminar para criar confiança e cooperação entre sindicatos rivais e/ou entre sindicatos e associações não sindicais, ou outras organizações de trabalhadores do setor que tenham como base a filiação.

Cabe observar que algumas organizações com membros na economia informal podem ser reconhecidas ou formalmente registradas como sindicatos, mas são muito diferentes dos sindicatos no sentido mais tradicional, especialmente quando desempenham um papel importante na propriedade ou no gerenciamento das operações de transporte informal. Ao mesmo tempo, há organizações democráticas

registradas como ONGs, cooperativas ou associações voluntárias totalmente informais que organizam e representam os trabalhadores, desempenhando claramente um papel sindical, mas são impedidas de serem reconhecidas como tal pela lei ou pelo próprio movimento sindical, e que não sabem que têm o direito de criar ou se associar a um sindicato, ou que conscientemente optam por permanecer independentes¹⁹.

Nesse contexto, é importante entender o cenário organizacional da economia do transporte informal de uma cidade antes do início de uma Avaliação do Impacto sobre o Trabalho e garantir a inclusão dos principais sindicatos e associações relevantes desde o início. Em alguns casos, por exemplo, sindicatos e/ou associações que não são filiados à ITF são convidados a participar juntamente com os filiados locais da ITF.

Os possíveis benefícios das Avaliações do Impacto sobre o Trabalho devem ser claramente acordados e compreendidos pela liderança do sindicato e/ou da associação. Isso inclui o reconhecimento de que o diálogo construtivo e a negociação com as autoridades sobre a implementação do BRT – ou outras reformas propostas nos serviços – são muito mais prováveis se os sindicatos e associações tiverem uma compreensão detalhada e documentada, construída “de baixo para cima”, sobre a força de trabalho e a economia informais, especialmente em relação aos principais problemas que afetam seus meios de subsistência, relações de emprego e condições de trabalho.



Reunião de planejamento de Dacar com sindicatos

Identificação de parceiros locais de pesquisa acadêmica

Poucos sindicatos dos países envolvidos têm os recursos ou a capacidade interna para realizar pesquisas de alto padrão, mas é importante que as Avaliações do Impacto sobre o Trabalho sejam conduzidas com rigor acadêmico suficiente para fornecer uma base sólida para as políticas de reforma e ter credibilidade junto aos formuladores e planejadores de políticas de transporte. Em todos os casos, os sindicatos

fizeram parceria com pesquisadores acadêmicos locais que forneceram orientação e assistência no desenvolvimento de ferramentas de pesquisa, treinamento de equipes de pesquisa, gestão e análise de dados (veja abaixo). Essas parcerias também podem oferecer suporte de longo prazo, desenvolvimento de capacidade e acesso a fóruns de pesquisa e políticas²⁰.

Trabalho de campo

O trabalho de campo é realizado por uma pequena equipe que trabalha em conjunto com o(s) sindicato(s) e/ou associação(ões) participante(s), normalmente composta pelo coordenador e um pesquisador do GLI, um organizador recrutado no local (normalmente indicado pelo sindicato), o pesquisador acadêmico/analista de dados e (quando necessário) um intérprete. Os principais métodos de trabalho de campo são pesquisas por questionário, debates em grupos focais e entrevistas detalhadas, geralmente realizadas em um período de três semanas. No total, foram preenchidos 3.221 questionários, 41 grupos focais e 88 entrevistas detalhadas em seis cidades, incluindo Maputo (veja a Figura 3).

Questionários, grupos focais e entrevistas detalhadas concluídos			
	Questionários respondidos	Número de grupos focais	Número de entrevistas detalhadas
Nairóbi	607	9	8
Kampala	790	9	9
Dacar	181	3	9
Abdijá	529	9	27
Acra	239	6	20
Maputo	875	5	15
Total	3.221	41	88

Figura 3. Questionários, grupos focais e entrevistas detalhadas concluídos

Antes do trabalho de campo, um conjunto de **ferramentas de pesquisa** é preparado, incluindo rascunhos do questionário, a estrutura de amostragem da pesquisa por questionário (números, categorias, locais dos trabalhadores a serem entrevistados), um programa de oficina de treinamento, diretrizes para os debates dos grupos focais e participantes-alvo dos grupos focais (ocupações e locais) e modelos de planilhas para orientar as entrevistas detalhadas. As mulheres estão intencionalmente mais representadas no quadro de amostragem da pesquisa por questionário para melhor captar o máximo de informações sobre as mulheres no setor de transporte informal.

Os sindicatos/associações nomeiam uma **equipe de pesquisa por questionário** de seis ou oito pessoas. São membros da equipe do sindicato/associação, representantes ou ativistas com conhecimento ou experiência direta de trabalho no setor e com habilidades de comunicação interpessoal e alfabetização suficientes para realizar a pesquisa. Os membros da equipe que estão trabalhando no setor recebem uma ajuda de custo diária para compensar a perda de rendimentos.



Equipe de pesquisa de Kampala

No início do trabalho de campo, os membros da equipe de pesquisa por questionário participam de uma **oficina de treinamento** de dois dias, que inclui um debate sobre as metas e os objetivos da avaliação, uma introdução e uma análise detalhada da versão preliminar do questionário e da estrutura de amostragem, além de um treinamento sobre a condução das entrevistas propriamente ditas. E o mais importante, a oficina inclui pesquisas-piloto nas quais a equipe de pesquisa testa os questionários nas ruas e nos terminais, faz um relatório, revisa os questionários conforme necessário e repete o processo.

A oficina é imediatamente seguida pela **pesquisa por questionário** propriamente dita, normalmente realizada durante seis ou oito dias. Durante esse período, a equipe, que trabalha em duplas, entrega os questionários preenchidos ao coordenador e ao analista de dados ao final de cada dia. Esses, por sua vez, verificam a qualidade das respostas e conduzem uma discussão sobre os desafios ou problemas que surgiram ao longo do dia.

O modelo dos questionários foi desenvolvido e adaptado ao longo da sequência das seis cidades, sendo ajustado para atender às diferentes condições específicas e exigências dos termos de referência. No entanto, os componentes centrais permaneceram os mesmos:



Trabalho de campo da oficina de treinamento de Dakar

- **Características da força de trabalho**, incluindo sexo, idade, formação educacional, formação profissional, emprego atual, participação em organizações (sindicatos, associações etc.), experiência (quantos anos) no setor e na ocupação atual. Em pesquisas posteriores, foi acrescentada uma pergunta para avaliar se os trabalhadores eram migrantes internos ou externos.
- **Condições de trabalho**, incluindo perguntas específicas sobre horas de trabalho, saúde e segurança, bem como perguntas abertas sobre problemas enfrentados no trabalho. Pesquisas posteriores também incluíram perguntas sobre o que os entrevistados gostavam em seu trabalho.
- **Meios de subsistência**. Todos os entrevistados foram solicitados a estimar suas receitas e despesas médias, mas com diferentes níveis de detalhes. Há perguntas específicas para motoristas, que abrangem a propriedade do veículo, os níveis de endividamento, a idade do veículo, as rotas operadas, a extensão das rotas, o número de viagens por dia, os valores gastos com combustível e os valores arrecadados com tarifas. Se estiver trabalhando no sistema de metas, o motorista é solicitado a informar o valor normal da meta diária a ser paga²¹.
- **Conscientização e percepções em relação ao BRT e às propostas de reforma**. Todos os entrevistados foram questionados se têm conhecimento sobre o BRT e como acham que ele pode afetá-los. Em pesquisas posteriores, as perguntas foram ampliadas para abranger outras propostas comuns de reforma apresentadas por planejadores de transporte, como a introdução de serviços regulares, a consolidação da propriedade em novas empresas e a cobrança de tarifas sem dinheiro. Todos os questionários incluíam perguntas gerais finais que buscavam colher opiniões sobre os serviços de transporte público atuais e sugestões de melhorias.



Pesquisa por questionário em Kampala com motociclistas de boda-boda

Com exceção de Abdiã, todos os questionários foram conduzidos manualmente em papel. Em Abdiã, no entanto, decidiu-se fazer experiências com **questionários digitalizados** usando tablets, o que reduziu drasticamente o tempo e os recursos necessários para a entrada e a análise de dados. E, de fato, isso fez com que muitos questionários fossem preenchidos e os dados inseridos em um tempo relativamente curto. Infelizmente, os resultados não foram tão satisfatórios, especialmente nas perguntas qualitativas abertas, nas quais os pesquisadores tendiam a reduzir as respostas a algumas palavras curtas, em vez de escrever anotações manualmente, o que daria tempo e espaço para capturar respostas com nuances ou mais detalhadas e (o que é muito importante) registrar algumas breves citações textuais.

Durante o mesmo período, cada avaliação incluiu de seis a nove debates em **grupos focais**, geralmente com duração de uma a duas horas cada. Esses debates envolveram, em média, de oito a dezesseis pessoas que compartilhavam a mesma categoria geral de ocupação (equipe de veículos, trabalhadores de terminais, prestadores de serviço) e/ou local de trabalho, com grupos focais adicionais para mulheres trabalhadoras. Em todos os projetos, os debates foram conduzidos por um facilitador experiente, que trabalhou a partir de diretrizes elaboradas com antecedência, mas modificadas de acordo com as condições e as questões específicas enfatizadas nos termos de referência.

Os grupos focais exploraram com mais profundidade os principais problemas enfrentados pelos participantes em seu trabalho, as dificuldades do transporte de passageiros, o conhecimento atual sobre a proposta de implantação do BRT e/ou outras reformas propostas, além de suas próprias ideias e sugestões de melhorias.



Debate do grupo focal em Dacar

O local é escolhido cuidadosamente para estar próximo ao local de trabalho dos participantes, não ser muito formal ou intimidador (por exemplo, em um café local, em vez de um hotel caro ou uma instituição formal), e os participantes recebem uma pequena ajuda de custo para compensar a perda de rendimentos (por exemplo, metade da renda média de um dia).

Alguns grupos focais foram criados para abordar especificamente a conscientização e as percepções em relação ao BRT. Para tanto, o facilitador teve que introduzir o BRT por meio de uma apresentação de PowerPoint ou flash cards, abrangendo os componentes essenciais (faixas exclusivas de ônibus, estações, operações somente com motorista, emissão de bilhetes fora do veículo, serviço programado etc.), usando fotos de Dar es Salaam como exemplo e planos específicos (se conhecidos) para a cidade.

A apresentação é seguida de um debate sobre as implicações para o sistema de transporte da cidade, como isso pode afetar os meios de subsistência e as condições de trabalho e se os participantes confiam nas autoridades para implementar com sucesso um projeto de BRT.

Ao reconhecer as limitações da pesquisa por questionário e das discussões em grupos focais para obter uma análise detalhada dos meios de subsistência, das relações de emprego e da microeconomia, as Avaliações do Impacto sobre o Trabalho desenvolveram uma metodologia em torno de **entrevistas detalhadas** com motoristas (tanto motoristas do sistema de metas quanto os proprietários-motoristas) e proprietários de frotas. Essas entrevistas são individuais, cada uma com aproximadamente uma hora de duração, e tentam criar exemplos ilustrativos detalhados de custos e receitas operacionais em um dia “típico” de operação. Um exemplo de uma entrevista detalhada com um motorista de Kampala é apresentado na Figura 4.

Os entrevistados são voluntários, indicados por membros do sindicato ou da associação, com o claro entendimento de que todas as informações serão tratadas com a mais estrita confidencialidade e que eles não serão identificados por seus nomes verdadeiros. É evidente que há algum risco de viés nesse método de seleção. Por exemplo, um sindicato ou associação pode querer enfatizar evidências sobre a baixa renda em uma

campanha por melhores condições e indicar entrevistados cujos meios de subsistência sejam particularmente precários. Por outro lado, os entrevistados podem estar mais dispostos a fornecer informações confiáveis e precisas se confiarem no aval do sindicato ou da associação para a pesquisa e em seu anonimato.

Eles recebem uma pequena ajuda de custo para compensar a perda de rendimentos, embora em muitos casos as entrevistas sejam realizadas em horários mais calmos, no meio do dia, e a compensação não seja necessária. As entrevistas são realizadas em locais silenciosos e isolados, próximos ao local de trabalho (normalmente um escritório ou quarto de hotel).

Exemplo de entrevista detalhada (motorista de Kampala)

Nome e data: Julius, 23/01/2020		
Trajetos	Trajetos de Entebbe	
Estação	Estação de Entebbe	
Número de assentos	14 assentos	
Idade do veículo	2 anos	
Dias de trabalho por ano	353 dias	
Km percorridos por dia	280 km	
Custo de combustível por km	353,63 por km	
Custos anuais em UGX	UGX por dia	UGX por ano
Meta (por dia/ano)	85.000	30.005.000
Combustível (por dia/ano)	99.015	34.952.295
Cobrador (por dia/ano)	40.000	14.120.000
Cobrador auxiliar (por dia/ano)		
Motorista auxiliar (por dia/ano)		
Reparos de avarias (por mês)		
Serviço de rotina (por semana/ano)		
Lavagem do automóvel (por dia, a cada dois dias/ano)	10.000	1.040.000
Propina da polícia (por mês/ano)	40.000	480.000
Multas (por ano)	200.000	200.000
Chamadores (por dia/ano)	8.000	2.824.000
Guarda noturno (por dia/ano)	2.000	706.000
Guia de estação (por dia/ano)		
Abakuma Ekondo (por dia/ano)	1.000	353.000
Propinas para guias de estação (por dia)	8.000	2.824.000
Custos anuais totais		87.504.295
Renda anual		
Tarifas de passageiros (por dia/ano)	300.000	105.900.000
Renda anual menos despesas		18.395.705
Renda líquida diária		52.112

Figura 4. Exemplo de entrevista detalhada, motorista de Kampala

As entrevistas são estruturadas com base em um modelo de planilha. As primeiras perguntas tentam captar os principais fatores que afetam a receita e os custos operacionais: o tipo/modelo do veículo, as rotas operadas e os terminais onde o motorista trabalha, o número de viagens de ida e volta por dia, a tarifa, o número de passageiros, a idade do veículo, o número de dias úteis por ano e a distância média percorrida por dia.

Em seguida, são feitas perguntas sobre os principais custos operacionais, normalmente arcados pelos motoristas (ou mototaxistas), incluindo a meta diária (salvo se for o proprietário do veículo), combustível, cobrador, motoristas auxiliares, reparos de avarias, custos de manutenção de rotina, limpeza, propinas e multas da polícia, seguro e vigilância noturna/ estacionamento, seguro e as várias taxas que os motoristas são obrigados a pagar, por exemplo, para a administração e a equipe do terminal, para fundos de bem-estar social ou para autoridades de licenciamento, que, obviamente, variam de cidade para cidade.

Em seguida, o motorista é solicitado a indicar a renda média de um dia com tarifas.

O modelo para proprietários de veículos, sejam eles proprietários-motoristas ou proprietários de pequenas frotas, é um pouco diferente e inclui perguntas sobre o preço de compra do veículo, condições do empréstimo (se relevante), taxas de juros, pagamentos semanais ou mensais.

Quando todos os números são inseridos na planilha, ela produz uma estimativa do lucro líquido. Posteriormente, os números são examinados detalhadamente, especialmente se a receita líquida estimada resultante for nitidamente incomum - talvez mostrando uma perda ou um lucro particularmente grande - e cada item é revisado e debatido, até que o entrevistado esteja convencido de que os dados refletem a realidade.

O trabalho de campo é amparado por **entrevistas com as partes interessadas** de diversas organizações, dependendo das circunstâncias, mas pode incluir autoridades locais de planejamento ou licenciamento de transporte, sindicatos e líderes de associações, fornecedores de veículos, instituições de crédito, ONGs interessadas e organizações de pesquisa.

Gerenciamento e análise de dados

A entrada de dados do questionário é normalmente realizada pelo próprio analista de dados ou por outras pessoas (geralmente estudantes de pós-graduação) com experiência na preparação de entrada de dados, processos e procedimentos de entrada de dados e no uso do SPSS (Statistical Package for Social Sciences), supervisionados pelo analista de dados. O processamento de dados começa com a serialização dos questionários recebidos com números de identificação únicos, seguida pela codificação das perguntas abertas. Esses processos são monitorados pelo Supervisor de Pesquisas.

A entrada é seguida pela limpeza dos dados: verificação das informações do ponto de amostragem, datas, dados ausentes, códigos inválidos e vínculos entre perguntas relacionadas. A primeira etapa da análise consistiu em voltar e verificar os dados dos questionários preenchidos. Outras verificações são realizadas por meio da execução de frequências para cada variável e, nos casos de perguntas vinculadas, tabulações cruzadas, entre outras.

A análise de dados quantitativos é realizada com o SPSS, o que possibilita a geração de estatísticas descritivas na forma de porcentagens, gráficos, tabelas de frequência e tabulações cruzadas usando porcentagens válidas. As respostas abertas são codificadas para gerar dados nominais e ordinais. Ademais, as respostas literais são capturadas em uma planilha, cujas citações são usadas para complementar ou ilustrar as estatísticas descritivas. Os dados, de propriedade do GLI ou mantidos pelo GLI por acordo com as organizações de comissionamento, são armazenados em formatos analógicos e eletrônicos.

Cada grupo focal tem a participação de um relator que faz anotações detalhadas do debate. Além de usar o modelo de planilha para analisar os custos e as receitas operacionais, o entrevistador encarregado e outras partes interessadas também tomam notas dos comentários e discussões. Todas essas anotações, incluindo citações diretas, são reunidas junto às respostas abertas dos questionários e integradas ao relatório final.

Seminários de lançamento do relatório

Um relatório preliminar da pesquisa é apresentado e debatido com representantes dos sindicatos e associações. Na maioria dos casos, essa etapa é imediatamente seguida por um seminário de lançamento do relatório, com a participação de sindicatos, associações, parceiros acadêmicos, autoridades de transporte relevantes e representantes do governo, além de uma série de outras partes interessadas importantes convidadas (como instituições de empréstimo, organizações doadoras e ONGs). Esses seminários oferecem oportunidades importantes, não apenas para analisar os resultados da pesquisa, mas também para facilitar contatos e debates entre os sindicatos, as associações e as autoridades.

Acompanhamento

Toda Avaliação do Impacto sobre o Trabalho é conduzida de acordo com o programa de longo prazo da ITF de apoio e capacitação dos sindicatos filiados que participam da pesquisa.

Na esfera local, pode-se incluir treinamento para os organizadores sindicais e suporte para consulta, negociação e diálogo com as partes interessadas do setor de transportes. Em algumas cidades, foram incluídas parcerias com organizações de apoio (principalmente apoio financeiro e logístico dos escritórios locais da Friedrich-Ebert-Stiftung) e apoio contínuo de pesquisadores acadêmicos locais.

Representantes dos sindicatos e associações também participam dos seminários de estratégia regional da ITF África, geralmente realizados anualmente (interrompidos durante a Covid) para comparar experiências sobre o BRT e iniciativas de reforma, discutir os resultados das Avaliações do Impacto sobre o Trabalho e definir prioridades para organização e representação.



Seminário de lançamento em Nairóbi

LIMITAÇÕES E DESAFIOS

Em algumas localidades, há o perigo da “fadiga de pesquisa”, uma vez que diferentes projetos de pesquisa buscam dados sobre operações nas mesmas localidades. Em Acra, por exemplo, alguns trabalhadores abordados pelos pesquisadores estavam inicialmente relutantes em “se abrir” e serem entrevistados porque disseram que haviam participado de várias pesquisas desse tipo sem ver nenhum benefício.

Pode haver problemas de atrito entre os trabalhadores do setor informal, especialmente entre motoristas de van e mototaxistas. Em Acra, por exemplo, os motociclistas de okada acreditam que os motoristas de tro-tro podem ser abusivos e derrubá-los deliberadamente de suas motos e, portanto, relutaram em responder aos questionários dos pesquisadores do setor de tro-tro.

Os pesquisadores precisam se adaptar constantemente aos padrões de trabalho dos motoristas, o que significa que o tempo necessário para preencher os questionários pode ser maior do que o previsto inicialmente. Em alguns casos, os motoristas deixam o terminal antes de preencher o questionário porque o ônibus está cheio. Os pesquisadores são obrigados a esperar até que o motorista retorne de sua viagem para concluir a entrevista. Para entrevistar os “motoristas flutuantes” que não estão vinculados a um terminal específico e estão constantemente em movimento, os pesquisadores podem ter que acompanhar os motoristas em seus veículos e conduzir a entrevista enquanto o motorista estiver dirigindo.

As limitações de tempo dos entrevistados, bem como as distrações cotidianas do ambiente de trabalho, fizeram com que alguns questionários fossem apenas parcialmente preenchidos.

As pesquisas por questionário incluíram perguntas destinadas a medir a renda líquida média dos trabalhadores em diferentes ocupações no transporte informal de passageiros. Os dados obtidos têm limitações significativas. Muitos trabalhadores não têm conhecimento de suas próprias contas ou não separam os gastos pessoais (como alimentação, taxas escolares, moradia) das despesas diárias necessárias ao trabalho (como diárias, combustível, propinas). As primeiras tentativas de analisar a renda diária líquida das pesquisas por questionário em Nairóbi e Dacar foram abandonadas devido a essas dificuldades. Pesquisas posteriores aprimoraram a formulação da pergunta para viabilizar a análise, embora o problema inevitavelmente tenha persistido em certa medida.

De modo geral, em uma entrevista rápida na rua, há sempre a possibilidade de o entrevistado não confiar o suficiente no pesquisador para fornecer um exemplo preciso de sua renda e despesas médias.

Ademais, a renda e as despesas podem variar significativamente de um dia para o outro. Condições climáticas adversas, eventos públicos, agitação política, avarias e outros fatores podem afetar consideravelmente os lucros²². As operações de transporte podem não ser a única fonte de renda de um trabalhador ou proprietário de veículo, que também pode administrar outro negócio ou estar parcialmente empregado em outra ocupação, como, por exemplo, vendedor de mercado ou de peças de reposição.

PRINCIPAIS CONCLUSÕES E LIÇÕES APRENDIDAS

A FORÇA DE TRABALHO: OCUPAÇÕES

Há muitas ocupações no setor informal de transporte urbano de passageiros e, portanto, muito mais pessoas que dependem dele para sua subsistência, não apenas motoristas ou proprietários de veículos. Esses trabalhadores são frequentemente ignorados quando se considera o impacto das reformas sobre o emprego e a economia, e raramente são incluídos nas consultas e pesquisas realizadas pelas autoridades de transporte.

As ocupações documentadas em Nairóbi, Dacar, Kampala, Acra e Abdjã se enquadram em três categorias distintas:

Equipes de bordo

- Motoristas de ônibus, vans e táxis e mototaxistas empregados no chamado “sistema de metas”, em que o motorista ou motociclista paga ao proprietário do veículo uma taxa diária, juntamente com outras despesas operacionais, inclusive combustível.
- Proprietários-motoristas e proprietários-motociclistas, que podem ser proprietários de seus veículos, ter empréstimos pendentes ou estar pagando o proprietário anterior em prestações.
- Motoristas auxiliares (“l'embauché” em Abdjã, “squad driver” em Nairóbi), pagos pelo motorista principal para operar o veículo durante os períodos de descanso ou quando o motorista estiver cuidando de outros negócios.
- Cobradores de ônibus ou van (“apprentice” em Abdjã, “mate” em Acra), pagos pelo motorista com uma taxa diária ou uma proporção da renda líquida após as despesas operacionais, responsáveis por cobrar as tarifas, lidar com os passageiros e auxiliar o motorista em outras tarefas, conforme necessário. Os cobradores podem passar vários anos trabalhando com um motorista, às vezes um membro da família, aprendendo a operar o veículo e com a intenção de se tornar um motorista.
- Cobrador auxiliar.

Trabalhadores das estações²³

- Chamadores (“coxeurs” em Abdiijã; “mananbas”, “touts”, “call-boys” ou “kamagera” em Nairóbi) “chamam” ou atraem passageiros para embarcar em ônibus ou vans.
- Despachantes (“chargeur” em Abdiijã) organizam a partida e a chegada dos veículos na estação.
- Gerentes/mestres de estação (“Chef de Gare” em Abdiijã), empregados pelos proprietários da estação ou representantes do sindicato dos transportes, quando o sindicato é responsável pelas atividades da estação.
- Representantes do sindicato (“Agent Syndical” ou “Délégué” em Abdiijã).
- Cambistas/agiotas (“Guichetier” em Abdiijã) fornecem ou emprestam uma sacola de troco por uma pequena taxa.
- Supervisores de banheiros públicos.
- Agentes de seguros, geralmente representando companhias de seguros.
- Equipe administrativa - trabalhadores que são membros do escritório do sindicato local, como o tesoureiro, o secretário-geral ou o diretor de organização.
- Vendedores - especialmente vendedores de alimentos para os trabalhadores e passageiros da estação.
- Vendedores ambulantes - que vão de veículo em veículo, vendendo produtos aos passageiros.
- Lavadores, varredores e limpadores de veículos.
- Carregadores.
- Bagageiros.
- “Aquecedores de assento” (“piggaseti” em Nairóbi) - geralmente estudantes, que recebem uma pequena gorjeta ou uma viagem gratuita para ocupar temporariamente um assento e dar a impressão aos possíveis passageiros de que o ônibus está prestes a partir.
- Fabricantes de espelhos retrovisores (Nairóbi), que fornecem e instalam espelhos retrovisores extras para ônibus, especialmente em ruas e estações muito congestionadas, onde os espelhos retrovisores são quebrados com frequência.
- Vendedores de telefones celulares/dados.
- Guardas e agentes de segurança.

Prestadores de serviço

Os prestadores de serviços trabalham em estações ou em outros locais, próximos a estações ou nas principais rotas.

- Eletricistas.
- Mecânicos: consertam os veículos no local em caso de pane ou acidente, ou fazem manutenção de rotina regularmente.
- Pintores.
- Técnicos de sistema de som.
- Reformadores de pneus (“vulcanisateurs” em Abdiijã, “turnboys” em Kampala): consertam pneus ou rodas em caso de furo, trocam os pneus).
- Revendedores de peças sobressalentes (“ferrailleur” em Abdiijã).
- Ferreiros (“feronnier” em Abdiijã).
- Soldadores (“soudeurs” em Abdiijã): montam peças de metal ou plástico usando pequenos equipamentos (gás, pasta de solda).
- Metalúrgicos: reconstróem a carroceria de veículos.
- Calígrafos: redatores de placas de veículos.
- Artistas gráficos (“décorateurs” em Abdiijã).
- Mecânico de balanceamento/alinhamento (“parallélisme” in Abdiijã).
- Reparadores de radiadores.
- Vidraceiros: trocam ou consertam para-brisas e janelas quebrados.
- Estofadores e alfaiates: fazem ou consertam os revestimentos dos assentos.
- Vigias (“radarmen” em Nairóbi): avisam os motoristas sobre a atividade policial.
- “Responsáveis pelos grampos” de veículos (“abakuma ekondo” em Kampala): impedem que as vans peguem e deixem passageiros sem estarem registrados em uma estação terminal no centro da cidade, instalando grampos nas rodas que são removidos mediante o pagamento de uma multa.

A FORÇA DE TRABALHO: DADOS DEMOGRÁFICOS

A pesquisa em cada cidade incluiu perguntas sobre os dados demográficos básicos da força de trabalho, como gênero, idade, educação, treinamento e duração do emprego.

Não surpreendentemente, a esmagadora maioria dos trabalhadores do setor de transporte informal de passageiros é composta por homens, embora haja várias mulheres cobradoras nos serviços de Car Rapide e Ndiaga Ndiayes de Dacar, e mulheres que motoristas de okada em Acra. A maior parte das mulheres que dependem diretamente do setor para sua subsistência são vendedoras nos terminais, principalmente de alimentos.

Embora muitas pessoas acreditem que a força de trabalho seja predominantemente jovem, as pesquisas mostraram uma grande diversidade de idades. A maioria dos trabalhadores tem 25 anos ou mais. Em Dacar, por exemplo, 90% dos trabalhadores entrevistados tinham mais de 25 anos, 53 entrevistados (31%) tinham entre 25 e 34 anos e 58 (34%) tinham entre 35 e 44 anos. Em Kampala, 82% dos entrevistados tinham mais de 25 anos, 318 entrevistados (43%) tinham entre 25 e 39 anos e 288 (39%) tinham mais de 40 anos.

Da mesma forma, apesar da ideia generalizada de que os trabalhadores da economia informal não têm instrução, a maioria dos trabalhadores, na maioria das cidades, tinha concluído o ensino médio, com exceção de Dacar, onde uma grande proporção (40%) não tinha instrução e apenas 25% tinham concluído o ensino médio ou secundário; e Abdijã, onde a maioria dos trabalhadores não tinha ensino médio ou superior e 28% das mulheres não tinham concluído nenhum grau de escolaridade. É possível que esses diferentes níveis de escolaridade simplesmente reflitam

as oportunidades e o nível de escolaridade da sociedade como um todo, o que repercute na força de trabalho do setor.

Poucos trabalhadores, especialmente motoristas e mototaxistas, concluíram qualquer forma de formação profissional, embora 96% dos motoristas e mecânicos de matatu em Nairóbi afirmem ter recebido treinamento. Em Acra, nenhum dos motoristas ou motociclistas havia recebido qualquer tipo de treinamento.

A maioria dos trabalhadores atua no setor há muitos anos, com exceção da força de trabalho de matatu de Nairóbi e dos mototaxistas de Kampala e Acra.

A pesquisa por questionário em Acra incluiu uma pergunta sobre as origens dos trabalhadores. Os resultados revelaram que a grande maioria (82%) da força de trabalho entrevistada (91% dos motoristas de táxi, 91% dos prestadores de serviços e 88% dos motoristas de okada) eram migrantes internos, originários de outros lugares de Gana, e a maioria deles (56%) havia se mudado para Acra nos últimos 20 anos. Muitos desses trabalhadores são obrigados a enviar uma parte considerável de seus ganhos para suas famílias e comunidades em suas cidades e vilarejos de origem. Foi relatado que muitos colegas de motoristas, por exemplo, economizavam dinheiro dormindo em seus veículos, em vez de pagar pelo aluguel de acomodações. As mulheres trabalhadoras migrantes eram mais vulneráveis à discriminação e ao assédio sexual.

Figura 5. Dados demográficos do local de trabalho

NAIRÓBI Força de trabalho de matatu (ônibus)

Gênero

19% dos entrevistados eram mulheres, a maioria vendedoras.

Idade

13% tinham menos de 25 anos de idade. **60%** tinham entre 25 e 39 anos de idade.

Educação

Quase **60%** tinham concluído o ensino médio e **19%** tinham diploma universitário.

Treinamento

De modo geral, mais de **40%** tinham algum tipo de formação profissional. **96%** dos motoristas e mecânicos afirmaram ter sido treinados.

Duração do emprego

A maioria dos trabalhadores, **52%** estava em suas ocupações atuais há quatro anos ou menos. Mais de **80%** estavam em seus empregos atuais há menos de dez anos.

DACAR Força de trabalho de Cars Rapides e Ndiaga Ndiayes

13% da equipe de veículos eram mulheres, quase todas cobradoras. As outras mulheres do setor eram quase todas vendedoras.

Faixa etária abrangente. Mais de **90%** tinham 25 anos de idade ou mais.

Uma grande parte, **40%**, relatou não ter instrução e apenas **25%** tinham concluído o ensino fundamental ou médio.

17% relataram ter algum tipo de formação profissional, mas um número muito pequeno tinha habilitação para dirigir.

O emprego de longo prazo era predominante, com **75%** tendo mais de cinco anos de experiência e **16%** com 20 anos.

KAMPALA Equipe de táxi (vans) (motoristas e cobradores)

Gênero

Os motoristas são quase exclusivamente homens. Um pequeno número de cobradoras mulheres.

Idade

Faixa etária abrangente. **82%** tinham 25 anos ou mais, e **39%** tinham 40 anos ou mais.

Educação

A maioria, **68%**, tinha ensino médio completo ou mais. Cerca de **10%** tinham diploma universitário.

Treinamento

A maioria, **90%**, não recebeu nenhum treinamento adicional desde que deixou a escola ou a faculdade. Apenas **6%** haviam recebido treinamento de motorista ou de segurança nas estradas.

Duração do emprego

A maioria tinha trabalhado no setor de táxi por dez anos ou mais. **27%** trabalhavam no setor há mais de 20 anos.

KAMPALA Motociclistas de Boda-boda (mototáxi)

Quase exclusivamente homens.

A maioria, **65%**, tinha entre 25 e 39 anos de idade, e **22%** tinham mais de 40 anos.

Quase, **64%**, tinham concluído o ensino médio e **6%** tinham diploma universitário.

Menos de **5%** haviam recebido algum tipo de treinamento. Menos de **2%** haviam recebido treinamento para dirigir motocicletas.

Mais de **60%** estavam no setor de boda-boda entre quatro e dez anos e **20%** trabalhavam há mais de dez anos.

ACRA Equipes de tro-tro

Gênero

Quase exclusivamente homens.

Idade

Faixa etária abrangente. Mais de **50%** dos membros da equipe tinham entre 25 e 49 anos de idade.

Educação

62% tinham concluído o ensino fundamental, **14%** o ensino médio e **3%** a faculdade.

Treinamento

Pouquíssimos entrevistados (menos de **14%**) informaram ter recebido outras formas de treinamento, e nenhum deles informou ter recebido treinamento como motorista ou motociclista.

Duração do emprego

73% trabalharam no setor de transporte por mais de cinco anos e **55%** por mais de 10 anos. No entanto, **83%** dos motociclistas de okada trabalhavam há menos de 5 anos, enquanto **71%** dos motoristas de táxi trabalhavam há mais de 15 anos.

ACRA Taxistas

Todos os taxistas eram homens.

Faixa etária abrangente. Mais de **60%** dos motoristas tinham entre 25 e 49 anos de idade.

59% tinham concluído o ensino fundamental, **18%** o ensino médio e **6%** a faculdade.

Pouquíssimos entrevistados (menos de **14%**) informaram ter recebido outras formas de treinamento, e nenhum deles informou ter recebido treinamento como motorista ou motociclista.

73% trabalharam no setor de transporte por mais de cinco anos e **55%** por mais de 10 anos. No entanto, **83%** dos motociclistas de okada trabalhavam há menos de 5 anos, enquanto **71%** dos motoristas de táxi trabalhavam há mais de 15 anos.

ACRA Motociclistas de okada

Gênero

86% dos motociclistas de okada eram homens.

Idade

Ampla faixa etária, embora os motoristas sejam um pouco mais jovens. Mais de **70%** dos motociclistas tinham entre 25 e 49 anos de idade.

Educação

42% tinham concluído o ensino fundamental, **28%** o ensino médio e **3%** a faculdade.

Treinamento

Pouquíssimos entrevistados (menos de **14%**) informaram ter recebido outras formas de treinamento, e nenhum deles informou ter recebido treinamento como motorista ou motociclista.

Duração do emprego

73% trabalharam no setor de transporte por mais de cinco anos e **55%** por mais de 10 anos. No entanto, **83%** dos motociclistas de okada trabalhavam há menos de 5 anos, enquanto **71%** dos motoristas de táxi trabalhavam há mais de 15 anos.

ABDIJÃ Força de trabalho de wôro-wôro e gbâkâ

15% de todos os funcionários eram mulheres, e quase todas eram vendedoras.

Mulheres e homens eram de todas as idades, mas a maioria tinha entre 25 e 50 anos.

A maioria dos trabalhadores não tinha ensino médio ou superior. **28%** das mulheres não tinham concluído nenhum tipo de escolaridade.

—

48% trabalhavam no setor há menos de 10 anos e **49%** de 10 a 50 anos, mas nenhuma mulher trabalhava há mais de 19 anos.



Estofador de Accra

MEIOS DE SUBSISTÊNCIA E RELAÇÕES DE TRABALHO

O sistema de metas

A economia do transporte informal na África Subsaariana (e em outros lugares nos países de baixa e média renda) é impulsionada pelo chamado “sistema de metas”, no qual a maioria dos motoristas é empregada informalmente pelos proprietários dos veículos.

Os motoristas de meta pagam uma taxa diária ou semanal (“zomugaga” em Kampala, “daily sales” em Acra) ao proprietário do veículo que dirigem e obtêm seus ganhos do dinheiro que sobra depois de subtrair a meta e outras despesas, como o pagamento do cobrador e a compra de combustível, a partir da renda gerada pelas tarifas dos passageiros. Essa é a relação habitual entre proprietários de veículos e motoristas no setor de transporte informal. Consulte a Figura 6 para ver ilustrações da média de pagamentos de metas.

O sistema de metas tem sérios impactos negativos sobre motoristas e passageiros, pois os motoristas são incentivados a trabalhar longas horas e a dirigir de forma agressiva e perigosa para atingir suas taxas de metas diárias.

O sistema de metas também domina o setor de mototáxi. Em Kampala, a maioria dos motociclistas de boda-boda não usa suas próprias motocicletas, mas paga metas diárias aos proprietários, normalmente UGX 10.000 (USD 2,70) por dia. Às vezes, eles são proprietários de frotas grandes e muito lucrativas. Mas os motoristas reclamam que muitos deles se esquivam de suas responsabilidades.

“Não temos capital para ter nossas próprias motocicletas, a maioria das pessoas usa motocicletas para seus patrões, o que reduz sua renda.”

Líderes dos pontos de boda-boda,
2020, Kampala

“Os proprietários de boda-boda, que são nossos chefes, não se importam com os problemas que enfrentamos na estrada. Eles só se preocupam com o dinheiro e, em caso de acidente ou prisão policial, sempre resgatam suas motos e as entregam a outros motociclistas para ganhar dinheiro para eles... Não deveríamos pegar boda-bodas de seus proprietários. Em vez disso, deveríamos cooperar em nossas próprias associações para conseguirmos nossos próprios boda-bodas e melhorarmos nossa condição

Líderes dos pontos de boda-boda,
2020, Kampala

Figura 6. Média de pagamentos diários de metas

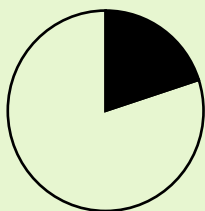
ABDIJÃ

Gbâkâ

20% de tarifa paga como meta

Meta média XOF 20.000 USD 32

Tarifa diária média XOF 100.000 USD 160



DACAR

Cars Rapides

Meta média XOF 15.000 USD 24

Tarifa diária média n/a

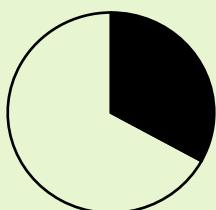
ABDIJÃ

Wôro-Wôro

33% de tarifa paga como meta

Meta média XOF 13.000 USD 21

Tarifa diária média XOF 40.000 USD 160



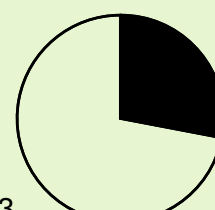
KAMPALA

Vans

28% de tarifa paga como meta

Meta média UGX 85.000 USD 23

Tarifa diária média UGX 300.000 USD 81



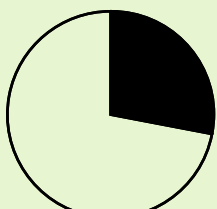
ACRA

táxi compartilhado

28% de tarifa paga como meta

Meta média GHS 70 USD 12

Tarifa diária média GHS 250 USD 43



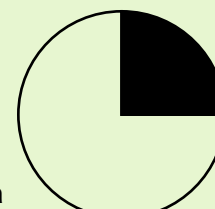
NAIRÓBI

antigo Matatu de
14 assentos

25% de tarifa paga como meta

Meta média KES 2.500 USD 25

Tarifa diária média KES 10.000 USD 98



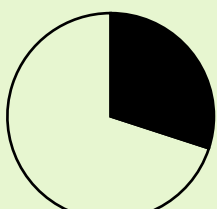
ACRA

Tro-tro

30% de tarifa paga como meta

Meta média GHS 150 USD 26

Tarifa diária média GHS 500 USD 87



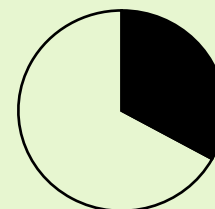
NAIRÓBI

novo Matatu de
33 assentos

33% de tarifa paga como meta

Meta média KES 5.000 USD 49

Tarifa diária média KES 15.000 USD 147



Propriedade do veículo

Em algumas cidades, principalmente em Nairóbi e Kampala, há uma crença generalizada entre os trabalhadores de matatu e van e profissionais de transporte de que as grandes frotas de táxis pertencem a pessoas com fortes interesses políticos e comerciais. Muitas equipes de táxi e trabalhadores de ponto de táxi não sabem quem é o proprietário dos veículos que operam. O pagamento das metas geralmente é feito aos agentes ou representantes dos proprietários, em vez de aos próprios proprietários, e a verdadeira titularidade é mantida em sigilo. Esse é um grande problema para entender o setor do ponto de vista da propriedade da frota e identificar os representantes dos proprietários. Isso também tem sérias implicações para os próprios trabalhadores, já que a propriedade de policiais ou funcionários poderosos pode levar ao descumprimento de normas que colocam em risco a equipe de veículos. As reclamações dos trabalhadores ou de suas organizações também podem gerar mais assédio.

No entanto, há alguns indícios em Kampala, por exemplo, de que a propriedade de vans está mudando lentamente. Na prática, há um excesso de oferta de veículos, o que torna difícil ou impossível obter lucro. Os debates com os trabalhadores de vans de Kampala sugerem que o investimento dos grandes proprietários de frotas está diminuindo, pois eles não conseguem obter bons retornos sobre seu capital, ao mesmo tempo em que outros pequenos operadores e motoristas estão entrando no mercado.

As entrevistas revelam que os proprietários-motoristas e os proprietários de pequenas frotas em Kampala compram veículos e conseguem obter uma renda modesta, mas muitos não conseguem arcar com o custo real de manutenção ou desgaste e, portanto, (efetivamente) usam os veículos até o limite.

Em outros lugares, embora a maioria dos veículos seja operada por motoristas que trabalham no sistema de metas, uma minoria é composta por proprietários-motoristas (12% em Acra, 22% em Abidjã, por exemplo). Em Acra, 29% dos motoristas de tro-tro, taxistas ou motociclistas de okada informaram que possuíam seu próprio veículo, sendo que os taxistas tinham a maior taxa de propriedade (51%) e os motoristas de tro-tro a menor (12%).

Quase todos os proprietários de veículos em Acra (95%) possuem apenas um veículo.

Financiamento e dívida

Muitos motoristas empregados informalmente no sistema de metas querem se tornar proprietários.

Supondo que o candidato a proprietário não tenha capital para comprar um veículo imediatamente, ele o comprará com um empréstimo de bancos ou revendedores de veículos, geralmente com taxas de juros muito altas, ou de amigos, familiares ou cooperativas de crédito informais. Dos motoristas/motociclistas de Acra proprietários de veículos, por exemplo, 34% os adquiriram por meio de empréstimo, sendo que a maioria ainda está pagando as parcelas. A maioria dos empréstimos é feita por um banco (48%) ou por amigos e familiares (44%). Um proprietário-motorista de gbâkâ em Abidjã paga 1 milhão de XOF por ano (USD 1.650) em parcelas de empréstimo. Em Nairóbi, os proprietários-motoristas relataram empréstimos pendentes de KES 300.000 (USD 2.900) para um matatu antigo de 14 assentos e de KES 2.600.000 (USD 25.500) para um matatu novo de 33 assentos, pagos em dois ou três anos, cada um com uma taxa de juros anual de 10%.

Há evidências em Acra de que os motoristas estão começando a comprar os veículos de seus antigos proprietários, que reconhecem que podem gerar um lucro maior com os juros pagos sobre os empréstimos do que com a operação do veículo. Muitos compram seus veículos por meio do “trabalhe e pague”, um tipo de contrato de compra parcelada entre o motorista e o antigo proprietário (ou outro credor informal). O motorista faz um pagamento inicial elevado e o restante do dinheiro é parcelado ao longo de um período de seis meses a dois anos, com uma taxa de juros muito alta, que pode ser de 100% durante o período do empréstimo.

Em algumas cidades, como Kampala, o empréstimo é obtido de grandes proprietários de frotas que atuam como intermediários - geralmente pessoas influentes e poderosas no setor de transportes, que pegam empréstimos em bancos e reemprestam o dinheiro com juros, em vez de serem proprietários diretos do veículo e operarem no sistema de metas. Normalmente, esse empréstimo em Kampala é pago ao longo

de um período de seis a vinte e quatro meses, com juros entre 10% e 40%.

Em alguns lugares, o financiamento também está disponível por meio de organizações de microfinanciamento sem fins lucrativos, como o Women's World Banking Ghana, em que o revendedor de veículos é pago diretamente pelo banco e o veículo é registrado em nome do banco até que o motorista quite o empréstimo no prazo estabelecido de três anos. O esquema atraiu algumas críticas pelas supostas altas taxas de juros.

Muitos dos novos proprietários têm pouca ou nenhuma experiência real em negócios, mas são atraídos pelo baixo custo de entrada no setor. No entanto, devido às margens de lucro muito pequenas, eles têm dificuldade para quitar a dívida. Essa situação faz com que o motorista seja pressionado a trabalhar por longas horas e a evitar o custo da manutenção de rotina, o que inevitavelmente reduz a expectativa de vida do veículo - normalmente de cinco a oito anos. Reparos ou manutenções importantes, como a substituição de pneus, são realizados a crédito, aumentando assim a pressão financeira. Um entrevistado de Nairóbi, um ex-motorista que conseguiu levantar capital suficiente para comprar um velho matatu de 14 assentos, explicou detalhadamente como foi impossível obter lucro e como se viu obrigado a desistir do negócio.

É evidente que há uma enorme diferença entre a renda de um proprietário com capital suficiente para comprar uma grande frota de veículos novos de 33 assentos (especialmente se ele puder financiar os veículos sem empréstimos) e uma pessoa que pega dinheiro emprestado para comprar um matatu velho de 14 assentos.

A falta de acesso a empréstimos economicamente viáveis também é um obstáculo para os mototaxistas que desejam comprar seus próprios veículos.

“As organizações que nos financiam boda-bodas cobram juros muito altos. Um boda-boda comprado à vista custa 4.500.000 xelins (USD 1.215), mas eles nos fornecem por 8.500.000 xelins (USD 2.295), a serem pagos em um ano.”

Motociclistas de boda-boda, 2020, Kampala

Meios de subsistência

Dados do questionário

Apesar das limitações (consulte Metodologia), as pesquisas por questionário em Acra, Abdiã e Kampala forneceram uma estimativa aproximada da renda líquida diária. Em média, em Acra, os motoristas de tro-tro ganhavam GHS 58,91 (USD 10,19), os cobradores GHS 35,50 (USD 6,14) e os taxistas GHS 48,97 (USD 8,47). Em Abdiã, metade dos membros da equipe (gbâkâs e wôro-wôro) ganha entre XOF 10.000 e XOF 20.000 (USD 16,00 e 32,00).

Os mototaxistas ganham consideravelmente menos. Em Kampala, a média de ganhos líquidos para um condutor de boda-boda era de UGX 21.000 (USD 5,67), enquanto em Acra os motociclistas de okada ganhavam GHS 39,44 (USD 6,82).

Os funcionários das estações em Kampala tinham ganhos líquidos médios de UGX 24.750 (USD 6,68), enquanto em Abdiã, 60% dos funcionários das estações ganhavam menos de XOF 10.000 (USD 16). Os prestadores de serviços em Kampala ganhavam em média UGX 37.000 (USD 10), enquanto em Abdiã, quase metade dos prestadores de serviços ganhava menos de XOF 10.000 (USD 16). Veja como exemplo a Figura 7 para uma análise dos ganhos diários líquidos dos prestadores de serviços e dos trabalhadores das estações de van de Kampala, com base nos dados do questionário.

A Figura 8 fornece uma comparação muito aproximada com os ganhos médios dos trabalhadores da economia formal, supondo uma jornada padrão de oito horas, conforme estimado pela OIT.

Prestadores de serviço e trabalhadores das estações de van de Kampala - Lucro líquido diário

Xelins ugandenses	USD	Trabalhadores das estações	Prestadores de serviço
Menos de 10.000	2,70	12,9%	14,9%
10.000 – 15.000	2,70 – 4,05	15,9%	9,8%
16.000 – 20.000	4,32 – 5,40	12,9%	14,0%
21.000 – 25.000	5,67 – 6,75	5,3%	5,1%
26.000 – 30.000	7,02 – 8,10	26,5%	17,2%
31.000 – 35.000	8,37 – 9,45	4,5%	4,7%
36.000 – 40.000	9,72 – 10,80	6,8%	8,4%
Mais de 40.000	Mais de 10,80	15,2%	26,0%

Figura 7. Ganhos diários líquidos dos prestadores de serviços e dos trabalhadores das estações de Kampala (dados do questionário)

Ganhos médios diários dos funcionários (supondo uma jornada de oito horas) em USD

	Total	Homens	Mulheres
Costa do Marfim	13,39	14,30	10,46
Gana	17,66	20,15	12,83
Uganda	7,59	8,89	4,59

Figura 8. Ganhos médios diários dos funcionários²⁴



Mecânicos de Kampala

Isso indica que a maioria dos trabalhadores informais do setor de transportes ganha menos do que os trabalhadores da economia formal, embora haja exceções, principalmente em Abdjã, e entre os trabalhadores do setor de serviços (principalmente, pode-se supor, os prestadores de serviços qualificados, como mecânicos).

Em todos os casos, mas especialmente entre os trabalhadores de estações e prestadores de serviços, os ganhos informados variaram significativamente. Há grandes diferenças nos proventos entre homens e mulheres. Em Abdjã, por exemplo, 62% das mulheres trabalhadoras (a maioria vendedoras) ganhavam menos de XOF 10.000 (USD 16), em comparação com 30% dos homens.

“Após as vendas do dia, as vendedoras de água (mulheres) obtêm lucros que variam de XOF 3.000 a 4.000 (USD 4,80 a USD 6,40). Além disso, as pessoas envolvidas na coleta de lixo têm uma renda semanal de XOF 8.000 (USD 9,60), enquanto as varredoras têm uma renda mensal de XOF 30.000 (USD 40,00).”

Vendedor da Adjamé Texaco, Abdjã

A análise dos dados das respostas ao questionário em Abidjã demonstra que a grande maioria de todos os trabalhadores ganha menos de USD 30 por dia, e apenas uma proporção muito pequena ganha mais de USD 50 (veja a Figura 9). Talvez não seja de surpreender que as equipes de bordo dos veículos ganhem substancialmente mais do que os trabalhadores das estações e os prestadores de serviços.

Renda líquida diária de Abidjã		Equipes de bordo		Trabalhadores das estações		Prestadores de serviço		Total	
Franco CFA (XOF)	USD								
Menos de 10.000	Menos de 16	29	13%	64	63%	92	51%	185	36%
10.000 – 19.000	16 – 30	115	51%	17	17%	36	20%	168	33%
20.000 – 29.000	32 – 46	61	27%	5	5%	15	8%	81	16%
30.000 – 39.000	48 – 62	19	8%	8	8%	12	7%	39	8%
40.000 – 49.000	64 – 78	1	0%	0	0%	2	1%	3	1%
50.000 – 59.000	80 – 94	0	0%	0	0%	13	7%	13	3%
60.000 – 69.000	96 – 110	1	0%	3	3%	1	1%	5	1%
70.000 – 79.000	112 – 126	0	0%	0	0%	1	1%	1	0%
80.000 – 89.000	128 – 142	0	0%	0	0%	1	1%	1	0%
90.000 – 99.000	144 – 158	0	0%	1	1%	0	0%	1	0%
Mais de 100.000	Mais de 160	0	0%	3	3%	8	4%	11	2%
Total		226	100%	101	100%	181	100%	508	100%

Figura 9. Renda líquida diária de Abidjã (dados do questionário)

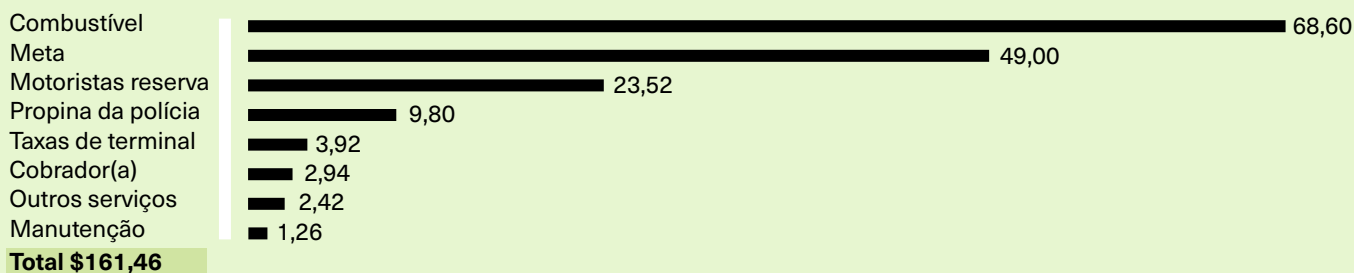
Ilustrações das entrevistas detalhadas

As dificuldades em obter um quadro preciso da microeconomia do setor de transporte informal de passageiros somente por meio de pesquisas por questionário levaram ao desenvolvimento de entrevistas mais longas e detalhadas com uma pequena amostra de trabalhadores. Esses questionários são projetados para analisar os padrões de renda e despesas com mais profundidade, embora possam fornecer apenas um recorte dos meios de subsistência e da lucratividade e sejam, na melhor das hipóteses, perfis ilustrativos e não definitivos.

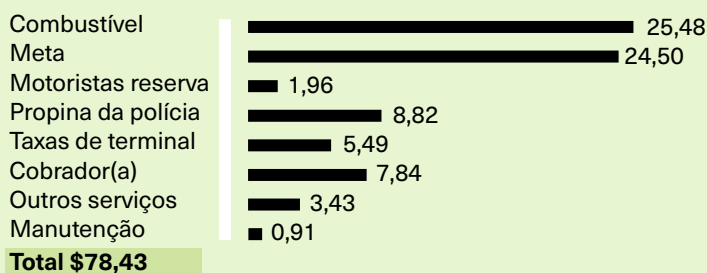
Não é de surpreender que, em todas as cinco cidades, o maior **custo de operação** para os motoristas no sistema de metas seja a compra de combustível, seguido de perto pela própria taxa de metas. Outros custos importantes incluem pagamentos a outros trabalhadores (cobradores e motoristas auxiliares), propinas à polícia, taxas de terminais e manutenção. Consulte a Figura 10.

Figura 10. Exemplos ilustrativos de custos operacionais diários de van em **USD** (entrevistas detalhadas)

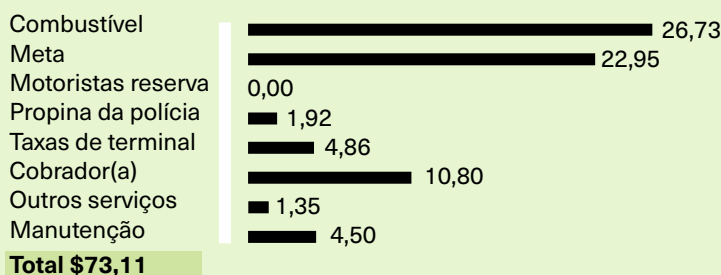
NAIRÓBI Matatu de 33 assentos



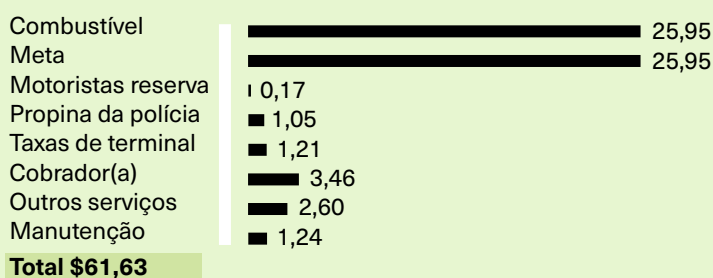
NAIRÓBI Matatu de 14 assentos



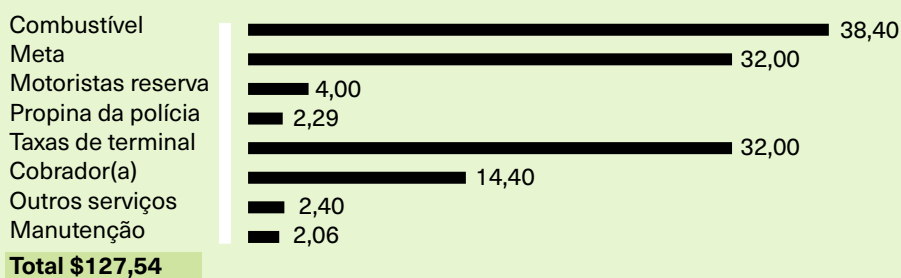
KAMPALA Táxi de 14 assentos



ACRA Tro-tro de 14 assentos



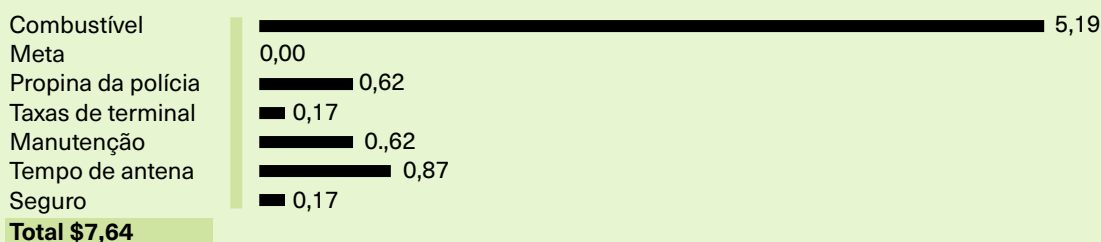
ABDIJÃ Gbâkâ de 18 assentos



Da mesma forma, conforme ilustrado na Figura 11, o maior custo de um mototaxista é, de longe, o combustível. Para os usuários do sistema de metas, o segundo maior custo é a taxas de metas. Outros custos são pequenos em comparação, mas quase idênticos: propina da polícia, manutenção, tempo de antena (custo do telefone celular), seguro e taxas do terminal.

Figura 11. Exemplos ilustrativos de custos operacionais diários de motocicletas em USD (entrevistas detalhadas)

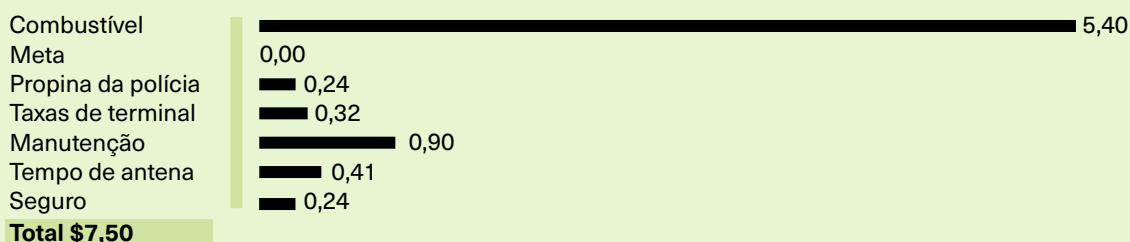
ACRA Proprietário-motorista de Okada



ACRA Motorista de meta de Okada



KAMPALA Proprietário-motorista de Boda-Boda



KAMPALA Motorista de meta de Boda-Boda



Estimativas ilustrativas de ganhos diários médios de motoristas e motociclistas, extraídas das entrevistas detalhadas, revelam uma grande variedade de renda bruta (receita tarifária) e renda líquida entre proprietários de frotas, proprietários-motoristas/motociclistas e motoristas e motociclistas de meta. Consulte a Figura 12.

Figura 12. Ganhos líquidos diários ilustrativos de vans e ônibus (a partir de dados de entrevistas detalhadas)

Ganhos líquidos diários ilustrativos de vans e ônibus			USD
Abdijã	Proprietário da frota de Gbâkâ	XOF 69.799	111,68
Abdijã	Proprietário da frota de Gbâkâ	XOF 64.131	102,61
Abdijã	Proprietário-motorista de Gbâkâ	XOF 54.745	87,59
Abdijã	Proprietário da frota de Gbâkâ	XOF 43.220	69,15
Acra	Proprietário de frota de Tro-tro	GHS 346	59,86
Nairóbi	Proprietário-motorista de Matatu	KES 5.494	53,84
Acra	Proprietário de frota Tro-tro	GHS 270	46,71
Abdijã	Motorista de meta de Gbâkâ	XOF 29.090	46,54
Abdijã	Motorista de meta de Gbâkâ	XOF 28.552	45,68
Acra	Proprietários-motoristas de Tro-tro	GHS 193	33,39
Abdijã	Motorista de meta de Gbâkâ	XOF 20.125	32,20
Acra	Motorista de meta de Tro-tro	GHS 140	24,22
Nairóbi	Motorista de meta de Matatu	KES 2.318	22,72
Abdijã	Proprietário-motorista de Gbâkâ	XOF 13.902	22,24
Abdijã	Proprietário-motorista de Gbâkâ	XOF 11.198	17,92
Acra	Proprietários-motoristas de Tro-tro	GHS 83	14,36
Kampala	Taxista de meta	UGX 50.074	13,52
Acra	Proprietário da frota de Tro-tro	GHS 74	12,80
Nairóbi	Motorista de meta de Matatu	KES 1.126	11,03
Kampala	Cobrador de táxi drone	UGX 30.375	8,20
Acra	Proprietários-motoristas de Tro-tro	GHS 45	7,79
Abdijã	Motorista de meta de Gbâkâ	XOF 4.515	7,22
Kampala	Proprietário de frota de táxi	UGX 17.533	4,73
Kampala	Taxista de meta	UGX 14.150	3,82
Kampala	Proprietário de táxi drone	UGX 10.271	2,77
Kampala	Proprietários-motoristas de táxi	UGX 6.452	1,74
Nairóbi	Proprietário-motorista de Matatu	KES 134	1,32

A receita tarifária diária informada varia muito, dependendo de uma série de fatores que incluem as rotas operadas, o tamanho e a condição do veículo e o número de horas trabalhadas (consulte a Figura 13). A precisão dos números também depende da capacidade ou da vontade dos entrevistados de fornecer estimativas realistas da receita tarifária.

Figura 13. Comparação da receita tarifária diária informada (a partir de dados de entrevistas detalhadas)

Comparação da receita tarifária diária informada		Faixa em USD
Gbâkâ (van)	Abdijã	104,00 – 173,00
Matatu (ônibus)	Nairóbi	100,00 – 150,00
Tro-tro (van)	Acra	61,00 – 88,00
Táxi (van)	Kampala	43,00 – 81,00
Wôro-wôro (táxi compartilhado)	Abdijã	48,00 – 80,00
Táxi compartilhado	Acra	35,00 – 61,00
Okada (mototáxi)	Acra	17,00 – 21,00
Boda-boda (mototáxi)	Kampala	7,00 – 11,00

Proprietários e motoristas de vans e ônibus

Foi relatado que a receita tarifária diária dos motoristas de gbâkâ em Abdijã era de 65.000 a 108.000 francos (USD 104 a 173); em Acra, de 353 a 508 cedis (USD 61 a 88); em Kampala, de 160.000 a 300.000 xelins (USD 43 a 81) e em Nairóbi, de 10.000 a 15.000 xelins (USD 100 a 150).

Entre os proprietários e motoristas de vans e ônibus, um proprietário de frota pode ganhar mais de USD 100 líquidos por dia, embora um proprietário-motorista de um veículo relativamente novo ou maior em boas condições também possa obter uma renda substancial.

No outro extremo da faixa de renda estão aqueles com veículos muito antigos, proprietários com dívidas significativas ou motoristas que trabalham em um número consideravelmente menor de dias por ano. Isso indica que alguns motoristas estão ganhando pouco ou nenhum dinheiro.

Figura 14. Ganhos líquidos diários ilustrativos de táxi compartilhado

Ganhos líquidos diários ilustrativos de táxi compartilhado			USD
Abdijã	Proprietário da frota de wôro-wôro	XOF 125.317	200,51
Abdijã	Proprietário da frota de wôro-wôro	XOF 41.846	66,95
Abdijã	Proprietários-motoristas de wôro-wôro	XOF 22.059	35,29
Abdijã	Proprietário da frota de wôro-wôro	XOF 21.885	35,02
Abdijã	Proprietários-motoristas de wôro-wôro	XOF 18.388	29,42
Abdijã	Proprietários-motoristas de wôro-wôro	XOF 17.175	27,48
Acra	Proprietário de frota de táxi compartilhado	GHS 110	19,03
Acra	Proprietário-motorista de táxi compartilhado	GHS 104	17,99
Abdijã	Proprietários-motoristas de wôro-wôro	XOF 10.723	17,16
Acra	Motorista de meta de táxi compartilhado	GHS 61	10,55
Acra	Motorista de meta de táxi compartilhado	GHS 55	9,52
Acra	Motorista de meta de táxi compartilhado	GHS 49	8,48
Abdijã	Motorista de meta de wôro-wôro	XOF 3.345	5,35
Abdijã	Motorista de meta de wôro-wôro	-XOF 192	-0,31
Abdijã	Motorista de meta de wôro-wôro	-XOF 245	-0,39
Abdijã	Motorista de meta de wôro-wôro	-XOF 1.334	-2,13
Abdijã	Proprietários-motoristas de wôro-wôro	-XOF 1.401	-2,24

Proprietários e motoristas de táxis compartilhados

Foi relatado que a receita tarifária diária para motoristas de táxi compartilhado em Acra era de 200 a 350 cedis (USD 35 a 61) por dia; e em Abdijã, de 30.000 a 50.000 francos (USD 48 a 80).

Os proprietários de frotas de táxis compartilhados em Abdijã e Acra podem obter uma renda líquida expressiva, como mostra a Figura 14. Uma análise da renda e das despesas de um proprietário de frota wôro-wôro de Abdijã, com sete veículos, sugere que ele ganhava mais de USD 200 por dia. O proprietário com lucro líquido de mais de USD 60 por dia tinha três veículos.

No outro extremo do espectro, a análise de quatro dos motoristas de meta de wôro-wôro sugere que eles estavam tendo prejuízo.

Proprietários e motoristas de mototáxi

A Figura 15 apresenta algumas ilustrações dos ganhos líquidos diários dos proprietários e motoristas de mototáxis em Acra e Kampala. Os motociclistas de boda-boda em Kampala afirmam que normalmente recebem entre 27.000 e 40.000 xelins (USD 7 e 11) em tarifas por dia, dependendo do número de horas e dias trabalhados, da localização do ponto e do estado do veículo. Em Acra, a maioria dos motociclistas de okada alegou ganhar entre 100 e 120 cedi (USD 17 e 21).

Figura 15. Ganhos líquidos diários ilustrativos dos mototáxis (a partir de dados de entrevistas detalhadas)

Ganhos líquidos diários ilustrativos de mototáxis			USD
Acra	Proprietário-motociclista	GHS 67	11,59
Acra	Proprietário-motociclista	GHS 66	11,42
Acra	Proprietário-motociclista	GHS 57	9,86
Acra	Motorista de metas	GHS 40	6,92
Kampala	Proprietário-motociclista	UGX 13.851	3,74
Kampala	Motorista de metas	UGX 13.207	3,57
Kampala	Motorista de metas	UGX 12.250	3,31
Kampala	Proprietário-motociclista	UGX 8.803	2,38
Kampala	Motorista de metas	UGX 7.972	2,15
Kampala	Motorista de metas	UGX 6.675	1,80
Acra	Motorista de metas	GHS 7	1,21
Kampala	Motorista de metas	UGX 3.387	0,91
Kampala	Motorista de metas	UGX 2.937	0,79
Kampala	Motorista de metas	UGX 2.707	0,73
Kampala	Motorista de metas	UGX 1.803	0,49
Kampala	Motorista de metas	UGX 1.327	0,36
Kampala	Motorista de metas	UGX 180	0,05
Kampala	Motorista de metas	-UGX 240	-0,06
Kampala	Motorista de metas	-UGX 967	-0,26

Lucratividade

Na maioria das Avaliações do Impacto sobre o Trabalho, não houve nenhuma tentativa de medir a lucratividade das operações, e elas se restringiram a estimativas de custos e receitas operacionais. Em Kampala, no entanto, houve uma tentativa de estimar a lucratividade de um proprietário-motorista de táxi (van), de um proprietário de táxi e de um proprietário de táxi “drone”²⁵. Não houve nenhuma tentativa

de estimar os meios de subsistência ou a lucratividade dos proprietários de grandes frotas, embora se saiba que muitos estão deixando de ser proprietários devido aos baixos retornos sobre o capital. O simples aumento de escala a partir de exemplos de proprietários-motoristas não teria levado em consideração o provável acesso a fontes alternativas de empréstimo de capital, as relações lucrativas com os detentores de poder e influência, e as possibilidades de evitar (ou se beneficiar de) extorsão e corrupção.

Ilustração da lucratividade dos proprietários-motoristas de taxis vans em Kampala

Idade do táxi no momento da compra (anos)	14			
Preço da compra em UGX	20.000.000			
Empréstimo em UGX	10.000.000			
Período do empréstimo (anos)	6			
Juros	22,00%			
Expectativa de vida operacional (anos)	6			
Tarifas de passageiros por dia	160.000			
Dias de operação por ano	340			
Custos em UGX		Total em US\$		
Principal (preço da compra)		-20.000.000		
Juros		-8.945.866		
Combustível (por dia)	50.000	-102.000.000		
Taxas de embarque / guias (por dia)	18.000	-36.720.000		
Propinas da polícia e multas (por semana)	80.000	-24.960.000		
Cobrador (por dia)	12.000	-24.480.000		
Reparos de avarias (por ano)	2.400.000	-18.517.464		
Serviço de rotina (por mês)	200.000	-14.400.000		
Lavagem de carros (por semana)	30.000	-9.360.000		
Chamadores (por dia)	5.000	-10.200.000		
Estacionamento / Vigia (por dia)	2.000	-4.080.000		
Licença de veículo de serviço público (PSV) (por ano)	600.000	-3.600.000		
Seguro para terceiros (por ano)	120.000	-480.000		
Custo total		-277.743.330		
Tarifas de passageiros por dia	160.000	288.220.023		
EBITDA		39.182.559		
Renda líquida		10.236.693		
Investimento	FIRR	38,80%	Retorno sobre investimento (ROI)	1,96
Patrimônio	EIRR	66,20%	Retorno sobre patrimônio (ROE)	2,02

Figura 16. Exemplo ilustrativo da lucratividade dos motoristas de van (fevereiro de 2020)

Embora muito limitados, os exemplos ilustrativos da lucratividade dos motoristas de van (veja a Figura 16) demonstram que o setor é extremamente precário, e não é preciso muito para que um motorista ou proprietário-motorista de veículo perca dinheiro. A lucratividade pode variar muito de um dia para o outro. Basta uma tempestade, uma repressão da polícia ou uma pane mecânica para que o motorista se endivide.

A pandemia da Covid-19 teve um impacto devastador quando o transporte público foi efetivamente interrompido e os trabalhadores ficaram com pouca ou nenhuma renda. A OIT estimou que houve uma redução de 81% nos ganhos dos trabalhadores da economia informal na África²⁶.

“Você percebe que na economia informal no Quênia – e em muitas partes do Leste da África – eles têm apenas o suficiente para sobreviver... e a restrição de movimentos significa nenhum meio de subsistência – eles perderam sua subsistência, porque não têm nada para comer no fim do dia.”

Dan Mihadi, secretário-geral do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes e Afins, Quênia, 14 de junho de 2024²⁷

Por outro lado, em um dia favorável, um motorista pode ganhar um bom dinheiro. A maioria dos proprietários-motoristas não tem ideia se seu negócio é lucrativo ou não. Eles simplesmente sobrevivem um dia após o outro e esperam que o dia seguinte seja melhor. Muitos têm outra possível fonte de renda. Em dias ruins, o proprietário-motorista pode receber algum dinheiro como telefonista, conseguir vender alguns cartões telefônicos ou sacar as economias do fundo de bem-estar associado à estação, por exemplo. Na pior das hipóteses, eles serão forçados a pedir mais dinheiro emprestado a um agiota e correrão o risco de cair em uma espiral de dívidas.



Proprietário-motorista de Kampala

O proprietário-motorista, conforme ilustrado na Figura 16, comprou um veículo com 14 anos de idade por 20 milhões de xelins, com uma expectativa de vida operacional de mais seis anos. O motorista tinha um capital disponível de 10 milhões de xelins e tomou mais 10 milhões emprestados a uma taxa de juros de 22%.

O táxi é capaz de gerar uma renda média diária de 160.000 xelins com as tarifas dos passageiros, com uma redução de 5% a cada ano, à medida que o táxi sofre desgaste e, portanto, torna-se menos atraente para os passageiros durante sua vida útil. O táxi pode operar 340 dias por ano, considerando os dias perdidos por manutenção ou circunstâncias externas.

O consumo de combustível é ineficiente, o que resulta em custos elevados. O veículo está em mau estado, o que o torna menos atraente para os passageiros e o sujeita a multas frequentes e pedidos de propina por parte da polícia. Ele quebra com frequência, gerando um alto custo em reformas e reparos.

O proprietários-motoristas tem um lucro operacional baixo, mas positivo, durante a vida útil de seu investimento. No entanto, esses lucros cobrem tanto os salários quanto seu investimento de capital. Se todo o lucro operacional fosse destinado à remuneração do capital (ou seja, se todo esse lucro fosse guardado sem sobrar qualquer valor para os próprios salários), a taxa interna de retorno sobre o patrimônio líquido (EIRR²⁸) seria de 66,22% ao ano. No entanto, o proprietário-motorista não pode se dar ao luxo de não usar uma parte significativa de sua renda líquida para a sua sobrevivência e a de sua família. A análise financeira demonstra que, quando o proprietário-motorista gasta mais do que míseros 4.674 xelins por dia, a taxa de retorno diminui para zero ou menos, e o capital inicial do proprietário é consumido (mesmo sem levar em consideração a inflação).

As perdas operacionais ocorrem no último ano de operação, quando o declínio das receitas tarifárias se torna insuficiente para cobrir as despesas operacionais e o reembolso do empréstimo pendente. Diante desse empréstimo oneroso, o proprietário-motorista não tem alternativa a não ser continuar operando. Ele não tem alternativa a não ser encontrar mais fontes de receita (ou outro empréstimo) para se sustentar e cobrir suas perdas.

PROBLEMAS ENFRENTADOS PELA FORÇA DE TRABALHO

Assédio policial

Quando solicitados a identificar os principais problemas enfrentados no trabalho, a resposta mais comum foi, definitivamente, o **assédio policial**. Essa parece ser uma característica do setor em todas as cidades. Consulte a Figura 17.

Respondentes do questionário que citaram o assédio policial como um problema no trabalho

	Total de respondentes	Respondentes que citaram assédio policial	
Mototaxistas de Acra	33	18	55,0%
Nairóbi (todos os trabalhadores)	901	474	52,6%
Equipes de tro-tro de Acra	114	41	36,0%
Taxistas em Acra	34	8	24,0%
Mototaxistas de Kampala	339	54	15,9%
Dacar (todos os trabalhadores)	288	32	11,1%
Prestadores de serviço de Acra	67	3	4,5%

Figura 17. Respondentes do questionário que citaram o assédio policial como um problema no trabalho

A polícia é acusada de suborno, prisões arbitrárias, extorsão e brutalidade. Motoristas e cobradores são constantemente parados nas ruas por infrações pequenas ou inexistentes. Eles são ameaçados com prisão, multas altas ou com a apreensão do veículo. A única alternativa é pagar a propina.

“O problema é a corrupção, porque assim que o policial de trânsito identifica algo pequeno no seu táxi, ele simplesmente desliga o motor e fica de lado, esperando ouvir o ‘[palavra em luganda que se refere a uma propina dada ao agente de trânsito quando você é pego cometendo uma infração]’”

Grupo focal da equipe de táxi, 2020, Kampala

“Nós... sofremos perturbações da polícia, que continua roubando todo o dinheiro que ganhamos, mesmo que todos os nossos documentos sejam verdadeiros.”

Grupo focal de motoristas e colegas do tro-tro, 2021, Acra

Em Nairóbi, as propinas e multas da polícia são um grande sugador de renda. Há as chamadas “propinas educadas” - pagamentos diários rotineiros, muitas vezes repetidos, no valor de Ksh. 200 a 400 ou mais (cerca de USD 2 a 4), em que todas as manhãs os policiais percorrem as filas de ônibus em espera, cobrando uma pequena propina de cada motorista²⁹. Esses pagamentos podem oferecer proteção contra prisões ou novas formas de assédio. Há multas mais pesadas e intermitentes por infrações de

trânsito menores (como não usar o uniforme ou crachá de licença corretos, desrespeitar uma rota de matatu), geralmente variando de Ksh. 1.000 a 2.000 (USD 10 a 20) por semana.

Em Acra, os motoristas de tro-tro “flutuantes” (motoristas/veículos não registrados que operam fora dos terminais e das estruturas reguladoras dos sindicatos) são ativamente incentivados e protegidos por policiais que exigem pagamentos de rotina para cada partida de veículo “flutuante”. A polícia se aproveita do status tecnicamente ilegal do setor de okada de Acra para extorquir dinheiro dos motociclistas ou exigir viagens gratuitas.

“A polícia se aproveita do fato de não estarmos legalizados para sempre nos extorquir dinheiro sem motivo. Eles se aproveitam de nós e lucram às nossas custas. Outra coisa problemática é que eles não nos pagam quando utilizam nossos serviços.”

Grupo focal de motociclistas de Okada, 2021, Acra

Os motoristas de Gbâkâ em Abdiijã afirmam constantemente que precisam fazer pagamentos de extorsão à polícia no valor de XOF 40-50.000 (USD 64 a 80 por mês)³⁰.

Os prestadores de serviço também enfrentam assédio, prisões e confisco de mercadorias durante batidas policiais.

Trabalho inseguro e precário

A economia é dominada pelo trabalho inseguro e precário, seja o trabalhador empregado informalmente por proprietários de veículos por meio do sistema de metas ou por outros trabalhadores informais (por exemplo, cobradores pagos por motoristas), ou como trabalhador autônomo, como vendedor, faxineiro ou mecânico.

São poucos os trabalhadores que têm algum tipo de contrato. Em Dacar, apenas 6% dos respondentes informaram que tinham contrato com um empregador. Apenas uma mulher, entre as quarenta pesquisadas, tinha contrato de trabalho. Em Nairóbi, menos de quatro por cento dos trabalhadores de Matatu tinham qualquer forma de acordo ou contrato escrito. Em Kampala, nove por cento das equipes de táxis, oito por cento dos prestadores de serviços e seis por cento dos trabalhadores dos pontos de táxi tinham algum tipo de contrato por escrito com a pessoa que os remunera pelo trabalho realizado.

A renda pode sofrer grandes flutuações, dependendo de diversos fatores externos, como clima, congestionamento, eventos públicos, “medidas de repressão” às regulamentações e níveis de assédio policial. A flutuação dos custos, principalmente os aumentos repentinos no valor do combustível, pode afetar drasticamente os meios de subsistência.

Assim como os trabalhadores da economia informal em geral, eles contam com pouca ou nenhuma proteção social. Não há, por exemplo, garantias para aposentadoria, doenças ou licença-maternidade. Muitos trabalhadores dependem de organizações informais de assistência mútua e fundos de bem-estar.

Em Kampala, por exemplo, cada ponto de táxi (van) e boda-boda (mototáxi) organiza um fundo de bem-estar para os motoristas. Os líderes dos pontos são responsáveis por coletar contribuições dos membros registrados, incluindo motoristas, cobradores, motoristas reserva, chamadores e carregadores. No entanto, os motoristas normalmente preferem pagar suas contribuições para o fundo de bem-estar, juntamente com outras taxas, a cada viagem realizada. O valor geralmente corresponde à

tarifa de um passageiro para aquela viagem específica.

A magnitude da insegurança foi amplamente revelada durante a pandemia de Covid-19, que teve um impacto devastador sobre milhares de trabalhadores do transporte informal. Em muitos países, o transporte público foi efetivamente interrompido e os trabalhadores deixados sem nenhuma ou pouca renda. A OIT estima que o primeiro mês da crise tenha causado um declínio de 60% nos rendimentos dos trabalhadores informais em todo o mundo. Na África e na América Latina, onde o impacto econômico do lockdown e as medidas de contenção foram especialmente agudas, a OIT estima um declínio de 81% nos rendimentos³¹.

“Você percebe que, na economia informal no Quênia – e em muitas partes do Leste da África – eles têm apenas o suficiente para sobreviver... e as restrições de mobilidade indicam a ausência de meios de subsistência – eles perderam sua subsistência, porque não têm nada para comer no fim do dia.”

Dan Mihadi, entrevista do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes, 2020, Quênia

Longas horas de trabalho

Às vezes é difícil avaliar o número de horas realmente trabalhadas pelas equipes de ônibus/vans ou por mototaxistas. Em algumas rotas de ônibus ou pontos de mototáxi, pode haver uma demanda constante. Mas em outras, pode haver períodos de folga no meio do dia, quando os motoristas e motociclistas estão descansando ou realizando outras atividades, como resolvendo pendências ou fazendo entregas.

No entanto, as jornadas de trabalho extremamente longas são uma das características mais marcantes da vida profissional no setor de transporte informal.

Entre as equipes de táxi de Kampala, mais de 36% dos respondentes afirmaram trabalhar mais de 15 horas por dia. Dez membros da equipe alegaram trabalhar 19 horas por dia. Quase todas as equipes de táxi trabalhavam seis ou sete dias por semana, sendo que 40% trabalhavam sete dias. Vinte e sete por cento das equipes

explicaram, no entanto, que seu horário de trabalho era irregular e/ou imprevisível.

Os motociclistas de boda-boda de Kampala trabalhavam em média 12,9 horas por dia e 6,4 dias por semana. Mais de 83% dos motociclistas trabalhavam 12 horas por dia ou mais, e 17,4% afirmam trabalhar mais de 16 horas. Quase todos os motociclistas trabalham seis ou sete dias por semana, e quase metade trabalha sete dias por semana.

A maioria dos trabalhadores de matatu em Nairóbi, inclusive os prestadores de serviços e os trabalhadores dos terminais, trabalhavam 12 horas por dia. As equipes de matatu trabalhavam em média quase 15 horas por dia. Em Dacar, 35% relataram trabalhar de nove a doze horas por dia e 53% por mais de 12 horas. Quarenta por cento relataram trabalhar sete dias por semana. Em Acra, 50% trabalhavam 13 horas ou mais por dia. Em Abdijã, 19% trabalham sete dias por semana.

As jornadas de trabalho extremamente longas são o resultado direto do sistema de metas. As equipes de veículos e os mototaxistas que pagam altas taxas de metas aos proprietários de veículos não conseguem ganhar dinheiro até que tenham trabalhado horas suficientes para pagar a meta.

Longas jornadas de trabalho levam a outros problemas importantes: direção agressiva, acidentes, uso de drogas e álcool para manter-se acordado e outros problemas de saúde, além do impacto sobre as responsabilidades familiares e a vida social.

Ambiente de trabalho

“Há muita poluição causada por táxis velhos e boda-boda. Esses veículos deveriam estar nas vilas fazendo trabalho agrícola, não na cidade, mas isso também é causado pelos altos juros dos empréstimos. Os empréstimos devem ter juros menores para que as pessoas possam adquirir facilmente novos veículos e evitar a poluição.”

Motociclistas de boda-boda, debate em grupo focal, Kampala, 2020

Foi perguntado aos entrevistados se eles tiveram problemas de saúde ou lesões em decorrência do trabalho no setor de transportes. Em Abdijã, 77% dos entrevistados achavam que corriam o risco de adoecer. Em Nairóbi, mais de 30% e em Dacar, mais de 35% relataram problemas de saúde ou lesões. Muitos dos problemas de saúde estavam associados a um ambiente de trabalho perigoso, especialmente à má qualidade do ar. Surpreendentemente, dos 192 que responderam em Acra, apenas 6,3% relataram problemas. A baixa taxa de resposta em Acra é um mistério. Talvez devido a algum mal-entendido com o entrevistador, ou porque Acra possui melhores condições de trabalho e maior segurança nas estradas.

A maioria das estações apresenta um ambiente de trabalho muito precário, com altas temperaturas durante o dia, falta de sombra e proteção contra a chuva e o sol, poeira e condições insalubres. Os prestadores de serviços, como vendedores de alimentos e mecânicos, reclamam de água e eletricidade caras ou indisponíveis e da falta de espaço de trabalho seguro e satisfatório.

As condições de trabalho nos estacionamentos de táxis, nos pontos e nas áreas de serviço de Kampala foram apontadas como extremamente ruins, por exemplo. Há muito tempo não havia nenhuma tentativa de manutenção ou melhoria dos estacionamentos de táxi. Não havia abrigo contra chuva ou sol, o saneamento básico era precário ou inexistente e as instalações para preparar e servir alimentos eram extremamente insalubres³².

A falta de saneamento adequado é uma questão particularmente importante, especialmente para as mulheres.

“Os banheiros públicos foram entregues para administração privada. Não é possível encontrar esses banheiros públicos em todos os lugares. Não há banheiros em nossos terminais, não há banheiros em todos os lugares. Temos sempre de andar muito para chegar aos banheiros. Os banheiros não tinham drenos de esgoto adequados, a maioria deles estava entupida. É possível ver que há lixo por todos os lados. Não existe um sistema de descarte adequado.”

Cobrador de matatu e membro do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes do Quênia³³

“Para as mulheres, principalmente, é muito difícil usar esses banheiros, e não há alternativa. Não podemos deixar o nosso trabalho e ir até a casa de outras pessoas para pedir para nos aliviar. Não é fácil. Não conseguimos segurar. Trabalhamos pelo menos sete horas e não conseguimos ficar das 5 da manhã até 1 da tarde sem ir ao banheiro. É impossível.”

Cobradora do ônibus Dem Dikk em Dacar³⁴

Falta de respeito

“Sou um daqueles que todo mundo adora odiar. Somos a espinha dorsal do mercado negro do Quênia, responsável pelo pagamento de todos, desde a polícia até as gangues criminosas. Talvez você não tenha ideia do que é ser a ovelha negra do país, mas vou explicar: acordamos às três da manhã todos os dias para levar leite para Nairóbi, de lá levamos para casa os policiais que estiveram em serviço noturno, depois pegamos vendedores de jornais, motoristas de empresas, funcionários de escritórios e os filhos de vocês na escola”.

Motorista de matatu de Nairóbi,
citado no Daily Nation³⁵

Em todas as pesquisas, entrevistas e grupos focais, há um sentimento latente de ressentimento e frustração em relação ao que é percebido como falta de respeito pelos trabalhadores do transporte, seja por parte dos passageiros, das autoridades ou da mídia. Eles são frequentemente retratados como criminosos e bandidos. São culpados por acidentes de trânsito, congestionamentos e estradas ruins. São desprezados e temidos. No entanto, desempenham um papel fundamental na economia da cidade.

Os trabalhadores alegam que há uma falta de respeito generalizada por sua profissão e acreditam que seus problemas e questões são ignorados pelos detentores do poder.

“Não há respeito pela profissão de motorista de táxi. Escritórios e instituições em Gana não nos dão o devido respeito, nem mesmo a oportunidade de ouvir nossos problemas e preocupações. A situação é a mesma desde que comecei a dirigir em 1974.”

Grupo focal de motoristas de táxi,
Acra, 2021

As equipes dos veículos enfrentam a hostilidade dos passageiros. As pesquisas revelam que os problemas relacionados a passageiros e clientes mal-educados e desrespeitosos são os mais citados pelos entrevistados.

“Nossas principais dificuldades estão relacionadas aos clientes. De fato, quando um cliente nos entrega sua máquina para conserto, após o reparo, ele se recusa a nos dar um orçamento e prefere nos pagar de acordo com suas possibilidades. Ele nos dá moedas de esmola, o que prejudica nossa forma de subsistência.”

Mecânico em Adjamé, Abdijã, 2022

“O principal problema que enfrentamos é que os passageiros complicam o nosso trabalho de tal forma que pagam menos do que o valor combinado para uma determinada viagem quando chegam ao destino e, às vezes, não pagam nada. Eles nos desvalorizam, sabendo que não podemos lutar ou forçá-los a pagar.”

Grupo focal de mulheres cobradoras de táxi,
Kampala, 2020

Os mototaxistas são particularmente visados. Em Acra, onde os mototáxis (okada) continuam tecnicamente ilegais, os motociclistas reclamam que os carros os derrubam propositalmente na estrada. Em Kampala, onde as taxas de acidentes e ferimentos de motociclistas de boda-boda são especialmente altas, acredita-se que os motociclistas de boda-boda feridos são deliberadamente maltratados pelas autoridades médicas.

Obviamente, há grandes problemas de criminalidade e violência em muitas cidades, e o comportamento de alguns trabalhadores pode ser agressivo e intimidador (veja a próxima página).

Criminalidade

Sem dúvida, há altos níveis de criminalidade dentro e fora do transporte informal, principalmente pequenos furtos e total ausência de segurança pessoal.

Em Kampala, os motociclistas de boda-boda são especialmente vulneráveis a ladrões violentos e passageiros que não pagam as tarifas.

"Temos clientes que não querem pagar depois da viagem. Eles fogem sem pagar e alguns deles são assaltantes que matam nossos colegas e roubam suas motocicletas... Há também aqueles que fingem ser motociclistas de boda-boda, mas são ladrões. Eles até criam pontos falsos e a polícia não faz nada para prendê-los. Pelo contrário, se você reclamar e tentar interferir nas atividades deles, a polícia acaba prendendo você."

Líderes dos pontos de boda-boda, 2020

"Às vezes você leva um passageiro e quando ele chega ao destino, simplesmente foge sem pagar. Alguns até dão golpes na cabeça de nossos motoristas e os matam para levar suas motocicletas."

Comitê Executivo dos Empreendedores de Boda Boda da Região Metropolitana de Kampala, 2020

O transporte de dinheiro torna os motoristas e motociclistas particularmente suscetíveis a crimes violentos. Esse é um fator importante para incentivar os trabalhadores a adotar sistemas de pagamento sem dinheiro (consulte Conscientização e percepções em relação à reforma, abaixo).

Mas há também problemas mais estruturais de crime organizado e facções criminosas, por vezes agravados ou favorecidos pela corrupção policial.

Em Abdiijã, por exemplo, o comportamento notoriamente violento dos *gnambros* foi um dos problemas mais importantes identificados pelos trabalhadores, especialmente os motoristas de gbâkâ (van), nas entrevistas detalhadas e nos grupos focais. Os Gnambros ("valentões") trabalham em estações de ônibus ou em seus arredores, embarcando passageiros nos veículos e, normalmente, cobrando dos motoristas uma "taxa de embarque" por viagem. Armados com paus, soqueiras, estilingues ou "dentes de jacaré" (uma espécie de estaca para furar as rodas dos veículos), eles ameaçam com violência para dissuadir qualquer motorista que não coopere³⁶.

Em Kampala, os trabalhadores acreditam que a polícia protege as gangues criminosas que estabelecem ou assumem pontos de táxi e boda-boda informais ou não autorizados.

"Há pontos de táxi ao longo das estradas que não são legalizados, mas pertencem a pessoas importantes do governo, como em Bwaise. Há muita política nisso. Todos os táxis deveriam ter um espaço alocado no estacionamento de táxis para evitar aqueles que estacionam na beira da estrada, pois são eles os que mais causam problemas."

Cadres seniores de boda-boda, Kampala, 2020

Há também uma crença generalizada de que algumas das atividades ilegais estão ligadas a políticos poderosos e outras autoridades. Em Nairóbi, acredita-se amplamente que as iniciativas para reformar o setor de matatu são prejudicadas por pessoas poderosas (políticos, policiais, funcionários do governo) que possuem secretamente grandes frotas de veículos. Em Kampala, os políticos, candidatos políticos e funcionários do governo gastam enormes quantidades de dinheiro para atrair o apoio e os votos dos usuários de boda-boda, o que, acredita-se, atrapalha e interfere na representação democrática dos próprios usuários e prejudica as tentativas de regulamentar adequadamente o setor.



Estação de transporte de Kampala

Acidentes e problemas de saúde

Os trabalhadores de algumas cidades relatam inúmeros problemas de saúde e segurança, intimamente ligados às más condições de trabalho, à insegurança no emprego, à qualidade dos equipamentos de trabalho e às longas jornadas de trabalho associadas à fadiga.

Em Abdiijã, mais de três quartos relataram correr o risco de contrair doenças e 39% foram vítimas de colisões e outros incidentes de trânsito. Em Dacar, 35,8% disseram que sofreram problemas de saúde ou lesões relacionadas ao trabalho, principalmente fadiga, acidentes e doenças como dores de cabeça e asma. Trinta e dois por cento relataram um ambiente de trabalho perigoso, especificamente falta de abrigo, condições dos equipamentos de trabalho e acidentes.

As mulheres, em particular, relataram problemas no local de trabalho, incluindo questões relacionadas à falta de saneamento ou condições inseguras. Em Dacar, 50% das mulheres tiveram problemas de saúde devido à falta de abrigo contra o mau tempo, pois elas trabalham predominantemente do lado de fora. Esses problemas tendem a se agravar à medida que a mudança climática se acelera, piorando as condições que ameaçam a saúde, como calor extremo e tempestades.

Muitas das queixas comuns de saúde, como asma, dor de garganta e dores de cabeça, são atribuídas à poeira e à poluição do ar. Está claro que a exposição à poluição do ar é um problema sério para os trabalhadores do setor, levando a problemas respiratórios e

cardiovasculares³⁷. Em Nairóbi, um terço dos entrevistados relatou problemas respiratórios, provavelmente relacionados a salários baixos que levam a condições de trabalho ruins e longas horas de exposição a fumaça e poeira. Em Dacar, os engarrafamentos foram apontados como responsáveis pelas condições precárias do ambiente.

"O governo precisa resolver os engarrafamentos, pois isso tem efeitos adversos sobre nossa saúde. Há asmáticos e pessoas que têm problemas cardíacos. Por isso, é importante aderir a um seguro saúde coletivo que possa cobrir os custos em caso de doença."

Grupo focal da estação de ônibus, Dacar, 2019

A direção agressiva e o mau estado das estradas são frequentemente citados como causa de acidentes, incluindo buracos, principalmente durante tempestades, quando os perigos ficam encobertos. Também há problemas de abuso de drogas e álcool, uma consequência do excesso de horas de trabalho.

Há uma incidência particularmente alta de acidentes entre mototaxistas, muitas vezes causada pela condução imprudente ou agressiva de motoristas de carros particulares e veículos de transporte de passageiros. As vítimas são frequentemente motociclistas novos, inexperientes e jovens, sobretudo os que chegam à cidade vindos de áreas rurais.

Os acidentes também são frequentemente causados pelo mau estado de conservação dos veículos. Esse problema é agravado pela baixa qualidade e pelo alto custo das peças de reposição e ferramentas.

PROBLEMAS ENFRENTADOS PELAS MULHERES TRABALHADORAS

Embora o setor em todas as cinco cidades seja fortemente dominado por homens, ainda há um número considerável de mulheres que dependem dele para sobreviver, principalmente nas atividades de prestação de serviços, como vendedores em terminais.

Há uma discriminação generalizada contra mulheres que tentam conseguir empregos mais lucrativos e estáveis, como membros da equipe de veículos. Além disso, as áreas de serviços fora das estradas tendem a ser dominadas por homens. Ainda existem barreiras culturais e comportamentais significativas para as mulheres no setor, além da hostilidade dos proprietários de veículos, passageiros e colegas de trabalho.

Os chamadores nos terminais são capazes de se recusar a chamar passageiros se perceberem que é uma mulher que está na porta trabalhando como cobradora, por exemplo. Às vezes, os passageiros preferem esperar até que outro táxi esteja disponível, em vez de viajar com uma cobradora mulher (Grupo focal de cobradoras mulheres, Kampala, 2020).

A falta de oportunidades de treinamento, a falta de saneamento no local de trabalho e a falta de proteção social, como o salário maternidade, afetam as mulheres de forma desproporcional. Em Abdiijã, as mulheres vendedoras enfrentam dificuldades para acessar capital de investimento, o que resulta em baixos lucros, além de sofrerem assédio por parte dos agentes da polícia municipal nos terminais e perda de renda devido a despejos ou relocação.

Assédio sexual

A principal preocupação das mulheres ao tentarem entrar no setor e durante o trabalho é o assédio sexual generalizado - por parte dos proprietários de veículos, de outros trabalhadores do transporte e dos passageiros.

Tanto em Nairóbi quanto em Dacar, mais de 15% das mulheres pesquisadas, quando solicitadas a identificar os principais problemas que enfrentam no trabalho, relataram assédio sexual. Em Abdiijã, de acordo com dados publicados em 2017 sobre assédio sexual nos serviços de ônibus da SOTRA, mulheres com idade entre 14 e 39 anos frequentemente sofriam assédio ao longo do dia<?>.

As trabalhadoras reclamam que se sentem forçadas a “tolerar” o assédio para manter seus empregos. Em Kampala, por exemplo, as mulheres que procuram trabalho no setor de táxis, como qualquer outra pessoa, precisam primeiro conseguir um lugar em um ponto de táxi (van), normalmente exigindo um pagamento ao presidente do ponto. Quando não têm dinheiro suficiente, o presidente do ponto exige favores sexuais.

"Algumas cobradoras afirmam que, se você não tem dinheiro para pagar ao presidente do ponto para conseguir um emprego, você usa seu corpo para pagar. Isso normalmente acontece nos pontos próximos ao Pioneer Mall, onde há um senhor que se aproveita das mulheres que querem trabalhar."

Grupo focal de mulheres cobradoras de táxi,
Kampala, 2020

"Se você não ceder às investidas deles, eles te insultam e fazem uma série de coisas ruins. Nosso trabalho é difícil. Quanto mais você se comporta de forma amigável e aberta com eles, mais eles se aproveitam de você. Se você reclama ou os evita, é chamada de orgulhosa e arrogante, portanto, é muito difícil encontrar um equilíbrio. Isso pode até afetar nossos casamentos, se não tomarmos cuidado. Alguns homens chegam a querer flertar e te ligar em horários impróprios durante a noite."

Grupo focal de trabalhadoras das estações, Acra, 2021

O assédio é praticado tanto por passageiros quanto por colegas de trabalho. O problema é agravado pela alta densidade de passageiros nos ônibus, decorrente da falta de veículos disponíveis.

"Somos assediadas por passageiros do sexo masculino; eles nos maltratam e nos chamam de todos os tipos de nomes, dizem que parece que fracassamos em nossos casamentos, que não temos modos, que deveríamos voltar para casa e cuidar de nossos filhos, e outros passageiros tocam nossos corpos como querem (toques inapropriados). Os passageiros do sexo masculino são tão preconceituosos que não querem que façamos esse tipo de trabalho."

Grupo focal de mulheres cobradoras de táxi, Kampala, 2020



Discussão do grupo focal de mulheres de Abdiã

ORGANIZAÇÃO E REPRESENTAÇÃO

Para quem não está familiarizado com o setor, um terminal de ônibus ou um ponto de mototáxi pode parecer caótico e desorganizado. No entanto, esses locais informais de trabalho são extremamente organizados, com regras e procedimentos claros para todos que trabalham lá.

As formas de gerenciamento e organização do local de trabalho são bastante variadas de uma cidade para outra, mas geralmente estão sob a égide de um sindicato ou associação, que frequentemente reúne tanto trabalhadores quanto proprietários de veículos entre seus membros.

Tro-tros (vans) e táxis (táxis compartilhados) de Acra

Predominantemente organizado em um sindicato (Sindicato dos Transportes Rodoviários Privados de Gana - GPRTU), mas com alguns terminais organizados por uma associação de proprietários (Associação dos Proprietários de Transporte Progressivo - PROTOA) ou uma cooperativa que abrange proprietários e motoristas (Associação Cooperativa de Transportes de Gana - GCTA)

Okada (mototáxi) de Acra

Várias associações de motociclistas organizam diferentes “estações” de okada, como a Accra Okada Riders Association ou a Circle Okada Riders Association.

Táxis (vans) de Kampala

Em sua maioria, organizados em uma associação (Associação de Operação de Pontos de Táxi de Kampala - KOTSA), com uma estimativa de 30.000³⁸ membros em 2020. A KOTSA é filiada ao principal sindicato do setor de transportes (Sindicato Unificado de Trabalhadores em Transportes e Trabalhadores em Geral - ATGWU). Os membros da KOTSA também são membros de associações que atendem rotas de táxis de longa distância, como as rotas entre Kampala-Entebbe e Kampala-Jinja.

Boda-bodas (mototáxis) de Kampala

Organizado por diversas associações, mas principalmente pelos Empresários de Boda-Boda da Região Metropolitana de Kampala (KAMBE), com uma estimativa de 48.000 membros em 2020. Filiado à ATGWU.

Matatus (ônibus) de Nairóbi

Proprietários organizados por meio de Organizações de Cooperativas de Poupança e Crédito (SACCOs) com base em rotas. Pouquíssimos trabalhadores são membros de associações ou sindicatos, embora o Sindicato dos Trabalhadores em Transportes do Quênia (TAWU) esteja tentando organizar os trabalhadores entre as SACCOs, e existam outros sindicatos (Sindicato dos Trabalhadores de Matatu e Sindicato dos Operadores de Transporte Público), mas com um número muito pequeno de membros.

Cars rapides de Dacar (vans de 25 assentos) e ndiaga ndiaye (caminhões convertidos de 35 a 45 assentos)

As estações de ônibus de Dacar são administradas por “Grupos de Interesse Econômico” (EIGs) - consórcios de proprietários de veículos. As rotas são determinadas por várias associações e cooperativas. Os trabalhadores são organizados por meio de uma colcha de retalhos de associações, grupos de assistência mútua e sindicatos, incluindo o Union des Routiers du Sénégal (URS), o Syndicat Démocratique des Travailleurs du Transport Routier (SDTTR) e a federação de transportes da Union Démocratique des Travailleurs du Sénégal (UDTS). Entretanto, muitos trabalhadores não fazem parte de nenhuma organização.

TATA/AFTU de Dacar (serviço de ônibus semi-formal)

Gerenciado pela AFTU (Association de Financement des Professionnels du Transport Urbain). Motoristas, cobradores e despachantes representados pelo Syndicat Autonome des Travailleurs du Transport du Sénégal (SATTS).

Gbâkâs de Abidjã (vans) e Wôro-wôros (táxis compartilhados)

Terminais supervisionados por um dos muitos sindicatos, organizados em federações nacionais e locais. Os motoristas são representados nacionalmente pelo Le Conseil National des Organisations de Conducteurs Professionnels de Côte d'Ivoire (CNOCP-CI), composto por 122 sindicatos de Abidjã e cidades do interior.

Há enormes diferenças entre os sindicatos das cinco cidades, suas funções no gerenciamento operacional do transporte de passageiros e suas relações com as associações de trabalhadores e proprietários. Algumas dessas diferenças têm raízes em suas respectivas histórias coloniais e pós-coloniais francófonas e anglófonas, que moldaram as leis trabalhistas, as estruturas e a cultura sindicais, além das relações entre sindicatos e partidos políticos.

Nos países anglófonos, os sindicatos de transporte existem desde a década de 1930, influenciados pelos sindicatos britânicos, quando as respectivas administrações coloniais legalizaram as organizações sindicais africanas. O Sindicato dos Trabalhadores em Transportes do Quênia (TAWU) tem suas raízes no Sindicato Africano dos Motoristas de Táxi de Nairóbi (formado no final da década de 1930), o Sindicato Unificado de Trabalhadores em Transportes e Trabalhadores em Geral (ATGWU) era originalmente a Associação de Motoristas de Uganda (formada em 1938) e o Sindicato dos Transportes Rodoviários Privados de Gana (GPRTU) evoluiu do Sindicato dos Motoristas da Costa do Ouro (formado em 1935).

Na África francófona, os sindicatos de transporte começaram a surgir na década de 1940, mas no Senegal e na Costa do Marfim, os atuais sindicatos de transporte têm suas origens no final da década de 1950 ou no início da década de 1960, época da independência.

Até a década de 1980, os sindicatos tinham uma participação significativa nas empresas de ônibus estatais, mas elas estavam em declínio devido à dívida e ao impacto dos programas de ajuste estrutural, e a maioria foi privatizada. As empresas privatizadas em Kampala, Acra e Dacar entraram em colapso na década de 1990. A empresa privatizada de Nairóbi (Kenya Bus Service) ainda existe, mas com operações muito reduzidas, enquanto a empresa de Abdijã (SOTRA) continua sendo estatal, mas com operações reduzidas. Ao mesmo tempo, a economia do transporte informal se expandiu em todas as cinco cidades.

Em **Nairóbi**, o TAWU tem um número muito pequeno de membros no setor de matatu, apesar das tentativas de organizar os trabalhadores em algumas das SACCOs³⁹ relacionadas a rotas que reúnem proprietários de matatu. No entanto, eles têm conseguido começar a se organizar entre os motoristas de algumas das empresas de carona compartilhada que operam em Nairóbi. Juntamente com o TAWU, há dois outros sindicatos filiados à ITF com presença em Nairóbi: o Sindicato dos Trabalhadores de Matatu (MWU) e o Sindicato dos Operadores de Transporte Público (PUTON), que foram criados nos últimos anos especificamente para organizar os trabalhadores de matatu, mas continuam muito pequenos.

Em **Kampala**, o ATGWU foi um excelente exemplo de como um sindicato pode se organizar com sucesso entre os trabalhadores do transporte informal. Seus líderes reconheceram que a grande maioria dos trabalhadores em transportes estava trabalhando na economia informal, organizada em associações e não em sindicatos. O sindicato iniciou então um programa de diálogo com os líderes das associações para compreender como o setor estava organizado e como as associações funcionavam. Isso levou à conclusão conjunta de que a filiação das associações ao ATGWU beneficiaria ambas as partes: o sindicato recuperaria a massa de associados e o poder de organização; as associações se beneficiariam dos direitos sindicais e das relações institucionais com as autoridades. O sindicato firmou uma série de memorandos de entendimento, o que levou a um aumento da filiação, especialmente das grandes associações que representam os trabalhadores de táxis (vans) e mototáxis (boda-boda). Entre 2008 e 2015, o número de associados do ATGWU teve um aumento de 2 a 3 mil para mais de 100 mil.⁴⁰

Em **Acra**, cada terminal de tro-tro é composto por várias filiais, sendo que cada filial opera uma rota específica ou um conjunto de rotas. Estima-se que existam mais de 300 terminais de tro-tro na região da Grande Acra, operados por pelo menos 25 sindicatos e associações. O Sindicato dos Transporte Rodoviário Privado de Gana (GPRTU) é a maior associação de operadores de tro-tro do país. Seus membros são oriundos do setor de táxis compartilhados e de tro-tro, e

incluem motoristas e proprietários de veículos. Historicamente, o GPRTU detinha o monopólio do controle, da regulamentação e da operação do setor de transportes de Gana, devido ao seu relacionamento próximo com sucessivos governos. Em 2005, os proprietários de veículos formaram a Associação dos Proprietários de Transporte Progressivo (PROTOA), que abrange tanto o setor de tro-tro quanto o de táxis compartilhados. A associação afirma operar 30 filiais de tro-tro em Acra.

As histórias modernas dos sindicatos na Costa do Marfim e no Senegal remontam aos partidos políticos que assumiram o poder logo após a independência da França nos anos 1960. Em ambos os países, os partidos no poder criaram federações sindicais únicas com monopólio legal sobre a organização e a representação. Na década de 1990, esse monopólio havia se rompido, dividindo-se em várias organizações concorrentes e em uma proliferação de pequenos sindicatos com poucos recursos e fraca democracia interna.

Em **Abdijã**, há aproximadamente 350 sindicatos e 30 federações registradas nos serviços de gbâkâ e wôro-wôro da Costa do Marfim, embora a maioria não esteja efetivamente operando no local. Esses sindicatos dependem das “taxas de linha” e das taxas de embarque nos terminais para sua renda e se revezam na gestão diária dos negócios. Da mesma forma, em **Dacar**, há várias associações e cooperativas que reúnem trabalhadores e proprietários de veículos cars rapides e ndiaga ndiaye.

Conflitos de interesse

Há grandes conflitos de interesse entre os sindicatos de Abdijã e Acra. Por um lado, eles são responsáveis pelo gerenciamento e pelas operações das rotas e estações e mantêm a disciplina sobre a força de trabalho. Os sindicatos dependem da cobrança de taxas pagas por rota (taxas de linha) e de taxas pagas na estação por viagem (taxas de embarque) para obter sua renda, em vez de taxas de associação pagas voluntariamente. Esse pode ser um negócio muito lucrativo. Por outro lado, os sindicatos deveriam defender e promover os interesses de seus membros por meio de negociações e acordos coletivos com as autoridades, a fim de melhorar os meios de subsistência e as condições de trabalho.

Esses conflitos de interesse podem levar a uma insatisfação considerável entre os funcionários. Essa foi uma questão apontada pelos motoristas de tro-tro em Acra e reconhecida como um problema histórico por alguns líderes sindicais. Os motoristas reclamam que se sentem explorados e negligenciados pelos sindicatos.

“Esses líderes do GPRTU estão apenas nos usando para seus próprios interesses, você acredita que nos chamam de ‘motoristas comuns’”... “Agora estamos enfrentando um grande desafio com o aumento dos preços do combustível a cada dia, mas os chamados ‘líderes dos trabalhadores’ estão em silêncio.”

Grupo focal de motoristas de tro-tro, Acra, 2021

“Todos os motoristas são automaticamente membros do (sindicato). Portanto, para dirigir, você precisa ser membro da organização guarda-chuva que é o sindicato. A missão dessa organização guarda-chuva é defender os direitos dos motoristas e organizar as rotas de transporte por zona. No entanto, a defesa dos direitos dos motoristas pelos sindicatos e pela organização guarda-chuva nunca é respeitada e cumprida, porque eles são deixados à própria sorte.”

Grupo focal de Wôro-wôro, Abdijã, 2022

Os líderes do GPRTU reconheceram, de fato, que os líderes anteriores estavam mais preocupados com a política do que em se conectar com os trabalhadores:

“Decidimos eleger uma nova liderança forte do GPRTU que agora está analisando seriamente os problemas dos trabalhadores, a começar pelo recente aumento do combustível. A liderança anterior do GPRTU costumava realizar as atividades sindicais de forma política. Precisamos garantir que o governo comece a ouvir e a respeitar os trabalhadores em transportes. Em Gana, os trabalhadores do transporte público não são respeitados, especialmente os motoristas de troto.”

Entrevista com a liderança do GPRTU, Acra, 2021

Mecânico



Apesar desses e de outros problemas, os sindicatos em Acra, Kampala e (até certo ponto) Nairóbi são relativamente bem organizados. Em Dacar e Abdiã, entretanto, a competência dos sindicatos de transporte é muito baixa.

CONSCIENTIZAÇÃO E PERCEPÇÕES EM RELAÇÃO AO BRT E À REFORMA

Conscientização sobre o BRT

Com exceção de Acra, onde uma versão do Bus Rapid Transport (BRT) já havia sido implementada e, portanto, era bem conhecida, as pesquisas em todas as cidades incluíam uma pergunta sobre se os entrevistados conheciam o BRT. Conforme mostrado na Figura 18, em Nairóbi e Abdiã, uma clara maioria não tinha ouvido falar de BRT. Foi interessante observar que, no ano entre as duas pesquisas realizadas em Nairóbi, o número de pessoas informadas melhorou significativamente, como resultado de uma maior cobertura da mídia. Uma pergunta complementar em 2018 questionou de onde veio a conscientização sobre o BRT, e 53% disseram que foi da mídia, mas quase metade se referiu a outras pessoas do setor, principalmente proprietários de matatu (ônibus) e membros da equipe.

Terminal de Acra



Percepções em relação ao BRT

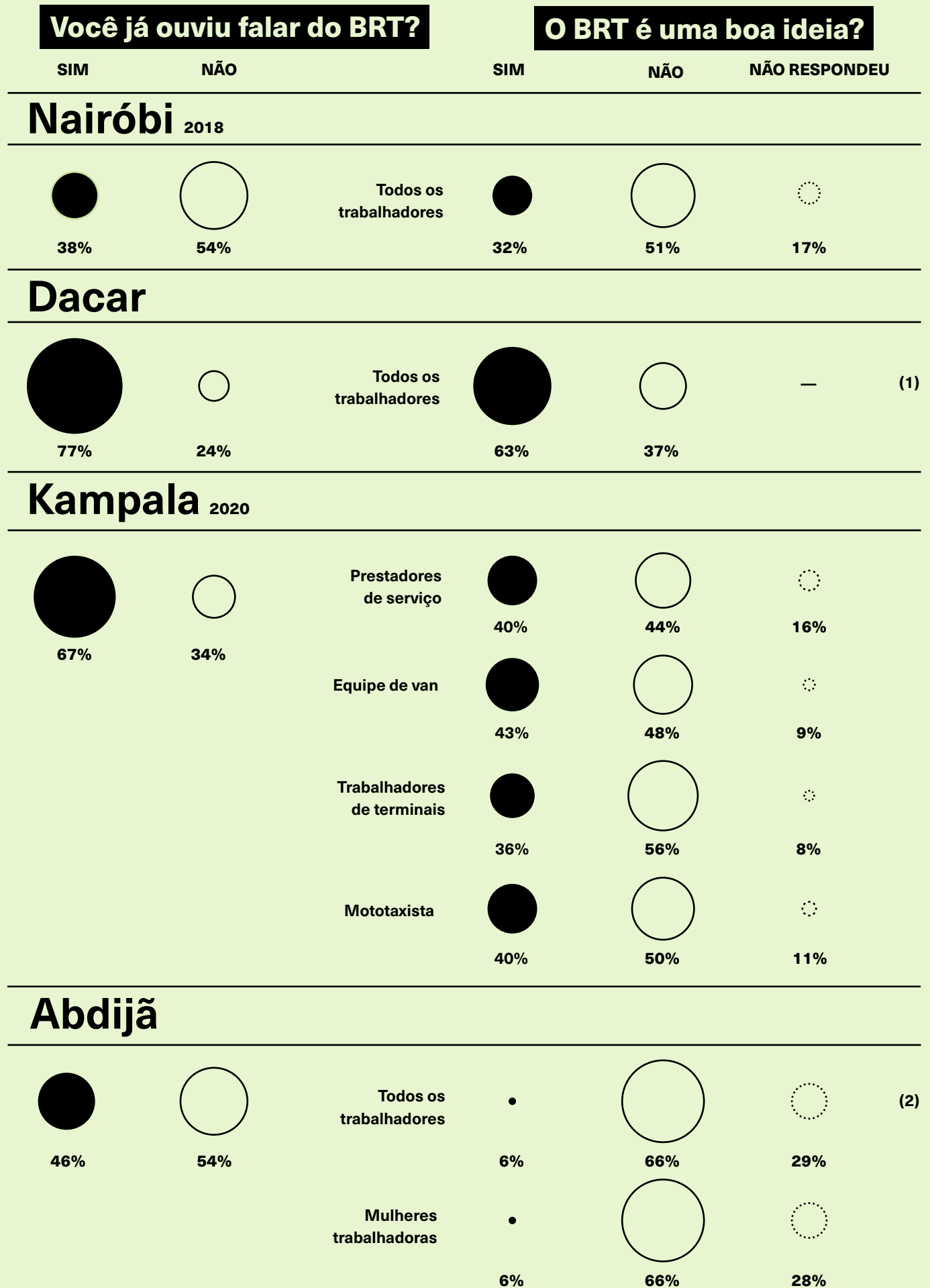
A maioria dos trabalhadores entrevistados se opunha à introdução do BRT, embora em Nairóbi a maioria dos trabalhadores não o conhecesse, e a proporção de trabalhadores que se opunham à introdução do BRT aumentava à medida que mais trabalhadores tomavam conhecimento. Consulte a Figura 19.

Os dados de Kampala foram analisados para verificar se havia alguma diferença de percepção entre os diferentes grupos de trabalhadores, e os dados de Abdiã foram analisados para verificar se havia alguma diferença de percepção entre homens e mulheres. Em ambos os casos, a oposição ao BRT foi coerente.

Em cada cidade, os grupos focais foram convidados a discutir por que o BRT era ou não era uma boa ideia e como o BRT poderia afetar o trabalho deles.

Figura 18. Conscientização sobre o BRT

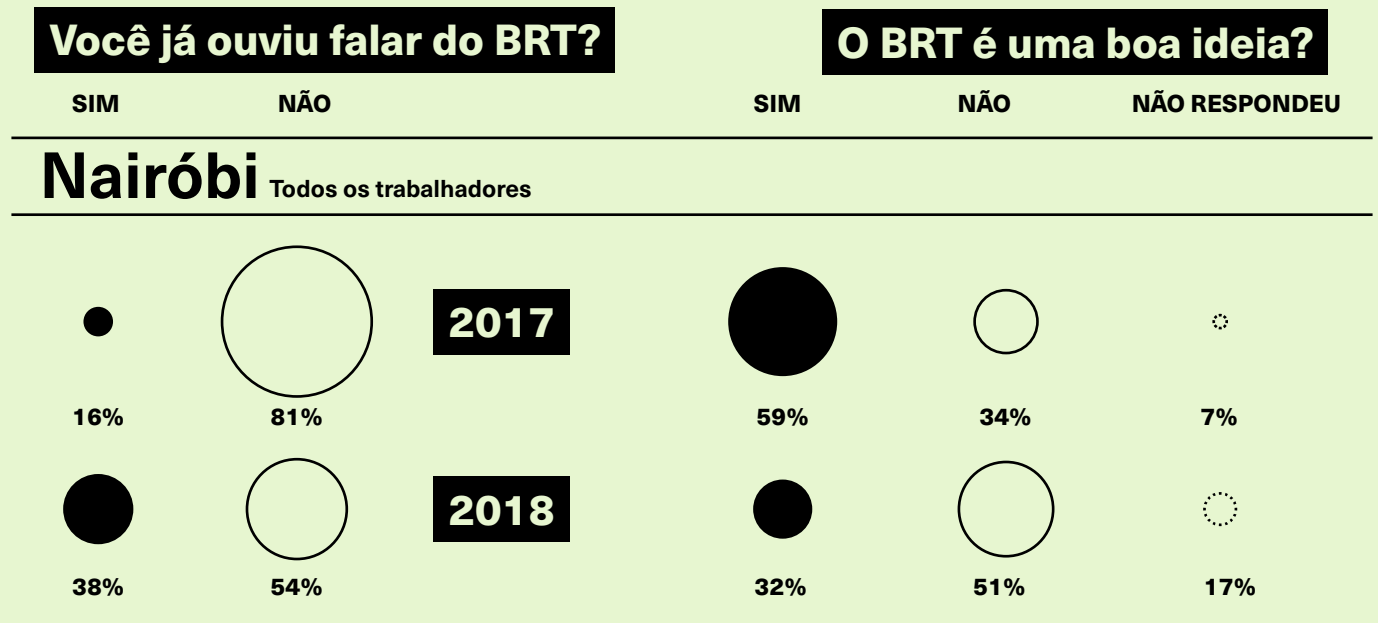
Figura 19. Percepções em relação ao BRT



(1) A pergunta em Dacar foi formulada da seguinte forma: "Você já ouviu falar sobre o BRT?", seguida de "Se sim, você acha que o BRT é uma boa ideia?"

(2) A pergunta em Abdijã foi formulada da seguinte forma: "Você acha que o BRT terá um impacto em seus negócios?", seguida de "Se sim, como?".

Figura 20. Conscientização sobre o BRT e Percepções em relação ao BRT: Nairóbi 2017-2018



Medo de perder o emprego ou a renda

O motivo mais comum para as reações negativas à perspectiva do BRT é, sem surpresa, o medo da possível perda de empregos e meios de subsistência.

“Muitas pessoas serão demitidas. Por exemplo, os cobradores, os chamadores do ponto, os motoristas, porque serão necessários apenas alguns motoristas para operar os ônibus BRT. Há um grande risco de que a maioria dos atuais motoristas de táxi fique desempregada e, ainda assim, eles não podem baixar do nível de motorista para se tornarem emissores de bilhetes de ônibus. As pessoas que vendem pneus de táxi, aquelas que fazem a manutenção, os meninos de lavagem de carros, todos ficarão desempregados. As mulheres que vendem chá, comida e lanches nos pontos de táxi e para os motoristas de táxi serão afetadas, pois não terão onde ganhar a vida quando os táxis desaparecerem do centro da cidade.”

Grupo focal de tripulações de táxi (van),
Kampala, 2020

“Esses tipos de ônibus vão tirar o emprego de pessoas comuns no setor de matatu, pois não podem ser consertados por um mecânico comum (aqui). Eles nem cabem nesta garagem. Além disso, precisarão de peças sobressalentes especiais que os fornecedores comuns não podem comprar. Isso é para os ricos.”

Grupo focal de prestadores de serviços, Nairóbi,
2019

Falta de consulta efetiva

Há um consenso de que existe uma falta de respeito pela experiência e pelo conhecimento dos trabalhadores da economia informal no setor de transporte público e da ausência de planos e ideias para melhorias.

“(Os debates sobre o BRT são)... apenas conversa, porque nossas sugestões nunca serão respeitadas pelo governo ou pela KCCA. Eles tomarão uma decisão em benefício próprio, pensando em como lucrarão, mas não em como nos beneficiarão como pessoas que trabalham no setor de transporte público. É só esperar para ver o que eles farão; você nunca pode dar opinião a eles.”

Grupo focal de trabalhadores de táxi,
Kampala, 2020

Incompetência do governo

Em razão da extensão da corrupção e da evidência histórica de fracassos passados, há um grande ceticismo quanto à competência e capacidade do governo de implementar com sucesso projetos significativos de melhoria no transporte público. Até quem é a favor do BRT está pessimista quanto à operacionalidade dos sistemas ou quanto à sua durabilidade devido à corrupção.

“Nossos líderes aqui são tão gananciosos e corruptos que não serão capazes de construir estradas adequadas para esses ônibus. Eles sempre fazem um trabalho malfeito e desviam todo o dinheiro, então as estradas não vão durar o suficiente para os ônibus operarem aqui... Ninguém conseguiria construir essas estradas aqui em Uganda porque há má política e corrupção. Não acho que as estradas terão o padrão necessário (para o BRT), mas isso não nos preocupa enquanto motociclistas de boda-boda, porque elas só funcionarão por cerca de cinco anos e serão desativadas.”

Grupo focal de motociclistas de Boda-boda,
Kampala, 2020

“Os projetos do governo nunca são concluídos com sucesso. Por exemplo, o Regional Express Railway (TER) nunca funcionou desde que foi lançado, e as obras de construção foram a causa dos problemas que os moradores enfrentam atualmente.”

Grupo focal da estação de ônibus
Lat Dior, Dacar, 2019

“Se for o governo a implementar, podemos esquecer o sistema BRT, porque muitos programas que pareciam promissores acabaram fracassando, e outros nem sequer foram iniciados devido à interferência política e governamental. O compromisso do governo em administrar o BRT não existirá e não há nenhum elemento de sustentabilidade se for administrado pelo governo.”

Grupo focal de tripulações de vans,
Kampala, 2020

“A implementação do sistema BRT aumentará o desemprego entre os transportadores na Costa do Marfim. Isso levará a uma redução no número de wôro-wôro. Por exemplo, dos 1.000 wôro-wôro em Cocody, com a chegada do BRT, apenas 200 poderão operar adequadamente. Se cada carro emprega três motoristas, isso resultará em uma crise de emprego para 2.400 motoristas. O BRT será capaz de integrar, no máximo, 100 motoristas.”

Grupo focal de motoristas Wôro-wôro,
Abdijã, 2022

As mulheres trabalhadoras, que muitas vezes são vendedoras nos terminais, têm medo de serem expulsas dos terminais do BRT ou de que as novas estações não tenham espaço para os vendedores.

“A chegada desse novo sistema de transporte destruirá nossos negócios. Para onde iremos? Quem pagará pela educação de nossos filhos? Essas são as nossas preocupações, porque somos mães solteiras que lutam todos os dias para garantir a sobrevivência dos nossos filhos.”

Grupo focal de mulheres trabalhadoras,
Abdijã, 2022

Quem se beneficiará com o BRT?

Há uma suspeita de que o BRT beneficiará apenas os passageiros de classes mais favorecidas ou que seja utilizado como estratégia para retirar os mais vulneráveis das ruas.

“Esses ônibus já estão planejados para os filhos de membros do governo, não para os motoristas que dirigem os táxis.”

Grupo focal de prestadores de serviço,
Kampala, 2020

Com a formalização e a regulamentação das tarifas fixas, a população de baixa renda pode ser excluída.

“Às vezes, nós, pessoas comuns, temos pouco dinheiro para as viagens que precisamos fazer, então pedimos e negociamos com os motoristas de táxi para que nos levem por um valor menor. Porém, nos ônibus (BRT), não haverá negociações, e os preços serão fixos.”

Grupo focal de prestadores de serviço,
Kampala, 2020

Por outro lado, alguns respondentes do questionário e participantes de grupos focais destacaram o que consideravam ser alguns impactos potencialmente positivos do BRT.

“É uma vantagem, porque não conseguimos mais transportar adequadamente as pessoas de Abdiã por causa do engarrafamento. Se o BRT tiver sua própria faixa exclusiva, isso não afetará nossas atividades. Mas, se o BRT for relocado, a prefeitura terá que encontrar lugares para nos realocar, garantindo a continuidade de nossas atividades.”

Grupo focal de motoristas Wôro-wôro,
Abdiã, 2022

As pesquisas por questionário e os grupos focais revelaram que a pequena minoria de trabalhadores que são otimistas em relação à chegada do BRT o apoia por vários motivos, como o benefício do desenvolvimento econômico do país, a melhoria do sistema de transporte, a redução do congestionamento, a geração de empregos de melhor qualidade e a contribuição para um ambiente mais seguro e limpo.

Percepções em relação às políticas e propostas de reforma

A primeira Avaliação do Impacto sobre o Trabalho em Nairóbi e as avaliações subsequentes em Dacar e Abdiã concentraram-se no impacto potencial do BRT e nas percepções dos trabalhadores da economia informal em relação a ele. Os estudos em Kampala e Acra foram mais amplos, e investigaram as percepções e o nível de conscientização em relação a outras medidas destinadas a reformar e melhorar o transporte público que estavam sendo consideradas pelas autoridades, incluindo:

- introdução de serviços programados de ônibus e vans, mudando do habitual “lotar e partir” para serviços que funcionam de acordo com um cronograma;
- reforma da propriedade dos veículos e do gerenciamento das operações, substituindo os proprietários-motoristas e os pequenos proprietários de veículos por novas empresas operacionais formalizadas;
- eliminação do uso de dinheiro no sistema por meio da introdução de pagamentos sem dinheiro (permitindo, assim, a emissão integrada de bilhetes em toda a cidade); e
- substituição de veículos mais antigos e poluentes, bem como modernização e atualização das frotas de veículos.

Como mostra a Figura 20, a maioria dos trabalhadores entrevistados em Acra acha muito difícil imaginar um sistema de transporte público que funcione com um modelo de negócios diferente das tradicionais operações baseadas em dinheiro, no esquema “lotar e partir”, operado em sistema de metas, com muitos proprietários de veículos competindo por passageiros. Nenhum dos participantes do grupo focal de Acra tinha ouvido falar da ideia de que os veículos partem em um horário determinado, mesmo antes de estarem cheios, e muitos acharam difícil de entender. Os líderes sindicais tiveram uma experiência negativa com a tentativa de introdução do BRT e do serviço Aayololo em Acra, e não acreditam na capacidade do governo de implementar mudanças.

Os trabalhadores de tro-tro em Acra são majoritariamente contrários à ideia de **serviços programados**, temendo uma diminuição do trabalho e da renda. Apesar da explicação de que isso poderia levar a uma renda fixa estável (salário) e à redução das horas de trabalho, a grande maioria acreditou que isso tornaria mais difícil atingir sua meta diária para os proprietários e levaria a horas de trabalho ainda mais longas.

Alguns respondentes favoráveis acreditam que os serviços programados poderiam reduzir o estresse e oferecer mais períodos de descanso para as equipes de tro-tros. No entanto, vários deles apoiaram a ideia com a condição de que o governo ofereça apoio financeiro e/ou reduza o custo do combustível como forma de compensação.

Percepções das equipes do tro-tro de Acra em relação às reformas sugeridas

	Total de respostas	Contra		A favor	
Serviços programados	84	81	96%	3	4%
Reforma operacional	55	45	82%	10	18%
Pagamentos sem dinheiro	74	70	95%	4	5%
Modernização da frota	61	14	23%	57	93%

Figura 21. Percepções das equipes de tro-tro de Acra em relação às reformas

As mulheres que trabalham como vendedoras são mais positivas, acreditando que o sistema pode ser bom se for bem implementado e se os tro-tros usarem as estações para embarcar, o que ajudará a sustentar os vendedores e outros trabalhadores das estações e prestadores de serviços, especialmente se aumentar o número de passageiros que usam os terminais. No entanto, elas duvidam que os motoristas concordarão, a menos que compreendam plenamente as propostas, sejam convencidos de que seus rendimentos não serão afetados e percebam os benefícios da oferta de seguro social que acompanharia contratos formais de trabalho.

Muitos motoristas acreditam que a **reorganização dos tro-tros em empresas operacionais** os discriminará, e que essas empresas só contratarão pessoas conhecidas ou restringirão as vagas a membros da família. Eles também se preocupam com o fato de que exigirão “certificados” (qualificações) antes de oferecer empregos, e outros acreditam que

isso resultará em salários menores. Alguns acham que as empresas (ou o governo) seriam incapazes de administrar o sistema de transporte público e, de modo geral, muitos motoristas temem as regras e normas da empresa.

Os poucos motoristas que acolheram a proposta de transferir as operações para novas empresas são favoráveis à perspectiva de regular o número de veículos nas ruas, melhorar a disciplina, manter os veículos em um padrão mais elevado e receber um salário mensal previsível.

Os funcionários das estações e prestadores de serviços estão preocupados com o fato de a empresa empregar sua própria equipe para fazer a manutenção e o serviço dos veículos, deixando-os sem trabalho, ou excluí-los por exigir qualificações. Outros não acreditam que empresas privadas sejam capazes de administrar o transporte público.

Os motoristas e seus colegas se opõem, em sua maioria, à ideia de adotar o **sistema de pagamento sem dinheiro**. Os motoristas estão especialmente preocupados com a possibilidade de os passageiros usarem o sistema para fraudá-los e com os empregos de seus cobradores. Muitos temem não ter conhecimento sobre a tecnologia e que o sistema não funcione ou atrase os pagamentos. Há também a preocupação de que eles não tenham o dinheiro necessário para cobrir despesas essenciais, como propinas da polícia e reparos. Os prestadores de serviços e funcionários de estações são unanimemente contra.

Alguns motoristas são mais positivos, sugerindo que isso poderia reduzir a pressão sobre os cobradores, facilitar o pagamento e reduzir o atrito entre os colegas e os passageiros, embora problemas técnicos na rede possam causar confusão. Uma pequena maioria dos taxistas e motoristas de okada de Acra também é mais positiva, principalmente no que se refere à redução da disseminação de doenças, à redução do crime e à facilidade de pagamento.

Modernização da frota. A grande maioria dos entrevistados reconhece a necessidade de substituir os veículos poluentes antigos e, como era de se esperar, a maioria acredita que o governo deveria pagar por veículos novos ou indenizar os proprietários pelo descarte dos antigos. Os que se opõem acreditam que, em vez de sucatear os veículos antigos, o governo deveria ajudar os proprietários a consertar ou atualizar seus veículos atuais com novos motores.

Alguns prestadores de serviços, principalmente mecânicos, temem que os novos veículos exijam menos manutenção e reduzam a demanda por seus serviços, ou que exijam novas habilidades e ferramentas que não estão disponíveis para eles.

Terminal de Acra



IMPACTO

Qual foi o impacto das Avaliações do Impacto sobre o Trabalho?

Isso inclui o impacto nas políticas e programas das autoridades responsáveis pelo transporte público, os meios de subsistência e as condições de trabalho, a força organizacional e a capacidade de negociação dos sindicatos e associações, bem como suas políticas e estratégias mais amplas para a reforma.

Essas avaliações tiveram algum impacto sobre as políticas e os programas das autoridades responsáveis pelo transporte público?

Entrevistas com alguns dos formuladores de políticas públicas, pesquisadores e representantes do setor envolvidos na reforma do transporte público revelam uma mudança notável nas discussões sobre políticas nos últimos anos, além de um aumento do interesse em entender a dinâmica interna do setor e um maior reconhecimento de que a reforma do transporte urbano sem o envolvimento das partes interessadas da economia informal tende a fracassar.

"Há uma convergência de fatores que leva as autoridades de transporte a prestar mais atenção a esse aspecto de seu sistema de transporte. Isso vem do discurso geral sobre o transporte alternativo, que tem se tornado mais visível e do qual as pessoas estão mais expostas em conferências e reuniões internacionais que frequentam... Simplesmente tem se tornado cada vez mais presente."

Entrevista, Simon Saddier,
Banco Mundial/SSATP, 4 de junho de 2024

"Do ponto de vista do Banco Mundial, o objetivo nunca é tentar substituir o sistema. Talvez, no passado, tenha havido exemplos disso. Mas nosso objetivo e o de todos os nossos projetos, incluindo as cidades (cobertas nas Avaliações do Impacto sobre o Trabalho), é encontrar uma maneira de melhorar e integrar esses operadores a um sistema integrado... Muito antes de realmente implementar um BRT ou qualquer sistema de transporte coletivo, deve haver um processo de transformação e reforma. Isso requer a intervenção da liderança do governo. A questão é: como? O que deve ser feito e como: é nisso que estamos tentando focar."

Entrevista, Georges Darido,
Banco Mundial, 31 de julho de 2024

É difícil avaliar a contribuição das Avaliações do Impacto sobre o Trabalho para essa mudança no “clima” das políticas, mas elas tiveram uma certa influência.

"De muitas maneiras, isso abriu portas para o nosso envolvimento com os trabalhadores do setor. Eu diria que, cada vez mais, estamos vendo no Quênia uma mudança completa, talvez ainda não totalmente realizada, mas uma mudança na forma como os formuladores de políticas estão atuando."

Entrevista, Anne Kamau,
Universidade de Nairóbi, 11 de junho de 2024

"Na Semaine de la Mobilité Durable et du Climat, realizada em Dacar em 2022, por exemplo, o tema teve grande destaque. Muitos dos representantes das autoridades de transporte de todo o continente vão a essas reuniões e percebem que algo está acontecendo. Acho que as Avaliações do Impacto sobre o Trabalho fazem parte dessa dinâmica. Elas também concretizam e materializam esse discurso, oferecendo aos tomadores de decisão um ponto de referência. Porque, para ir além do discurso, é necessário ter algo sólido que possa ser usado para embasar as decisões que serão tomadas... Cada trabalho contribui lentamente para mudar a mentalidade. Nesse sentido, certamente está contribuindo."

Entrevista, Simon Saddier,
Banco Mundial/SSATP, 4 de junho de 2024

Em algumas cidades, a publicação e o lançamento dos relatórios de Avaliação do Impacto sobre o Trabalho foram amplamente divulgados na mídia. Em Dacar, por exemplo, artigos de jornais sobre a publicação do relatório estimularam uma resposta detalhada da autoridade de transporte (CETUD), abrindo a porta para o diálogo entre os sindicatos e a CETUD pela primeira vez⁴¹.

As Avaliações do Impacto sobre o Trabalho também tiveram algum impacto na construção de um entendimento sobre o funcionamento do setor, como relações de trabalho, modelos de negócios, ecossistemas microeconômicos e a organização interna.

"Qualquer reforma do transporte público precisa começar com uma consulta aprofundada e consideração das pessoas que estão na linha de frente do setor de transporte: motoristas, cobradores de passagens, funcionários de estações, mecânicos e assim por diante. Essa consulta aprofundada também deve ser complementada por uma avaliação quantitativa dos impactos socioeconômicos que qualquer reforma do transporte público provavelmente causará, para que as medidas adequadas de mitigação de riscos sejam implementadas."

Correspondência, Louise Ribet,
C40, 28 de agosto de 2024

"Às vezes, esse setor é visto como caótico. Mas as pessoas não o entendem. É por isso que as Avaliações do Impacto sobre o Trabalho são boas. Elas nos ajudam e ajudam os governos a entender como esse setor funciona, o que é, de fato, o primeiro passo. Quem são os proprietários dos veículos e quem opera os serviços? Acho que, basicamente, depois de entender o modelo de negócios atual, você pode falar sobre as mudanças possíveis e como elas podem ser integradas a uma visão mais ampla do transporte público na cidade e, talvez, até incorporá-las às novas operações."

Entrevista, Georges Darido,
Banco Mundial, 31 de julho de 2024

“Acho que vocês conseguiram entender a amplitude desse ecossistema econômico, na medida em que conseguiram perceber que não se trata apenas de um proprietário e um motorista nesse mundo, mas sim uma série de fornecedores, serviços e pessoas que ganham a vida com o (setor)... Há um conjunto intrincado de empregos interligados, de maneiras bastante complexas, que outros autores não conseguem desvendar, porque tendem a focar nos motoristas. Esse foi um ponto forte do método de vocês.”

Entrevista, Roger Behrens,
Universidade da Cidade do Cabo,
24 de julho de 2024

"Meu comentário geral sobre o (relatório de Avaliação do Impacto sobre o Trabalho), que eu realmente achei incrível, é que há muitos detalhes. Ele é tão rico, tão bem feito. O que realmente acho muito interessante são os dados que vocês coletam para entender quem está fazendo o quê. Quais são as diferentes funções de responsabilidade? Como elas estão vinculadas, contratuais, diretas, indiretas etc.?"

Entrevista, Emmanuel Dommergues,
UITP, 19 de agosto de 2024

"Vocês focam muito nos trabalhadores informais diretamente envolvidos – como são suas condições de trabalho e como podem ser impactados por essas mudanças ou investimentos propostos, o que eu acho superinteressante. Em contraste, nós (na OIT) analisamos principalmente o lado da infraestrutura... (especialmente) durante a fase de construção, portanto, nosso foco está mais no emprego no setor de construção, em vez de no setor de transporte. Claro, a infraestrutura é a base para o setor de transporte, mas vocês estão interessados em como o sistema funciona depois que é construído? E como ele é afetado? O setor

informal costuma estar muito ausente ou um tanto invisível nos dados oficiais dos quais dependemos muito para muitas de nossas análises... Deveríamos fazer mais para trazer também essa dimensão qualitativa complementar, que não obtemos dos dados oficiais.”

Entrevista, Maikel Lieuw-Kie-Song,
OIT, 16 de julho de 2024

Maikel Lieuw-Kie-Song (OIT) descreve como a experiência anterior de trabalho na introdução do BRT em Joanesburgo foi fortemente influenciada pela experiência do BRT na Colômbia.

"Muito (da estratégia) veio da experiência colombiana, que foi uma espécie de ilusão de transição de um sistema caótico e informal para um sistema altamente eficiente e formal. Disseram-nos que os (trabalhadores informais) se tornaram motoristas de ônibus, e todos ficaram felizes. Mas na África do Sul não aconteceu assim, e é também por isso que me interessa por esses estudos. Essa transição gradual para a formalização é realmente importante nesse contexto. Acho que a forma como vocês abordam essa questão em seus estudos é muito útil. Quais são as complexidades? Acho que às vezes é muito simplificado ou padronizado. A forma como as pessoas tratam essa questão, é como se houvesse uma fórmula para treinar pessoas a sair da informalidade e entrar na formalidade, mas não existe uma fórmula."

Entrevista, Maikel Lieuw-Kie-Song,
OIT, 16 de julho de 2024

Elas levaram a alguma melhoria nos meios de subsistência imediatos e nas condições de trabalho da força de trabalho nessas cidades?

Uma avaliação detalhada do impacto direto sobre os trabalhadores nas cidades em questão está além do escopo deste relatório. Por exemplo, se houve algum progresso prático no tratamento dos problemas imediatos enfrentados pela força de trabalho informal em cada cidade. Pelo menos aparentemente, pouca coisa parece ter mudado. No entanto, há algumas evidências pontuais de que a atenção dada à força de trabalho pelas

avaliações, especialmente nos casos em que os relatórios e as atividades de acompanhamento foram cobertos pela mídia local, levou a algumas melhorias, por exemplo, no comportamento da polícia. Certamente houve um fortalecimento da voz dos trabalhadores, mas o progresso nos meios de subsistência práticos e nas condições de trabalho é lento.

As avaliações levaram à melhoria da capacidade organizacional e da força de negociação dos sindicatos e associações que participaram diretamente da pesquisa?

As Avaliações do Impacto sobre o Trabalho, especialmente os seminários nos quais os relatórios da pesquisa são apresentados e debatidos, ofereceram uma oportunidade muito importante para que os sindicatos e associações participantes, as autoridades de transporte e outras partes interessadas se encontrem, muitas vezes pela primeira vez. Isso abriu caminho para o desenvolvimento de oportunidades de diálogo, consulta e negociação a longo prazo.

Em Kampala, por exemplo, a publicação⁴² e o debate da pesquisa de impacto sobre o trabalho, encomendada pela AFD, levaram à formação de um fórum consultivo que reuniu todas as associações de motoristas, uma associação de proprietários, as autoridades da cidade e os principais pesquisadores da Universidade de Makerere, facilitados pelo ATGWU e apoiados pela FES. Os resultados incluíram a fusão de cinco associações de diferentes motoristas na Federação de Operadores de Táxi de Uganda (UTOF).

Em Maputo, o próprio processo de pesquisa está desempenhando um papel construtivo no desenvolvimento da cooperação entre o SINTRAT⁴³, um sindicato de transportes formado há muitos anos, e as associações formadas mais recentemente, a ACAT-CE e a ADEFO⁴⁴.

“O sindicato atual, o sindicato tradicional de transportes daqui, vem desse tipo de sindicato vertical, do (antigo) ponto de vista socialista, mas eles perderam as raízes com os trabalhadores. O bom é que os trabalhadores começaram a tentar organizar algum tipo de associação de trabalhadores e, com o trabalho de vocês, sei que eles estão (criando cooperação) com esse sindicato. Parece que algo está acontecendo, e é ótimo, porque eles estão trazendo a legitimidade para defender os trabalhadores.”

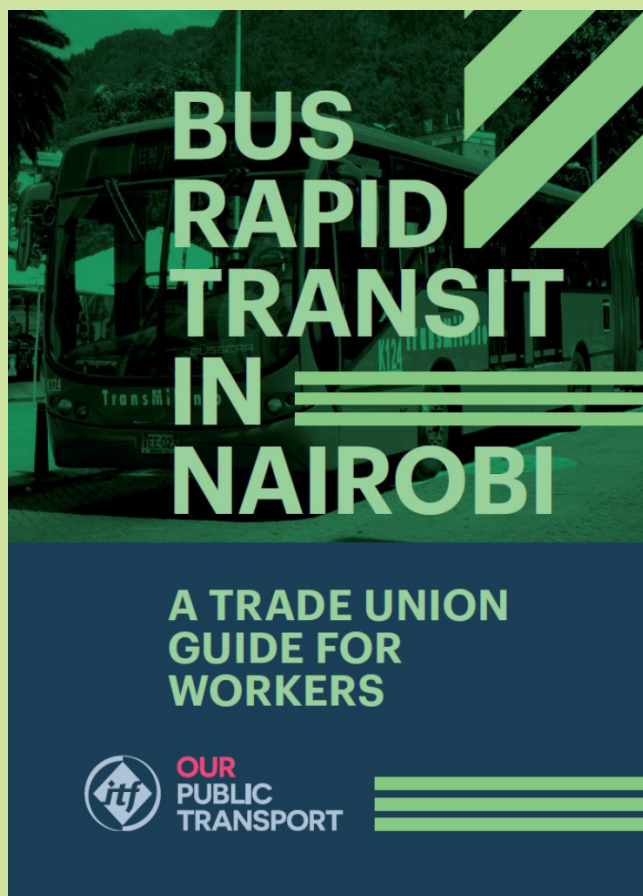
Entrevista, Joaquín Romero de Tejada, OMT Moçambique, 6 de setembro de 2024

Em Nairóbi, a Avaliação do Impacto sobre o Trabalho desempenhou um papel importante ao reunir o sindicato com pesquisadores acadêmicos, ONGs, engenheiros de transporte, a NAMATA (Autoridade de Transporte da Área Metropolitana de Nairóbi) e outras partes interessadas no “Grupo de Trabalho sobre Transporte Público Socialmente Justo”. Anne Kamau, coordenadora da Rede de Pesquisa de Transporte do Quênia da Universidade de Nairóbi, também acredita que a avaliação desempenhou um papel importante na conscientização da própria força de trabalho.

"Os próprios trabalhadores adquiriram algum nível de consciência em relação à necessidade de serem reconhecidos. Quando os planos iniciais para o BRT foram anunciados, eles não foram incluídos no planejamento, e alguns deles invadiram a reunião em busca de reconhecimento. Os trabalhadores se tornaram mais enérgicos quanto a pedir seu espaço e reconhecimento, mas também enviaram a mensagem de que o governo não pode realmente trabalhar sem eles."

Entrevista, Anne Kamau,
Universidade de Nairóbi, 11 de junho de 2024

Os sindicatos em Nairóbi também desempenharam um papel importante na disseminação de informações sobre o BRT para os trabalhadores da indústria de matatus (ônibus e vans), por meio da distribuição de panfletos explicando o que é o BRT, como ele poderia funcionar em Nairóbi e o que pode ser feito para dar aos trabalhadores uma voz forte no planejamento e implementação do BRT.



Em Dacar e Abdijã, as avaliações foram fundamentais para o desenvolvimento de novas relações entre os sindicatos e as autoridades de transporte.

“Não (acho que os sindicatos) estariam se concentrando no transporte informal sem o trabalho que a pesquisa fez, sem a possibilidade de entrar em contato diretamente com a CETUD no Senegal ou sem entrar em contato diretamente com a AMUGA em Abdijã. Recentemente, tive uma reunião com o diretor regional de transporte que cobre Abdijã, por exemplo, não no nível político, mas no nível operacional.”

Entrevista, Bayla Sow, Secretário Regional Adjunto da África, ITF, 9 de agosto de 2024

No entanto, a capacidade dos sindicatos e associações em algumas cidades para aproveitar ao máximo as oportunidades continua muito baixa, principalmente quando os trabalhadores estão divididos em dezenas de organizações concorrentes.

“O maior problema é o nível de instrução dos nossos motoristas informais e do nosso sindicato. Eles realmente não entendem os resultados e as recomendações das Avaliações do Impacto sobre o Trabalho. Eles estão concentrados nas operações básicas diárias. O problema é que o nível de organização, o nível de capacidade do sindicato, é muito baixo. Não usamos todo o potencial da Avaliação do Impacto sobre o Trabalho.”

Entrevista, Bayla Sow, Secretário Regional Adjunto da África, ITF, 9 de agosto de 2024

Como as avaliações influenciaram as políticas e estratégias dos sindicatos, incluindo a ITF e seus sindicatos filiados, e o movimento internacional de modo geral?

A organização e a representação dos trabalhadores da economia informal apresentam alguns desafios importantes para os sindicatos. Historicamente, muitos líderes sindicais têm se mostrado relutantes em organizar os trabalhadores da economia informal, por vários motivos.

Alguns achavam que a economia informal era secundária e desapareceria com o crescimento econômico ou com o desenvolvimento industrial moderno, que os sindicatos eram apenas para trabalhadores com vínculo empregatício formal ou que era impossível integrá-los em organizações democráticas sustentáveis. Sobretudo, havia (e ainda há) a preocupação de que os trabalhadores da economia informal não sejam “trabalhadores”, mas se identifiquem como empreendedores ou microempresas.

Ao mesmo tempo, muitos trabalhadores da economia informal veem os sindicatos como organizações que defendem os interesses dos trabalhadores formais, que já estão em uma posição privilegiada de trabalho regular,

proteção social, direitos trabalhistas respeitados e assim por diante, e não estão interessados ou não são capazes de apoiar os trabalhadores da economia informal.

Em 2002, uma resolução histórica da Conferência Internacional do Trabalho da OIT sobre trabalho decente e economia informal⁴⁵ reconheceu que os trabalhadores da economia informal tinham os mesmos direitos que todos os outros trabalhadores, incluindo o direito à proteção social, à liberdade de associação e o direito à negociação coletiva, independentemente da existência de um vínculo empregatício.

Essa resolução, e os debates e discussões que levaram a ela, mudaram o discurso dentro do movimento sindical internacional, e a necessidade de uma forte organização democrática e representação dos trabalhadores da economia informal tornou-se mais proeminente.

Cada vez mais, a questão deixou de ser se os sindicatos deveriam organizar os trabalhadores da economia informal e passou a ser: como fazê-lo?

Antes que um sindicato possa começar a incluir e representar efetivamente os trabalhadores da economia informal, ele precisa compreender muito mais sobre o funcionamento prático dessa economia: os empregos e ocupações, as relações de trabalho, os desafios enfrentados pelos trabalhadores e os possíveis interlocutores para a negociação coletiva.

A ITF iniciou um processo de aprendizado em 2013 por meio do Projeto de Trabalhadores Informais em Transportes, que durou quatro anos e apoiou sindicatos na América Latina, Ásia e África para explorar políticas e iniciativas práticas de representação e organização eficazes dos trabalhadores do transporte informal⁴⁶. Mas as Avaliações do Impacto sobre o Trabalho fornecem uma análise muito mais profunda e detalhada das operações nas cidades em questão.

"As Avaliações do Impacto sobre o Trabalho (permitiram que a ITF entendesse, de fato, o que é o setor informal, todos os trabalhos que envolvem o setor informal, não apenas os motoristas, mas todos os outros, mecânicos, eletricitas etc. Isso nos permitiu entender o potencial de sindicalização que temos nesse setor. Também nos deu a oportunidade de conhecer efetivamente os diferentes desafios que estamos enfrentando nesse setor. Isso nos possibilitou entrar realmente em contato com as agências e as estruturas responsáveis pelo transporte público e pelo transporte urbano, não no nível político, mas no nível operacional."

Entrevista, Bayla Sow, Secretário Regional Adjunto da África, ITF, 9 de agosto de 2024



PRINCIPAIS QUESTÕES E RECOMENDAÇÕES

CONSTRUÇÃO DE CONFIANÇA E RESPEITO

Em geral, a falta de confiança dos trabalhadores na capacidade, habilidade ou integridade das autoridades responsáveis pelo planejamento, regulamentação e implementação do transporte é um grande problema em todo o setor. Novos anúncios de políticas, regulamentos ou projetos de infraestrutura costumam ser recebidos com bastante ceticismo. Mesmo quando os trabalhadores mostram disposição favorável às propostas, eles não confiam na capacidade das autoridades de executá-las. Na percepção dos trabalhadores, a corrupção institucional é generalizada e muito enraizada.

“Acho que muita coisa depende dessa relação de confiança. Nossa experiência no setor tem mostrado que os níveis de desconfiança são realmente altos em todas as direções. Os proprietários de veículos individuais que fazem parte da mesma associação não confiam uns nos outros. Os líderes da associação não confiam no governo por causa da política de décadas que diz: “queremos substituir vocês, queremos nos livrar de vocês e substituí-los pelo BRT”. Há uma sensação no setor de que eles estão encurralados, todos estão contra eles. O governo quer se livrar deles e seus concorrentes querem destruí-los. Portanto, o padrão é desconfiar da pessoa com quem você fala.”

Entrevista, Roger Behrens,
Universidade da Cidade do Cabo,
24 de julho de 2024

Poucas autoridades de transporte têm o conhecimento ou a experiência necessários para compreender o impacto social, econômico ou político de suas decisões de planejamento e regulamentação sobre a força de trabalho informal, ou para avaliar a necessidade de consultar ou negociar.

“Tenho experiência em engenharia de transportes. Fomos treinados a olhar para isso como um sistema de engenharia. Como você pode levar as pessoas de A a B com mais eficiência? Consigo visualizar perfeitamente o tipo de sistema hipereficiente, mas ele não vai funcionar no contexto social.”

Entrevista, Maikel Lieuw-Kie-Song, OIT, 16 de julho de 2024

Isso pode agravar a desconfiança da força de trabalho em relação à capacidade do governo de gerenciar ou regulamentar o setor de transportes e a desconfiança em relação às propostas de reforma. Os trabalhadores não veem sinais de que as autoridades tenham feito qualquer tentativa séria de resolver os principais problemas enfrentados pela força de trabalho informal nos transportes. Faltam oportunidades sérias para que os representantes da força de trabalho tomem conhecimento, debatam ideias e participem da elaboração de propostas de reforma.

Quando de fato há uma consulta, geralmente é feita com os empregadores (proprietários de veículos) e/ou depois que os planos já foram decididos ou começaram a ser executados, aumentando a frustração e a desconfiança dos trabalhadores e de seus representantes. Para criar o nível essencial de confiança e segurança para realizar uma reforma que inclua e seja aprovada pelos trabalhadores, é necessário que haja consulta e negociação, entre as autoridades de transporte, agências de planejamento e reguladoras, e representantes de sindicatos e associações, nos estágios iniciais de planejamento e desenvolvimento de projetos, com termos de referência e procedimentos definidos.

A consulta antecipada também permite que representantes dos trabalhadores auxiliem as autoridades a formular propostas e decisões com maior probabilidade de receberem apoio por parte da força de trabalho e serem executadas com sucesso. Os trabalhadores informais têm competências e conhecimentos diferenciados sobre as operações, estruturas de mercado e economia política de seu setor, que têm valor inestimável na elaboração de planos de reforma práticos e realistas.

Em 2015, a Organização Internacional do Trabalho adotou a *Recomendação da OIT sobre a Transição da Economia Informal para a Formal (R204)*. Ela sugere que os governos devem:

“Tomar medidas urgentes e adequadas para permitir a transição de trabalhadores e unidades econômicas da economia informal para a economia formal, enquanto garantem a preservação e a melhora das subsistências existentes... respeitem os direitos fundamentais dos trabalhadores, garantindo oportunidades de proteção salarial, subsistência e empreendedorismo durante a transição”⁴⁷

A R204 fornece uma estrutura política valiosa para governos e autoridades de transporte ao considerar a reforma dos serviços, incluindo recomendações específicas sobre a necessidade de incluir trabalhadores e empregadores/proprietários no planejamento. Ao promover a reforma do transporte público informal, os planejadores e as autoridades devem desenvolver e elaborar diretrizes específicas sobre a implementação da R204.

CAPACITAÇÃO DE TRABALHADORES, PROPRIETÁRIOS E GOVERNOS

É necessário desenvolver a capacidade das organizações integrantes, tanto dos trabalhadores quanto dos empregadores informais (proprietários), a fim de fornecer educação e informação aos seus membros, permitindo que eles representem democraticamente seus interesses, participem do desenvolvimento de políticas e estejam totalmente engajados nas negociações com as autoridades de transporte. Também é necessário que os órgãos governamentais e as autoridades de transporte tenham maior capacidade de compreender o setor e de interagir de forma significativa com as organizações de trabalhadores e empregadores.

Considerando que a reunião tripartite da OIT sobre transporte urbano foi concluída em 2021, é essencial:

“... Fortalecer a capacidade dos constituintes, incluindo autoridades relevantes e organizações representativas de trabalhadores e empregadores na economia informal, para desenvolver estratégias e participar de um diálogo social eficaz que promova a criação de empregos decentes e sustentáveis na economia formal, a fim de facilitar a transição para a formalidade e possibilitar uma transição justa para o futuro do trabalho que contribua para o desenvolvimento sustentável.”

OIT, Conclusions of the Technical meeting on the future of decent and sustainable work in urban transport services [Conclusões da reunião técnica sobre o futuro do trabalho decente e sustentável nos serviços de transporte urbano], Departamento de Políticas Setoriais da OIT, Genebra, 2021

Para os trabalhadores, seus sindicatos e associações precisam ser capazes de fornecer educação e informações para que seus membros, membros em potencial e líderes entendam o que está em jogo, desenvolvam ideias e políticas de reforma e representem democraticamente essas políticas em consultas e negociações com suas contrapartes nas autoridades e associações de proprietários. Também é importante que os sindicatos e associações não representem apenas os membros da equipe (motoristas, cobradores, mototaxistas), mas se organizem entre todos os trabalhadores cuja subsistência depende do setor de transporte informal.

No centro do problema está a confusão e o conflito de interesses entre trabalhadores e proprietários de veículos. Isso se torna mais difícil devido ao uso contínuo e confuso do termo "operador", que é frequentemente utilizado de forma abrangente para descrever todos aqueles que têm interesse nas operações informais, incluindo os trabalhadores, mas, na prática, é frequentemente restrito aos proprietários quando as autoridades realizam consultas.

“Alguns proprietários de veículos evoluíram de cobrador para motorista, para proprietário e para proprietário de frota. Isso gera confusão dentro da associação de proprietários, porque às vezes, e até mesmo agora, eles representam todos os operadores perante o governo, municipal e nacional, pois acham que têm legitimidade para defender todo o setor, já que foram motoristas ou começaram como cobradores. Mas sabemos que, quando você começa a ser proprietário e a pensar como empreendedor, como empresário,

os trabalhadores começam a ficar do outro lado, e você não é a pessoa certa para representá-los. E esse é o problema no momento.”

Entrevista, Joaquín Romero de Tejada,
OMT Moçambique, 6 de setembro de 2024

Os próprios sindicatos também contam com trabalhadores e proprietários entre seus membros. Muitos dos problemas enfrentados afetam ambos os grupos, especialmente os proprietários de frotas muito pequenas, e os interesses podem ser compartilhados, mas há algumas diferenças importantes. Obviamente, as metas diárias são definidas pelos proprietários dos veículos, o que tem um impacto muito direto sobre os meios de subsistência e as condições de trabalho (especialmente as horas de trabalho) das equipes de veículos e, indiretamente, de todos os outros trabalhadores da cadeia de suprimentos informal.

Alguns sindicatos e associações conseguem administrar bem essas contradições, com as metas sendo definidas por meio de negociações informais e consenso dentro da organização, ou diretamente entre os proprietários individuais e as equipes.

Mas, em alguns casos, são os proprietários que dominam o sindicato ou a associação e frequentemente ocupam cargos de liderança, com responsabilidade limitada.

O problema fica mais grave quando os sindicatos se tornam os proprietários e/ou gerentes de fato das operações, o que leva a conflitos de interesse acentuados. Nesse contexto, há uma necessidade urgente de separar as funções: por um lado, a representação democrática dos interesses dos membros e, por outro lado, o gerenciamento das operações comerciais na operação de terminais e rotas.

Esses conflitos de interesse tornam-se particularmente graves, por exemplo, quando se considera a introdução do BRT. Os sindicatos podem querer ampliar ou converter seus interesses comerciais para se tornarem investidores ou proprietários dos serviços propostos de BRT, muitas vezes incentivados pelas autoridades responsáveis pela implementação do sistema, enquanto os trabalhadores estão preocupados com a possível perda de empregos e meios de subsistência.

O mesmo ocorre com as associações de proprietários e empregadores do setor. Os proprietários de pequenas frotas frequentemente reclamam que têm poucas informações e que seus interesses não são representados.

Há também uma necessidade urgente de promover o desenvolvimento da unidade e da responsabilidade democrática das organizações representativas. A fragmentação da representação dos trabalhadores e dos proprietários em vários sindicatos e associações rivais torna muito difícil para eles e para as autoridades de transporte se engajarem em uma negociação coerente e articulada. Há exemplos de sucesso na busca por uma maior unificação, dos quais podemos tirar lições, especialmente em Kampala, onde o sindicato desempenhou um papel importante na promoção da fusão e da unificação entre associações e entre as associações e o próprio sindicato. Mas não é fácil reproduzir essas estratégias em outros lugares.

Os sindicatos, as associações de trabalhadores e as organizações de proprietários precisam de investimentos de longo prazo em desenvolvimento organizacional, responsabilidade democrática, resolução e mediação de conflitos, adaptados às circunstâncias políticas e sociais locais.

ATENDIMENTO DAS QUESTÕES MAIS URGENTES

“Por que esperar pelo BRT? Por que o governo não pode resolver os problemas do matatu agora?”

Grupo focal da equipe de Matatu, Nairóbi, 2018

É essencial que as autoridades do setor de transportes reconheçam os problemas mais urgentes identificados pelos trabalhadores do setor informal de transporte urbano de passageiros e estabeleçam procedimentos e estruturas capazes de promover consultas e negociações sérias para encontrar soluções.

Os principais problemas identificados pelos trabalhadores por meio das Avaliações do Impacto são encontrados em todas as cidades.

Alternativas ao “sistema de metas”

Identificar e implementar alternativas ao sistema de metas (consulte “Meios de subsistência e relações de trabalho”, acima), inclusive emprego formal nos setores público, privado ou cooperativo ou por meio de formas de trabalho autônomo, e o registro dos proprietários de veículos, especialmente no contexto de sistemas de transporte informais em que a verdadeira propriedade é oculta ou deliberadamente encoberta.

Isso requer a busca de soluções criativas e inovadoras e a experimentação, por meio de projetos-piloto, por exemplo. Os recentes projetos-piloto na África do Sul demonstraram que é possível reformar o sistema de metas, mas é necessário que haja mais desenvolvimento e investimento de longo prazo para garantir a sustentabilidade⁴⁸.

Igualdade de gênero

Autoridades, sindicatos e associações de proprietários de veículos têm a obrigação de acabar com a discriminação de gênero, a violência contra a mulher e o assédio sexual. As autoridades de transportes precisam assumir a responsabilidade de eliminar os obstáculos a empregos de boa qualidade para mulheres nos transportes e por condições de trabalho com proteção contra a violência e o assédio. As organizações compostas por membros precisam revisar suas regras e estatutos e introduzir programas de educação a fim de abordar a desigualdade de gênero.

O assédio sexual generalizado exige atenção especial, por meio de campanhas públicas de educação e conscientização respaldadas por legislações, ações de sindicatos e associações contra os agressores, e medidas práticas para melhorar a segurança das trabalhadoras e passageiras, como novos serviços de ônibus e o uso de câmeras de segurança (CCTV).

Acesso à formação profissional

Desenvolver programas de capacitação para os trabalhadores, não apenas focados no treinamento de motoristas para novos serviços de ônibus, como os BRT, mas também em oportunidades mais amplas de treinamento e aprendizado para todos os trabalhadores do setor, especialmente no contexto da reforma dos testes e licenciamento de veículos, da eletrificação das operações e de treinamento específico e oportunidades de emprego para mulheres, a fim de eliminar a segregação ocupacional baseada em gênero.

Assédio e corrupção

Acabar com o assédio e a extorsão policial. São necessárias medidas urgentes para resolver os conflitos causados pelo assédio, extorsão e corrupção endêmicos na polícia e nas forças de segurança. Isso requer, como primeira etapa, o reconhecimento, por parte dos governos e autoridades de transporte, da dimensão do problema, a coordenação de políticas e regulamentações entre os serviços de segurança e as autoridades de transporte, além da elaboração de procedimentos de negociação com sindicatos e associações representativas para identificar soluções práticas.

Condições de trabalho

Melhorar as condições de trabalho. Devem ser feitas melhorias práticas nos locais de trabalho do setor de transporte (como terminais, paradas na estrada e garagens) que tenham impacto imediato nas condições de trabalho, com atenção à infraestrutura de saneamento, abrigo, drenagem, áreas de descanso, alimentação e outras instalações. Também é importante oferecer estrutura adequada para os trabalhadores nos pontos de conexão entre serviços formais e informais, como estações de integração entre as linhas principais e alimentadoras do BRT.

Garantir um espaço de trabalho seguro e protegido para os prestadores de serviço, como mecânicos, técnicos e prestadores de serviços de alimentação, que precisam de acesso seguro a áreas e propriedades para realizar seus negócios sem a ameaça de despejo ou assédio, além da disponibilidade de serviços acessíveis (água e eletricidade), ferramentas e equipamentos para trabalhar com segurança.

Disponibilidade de capital acessível

Disponibilizar capital acessível para eletrificação e refinanciamento de veículos. Os governos e as autoridades de transportes precisam identificar fontes de subsídios ou empréstimos acessíveis que ajudem no refinanciamento de veículos durante o processo de reforma e proteção ambiental, e na eliminação do ciclo de dívidas enfrentado pelos proprietários de veículos.

Acesso à proteção social

Ampliar os programas de proteção social apoiados pelo Estado ou, na ausência de provisão estatal adequada, apoiar as organizações de trabalhadores (sindicatos, associações, grupos de assistência mútua) que organizam fundos de bem-estar cooperativos e outros serviços informais de proteção social para ampliar e melhorar a provisão.

APRIMORAMENTO DA METODOLOGIA DE AVALIAÇÃO DO IMPACTO SOBRE O TRABALHO

Embora a abordagem subjacente da pesquisa participativa tenha permanecido consistente durante todo o processo, os detalhes dos métodos de pesquisa evoluíram de projeto para projeto ao longo de oito anos: aprendendo com a experiência em cada cidade e, conseqüentemente, alterando as ferramentas e os métodos de pesquisa. Houve também algumas variações nos termos de referência da pesquisa entre os diferentes órgãos de comissionamento (ITF, AFD e MLGRD), o que exigiu a modificação das ferramentas de pesquisa e da análise e apresentação dos dados, mas também refinou os métodos adotados para a pesquisa subsequente.

Essa experiência proporcionou a oportunidade de desenvolver um **conjunto padronizado de ferramentas essenciais de pesquisa** (questionários, diretrizes para debates em grupos focais e modelos de entrevistas detalhadas) e uma estrutura comum para análise de dados, a fim de garantir a coleta consistente de dados comparáveis importantes (por exemplo, meios de subsistência ou condições de trabalho discriminados entre ocupações, gênero ou meios de transporte) entre as cidades.

Também é possível aprofundar nosso entendimento por meio de uma **meta-análise** estatística mais avançada **dos dados** coletados nas avaliações já realizadas. No curto espaço de tempo e com os recursos disponíveis limitados, não foi possível realizar todo o potencial de análise dos ricos dados capturados nas pesquisas por questionário nas cinco cidades (seis, incluindo Maputo).

Essas recomendações se baseiam em uma análise documental dos relatórios das Avaliações do Impacto sobre o Trabalho e de outros documentos relacionados, complementada por um número limitado de entrevistas com algumas partes interessadas e especialistas em transporte. Uma avaliação **mais detalhada e rigorosa da metodologia** poderia ser obtida por meio de um debate mais amplo (por exemplo, uma conferência ou uma sequência de seminários) envolvendo os pesquisadores das instituições de pesquisa que desempenharam um papel significativo em cada cidade, especialistas em pesquisa do Programa de Pesquisa Internacional (IRP) da VREF em Mobilidade Informal e Compartilhada (ISM), o Grupo de Trabalho sobre Transporte alternativo da UITP, a OIT e outros fóruns relevantes, além de representantes dos sindicatos, associações e autoridades de transporte envolvidas.

Essa avaliação poderia incluir a consideração de outros aprimoramentos técnicos, como a triangulação de resultados de pesquisas de outras fontes para validar e verificar os dados, ou o desenvolvimento de análises de custo-benefício de possíveis investimentos em reformas.

INTEGRAÇÃO DAS AVALIAÇÕES DO IMPACTO SOBRE O TRABALHO

"A principal informação que as autoridades de transporte devem dar é que essas avaliações sobre o trabalho são o primeiro passo para garantir o sucesso da implementação de seus projetos de transporte. Essa é a mensagem principal..."

Entrevista, Emmanuel Dommergues, UITP, 19 de agosto de 2024

As Avaliações do Impacto sobre o Trabalho nas cinco cidades (seis, se Maputo for incluída) melhoraram consideravelmente a compreensão detalhada do setor de transporte informal: como a microeconomia funciona na prática, a variedade de ocupações e meios de subsistência, a organização interna e as relações de trabalho, e por aí vai. Essas avaliações forneceram dados concretos sobre os principais problemas enfrentados pela força de trabalho, conforme identificados pelos próprios trabalhadores. Além disso, apresentaram estimativas preliminares do possível impacto do BRT sobre o nível de emprego.

Essas informações são cruciais ao considerar a possível reforma do setor de transporte informal.

Precisamos analisar como a metodologia de Avaliação do Impacto sobre o Trabalho pode ser adaptada e desenvolvida para uma aplicação mais ampla nos procedimentos e políticas das autoridades municipais, governos nacionais, bancos multilaterais de desenvolvimento e outras partes interessadas internacionais ao considerar propostas para grandes projetos de transporte público, como condição para empréstimos ou subsídios.

O relatório da OIT para a reunião setorial tripartite de 2021 sobre transporte urbano⁴⁹ sugeriu especificamente que "os trabalhadores solicitem que os governos e/ou os principais credores realizem uma Avaliação do Impacto sobre o Trabalho a fim de coletar informações relativas

à força de trabalho informal do transporte e estimar o impacto potencial da formalização (por exemplo, do sistema de BRT) sobre os meios de subsistência. Embora os critérios de empréstimo da maioria dos bancos de desenvolvimento incluam estudos obrigatórios de impacto ambiental e social, eles não exigem estudos de impacto sobre o emprego".

O Banco Mundial reconhece que sua estrutura ambiental e social exige a "participação do cidadão", e é "essencial que isso inclua não apenas os cidadãos, mas também as partes interessadas que podem ser afetadas... e o trabalho é definitivamente uma parte importante. Estamos aconselhando as equipes, à medida que preparam... projetos, a interagirem o máximo possível com os setores relevantes, para entender como eles operam e tentar identificar maneiras de mitigar qualquer impacto ou oportunidades para o seu desenvolvimento". (Entrevista, Georges Darido, Banco Mundial, 31 de julho de 2024)

No entanto, embora o Banco Mundial exija avaliações de impacto ambiental e social dos projetos, além de procedimentos de gestão para garantir que os trabalhadores contratados diretamente para atuar no projeto sejam tratados de forma justa e em condições seguras e saudáveis⁵⁰, não há nenhuma obrigação de avaliar os impactos sobre os meios de subsistência, direitos e condições de trabalho dos profissionais afetados pela implementação desses projetos.

A consideração das condições de trabalho precisa ser vista não apenas como algo a ser abordado nos projetos de infraestrutura, mas como um problema que, por si só, exige atenção para a saúde e o bem-estar de um grande número de pessoas que trabalham no setor, bem como para o papel do setor na saúde e no bem-estar dos passageiros e das comunidades que dependem desses serviços para ter acesso a oportunidades e serviços.

O apoio a melhores condições de trabalho é uma reforma essencial que precisa de mais atenção, especialmente se quisermos melhorar os principais problemas de saúde pública, como acidentes, questões de subsistência e melhorias para os passageiros.

A análise de pesquisas recentes de satisfação dos passageiros em cinco cidades africanas constatou que, “quando os interesses dos motoristas não são representados nas organizações do setor e os motoristas têm pouca participação nos negócios, a satisfação dos passageiros é menor devido a interações menos corteses com os clientes, comportamento de direção menos seguro e intervalos de serviço menos responsivos” e “a renda mais estável dos motoristas... contribui para um comportamento menos agressivo ao volante e, portanto, maior satisfação dos passageiros”.⁵¹

É preciso avançar mais para mostrar a importância da melhoria das condições dos trabalhadores como reforma para alcançar melhores resultados em termos de serviços de transporte e acesso.

É essencial que o planejamento de projetos de reforma do transporte público informal inclua Avaliações do Impacto sobre o Trabalho. No entanto, a capacidade e os recursos das agências governamentais para realizar essas avaliações de forma independente são limitados.

“Seria difícil para uma autoridade de transporte realizar sua própria avaliação do setor. Há a questão das habilidades. Sabemos que isso envolve habilidades interpessoais e um entendimento difícil de traduzir em um relatório de forma que permita uma interação e um relacionamento com o setor. Acho difícil transferir essas habilidades... As autoridades de transporte geralmente contam com profissionais de engenharia ou planejamento, mas talvez precisem de mais pessoas das ciências sociais, que entendam como organizar pesquisas qualitativas em larga escala.

“Há também o problema da percepção. As autoridades de transporte são vistas como parte do governo, senão como inimigas... com poder sobre interesses econômicos que podem gerar problemas. Não vejo as operadoras se abrindo, especialmente sobre as dimensões financeiras do negócio ou algo do gênero, para as autoridades de transporte... Acho que ter colegas conversando com colegas e, especialmente, entrar no setor vindo do sindicato ou do mundo sindical, com certeza dá a você uma grande vantagem em termos de acesso, com credibilidade para abrir portas.”

Entrevista, Simon Saddier,
Banco Mundial/SSATP, 4 de junho de 2024

Os sindicatos e as associações de trabalhadores estão em uma posição privilegiada para trabalhar em conjunto com as autoridades e as instituições de pesquisa na realização de Avaliações do Impacto sobre o Trabalho, sendo capazes de conquistar a confiança e o apoio dos trabalhadores do setor.

Para ampliar, desenvolver e integrar as Avaliações do Impacto sobre o Trabalho, é necessário um compromisso de longo prazo, talvez por meio de um consórcio da VREF com o Banco Mundial e/ou outros, para apoiar financeiramente um programa na África, ou em mais de uma região, para desenvolver a capacidade dos sindicatos e associações.

Esse programa deve oferecer treinamento e apoio a sindicatos e associações, pesquisadores acadêmicos e autoridades de transporte de países selecionados onde grandes projetos de reforma ou infraestrutura de transporte estão sendo planejados para que realizem Avaliações do Impacto sobre o Trabalho com base na experiência das organizações que já participaram.

Além disso, o programa deve permitir que as organizações participantes discutam e troquem ideias sobre políticas, analisem o progresso prático das questões imediatas identificadas nas avaliações, publiquem relatórios e guias de políticas sobre a reforma e a transição justa do setor de transporte informal, e contribuam para o aprendizado emergente, por meio do Programa de Pesquisa Internacional da VREF, do Grupo de Trabalho de Transporte alternativo da UITP, da Rede de Transporte Público da C40, da OIT e de outros fóruns relevantes.

Espera-se que a publicação deste relatório seja seguida de apresentações e debates em eventos internacionais onde a reforma do transporte informal esteja em pauta, a fim de ampliar a discussão sobre o futuro das Avaliações do Impacto sobre o Trabalho e as propostas para um programa de desenvolvimento.

BIBLIOGRAFIA

Avaliações do Impacto sobre o Trabalho

Djah, Armand, Dave Spooner e Gráinne Charlton. 2023.

Bus Rapid Transit e metrô de Abidjã: Relatório de pesquisa de avaliação do impacto sobre o trabalho
Global Labour Institute, Manchester.

<https://www.itfglobal.org/en/resources/research-paper-abidjan-bus-rapid-transit-and-metro>.

Sakho, Papa, Dave Spooner, Mamadou Bouna Timéra e Momar Diongue. 2020.

Bus Rapid Transit (BRT) de Dakar: Relatório de pesquisa de avaliação do impacto sobre o trabalho
Global Labour Institute, Manchester.

<https://www.itfglobal.org/en/resources/dakar-bus-rapid-transit-labour-impact-assessment-research-report-2020>.

Spooner, Dave e Erick Manga. 2019.

Bus Rapid Transit de Nairobi: Relatório de pesquisa de avaliação do impacto sobre o trabalho
Global Labour Institute, Manchester.

<https://www.itfglobal.org/en/resources/nairobi-bus-rapid-transit-report>.

Spooner, Dave, John Mark Mwanika, Lydia Baotang-Pobee, Jess Whelligan e Owusu Boampong. 2023.

Informal Transport Workers in Accra – Livelihoods, Organisation and Issues (Trabalhadores do transporte informal em Acra - meios de subsistência, organização e questões).

<https://www.gli-manchester.net/wp-content/uploads/2023/11/Accra-Report-GLI-Edit.pdf>.

Spooner, Dave, John Mark Mwanika, Shadrack Natamba, e Erick Manga. 2020.

Relatório sobre o Bus Rapid Transit (BRT) de Kampala: Entendendo a estrutura de mercado do transporte alternativo de Kampala.

GLI/AFD.

<https://www.gli-manchester.net/wp-content/uploads/2020/06/GLI-Kampala-Paratransit-Report-June-2020.pdf>.

Outras publicações

Banco Mundial. 2016.

Estrutura Ambiental e Social do Banco Mundial.

<https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/environmental-and-social-framework/brief/environmental-and-social-standards>

Behrens R et al. 2023.

Informal Public Transport Passenger Satisfaction in Selected West and Southern African Cities (Satisfação dos passageiros do transporte público informal em cidades selecionadas da África Ocidental e Meridional).

41ª Conferência de Transporte da África Meridional.

https://repository.up.ac.za/bitstream/handle/2263/92511/2B_05.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Boletim Informativo da Parceria Global para o Transporte Informal, 2022.

We're calling it popular transportation (Estamos chamando isso de transporte popular).

<https://poptransport.substack.com/p/were-calling-it-popular-transportation>

Bonner, Christine. 2016.

Relatório de Avaliação do Projeto de Trabalhadores Informais em Transportes 2013-16 da ITF. ITF.

<https://www.itfglobal.org/en/resources/informal-transport-workers-project-evaluation-report>.

Bonner, Christine e Dave Spooner. 2012.

The Only School We Have: Learning from Organizing Experiences Across the Informal Economy (*A única escola que temos: aprendendo com as experiências de organização na economia informal*). WIEGO.

https://www.wiego.org/sites/default/files/resources/files/Bonner_Spooner_The_Only_School_We_Have.pdf

Carré, Françoise. 2013.

Defining and Categorizing Organizations of Informal Workers in Developing and Developed Countries (*Definição e categorização de organizações de trabalhadores informais em países desenvolvidos e em desenvolvimento*). WIEGO.

<https://www.wiego.org/sites/default/files/publications/files/Carre-Informal-Worker-Organizations-WIEGO-OB8.pdf>

CETUD. 2021.

BRT et Main d'Œuvre Locale : Le CETUD Remet en Cause le Rapport ITF-Labogehu-GLI

<https://www.cetud.sn/index.php/medias/news/projet-brt/347-brt-et-main-d-oeuvre-locale-le-cetud-remet-en-cause-le-rapport-itf-labogehu-gli>

Crizoa H., Michel Gbagbo e Massandjé Traore, 2017.

Femmes et Frotteurisme dans les Autobus à Abidjan.

Sciences & Action Sociale, 2017/3, 8, 21-34. <https://www.cairn.info/revue-sciences-et-actions-sociales-2017-3-page-21.htm>

ITF. 2019.

Bus Rapid Transit (BRT) and the Formalisation of Informal Public Transport: A Trade Union Negotiating Guide – O Trânsito Rápido de Ônibus (BRT) e a Formalização do Transporte Público Informal: um Guia de Negociação Sindical.

<https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/page/files/BRT%20a%20trade%20union%20negotiating%20guide.pdf>

ITF.

Transporte informal de passageiros além da Covid-19: Um guia sindical para formalização liderada pelos trabalhadores

<https://www.gli-manchester.net/wp-content/uploads/2020/09/Formalisation-Guide-Covid.pdf>

Ngo NS, et al. 1994.

Occupational exposure to roadway emissions and inside informal settlements in sub-Saharan Africa: A pilot study in Nairobi, Kenya (*Exposição ocupacional a emissões de rodovias e dentro de assentamentos informais na África Subsaariana: um estudo piloto em Nairóbi, Quênia*).

Atmos Environ.

<https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC4449273/pdf/nihms691413.pdf>

OIT. 2002.

Resolution and conclusions concerning decent work and the informal economy (*Resolução e conclusões sobre o trabalho decente e a economia informal*).

Conferência Internacional do Trabalho, 90ª sessão, 2002 Genebra.

<http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc90/pdf/pr-25res.pdf>

OIT. 2014.

OIT, 2014, Guidelines concerning a statistical definition of informal employment (*Diretrizes sobre uma definição estatística de emprego informal*).

<https://www.ilo.org/resource/guidelines-concerning-statistical-definition-informal-employment-0>

OIT. 2015 A.

Recomendação sobre a Transição da Economia Informal para a Formal (R204).

http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:3243110:NO

OIT. 2015 B.

Diretrizes para transição justa buscando economias e sociedades ambientalmente sustentáveis para todos.

<https://www.ilo.org/publications/guidelines-just-transition-towards-environmentally-sustainable-economies>

OIT. 2020.

Monitor OIT: COVID-19 and the World of Work. (A COVID-19 e o Mundo do Trabalho) Third Edition. Updated Estimates and Analysis (April 2020). (Estimativas e análises atualizadas (abril de 2020))

<https://www.ilo.org/media/9806/download>

OIT. 2021 A.

Relatório da reunião técnica sobre o futuro do trabalho decente e sustentável nos serviços de transporte urbano.

Departamento de Políticas Setoriais da OIT, Genebra, 2021

<https://www.ilo.org/resource/technical-meeting-future-decent-and-sustainable-work-urban-transport-1>

OIT. 2021 B.

Conclusions of the Technical meeting on the future of decent and sustainable work in urban transport services (Conclusões da reunião técnica sobre o futuro do trabalho decente e sustentável nos serviços de transporte urbano).

Departamento de Políticas Setoriais da OIT, Genebra, 2021

<https://www.ilo.org/media/233321/download>

Spooner, Dave. 2001.

Workers' Education and Workers in the Informal Economy (Educação dos trabalhadores e trabalhadores da economia informal).

<https://global-labour.info/en/2010/10/11/workers-education-and-workers-in-the-informal-economy-dave-spooner-2001/>

Spooner, Dave. 2011.

Transport Workers in the Urban Informal Economy: Livelihood Profile (Trabalhadores em transportes na economia informal urbana: perfil dos meios de subsistência), GLI, Manchester.

<https://www.gli-manchester.net/wp-content/uploads/2019/08/Urban-Informal-Transport-Livelihood-Profile.pdf>

Spooner, Dave. 2013.

Baseline Survey on Precarious Labour and Decent Work (Pesquisa de base sobre trabalho precário e trabalho decente), GLI, Manchester.

<https://www.gli-manchester.net/wp-content/uploads/2019/08/ITF-Baseline-Survey-Report.pdf>

Spooner, Dave e John Mark Mwanika. 2017.

Trade unions in transformation: Transforming transport unions through mass organisation of informal workers in Uganda (Sindicatos em Transformação: Transformação de Sindicatos de Transportes por meio da Organização em Massa de Trabalhadores Informais em Uganda). FES, Berlin.

<http://library.fes.de/pdf-files/iez/13643.pdf>

Vaughn, L. M., e Jacquez, F. 2020.

Participatory Research Methods – Choice Points in the Research Process (Métodos de pesquisa participativa - pontos de escolha no processo de pesquisa).

Journal of Participatory Research Methods, 1.

<https://doi.org/10.35844/001c.13244>

APÊNDICE:

NOTA SOBRE OS MÉTODOS DE PESQUISA DO GLI SOBRE TRABALHADORES INFORMAIS EM SISTEMAS DE TRANSPORTE

Finalidade

Esta nota (a) descreve e (b) avalia o valor da metodologia usada pelo GLI em seus estudos de pesquisa publicados sobre trabalhadores informais em sistemas de transporte em cinco cidades (Abdijã, Dacar, Nairóbi, Acra e Kampala).

Cada um dos cinco estudos foi projetado para auxiliar e incentivar os representantes dos trabalhadores da economia informal a se envolverem de forma construtiva no processo de planejamento dos sistemas de transporte rápido e a identificarem políticas e iniciativas para a reforma do emprego no setor de transporte alternativo.

Cinco características do método

A abordagem de método misto do GLI para pesquisa tem cinco características:

01. Rigorosamente empírico: análise estatística de dados quantitativos obtidos em pesquisas e análise qualitativa de entrevistas, grupos focais e debates para fornecer um panorama o mais completo possível dentro dos intervalos de confiança estabelecidos.
02. Participativo: colaborar estreitamente com os trabalhadores, associações de trabalhadores e sindicatos relevantes para construir uma compreensão “de baixo para cima” das complexidades da microeconomia orgânica do transporte alternativo nas cidades, garantindo que as pessoas que fornecem o transporte existente sejam incluídas e tenham voz.
03. Fundamentado em valores: demonstrar respeito por todas as pessoas envolvidas atualmente no transporte e enxergar a economia informal como uma parte valiosa do funcionamento das sociedades.
04. Baseado em ações: a pesquisa ocorre no contexto de novos investimentos em infraestrutura e é projetada para apoiar esse processo, incluindo e respeitando as opiniões de todas as partes interessadas, acompanhando a pesquisa com debates focados em recomendações.
05. Uma equipe mista: as características acima exigem que a equipe de pesquisa seja composta por pessoas com históricos diversos. A equipe deve incluir especialistas técnicos, como analistas de dados, pessoas com experiência em sistemas de transporte, pessoas ligadas ao mundo dos sindicatos e pessoas locais envolvidas na economia do transporte informal.

Avaliação do método

Após a descrição do método, a etapa seguinte é avaliar seu valor para medir os tipos de mudanças que ocorrem em relação ao investimento em infraestrutura de transporte.

Para isso, fazemos quatro perguntas fundamentais. O método:

01. Permite que todas as partes interessadas se apropriem dos resultados?
02. Fornece resultados úteis?
03. Tem uma metodologia robusta?
04. Apresenta os resultados de forma simples, reconhecendo a complexidade mais profunda?

Respondendo a cada pergunta:

1. Propriedade dos resultados

O método participativo gera confiança e garante a inclusão de pessoas que geralmente são deixadas de fora dos estudos de pesquisa. Esse é um modelo de pesquisa “com” e não “sobre” as pessoas, o que faz com que elas se reconheçam nos resultados e aumenta a probabilidade de aprovarem as conclusões da pesquisa. A inclusão de sindicatos nos estudos, embora seja de importância central para garantir a participação dos trabalhadores, tem o benefício adicional de incentivar os sindicatos a se tornarem atores nos processos de desenvolvimento.

2. Resultados úteis

O fato de as opiniões de todos os principais interessados estarem incluídas no estudo significa que as mudanças feitas provavelmente produzirão resultados passíveis de serem implementados sem grandes falhas. A pesquisa também identificará problemas que permanecerão mesmo após a alteração do sistema e começará a encontrar maneiras de corrigi-los.

3. Métodos robustos

A obtenção de dados oriundos de diversas fontes e o uso de formas seguras de avaliação dos níveis de confiança nos dados ajudam a garantir a validade e a confiabilidade das conclusões. Conjuntos de dados em constante crescimento permitem testar e melhorar a interpretação dos dados.

4. Simplicidade da apresentação

Embora os estudos de pesquisa envolvam a coleta e a análise de dados complexos de diferentes fontes, os resultados foram redigidos de forma clara e objetiva, de fácil compreensão.

Potencial para desenvolvimento futuro

Os cinco estudos permitem o desenvolvimento de uma meta-análise dos dados coletados. Dessa forma, seria possível fazer uma análise estatística avançada para comparar as situações em cinco cidades, juntamente com uma investigação profunda dos fatores que ajudam ou impedem o desenvolvimento de projetos de infraestrutura de grande escala que trazem ganhos para os sistemas de transporte, mas que, ao mesmo tempo, ameaçam os meios de subsistência.

Barry Knight, 26 de agosto de 2024

AGRADECIMENTOS

Agradecemos a **Holger Dalkmann**, à **Volvo Research and Educational Foundations (VREF)** e a **Alana Dave** (Diretora de Transporte Urbano da ITF) por tornarem possível esta análise.

Agradecemos a todas as pessoas que concordaram em ser entrevistadas:

- **Prof. Roger Behrens**, Centro de Estudos de Transporte, Universidade da Cidade do Cabo
- **Georges Bianco Darido**, Especialista Líder em Transporte Urbano, Banco Mundial
- **Emmanuel Dommergues**, Chefe da Unidade de Governança, UITP
- **Dr Anne Kamau**, Universidade de Nairóbi
- **Dr Barry Knight**, Cientista Social e Estatístico, CENTRIS
- **Dan Mihadi**, Secretário-geral, Sindicato dos Trabalhadores em Transportes do Quênia
- **Louise Ribet**, Gerente Sênior, Rede de Transporte Público, C40
- **Joaquín Romero de Tejada**, Observatório da Mobilidade e de Transportes de Moçambique
- **Simon Saddier**, Especialista Sênior em Transporte Urbano, Banco Mundial/SSATP
- **Maikel Lieuw-Kie-Song**, Especialista Sênior em Emprego intensivo, OIT Genebra
- **Bayla Sow**, Secretário-regional Adjunto da África, ITF

Agradecimentos especiais ao **Prof. Roger Behrens** e **Jackie Klopp** (Centro de Desenvolvimento Urbano Sustentável, Universidade de Columbia) por suas valiosas e detalhadas revisões do texto preliminar.

O GLI gostaria de agradecer a todos aqueles que apoiaram e cooperaram com as Avaliações do Impacto sobre o Trabalho, especialmente:

Georgia Montague-Nelson e **Jess Whelligan** (GLI) e **John Mark Mwanika** (ex-Diretor de Projetos do ATGWU e Presidente do Comitê de Transporte Urbano da ITF), a equipe central que desenvolveu e apresentou relatórios sobre as Avaliações do Impacto sobre o Trabalho desde o início.

Em **Nairóbi**: Anne Kamau, Erick Manga, Paschalin Basil e seus colegas do Institute for Development Studies (IDS), da Universidade de Nairóbi, e os participantes da Rede de Pesquisa de Transporte do Quênia.

Em **Dacar**: Prof. Mamadou Bouna Timéra, Dr. Momar Diongue e Prof. Papa Sakho, (Cheikh Anta Diop University); Gora Kouma (Union des Routiers du Sénégal (URS), Malick Diop (coordenador de projetos em Dacar), Adama Soumaré, Maguette Diop e Aida Ba (Mulheres em Empregos Informais: Globalização e Organização [WIEGO]).

Em **Acra**: Dr. Owusu Boampong (Universidade de Cape Coast), Lydia Baotong-Pobee, Simon Saddier (TRANSITEC) e Nico McLachan (Organisation Development Africa).

Em **Kampala**: Shadrack Natamba (Universidade de Kyambogo), Arnaud Desmarchelier (Agence Française de Développement [AFD]) e Rolf Paasch (Friedrich-Ebert-Stiftung [FES]).

Em **Abdijã**: Armand Djah (Université Alassane Ouattara), Gráinne Charlton (GLI), Sibailly Douhoure (Abidjan Coordinateur des Activités), Aya Suzanne Konan e Flora Sandrine Akafou.

A equipe da **Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF)**, especialmente:

Mohammed Safiyanu (Secretário Regional da África), **Bayla Sow** (Secretário Regional Adjunto da África), **Ali Howes** (ex-Gerente de Transportes Urbanos), **Claire Clarke** (Representante em Exercício das Mulheres Trabalhadoras em Transportes e de Igualdade de Gênero), **Stephenson Kisingu** (Coordenador de Desenvolvimento Sindical - Região da África) e **Assita Ouedraogo** (Coordenadora de Atividades de Projeto da ITF na África).

Os líderes e membros dos sindicatos, sem os quais a pesquisa não teria sido possível:

Quênia:

Sindicato dos Trabalhadores em Transportes do Quênia (TAWU-K), Sindicato dos Operadores de Transportes Públicos (PUTON) e Sindicato dos Trabalhadores de Matatu (MWU).

Senegal:

Union des Routiers du Sénégal (URS), Fédération des Transports de l'UDTS e Syndicat Democratique des Travailleurs du Transport Routier.

Gana:

Sindicato dos Transportes Rodoviários Privados de Gana (GPRTU), a Associação dos Proprietários de Transporte Progressivo (PROTOA) e o Conselho de Coordenação de Transporte Rodoviário de Gana (GRTCC).

Uganda:

Amalgamated Transport and General Workers' Union (ATGWU).

Costa do Marfim:

Syndicat des Travailleurs du Rail (SYNTRARAIL), Syndicat des Travailleurs de la SOTRA (SYNTRAS), Syndicat des Conducteurs de Taxi de Côte d'Ivoire (SCTCI), e Syndicat Autonome des Conducteurs Professionnels et Routiers (SYACPRO-CI).

NOTAS FINAIS

01. Também foi realizada uma Avaliação do Impacto sobre o Trabalho em Maputo, em julho-agosto de 2024, encomendada pelo Banco Mundial e pela Agência Metropolitana de Transportes (AMT) de Maputo. O relatório deve ser publicado no final de 2024 ou no início de 2025.
02. Centro de Pesquisa e Inovação em Políticas e Práticas Sociais, Reino Unido.
03. Veja, por exemplo, o Boletim Informativo da Parceria Global para o Transporte Informal, 2022, *We're calling it popular transportation (Estamos chamando isso de transporte popular)*. <https://poptransport.substack.com/p/were-calling-it-popular-transportation>
04. Veja, por exemplo, OIT, 2014, Guidelines concerning a statistical definition of informal employment (*Diretrizes sobre uma definição estatística de emprego informal*). https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/%40dgreports/%40stat/documents/normativeinstrument/wcms_087622.pdf
05. Fonte: xe.com <https://www.xe.com/currencytables/>
06. Fonte: ILO / ILOSTAT, SDG Indicator 8.5.1 Average Hourly Earnings OF Employees by Sex (OIT / ILOSTAT, *Indicador ODS 8.5.1 Média de ganhos por hora dos funcionários de acordo com o sexo*). https://rshiny.ilo.org/dataexplorer54/?region=AFRICA&lang=en&id=SDG_0851_SEX_OCU_NB_A
07. Spooner, Dave. 2011. Transport Workers in the Urban Informal Economy: Livelihood Profile (*Trabalhadores em transportes na economia informal urbana: perfil dos meios de subsistência*), GLI, Manchester. <https://www.gli-manchester.net/wp-content/uploads/2019/08/Urban-Informal-Transport-Livelihood-Profile.pdf>.
08. Spooner, Dave. 2013. Baseline Survey on Precarious Labour and Decent Work (*Pesquisa de base sobre trabalho precário e trabalho decente*), GLI, Manchester. <https://www.gli-manchester.net/wp-content/uploads/2019/08/ITF-Baseline-Survey-Report.pdf>.
09. Bonner, Chris. 2016. Relatório de Avaliação do Projeto de Trabalhadores Informais em Transportes (2013-16) da ITF. ITF, Londres. <https://www.itfglobal.org/en/resources/informal-transport-workers-project-evaluation-report>.
10. Spooner, Dave e Erick Manga. 2019. Bus Rapid Transit de Nairobi: Relatório de pesquisa de avaliação do impacto sobre o trabalho ITF, Londres. <https://www.itfglobal.org/en/resources/nairobi-bus-rapid-transit-report>.
11. Sakho, Papa, Dave Spooner, Mamadou Bouna Timéra e Momar Diongue. 2020. Bus Rapid Transit (BRT) de Dakar: Relatório de pesquisa de avaliação do impacto sobre o trabalho ITF, Londres. <https://www.itfglobal.org/en/resources/dakar-bus-rapid-transit-labour-impact-assessment-research-report-2020>.
12. Djah, Armand, Dave Spooner e Gráinne Charlton. 2023. Bus Rapid Transit e metrô de Abidjã: Relatório de pesquisa de avaliação do impacto sobre o trabalho ITF, Londres. <https://www.itfglobal.org/en/resources/research-paper-abidjan-bus-rapid-transit-and-metro>.
13. Spooner, Dave, John Mark Mwanika, Shadrack Natamba, e Erick Manga. 2020. Relatório sobre o Bus Rapid Transit (BRT) de Kampala: Entendendo a estrutura de mercado do transporte alternativo de Kampala. GLI, Manchester /AFD. <https://www.gli-manchester.net/wp-content/uploads/2020/06/GLI-Kampala-Paratransit-Report-June-2020.pdf>.

14. Spooner, Dave, John Mark Mwanika, Lydia Baotang-Pobee, Jess Whelligan e Owusu Boampong. 2023. Informal Transport Workers in Accra – Livelihoods, Organisation and Issues (*Trabalhadores do transporte informal em Acra - meios de subsistência, organização e questões*). GLI, Manchester. <https://www.gli-manchester.net/wp-content/uploads/2023/11/Accra-Report-GLI-Edit.pdf>.
15. Veja, por exemplo Christine Bonner e Dave Spooner. 2012. The Only School We Have: Learning from Organizing Experiences Across the Informal Economy (*A única escola que temos: aprendendo com as experiências de organização na economia informal*). WIEGO. https://www.wiego.org/sites/default/files/resources/files/Bonner_Spooner_The_Only_School_We_Have.pdf
16. Veja, por exemplo, Spooner, Dave. 2001. Workers' Education and Workers in the Informal Economy (Educação dos trabalhadores e trabalhadores da economia informal). <https://global-labour.info/en/2010/10/11/workers-education-and-workers-in-the-informal-economy-dave-spooner-2001/>
17. Veja Bonner, Christine. 2016. Relatório de Avaliação do Projeto de Trabalhadores Informais em Transportes 2013-16 da ITF. <https://www.itfglobal.org/en/resources/informal-transport-workers-project-evaluation-report>.
18. Vaughn, L. M., e Jacquez, F. 2020. Participatory Research Methods – Choice Points in the Research Process (*Métodos de pesquisa participativa - pontos de escolha no processo de pesquisa*). Journal of Participatory Research Methods, 1. <https://doi.org/10.35844/001c.13244>
19. Alguns analistas, especialmente a WIEGO, preferem usar o termo “Organização Baseada em Membros” (MBO) em reconhecimento à complexa variedade de organizações de trabalhadores na economia informal. Veja, por exemplo, Françoise Carré, 2013, Defining and Categorizing Organizations of Informal Workers in Developing and Developed Countries (Definição e categorização de organizações de trabalhadores informais em países desenvolvidos e em desenvolvimento). WIEGO. <https://www.wiego.org/sites/default/files/publications/files/Carre- Informal-Worker-Organizations-WIEGO-OB8.pdf>.
20. No Quênia, por exemplo, a parceria com o Instituto de Estudos de Desenvolvimento da Universidade de Nairóbi levou à participação do sindicato na Rede de Pesquisa de Transporte do Quênia e ao envolvimento com outras iniciativas práticas de melhoria do transporte de passageiros em Nairóbi.
21. Em razão da dificuldade de se obter uma estimativa precisa da renda líquida devido às variações causadas por fatores externos (como clima, época do ano, eventos públicos), o questionário de Maputo incluiu perguntas sobre a receita obtida com tarifas em dias típicos, movimentados e tranquilos, para compreender o quanto a renda pode variar.
22. O questionário usado em Maputo incluía perguntas para estimar as variações na renda diária de tarifas para motoristas de *chapas* (vans): “Quanto você recebe em tarifas em um dia normal? Quanto você recebe em tarifas em um dia muito movimentado? Quanto você recebe em tarifas em um dia muito calmo?”
23. “Estações” são terminais, plataformas, pontos, paradas de ônibus, estacionamentos de ‘táxi’, pontos de mototáxi etc. Em outras palavras, pontos de embarque de passageiros.
24. Consulte as Estimativas comparativas de meios de subsistência, acima. Fonte: ILO / ILOSTAT, SDG Indicator 8.5.1 Average Hourly Earnings OF Employees by Sex (*OIT / ILOSTAT, Indicador ODS 8.5.1 Média de ganhos por hora dos funcionários de acordo com o sexo*). https://rshiny.ilo.org/dataexplorer54/?region=AFRICA&lang=en&id=SDG_0851_SEX_OCU_NB_A
25. Os Drones Hiace da Toyota são vans de 12 assentos de alto padrão usadas como táxis, atendendo principalmente a rotas de longa distância. As equipes de táxi drone podem ganhar consideravelmente mais do que seus colegas das tradicionais minivans Toyota. As tarifas de passageiros são mais altas.

Um veículo novo é mais eficiente em termos de consumo de combustível, menos propenso a quebrar e está em boas condições, resultando em menos extorsão e multas da polícia.

26. OIT. 2020. Monitor OIT: COVID-19 and the World of Work. (A COVID-19 e o Mundo do Trabalho) Third Edition. Updated Estimates and Analysis (April 2020). (Estimativas e análises atualizadas (abril de 2020) <https://www.ilo.org/media/9806/download>
27. ITF. Transporte informal de passageiros além da Covid-19: Um guia sindical para formalização liderada pelos trabalhadores ITF. <https://www.gli-manchester.net/wp-content/uploads/2020/09/Formalisation-Guide-Covid.pdf>
28. EBITDA: "Lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização": lucro total proveniente da receita da tarifa após a dedução de todos os custos operacionais, sem incluir os pagamentos ao credor, ou seja, o principal e os juros. Taxa Interna de Retorno (IRR): representa o ganho financeiro anual em relação ao capital investido inicialmente, expresso em %. Se calculada sobre o investimento: IRR financeiro (FIRR). Se calculada sobre o patrimônio líquido, a IRR do patrimônio líquido (EIRR).
29. Testemunhado em primeira mão por pesquisadores do GLI, Nairóbi, novembro de 2018.
30. Entrevistas detalhadas e grupos focais
31. Para obter mais detalhes sobre o impacto da Covid no transporte informal, a reação dos sindicatos e as propostas subsequentes de reforma e formalização, consulte Spooner, Dave e Jess Whelligan. 2020. Transporte informal de passageiros além da Covid-19: Um guia sindical para formalização liderada pelos trabalhadores ITF. <https://www.gli-manchester.net/wp-content/uploads/2020/09/Formalisation-Guide-Covid.pdf>
32. Logo após a pesquisa em Kampala, durante o lockdown da Covid 2020, as autoridades fecharam o maior deles, o Old Taxi Park, para reforma. Após longos atrasos, o estacionamento foi finalmente reaberto em 2022, mas ainda não está concluído e continua sem áreas de sombra para os passageiros, banheiros, posto médico ou escritórios renovados.
33. ITF. 2022. Direitos a saneamento são direitos humanos: Relatório de pesquisa. <https://www.itfglobal.org/en/resources/sanitation-rights-are-human-rights-public-transport-worker-voices>
34. Ibidem.
35. Citado no Daily Nation. <https://www.aljazeera.com/program/witness/2012/7/17/the-reluctant-outlaw-a-nairobi-matatu-drivers-story>
36. Durante a guerra de 2011, os Gnambros estavam supostamente armados e receberam promessas de pagamento do presidente eleito Alassane Ouattara, mas quando os pagamentos não se concretizaram, eles recorreram às estações de transporte para obter renda, impondo com violência o pagamento de taxas aos motoristas.
37. Veja, por exemplo, Ngo NS, et al, 1994, Occupational exposure to roadway emissions and inside informal settlements in sub-Saharan Africa: A pilot study in Nairobi, Kenya (*Exposição ocupacional a emissões de rodovias e dentro de assentamentos informais na África Subsaariana: um estudo piloto em Nairóbi, Quênia*). Atmos Environ. <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC4449273/pdf/nihms691413.pdf>
38. Crizoa H., Michel Gbagbo e Massandjé Traore, 2017. Femmes et Frotteurisme dans les Autobus à Abidjan. Sciences & Action Sociale, 2017/3, 8, 21-34. <https://www.cairn.info/revue-sciences-et-actions-sociales-2017-3-page-21.htm>
39. Por lei, todos os matatus devem ser registrados em Organizações de Cooperativas de Poupança e Crédito (SACCOs), que gerenciam as operações diárias, incluindo a definição de rotas e estruturas tarifárias.

40. Veja Spooner, Dave e John Mark Mwanika. 2017. Trade unions in transformation: Transforming transport unions through mass organisation of informal workers in Uganda (*Sindicatos em Transformação: Transformação de Sindicatos de Transportes por meio da Organização em Massa de Trabalhadores Informais em Uganda*), FES, Berlin. <http://library.fes.de/pdf-files/iez/13643.pdf>
41. A KOTSA reivindicou sua filiação em 2020. Na época da pesquisa, havia cerca de cinco associações diferentes de motoristas de táxi. Em razão da Avaliação do Impacto sobre o Trabalho, foi criado um “fórum consultivo” com o apoio da ATGWU e da FES, que reuniu todas as associações de motoristas, uma associação de proprietários e as autoridades municipais. Esse processo levou à unificação de todas as cinco associações de motoristas na Federação de Operadores de Táxi de Uganda (UTOF). Os números de associados da UTOF eram desconhecidos até o momento em que este artigo foi escrito.
42. Veja CETUD. 2021. BRT et Main d'Œvre Locale : Le CETUD Remet en Cause le Rapport ITF-Labogehu-GLI <https://www.cetud.sn/index.php/medias/news/projet-brt/347-brt-et-main-d-oeuvre-locale-le-cetud-remet-en-cause-le-rapport-itf-labogehu-gli>
43. Spooner, Dave, John Mark Mwanika, Shadrack Natamba, e Erick Manga. 2020. Relatório sobre o Bus Rapid Transit (BRT) de Kampala: Entendendo a estrutura de mercado do transporte alternativo de Kampala. GLI/AFD. <https://www.gli-manchester.net/wp-content/uploads/2020/06/GLI-Kampala-Paratransit-Report-June-2020.pdf>.
44. Sindicato Nacional dos Trabalhadores dos Transportes Rodoviário e Assistência Técnica (SINTRAT)
45. Associação dos Conductores, Auxiliares de Transportes Colectivos e Escolares (ACAT-CE) e Associação de Defesa Dos Motoristas, Cobradores, Fiscais e organizador de parques (ADEFO).
46. OIT, 2002. Resolution and conclusions concerning decent work and the informal economy (*Resolução e conclusões sobre o trabalho decente e a economia informal*). Conferência Internacional do Trabalho, 90ª sessão, 2002 Genebra. <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc90/pdf/pr-25res.pdf>
47. Veja Bonner, Christine. 2016. Relatório de Avaliação do Projeto de Trabalhadores Informais em Transportes 2013-16 da ITF. <https://www.itfglobal.org/en/resources/informal-transport-workers-project-evaluation-report>.
48. OIT. 2015 A. *Recomendação sobre a Transição da Economia Informal para a Formal* (R204). http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:3243110:NO.
49. Veja, por exemplo, o projeto-piloto da ODA com a Cape Town 7th Ave Minibus Taxi Association em Mitchells Plain, que introduziu um modelo de serviço programado e alegou ter reduzido as horas de trabalho das equipes de uma média de 14 horas por dia para 7,5 horas por dia, sem demissões de motoristas. O índice de satisfação dos passageiros com as novas médias de serviço foi de 75%. <https://oda.co.za/project/sa-minibus-taxi-industry-toc-formation/>
50. OIT, 2021. Relatório da reunião. Reunião técnica da OIT sobre o futuro do trabalho decente e sustentável nos serviços de transporte urbano. Departamento de Políticas Setoriais da OIT, Genebra, 2021
51. Veja Banco Mundial. 2016. Estrutura Ambiental e Social do Banco Mundial. <https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/environmental-and-social-framework/brief/environmental-and-social-standards>
52. Behrens R et al. 2023. Informal Public Transport Passenger Satisfaction in Selected West and Southern African Cities (Satisfação dos passageiros do transporte público informal em cidades selecionadas da África Ocidental e Meridional). Conferência de julho de 2023: 41ª Conferência de Transporte da África Meridional. https://repository.up.ac.za/bitstream/handle/2263/92511/2B_05.pdf?sequence=1&isAllowed=y

· MOVEMOS O MUNDO ·



**FEDERAÇÃO
INTERNACIONAL
DOS TRABALHADORES
EM TRANSPORTES**

VREF

VOLVO RESEARCH
AND EDUCATIONAL
FOUNDATIONS

