



**Ana Paula Ferreira Jordão**

**UMA VIDA DE ANDANÇAS:  
trabalho, precarização e os ambulantes dos trens  
da Região Metropolitana do Rio de Janeiro**

**Dissertação de Mestrado**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Serviço Social da PUC-Rio como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Serviço Social.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Inez Terezinha Stampa

Rio de Janeiro  
Junho de 2014



**Ana Paula Ferreira Jordão**

**UMA VIDA DE ANDANÇAS:  
trabalho, precarização e os ambulantes dos trens  
da Região Metropolitana do Rio de Janeiro**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Serviço Social da PUC-Rio como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Serviço Social. Aprovada pela Comissão Examinadora abaixo assinada.

**Prof<sup>a</sup>. Inez Terezinha Stampa**

Orientadora

Departamento de Serviço Social – PUC-Rio

**Prof. Rafael Soares Gonçalves**

Departamento de Serviço Social – PUC-Rio

**Prof<sup>a</sup>. Mônica Maria Torres de Alencar**

Faculdade de Serviço Social – UERJ

**Prof<sup>a</sup>. Mônica Herz**

Vice-Decana de Pós-Graduação do  
Centro de Ciências Sociais – PUC-Rio

Rio de Janeiro, 02 de junho de 2014

Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução total ou parcial do trabalho sem autorização da universidade, da autora e da orientadora.

### **Ana Paula Ferreira Jordão**

Graduou-se em Serviço Social pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (2008). Especializou-se em Orientação Educacional e Pedagógica pela Faculdade Integrada A Vez do Mestre, conveniada à Universidade Cândido Mendes (2012). Tem experiência na área de Serviço Social, com ênfase em estudos sobre assistência social, trabalho e educação. Trabalhou, como assistente social, no Centro de Referência Especializado de Assistência Social da Prefeitura Municipal de Angra dos Reis, no período de março de 2009 a outubro de 2010. Trabalha, desde novembro de 2010, como assistente social, no Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio de Janeiro (IFRJ).

#### Ficha Catalográfica

Jordão, Ana Paula Ferreira

UMA VIDA DE ANDANÇAS: trabalho, precarização e os ambulantes dos trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro / Ana Paula Ferreira Jordão ; orientadora: Inez Terezinha Stampa. – 2014.

143 f. : il. (color.) ; 30 cm

Dissertação (mestrado)–Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Serviço Social, 2014.

Inclui bibliografia.

1. Serviço social – Teses. 2. Trabalho. 3. Trabalhadores. 4. Precarização. 5. Ferrovia. 6. Ambulantes. I. Stampa, Inez Terezinha. II. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Departamento de Serviço Social. III. Título.

CDD: 361

Dedico esta dissertação aos batalhadores  
ambulantes da ferrovia, cuja experiência  
de trabalho é permeada pela precariedade.

## Agradecimentos

Agradeço a Deus, pela simplicidade sublime e zelo. Sou demasiadamente grata pela experiência da vida.

Aos meus pais, Wilton e Sandra, pelo amor, carinho, compreensão e intensa participação nas minhas caminhadas. Pai, você *“Hoje é mais, muito mais que um amigo”* e *“Mãe, seu colo sempre ali presente. Amor, tão puro amor... Tão raro”* (Músicas Pai e Mãe, de Fábio Jr.).

Ao meu companheiro de vida, Fábio, com quem compartilho tanto angústias quanto euforias, pelo amor, amizade e paciência. Além do apoio para a construção deste trabalho e de tantos outros. *“Amor da minha vida, daqui até a eternidade, nossos destinos foram traçados na Ilha Grande”* (adaptação da música Exagerado, de Cazuza).

Ao Axl, pela cumplicidade e afago. São 11 anos e meio de uma amizade que daqui a pouco deixará saudades. Não sei *“como poderei viver sem a tua, sem a tua, sem a tua companhia? Sem a tua, sem a tua, sem a tua companhia?”* (Peixe Vivo, cantiga popular).

À professora Inez Stampa, que ministrou as disciplinas Políticas Sociais e Serviço Social e Atividades Programadas II, as quais eu tive o prazer de cursar, pelas contribuições no decorrer do mestrado e pelo interesse por este estudo. Tive a honra de ser orientada por essa professora que embarcou comigo nos trilhos da ferrovia. Sou grata pela amizade construída nessa relação.

Ao professor Rafael Gonçalves, que ministrou as disciplinas Metodologia de Pesquisa e Políticas Urbanas e o Direito à Cidade, as quais eu também tive o prazer de cursar, pelo ensino no decorrer do mestrado e pelas dicas do “trem da vida”.

À professora Mônica Alencar, por estar sempre disponível e acessível, pelo aprendizado e formação desde a graduação na Uerj.

À professora Ana Inês Simões C. de Melo, que sempre me incentivou a prosseguir na vida acadêmica, pelo apoio e afeição.

À PUC-Rio, pela bolsa de isenção concedida para a realização do curso de mestrado.

Às amigas Sandra Machado, Raquel Cristiane Barbosa, Vanessa Pontes e Maria Inês Ribeiro, pelas conversas e sentimentos partilhados.

Aos colegas de turma do mestrado, pela convivência e aprendizado.

A todos os professores e funcionários do Departamento, pelos ensinamentos e pela ajuda.

Aos ambulantes da ferrovia da RMRJ, especialmente aqueles com os quais tive a oportunidade de dialogar, pelas sugestões, disponibilidade e confiança em compartilhar suas andanças e lutas.

## Resumo

Jordão, Ana Paula Ferreira; Stampa, Inez Terezinha (Orientadora). **UMA VIDA DE ANDANÇAS: trabalho, precarização e os ambulantes dos trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 2014. 143p. Dissertação de Mestrado – Departamento de Serviço Social, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

Este estudo buscou apreender a experiência laboral dos sujeitos que trabalham como vendedores ambulantes nos trens urbanos de passageiros que circulam na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ). Tais sujeitos, em algum momento de suas vidas, não conseguiram se alocar no mercado de trabalho considerado “formal” e, para obter os meios para garantir a própria sobrevivência e de sua família, foram trabalhar como ambulantes na ferrovia. Essa alternativa encontrada pelos ambulantes que, inicialmente, possui um caráter provisório, com o decorrer do tempo torna-se permanente. Trata-se de um trabalho precário, cuja dimensão atinge diversos âmbitos da vida social desses trabalhadores. O universo de trabalhadores ambulantes dos trens urbanos de passageiros da RMRJ é bastante heterogêneo. É composto desde jovens a idosos, tanto do sexo masculino quanto feminino e, dentre eles, há pessoas com deficiência. A maioria não possui permissão da SuperVia, concessionária que atualmente administra a ferrovia da RMRJ, para trabalhar naquele espaço. Para a elaboração do presente estudo, observamos o trabalho dos ambulantes no espaço ferroviário por, aproximadamente, três anos e, desde junho de 2013, dialogamos com alguns deles a respeito do seu trabalho. O trabalho de campo consistiu na entrevista de dois trabalhadores ambulantes em cada um dos cinco principais ramais dos trens urbanos da RMRJ (Deodoro; Santa Cruz; Japeri; Belford Roxo e Saracuruna), totalizando 10 entrevistas semiestruturadas, realizadas nas plataformas da ferrovia, no cotidiano de trabalho dos mesmos. A observação participante também foi amplamente utilizada durante a pesquisa empírica. Tais estratégias objetivaram conhecer a trajetória de trabalho destes sujeitos, os motivos que os levaram a trabalhar no espaço ferroviário e suas expectativas em relação ao futuro. No decorrer das observações realizadas cotidianamente foi possível apreender a dinâmica de trabalho desses ambulantes. Foi traçado o perfil desses sujeitos e analisadas as condições de trabalho dos mesmos. Além disso, foram realizadas reflexões sobre as experiências de trabalho que eles adquiriram no decorrer da

vida. Para isso, buscamos resgatar os trabalhos desenvolvidos pelos ambulantes entrevistados e até mesmo dos seus pais. A partir dessas experiências abordamos as lutas travadas no cotidiano por esses trabalhadores, assim como as estratégias de sobrevivência e possíveis formas de resistências engendradas por eles. Com isso, percebemos que os ambulantes batalham para garantir “*o pão* de cada dia”, porém acabam não se articulando coletivamente para lutar por melhores condições de trabalho.

## **Palavras-chave**

Trabalho; trabalhadores; precarização; ferrovia; ambulantes.



## Abstract

Jordão, Ana Paula Ferreira; Stampa, Inez Terezinha (Advisor). **A LIFE OF WANDERINGS: Labour, precariousness and the hawkers of the trains of the Rio de Janeiro Metropolitan Region.** Rio de Janeiro, 2014. 143p. Master's Thesis – Departamento de Serviço Social, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

This study sought to apprehend the labour experience of the subjects who work as hawkers at the urban trains used in the Rio de Janeiro Metropolitan Region (RJMR). At some point of their lives such subjects couldn't allocate themselves in the "formal" work market and, therefore, to provide ways of assuring their own family survival. For this reason they went to work as hawkers at the railroad, an alternative that initially had a temporary character but in time it became permanent. This is a precarious work, whose dimension affects several spheres of the social lives of these workers. The scope of the hawkers is highly heterogeneous. It is composed of young and old people from both sexes and among them there are even handicapped people. Most of them don't have permission to work in the train's area from the 'SuperVia', the company that actually administrates the RJMR's railroad. To prepare this study, we observed the work of the hawkers for approximately three years and since June of 2013 we engaged in dialogues with some of them about their work. The field work consisted in an interview of two hawkers of each of the five main lines of the RMRJ's urban trains (Deodoro; Santa Cruz; Japeri; Belford Roxo and Saracuruna), totalizing 10 semi-structured interviews conducted at the train platforms during their daily work routine. The participant observation was also highly used during the empirical research. Such strategies aimed to understand this subjects' work trajectory, the reasons that led them to work on the railroad area and their expectations towards the future. In the course of the daily observations, it was possible to apprehend the work dynamics of these hawkers. A profile of these subjects was traced and their work conditions analyzed. Beyond that, reflections were made about the work experience they acquired in the course of their lives. In order to do this, we sought to rescue the history of the interviewed hawkers as workers and even their parent's history. From this experiences, we approached the everyday struggles fought by these workers, such as the survival strategies and possible resistance forms engendered by them. In this sense, it was possible to

observe the hawkers' in their daily struggle to survive, but in the end they were not able to organize themselves collectively in order to fight for better work conditions.

## **Keywords**

Labour; workers; precariousness; railroad; hawkers.

## Sumário

1. Introdução .....	16
2. A precariedade no “mundo do trabalho”: destaque à realidade brasileira .....	33
2.1. Precariedade e informalidade no “mundo do trabalho” .....	34
2.2. A precarização do trabalho e da vida .....	50
3. O trabalhador ambulante dos trens urbanos de passageiros da Região Metropolitana do Rio de Janeiro .....	62
3.1. Perfil dos ambulantes entrevistados .....	62
3.2. As condições de trabalho dos ambulantes na ferrovia da RMRJ .....	80
4. O trabalho dos ambulantes no espaço ferroviário: experiências de uma vida de andanças .....	99
4.1. A luta dos trabalhadores ambulantes pela sobrevivência .....	99
4.2. Formas de resistir ao contexto adverso .....	113
5. Considerações finais .....	130
6. Referências .....	135
Anexo I – Roteiro de Entrevista .....	143

## Lista de ilustrações

Quadro 1 - Breve identificação dos ambulantes entrevistados ..... 25

Figura 1 - Diagrama da malha ferroviária da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, 2013 ..... 19

Figura 2 - Matéria publicada no Jornal do Brasil, 1998 ..... 82

Figura 3 - Charge do cartunista Carlos Latuff, 2009 ..... 86

Figura 4 - Passageiros caminham pelos trilhos da ferrovia, 2014 ..... 88

Figura 5 - Infográfico da malha ferroviária da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, 2014 ..... 89

Figura 6 - Presença do tráfico nos trilhos da ferrovia, 2007 ..... 111

Gráfico 1 - Rendimento mensal aproximado dos ambulantes entrevistados ..... 71

Gráfico 2 - Carga horária semanal de trabalho dos ambulantes entrevistados ..... 73

Gráfico 3 - Tempo de trabalho, na ferrovia, dos ambulantes entrevistados ..... 74

## Lista de siglas

AGETRANSP - Agência Reguladora dos Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro

ANTD - Agenda Nacional de Trabalho Decente

ASTRATERJ - Associação dos Trabalhadores Ambulantes dos Trens do Estado do Rio de Janeiro

BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento

CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos

CIEP - Centro Integrado de Educação Pública

CLT - Consolidação das Leis do Trabalho

COMAMEA - Conselho Municipal de Associações de Moradores e Entidades Afins, da região de Magé-RJ

COMTREM - Comissão do Trem

CPF - Cadastro de Pessoa Física

DIEESE - Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos

FAFERJ - Federação das Associações de Favelas do Estado do Rio de Janeiro

FAMERJ - Federação de Associações de Moradores do Estado do Rio de Janeiro

FHC - Fernando Henrique Cardoso

FAT - Fundo de Amparo ao Trabalhador

FIFA - Federação Internacional de Futebol Associado

FLUMITRENS - Companhia Fluminense de Trens Urbanos

GPFer - Grupamento de Polícia Ferroviário

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDH - Índice de Desenvolvimento Humano

IFRJ - Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio de Janeiro

INESC - Instituto de Estudos Socioeconômicos

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

JB - Jornal do Brasil

MTE - Ministério do Trabalho e Emprego

NPFer - Núcleo de Policiamento Ferroviário

OIT - Organização Internacional do Trabalho  
ONU - Organização das Nações Unidas  
PEA - População Economicamente Ativa  
PEC - Proposta de Emenda à Constituição  
PED - Pesquisa de Emprego e Desemprego  
PETRES - Programa de Estudos do Trabalho e Reprodução Social  
PIB - Produto Interno Bruto  
PME - Pesquisa Mensal de Emprego  
PNAD - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios  
PROEIS - Programa Estadual de Integração na Segurança  
RMRJ - Região Metropolitana do Rio de Janeiro  
SEADE - Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados  
SINDATREM-RJ - Sindicato dos Trabalhadores Ambulantes do Trem no Estado do Rio de Janeiro  
UERJ - Universidade do Estado do Rio de Janeiro  
UPP - Unidade de Polícia Pacificadora

“Essa é a dança do desempregado  
Quem ainda não dançou tá na hora de aprender  
A nova dança do desempregado  
Amanhã o dançarino pode ser você

E vai levando um pé na bunda vai  
Vai pro olho da rua e não volta nunca mais  
E vai saindo vai saindo sai  
Com uma mão na frente e a outra atrás  
E bota a mão no bolsinho (Não tem nada)  
E bota a mão na carteira (Não tem nada)  
E bota a mão no outro bolso (Não tem nada)  
E vai abrindo a geladeira (Não tem nada)  
Vai procurar mais um emprego (Não tem nada)  
E olha nos classificados (Não tem nada)  
E vai batendo o desespero (Não tem nada)  
E vai ficar desempregado

E vai descendo vai descendo vai  
E vai descendo até o Paraguai  
E vai voltando vai voltando vai  
‘Muamba de primeira olhai quem vai?’  
E vai vendendo vai vendendo vai  
Sobrevivendo feito camelô  
E vai correndo vai correndo vai  
O rapa tá chegando olhai sujô!...”

**Dança do Desempregado**  
Gabriel O Pensador, 1997

# 1

## Introdução

Com o interesse em debater questões atinentes ao trabalho precarizado, tendo o foco as ferrovias do Rio de Janeiro, buscamos, tomando como base as transformações contemporâneas no “mundo do trabalho”<sup>1</sup>, apreender a experiência laboral dos sujeitos que trabalham como vendedores ambulantes nos trens urbanos de passageiros que circulam na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ). Dessa forma, pesquisamos “uma vida de andanças”, referente ao trabalho dos ambulantes que vendem produtos no espaço ferroviário da RMRJ, atualmente administrado pela concessionária SuperVia<sup>2</sup>.

Este estudo está vinculado à linha de pesquisa “Trabalho, Políticas Sociais e Sujeitos Coletivos” do Programa de Pós-Graduação em Serviço Social da PUC-Rio. Registramos que um dos eixos em que esta linha de pesquisa se funda é a categoria trabalho, que é central na pesquisa em questão. Consideramos ser esta categoria de fundamental relevância também para o Serviço Social, tendo em vista os processos sociais que redefinem a questão social na atualidade. Tais elementos se articulam nesta dissertação, pois os sujeitos que trabalham como ambulantes constituem uma parcela da população que apresenta distintas demandas que requerem a intervenção do Serviço Social, por engrossarem o alto percentual dos espoliados.

Por essas razões torna-se fundamental contextualizar quem são os sujeitos que atualmente trabalham na ferrovia. São tanto os servidores públicos, emprega-

---

<sup>1</sup> A expressão “mundo do trabalho” se refere aos processos sociais que vêm levando às mais diversas formas sociais e técnicas de organização do trabalho desde o fim do século XX e neste início do século XXI, pautando-se na submissão cada vez maior do processo de trabalho e da produção aos movimentos do capital em todo o mundo, compreendendo a questão social e o movimento da classe trabalhadora (STAMPA, 2012).

<sup>2</sup> Desde 1º de novembro de 1998, a SuperVia Concessionária de Transporte Ferroviário S.A., que era formada pelas empresas espanholas Construcciones e Auxiliar de Ferrocarriles S/A, opera o serviço de trens urbanos da RMRJ. Ou seja, transferiu-se para a iniciativa privada este serviço, que antes era administrado pela Companhia Fluminense de Trens Urbanos (Flumitrens), empresa estatal ligada ao governo estadual do Rio de Janeiro, como parte integrante do Programa Estadual de Desestatização, do governo de Marcelo Alencar. Em novembro de 2010, a Odebrecht TransPort, uma empresa da Organização Odebrecht, assumiu o controle acionário da SuperVia. A concessão da SuperVia terá vigência até 2048. Disponível em <<http://www.supervia.com.br/quemsomos.php>>. Acesso em 24 fev. 2014.



dos da iniciativa privada, terceirizados, subcontratados e aposentados, quanto os desempregados e informais, que vendem produtos nos trens, pois todos dependem da ferrovia para o seu sustento (STAMPA, 2011). Dentre os ambulantes entrevistados, dialogamos com um idoso aposentado e um antigo sinalizador que foi demitido depois que a SuperVia assumiu a concessão, como veremos ao apresentar o perfil dos ambulantes.

A SuperVia, empresa concessionária que administra, atualmente, 102 estações, distribuídas em oito ramais, que abrangem 270 quilômetros de via férrea na RMRJ, não permite a prática da venda de produtos nos trens, com algumas exceções, como é o caso de ambulantes devidamente autorizados que vendem produtos da Nestlé, Pepsi-Cola e jornais populares. Inicialmente nossa intenção era priorizar o estudo em relação aos ambulantes que trabalham no espaço da ferrovia de forma irregular, ou seja, os não autorizados, porque estes constituem a maioria. Todavia, decidimos englobar também os autorizados por entendermos que ambos, tanto os que possuem autorização quanto os que não possuem, experimentam a precariedade no seu processo de trabalho.

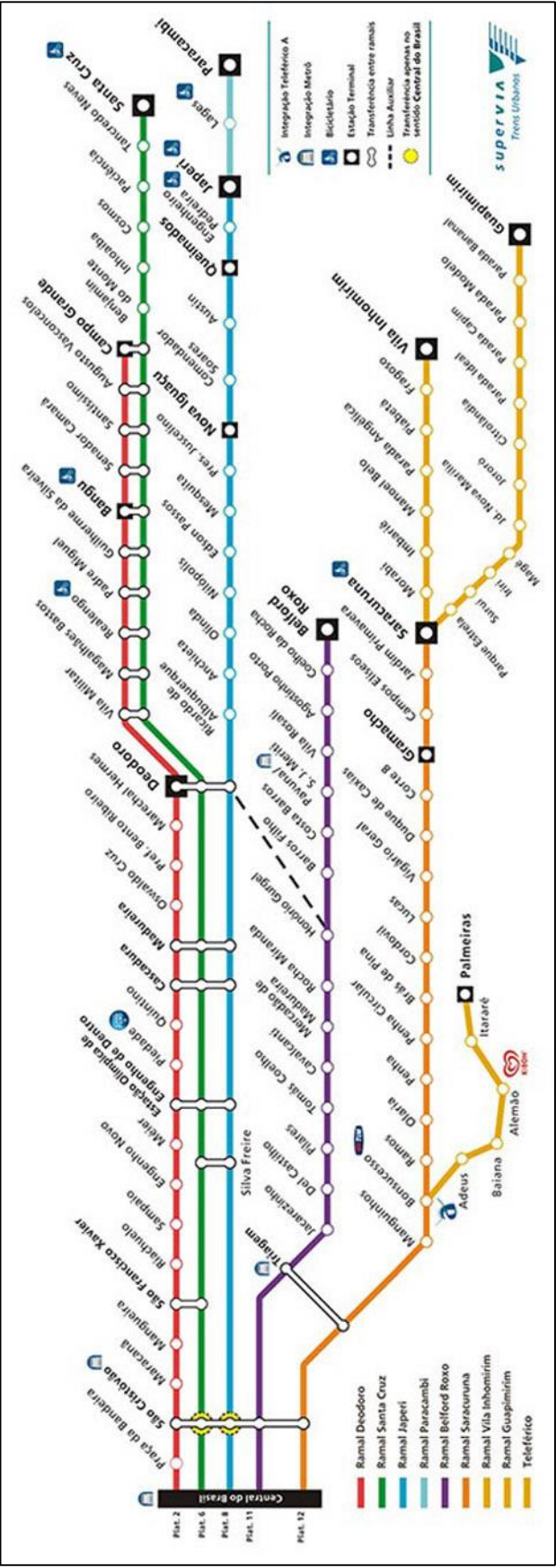
O termo precariedade tem sido utilizado para designar perdas nos direitos trabalhistas ocorridas no contexto das transformações do “mundo do trabalho” e de retorno aos ideais liberais de defesa do Estado mínimo. Em termos gerais, refere-se a um conjunto amplo e variado de mudanças em relação ao “mundo do trabalho”, condições de trabalho, qualificação dos trabalhadores e direitos trabalhistas. Refere-se, portanto, à redução de salário e proteção social, ou seja, à piora nas condições gerais de trabalho e desmobilização, o que, consequentemente, aumenta o risco de acidentes de trabalho e de problemas de saúde, de forma geral.

Pretendíamos, também, no início da pesquisa, focalizar o ramal Japeri por acreditarmos que neste ramal circulariam os trens em pior estado de conservação, se comparados aos demais trajetos observados: Central-Deodoro, Central-Bangu e Central-Santa Cruz. E, principalmente, porque naquele ramal os vendedores ambulantes têm mais “liberdade” para trabalhar, em virtude de haver menos fiscalização por parte da segurança contratada pela concessionária. Mas percebemos que os ambulantes não trabalham, necessariamente, somente em um ramal. Ou seja, há ambulantes que trabalham no ramal Japeri, Santa Cruz e/ou Deodoro, por exemplo.

Com isso, decidimos observar a dinâmica de trabalho desses sujeitos nos cinco ramais principais: Deodoro; Santa Cruz; Japeri; Belford Roxo e Saracuruna. Convém citar os demais ramais: o ramal Paracambi é uma extensão do ramal Japeri, havendo apenas uma estação entre eles, Lages; já os ramais Vila Inhomirim e Guapimirim são extensões do ramal Saracuruna. Tais ramais transcorrem municípios que formam a RMRJ, também conhecida como Grande Rio.

Para, de modo inicial, situarmos o leitor sobre a extensão e complexidade da malha ferroviária que atende a RMRJ, assim como para visualizarmos os ramais mencionados dos trens urbanos de passageiros da RMRJ, observar o diagrama disponibilizado pela SuperVia na figura 1 (página 19). Pela mesma razão apresentamos uma breve descrição dos referidos ramais.

Figura 1 – Diagrama da malha ferroviária da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, 2013.



Fonte: SuperVia. Disponível em <<http://www.supervia.com.br/estacoes.php>>. Acesso em 02 dez. 2013.

O ramal Deodoro compreende apenas bairros da Zona Norte do município do Rio de Janeiro, sem contar as estações de partida e chegada: Central e Deodoro. A Praça da Bandeira é a primeira estação ao sair da Central do Brasil, seguida por São Cristovão, Maracanã, Mangueira, São Francisco Xavier, Riachuelo, Sampaio, Engenho Novo, Méier, Estação Olímpica de Engenho de Dentro, Piedade/Gama Filho, Quintino, Cascadura, Madureira, Oswaldo Cruz, Bento Ribeiro e Marechal Hermes, a última antes de chegar a Deodoro.

Os trens disponibilizados para circular no ramal Deodoro estão, em sua maioria, em melhor estado de conservação, se comparados com os outros ramais. Costumam circular neste ramal os trens chineses, adquiridos no início do ano de 2012, além dos reformados. A vigilância no ramal Deodoro é mais constante e o público usuário é menos pauperizado, constituindo o que pode ser chamado de “linha 1” e “linha 2”, como no MetrôRio<sup>3</sup>. Há diferenciação nas condições de funcionamento das duas linhas do MetrôRio e do ramal Deodoro em relação aos demais ramais dos trens, sendo a mesma percebida diariamente pelos usuários. Segundo uma usuária citada na pesquisa de Pires (2011)<sup>4</sup>, o pessoal que circula nesse ramal é mais “posudo”, quase igual ao do metrô.

O ramal Santa Cruz perpassa bairros das Zonas Norte e Oeste do município do Rio de Janeiro. Em relação à Zona Norte, são os mesmos bairros compreendidos pelo ramal Deodoro. Com exceção da estação Silva Freire, que está localizada entre as estações Engenho Novo e Méier, sendo que apenas os trens rápidos com destino à Santa Cruz param nesta estação. Aliás, cabe destacar que os trens rápidos que se deslocam para Santa Cruz param somente nas estações, localizadas na Zona Norte, de São Cristovão, São Francisco Xavier, Silva Freire, Estação Olímpica de Engenho de Dentro, Cascadura e Madureira. Quanto à Zona Oeste, após Deodoro, percorre as estações de Vila Militar, Magalhães Bastos, Realengo, Padre Miguel, Guilherme da Silveira, Bangu, Senador Camará, Santíssimo, Augusto Vasconcelos, Campo Grande, Benjamin do Monte, Inhoaíba, Cosmos, Paciência, Tancredo Neves e, finalmente, Santa Cruz.

<sup>3</sup> No MetrôRio a linha 1 compreende o trajeto de bairros da Zona Sul a bairros mais abastados, em múltiplas dimensões da vida social, como a existência dos diversos equipamentos coletivos fundamentais para proporcionar boas condições de vida aos sujeitos que ali residem, da Zona Norte, perpassando pelo centro da cidade do Rio de Janeiro. Enquanto que o trajeto da linha 2, embora também englobe algumas estações situadas na Zona Sul, compreende mais a Zona Central da cidade a bairros mais periféricos da Zona Norte, bem próximos à Baixada Fluminense.

<sup>4</sup> Lenin Pires é doutor em Antropologia e professor do Instituto de Ciências Humanas e Filosofia (ICHF) da Universidade Federal Fluminense (UFF). Autor do livro “Esculhamba, mas não esculacha” (2011), baseado em um estudo sobre a prática econômica dos comerciantes ambulantes “informais” que atuam nas estações e composições dos trens urbanos do Rio de Janeiro.

No dia-a-dia há muitos trens paradores que se deslocam para Santa Cruz, ou seja, param em todas as estações que compõem o ramal Deodoro. O que significa para os passageiros que se dirigem para qualquer estação após Deodoro mais tempo de viagem. Além da existência de trens que se dirigem somente até a estação Campo Grande ou, ainda Bangu, gerando mais tempo de espera para os passageiros que necessitam descer após essas estações devido à espera para a troca de trem. De acordo com a mesma usuária, antes mencionada, o pessoal que circula nesse ramal é mais calmo, um tipo que parece até rural (PIRES, 2011).

O ramal Japeri abrange bairros da Zona Norte do município do Rio de Janeiro, além de bairros dos municípios da Baixada Fluminense do Rio de Janeiro. Até a estação Deodoro, o trem com destino a Japeri passa pelas estações: São Cristovão, Silva Freire, Estação Olímpica de Engenho de Dentro, Cascadura e Madureira. Depois de Deodoro, seguem as estações Ricardo de Albuquerque e Anchieta, que são bairros que também pertencem à Zona Norte do município do Rio de Janeiro. Em seguida vem a estação de Olinda, que é um distrito do município de Nilópolis, depois a própria estação de Nilópolis, localizada no centro do município, logo após vem a estação Edson Passos, que é um bairro do município de Mesquita, seguida pelas estações Mesquita, Presidente Juscelino, que também pertence ao município de Mesquita, Nova Iguaçu, que é outro município, Comendador Soares e Austin, que são bairros do município de Nova Iguaçu, Queimados, outro município, Engenheiro Pedreira, bairro do município de Japeri, e Japeri.

Cabe ressaltar que é usual no cotidiano ferroviário haver um revezamento de destinos no ramal Japeri, ora um trem vai até Nova Iguaçu, ora outro vai até Japeri. Isso gera muita perda de tempo e desgaste para os passageiros que se deslocam para qualquer estação após Nova Iguaçu. Aliás, todos os passageiros parecem estar descontentes com o serviço prestado neste ramal. No início da manhã ocorre uma espera de cerca de 40 minutos na estação Deodoro visando embarcar em trem deste ramal com destino a Japeri. Quando, após esse tempo, vem um trem com destino à Nova Iguaçu, os passageiros que precisam percorrer um trajeto maior precisam esperar mais tempo para embarcar no próximo trem. Apesar do fluxo maior ser no sentido oposto, rumo à Central, muitos trabalhadores noturnos estão retornando no início da manhã para suas casas, situadas na Baixada Fluminense, assim como pessoas que moram na Zona Norte e trabalham na região da Baixada Fluminense.

Conforme a usuária citada anteriormente, o pessoal que circula no ramal Japeri é mais agitado, nervoso e sem educação (PIRES, 2011).

Segundo a própria SuperVia, nos dias úteis até às 08:33 da manhã os trens do ramal Japeri que partem da Central param somente na estação São Cristovão e depois seguem direto para a estação Deodoro. Obrigando, assim, os sujeitos a realizarem mais baldeações. Esta informação é veiculada através dos altos falantes das estações, diariamente. Na “Estação Olímpica do Engenho de Dentro”, intitulada assim desde os jogos Panamericanos de 2007, no entanto, mais conhecida como estação do Engenho de Dentro, há uma placa informando que nos dias úteis somente após às 09:00 os trens do ramal Japeri param na plataforma da estação. Na estação Deodoro também existe uma placa contendo a informação que os trens do ramal Japeri circulam na linha auxiliar em razão da operação “Pico Matutino”.

Além de mais baldeações, muitos passageiros que necessitam utilizar o ramal Japeri percorrem no trem parador todo o ramal Deodoro, gastando muito mais tempo. Isso também gera uma aglutinação maior de pessoas na plataforma de embarque para esse ramal. Pior é quando, próximo à chegada do trem, informam por autofalante que ele irá parar em outra plataforma. Com isso há a necessidade de subir uma escadaria e descer outra, provocando correria. Porém, nem sempre a informação é transmitida e o condutor do trem espera todos os passageiros que estavam na outra plataforma, partindo sem eles. E, ainda, ocorre do trem não parar em estações em que a programação era parar em determinado horário, como, por exemplo, o trem que parte de Japeri rumo à Central do Brasil deveria parar na estação Silva Freire. Entretanto, já ocorreu dele somente parar na próxima estação programada, São Cristovão, atrapalhando a vida de muitos passageiros, inclusive dos próprios ambulantes que se veem presos em determinado vagão por bastante tempo.

O ramal Belford Roxo perpassa também bairros da Zona Norte do município do Rio de Janeiro e os municípios de São João de Meriti e Belford Roxo que compõem a Baixada Fluminense do Rio de Janeiro. As estações são: São Cristovão, Triagem, Jacarezinho, Del Castilho, Pilares, Tomás Coelho, Cavalcanti, Mercado de Madureira, Rocha Miranda, Honório Gurgel, Barros Filho, Costa Barros, Pavuna/São João de Meriti, Vila Rosali, Agostinho Porto, Coelho da Rocha e Belford Roxo. A estação Pavuna/São João de Meriti está situada na divisa entre os municípios do Rio de Janeiro e São João de Meriti, já que Pavuna é um bairro da

Zona Norte do município do Rio de Janeiro. Vila Rosali, Agostinho Porto e Coelho da Rocha pertencem ao município de São João de Meriti.

É importante destacar que os bairros da Zona Norte do município do Rio de Janeiro compreendidos pelo ramal Belford Roxo são bastante empobrecidos e violentos. O bairro de Costa Barros, por exemplo, possui um dos piores Índices de Desenvolvimento Humano (IDH) do município. Por conta do seu IDH, no ano 2000 foi o 125º colocado entre 126 bairros analisados na cidade do Rio de Janeiro, melhor apenas que o Complexo do Alemão. O bairro Jacarezinho foi o 121º colocado no mesmo processo de análise, possui altos índices de violência e tráfico de drogas próximo à região da linha férrea. Tanto que em janeiro de 2013 foi implementada a 30ª Unidade de Polícia Pacificadora (UPP) no Jacarezinho.

O ramal Saracuruna transcorre outros bairros da Zona Norte do município do Rio de Janeiro e bairros do município de Duque de Caxias. As estações são: São Cristovão, Triagem, Bonsucesso, Ramos, Olaria, Penha, Penha Circular, Brás de Pina, Cordovil, Lucas, Vigário Geral, Duque de Caxias, Corte 8, Gramacho, Campos Elíseos, Jardim Primavera e Saracuruna. Até Vigário Geral estão localizados bairros da Zona Norte do município do Rio de Janeiro. A partir da estação Duque de Caxias são bairros que compõem o município de Duque de Caxias.

Assim como ocorre no ramal Japeri, há trens no ramal Saracuruna que se deslocam somente até a estação Gramacho. Semelhante ao ramal Belford Roxo, o ramal Saracuruna perpassa bairros empobrecidos da Zona Norte do município do Rio de Janeiro. Além disso, podemos sublinhar, de um modo geral, que a Baixada Fluminense, historicamente, é uma região que apresenta expressões da questão social e de violência urbana. Na reportagem intitulada “Após mortes, Baixada Fluminense tem nova onda de violência”<sup>5</sup>, consta diversos casos de violência ocorridos na Baixada Fluminense, como o assassinato de oito pessoas no município de Nova Iguaçu entre os dias 09 e 10 de janeiro de 2014.

Nesse sentido, convém sublinhar, logo no início das entrevistas, que ocorreram no ramal Santa Cruz, um dos ambulantes entrevistados, mais precisamente o segundo, que será apresentado no capítulo em que traçaremos o perfil desses trabalhadores, perguntou a respeito da nossa metodologia. Quando soube que pretendíamos entrevistar dois ambulantes em cada um dos cinco principais ramais,

<sup>5</sup> G1 *Rio de Janeiro*, de 16 de janeiro de 2014. Disponível em <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/01/apos-mortes-baixada-fluminense-tem-nova-onda-de-violencia.html>>. Acesso em 21 fev. 2014.

ele alertou que algumas estações eram perigosas, visto que havia a presença do tráfego na própria linha férrea e outras desertas demais. Então sugeriu que no ramal Belford Roxo as entrevistas fossem realizadas na estação Mercadão de Madureira, que era a mais movimentada e no ramal Saracuruna sugeriu a estação de Triagem ou Bonsucesso. Tais sugestões foram muito bem-vindas.

Como almejamos compreender a experiência laboral dos trabalhadores ambulantes em questão, planejamos entrevistar sujeitos com idade a partir dos 40 anos. Ressaltamos que a expressão “uma vida de andanças” tem uma dupla dimensão: tanto em relação às andanças, alusivas ao trabalho dos ambulantes, presentes quanto passadas. A partir daí, poderíamos, ainda, apontar as perspectivas futuras destes sujeitos em relação ao próprio trabalho. Contudo, no decorrer da pesquisa de campo, sentimos necessidade de entrevistar também sujeitos mais jovens, uma vez que estes poderiam ter perspectivas distintas em relação aos sujeitos com idade mais avançada.

Com isso, envolvemos pessoas de variadas faixas etárias, decidindo entrevistar dois trabalhadores ambulantes em cada um dos cinco principais ramais já mencionados (Deodoro; Santa Cruz; Japeri; Belford Roxo e Saracuruna), totalizando 10 entrevistas semiestruturadas realizadas nas plataformas da ferrovia. Foram entrevistados: dois jovens de 23 e 25 anos de idade, uma vez que de acordo com a Proposta de Emenda à Constituição - PEC da Juventude<sup>6</sup>, aprovada pelo Congresso Nacional em julho de 2010, é jovem no Brasil todo o cidadão que compreende a idade entre 15 e 29 anos; sete adultos com idades entre 31 e 59 anos e um idoso de 77 anos de idade. Como o universo masculino é visivelmente maior nesse ambiente de trabalho, entrevistamos somente uma vendedora do sexo feminino, cujo marido também trabalha no espaço ferroviário como ambulante.

Para efeito de apresentação das falas dos entrevistados, optamos por numerá-las de 1 a 10 de acordo com a ordem de realização das entrevistas. Dessa forma, as 10 entrevistas ficaram assim distribuídas:

---

<sup>6</sup> Proposta de Emenda Constitucional nº 65, aprovada em julho de 2010, após tramitar sete anos no Congresso Nacional. A Emenda inseriu o termo “jovem” no capítulo dos Direitos e Garantias Fundamentais da Constituição Federal assegurando ao segmento direitos que já foram garantidos às crianças, adolescentes, idosos, indígenas e mulheres. Disponível em <<http://www.juventude.gov.br/marcos/2010-aprovada-a-pec-da-juventude>>. Acesso em 21 fev. 2014.



**Quadro 1 – Breve identificação dos ambulantes entrevistados**

Entrevistado	Idade	Naturalidade	Sexo	Escolaridade	Município de residência
Ambulante 1	48 anos	Rio de Janeiro	masculino	fundamental incompleto	Nova Iguaçu
Ambulante 2	59 anos	Rio de Janeiro	masculino	fundamental incompleto	Nova Iguaçu
Ambulante 3	54 anos	Bahia	masculino	fundamental incompleto	Rio de Janeiro
Ambulante 4	47 anos	Rio de Janeiro	feminino	analfabeta funcional	Queimados
Ambulante 5	77 anos	Rio de Janeiro	masculino	fundamental incompleto	Queimados
Ambulante 6	52 anos	Rio de Janeiro	masculino	médio completo	Rio de Janeiro
Ambulante 7	31 anos	Rio de Janeiro	masculino	fundamental incompleto	Rio de Janeiro
Ambulante 8	25 anos	Rio de Janeiro	masculino	médio incompleto	São João de Meriti
Ambulante 9	58 anos	Rio de Janeiro	masculino	fundamental incompleto	Rio de Janeiro
Ambulante 10	23 anos	Rio de Janeiro	masculino	médio incompleto	Rio de Janeiro

**Fonte:** Pesquisa de campo (2013).

As entrevistas semiestruturadas, cujo roteiro segue no anexo I, objetivaram conhecer a trajetória de trabalho destes sujeitos, os motivos que os levaram a trabalhar no espaço ferroviário e suas expectativas em relação ao futuro. Para a abordagem, estabelecemos um diálogo, alimentado por perguntas abertas, proporcionando uma maior liberdade ao entrevistado e não foram gravadas para não gerar inibição ou desconfiança. Prevenimos que eles não seriam identificados na redação da dissertação e informamos que se tratava de uma pesquisa acadêmica. Buscamos também estabelecer um clima de cordialidade em todas as abordagens realizadas. Contudo, mesmo assim, a maioria dos entrevistados perguntou se a pesquisa era para a SuperVia, tendo sido enfatizado que não havia qualquer ligação com a empresa. Não antecipamos as respostas e nem comentamos a respeito das mesmas. Assim, deixamos os entrevistados contarem suas experiências, intervindo em direção às questões elaboradas.

As entrevistas ocorreram no período de 26/08/2013 a 08/10/2013, demandando muitas idas e vindas nos trens, tendo em vista o cuidado de atrapalhar o mínimo possível o processo de trabalho dos ambulantes. A maioria dos entrevistados foi abordada na plataforma no momento da transferência de um trem para outro. Porém, muitas vezes essa transferência é feita bem rapidamente, assim

os ambulantes não perdem tempo e os que não possuem autorização da SuperVia para trabalhar no espaço da ferrovia não se expõem tanto. Essa dinâmica acabou tornando um pouco mais difícil a abordagem, mas concretizamos o planejado.

Outras dificuldades que tivemos no processo de pesquisa de campo foram referentes aos problemas operacionais ocorridos na ferrovia, que provocaram conflitos e insatisfação por parte de todos os usuários. Para ilustrar tal dificuldade, citaremos neste momento apenas um exemplo. Quando já estávamos em campo para a realização das entrevistas, mais especificamente no dia 29 de agosto de 2013, trens que seguiam de Santa Cruz e Japeri para a Central do Brasil tiveram a viagem interrompida porque os trens simplesmente pararam. Isso ocorreu no início da manhã, ou seja, horário de *rush*. Os passageiros dos trens mencionados tiveram que descer nos trilhos e caminhar até a estação mais próxima. Alguns passageiros inconformados depredaram vagões dos trens avariados. Segundo a SuperVia, isso ocorreu por causa de um problema na rede aérea. Por conta deste episódio, algumas estações foram fechadas e houve mais de cinco horas de atraso nos trens dos ramais Deodoro, Santa Cruz e Japeri. Essa rotina de problemas na ferrovia afeta sobremaneira o processo de trabalho dos ambulantes, como buscaremos demonstrar mais adiante, especialmente no item 3.2.

É possível observar no espaço ferroviário que o universo de trabalhadores ambulantes dos trens urbanos de passageiros da RMRJ é bastante heterogêneo. É composto desde jovens a idosos, tanto do sexo masculino quanto feminino, e, dentre estes, há pessoas com deficiência. A maioria não possui autorização para trabalhar naquele espaço. Além disso, os ambulantes “disputam” o espaço do trem e a atenção dos passageiros com os pedintes que, em sua maioria, possui algum tipo de deficiência ou se diz a serviço de alguma instituição de caridade.

Os produtos mais constantes dentre os vendidos pelos ambulantes são picolés, especialmente em dias muito quentes, água, refrigerantes, cervejas, balas, chocolates, amendoins, paçocas, biscoitos, pipocas, CDs e DVDs, guarda-chuva, entre outros. Atualmente há muitos ambulantes que vendem jornais populares e produtos da Nestlé e Pepsi Cola. Esses tipos de produtos são as mais comuns dentre as vendas permitidas.

Ainda no que se refere ao processo de coleta de dados, compreendemos que a metodologia é construída na própria relação entre o sujeito que investiga e o objeto investigado. Portanto, o estudo realizado ocorreu a partir de uma aproxi-

mação com sujeitos que trabalham no espaço ferroviário, principalmente os vendedores ambulantes, através de uma abordagem qualitativa. A aproximação com o campo de estudo teve início a partir de maio de 2011, quando a autora deste estudo passou a utilizar o transporte ferroviário diariamente para se dirigir ao local de trabalho, no campus Nilópolis do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio de Janeiro (IFRJ). O interesse em discutir questões referentes ao trabalho na contemporaneidade já existia desde a graduação, sobretudo devido à participação, como bolsista, no Programa de Estudos do Trabalho e Reprodução Social (Petres) da Faculdade de Serviço Social da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Uerj). A partir do contato com sujeitos que trabalham como ambulantes no espaço ferroviário, tal interesse se intensificou e delimitou o problema da pesquisa aqui apresentada.

As técnicas de observação participante, por meio do estabelecimento de uma relação de proximidade com os trabalhadores ambulantes, e o uso de diário de campo, com registros que almejam conhecer e sistematizar a forma de organização dos mesmos. Buscamos destacar as suas estratégias de sobrevivência e/ou de resistência, oriundas da experiência adquirida na rotina de trabalho desses sujeitos e empregadas naquele espaço. No decorrer das observações realizadas cotidianamente foi possível apreender a dinâmica de trabalho desses trabalhadores.

Diante disso e buscando levar em consideração a heterogeneidade do grupo, almejamos conhecer a realidade dos ambulantes que trabalham nos trens urbanos de passageiros da RMRJ. Nesse processo, é de suma relevância refletir sobre as condições de trabalho, através do resgate da trajetória laboral dos mesmos, e sobre os conflitos que eles experimentam no espaço ferroviário, sejam os vivenciados pelos próprios e/ou por seus pares.

É possível identificar no dia-a-dia, durante as idas e vindas nos trens, algumas estratégias de sobrevivência engendradas pelos trabalhadores ambulantes para driblar a vigilância. Alguns sujeitos, por exemplo, utilizam sacos pretos para esconder suas mercadorias e, ao perceberem a aproximação de vigilantes, colocam suas sacolas nos espaços destinados a guardar bolsas e sentam ao lado dos passageiros, fazendo-se passar por um deles. E há muitos ambulantes solidários que avisam aos seus colegas a aproximação do perigo.

A proibição, realizada pela SuperVia, do trabalho dos vendedores ambulantes nos trens e dependências da empresa evidencia uma ofensiva contra os traba-

lhadores. Segundo uma reportagem publicada na coluna EU-REPÓRTER do site O Globo, intitulada “Camelô pós-moderno”<sup>7</sup>, a SuperVia afirma que realiza operações para coibir a presença de vendedores não autorizados no sistema ferroviário. Para isso, conta com o apoio da Polícia Militar e do Núcleo de Policiamento Ferroviário (NPFer). Nessas ocasiões, são apreendidas mercadorias e realizados registros em delegacia.

A partir desses elementos, o estudo buscou contemplar, além de revisão da literatura, a pesquisa de campo, envolvendo fontes secundárias, observação participante, além das entrevistas mencionadas. No processo de revisão da literatura, aprofundamos a pesquisa bibliográfica iniciada na elaboração do projeto de qualificação revisando alguns conceitos e acompanhando publicações recentes sobre o tema. Buscamos, dessa forma, nos aproximar cada vez mais do objeto de estudo e do quadro teórico-metodológico norteador da pesquisa.

No desenvolvimento do estudo, utilizamos como fontes secundárias informações publicadas pela imprensa, vídeos existentes na internet sobre a temática, periódicos e jornais, tanto impressos quanto eletrônicos, que continham algum tipo de registro sobre os trens urbanos de passageiros da RMRJ, assim como a pesquisa realizada por Pires (2011). Consideramos que tais fontes foram relevantes para refletir sobre questões presentes na realidade do espaço ferroviário e, assim, compreender melhor as questões enfrentadas pelos trabalhadores ambulantes.

Compreendemos que a pesquisa é pertinente à conjuntura atual devido ao processo de precarização vivenciado por múltiplos trabalhadores na contemporaneidade e, especificamente, no espaço de trabalho dos ambulantes em questão. As grandes mídias diariamente têm dado destaque ao sistema ferroviário por causa das inúmeras situações de conflitos entre os próprios usuários dos trens e a SuperVia. O fato é que a qualidade do serviço ofertado pela SuperVia à população é muito problemático, além de cobrar uma das tarifas mais caras do mundo<sup>8</sup>. Con-

<sup>7</sup> O *Globo Online*, de 30 de agosto de 2011. Disponível em <<http://oglobo.globo.com/participe/mat/2011/08/29/ambulante-anuncia-produtos-com-alto-falante-em-trem-da-supervia-925237183.asp>>. Acesso em 12 dez. 2013.

<sup>8</sup> Na Região Metropolitana do Rio de Janeiro o custo que a população tem com transporte é muito alto. As tarifas de transporte público custavam em 2013: trem R\$2,90; metrô R\$3,20; barca R\$4,50 e ônibus municipal R\$2,75. Em maio de 2013 foi informado pelo prefeito da cidade do Rio de Janeiro que haveria aumento no valor da tarifa dos ônibus municipais a partir de junho/2013. Contudo, em virtude das manifestações de rua que ocorreram no estado do Rio de Janeiro e em outros estados do Brasil, o aumento da tarifa de ônibus na capital do Rio de Janeiro, bem como o das tarifas de trem, metrô e barcas do estado, foi suspenso em junho de 2013. Isto sem mencionar o valor da tarifa dos ônibus intermunicipais, que costumam ser bem mais caros. Mesmo com o estabelecimento do Bilhete Único, que é: “um benefício tarifário, com redução das tarifas praticadas nos serviços de transporte intermunicipal, para ser usado

sequentemente, as condições de trabalho dos vendedores ambulantes também são péssimas, pois, assim como os usuários, eles estão expostos a constantes problemas, como, por exemplo, os enguiços dos trens ultrapassados e ainda em circulação, que normalmente trafegam nos ramais mais longínquos.

Já as tensões presentes entre os ambulantes e os funcionários que prestam serviço à SuperVia parecem ser omitidas pela grande mídia. Até mesmo a SuperVia vem tentando tornar oculta esta relação de conflito com os ambulantes, pois estes contam com o apoio da maioria dos usuários. Há seguranças à paisana principalmente nas composições que fazem o trajeto Central-Deodoro, reprimindo os ambulantes. Inicialmente, e de forma discreta, tais sujeitos chamam os ambulantes, como se fossem comprar algo, e dão a popular “dura”<sup>9</sup>. Em seguida, os expulsam das composições. Esses seguranças impedem, também, possíveis furtos e assaltos no espaço ferroviário.

É importante considerar que a cidade do Rio de Janeiro será palco, em breve, de megaeventos, como a Copa do Mundo da Federação Internacional de Futebol Associado (Fifa) - Brasil 2014, e as Olimpíadas - Rio 2016. Tanto o Estádio Jornalista Mário Filho, conhecido internacionalmente como Maracanã, localizado no bairro Maracanã, quanto o Estádio Olímpico João Havelange, conhecido como Engenhão, localizado no bairro Engenho de Dentro, são muito acessados através do sistema ferroviário, já que existem estações de trens de frente para ambos os estádios. Assim, a frota ferroviária vem sendo renovada, ainda que timidamente, e a vigilância está se intensificando, afetando o trabalho dos sujeitos-chave desta pesquisa.

No entanto, de acordo com o então diretor de Operações da SuperVia, João Gouveia, em reportagem publicada no canal de notícias Online R7<sup>10</sup>, a SuperVia recorrerá à Prefeitura do Rio para regularizar, até o ano de 2015, todos os vendedores ambulantes que trabalham nos trens. A reportagem destaca, ainda, que aproximadamente meio milhão de passageiros utilizam diariamente os trens do

---

em no máximo 2:30h (duas horas e meia) e com um transbordo, podendo ser utilizado em ônibus, barcas, trens, metrô e vans (regularizadas) desde que haja integração intermunicipal entre eles”, exemplo: Trem + Metrô custava R\$ 4,95, o gasto com transporte é extremamente oneroso. Disponível em < <http://www.riobilheteunico.rj.gov.br/>>. Acesso em 12 dez. 2013.

<sup>9</sup> “Dura” é uma expressão que, nesse contexto, significa repreender, fazer pressão sobre alguém de forma rigorosa, truculenta.

<sup>10</sup> Reportagem intitulada: “Rio: responsável por trens admite falhas e diz que melhorias só serão sentidas no ano das Olimpíadas”. *Online R7 Rio de Janeiro*, de 25 de outubro de 2012. Disponível em <<http://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/noticias/supervia-admite-falhas-e-diz-que-passageiros-so-sentirao-melhorias-nos-trens-no-ano-da-olimpiada-20121025.html>>. Acesso em 12 dez. 2013.

Rio de Janeiro. Contudo, estes precisarão esperar até 2016, ano das Olimpíadas, para deixar de vivenciar as questões problemáticas que enfrentam na ferrovia, como panes e descarrilamentos que ocasionam inúmeros acidentes.

Com isso, a classe trabalhadora que depende do serviço de transporte ferroviário urbano de passageiros, disponibilizado na RMRJ, terá que aguardar a realização de um evento de grande magnitude, como as Olimpíadas, para se deparar menos com os infortúnios diários que vem enfrentando ao utilizar este serviço de transporte coletivo, às vezes única alternativa para grande parte da população. Este é o caso de muitos moradores dos municípios, já citados, de Belford Roxo, Duque de Caxias, Nilópolis, Mesquita, Nova Iguaçu, Queimados e Japeri, que utilizam o sistema ferroviário por falta de opções e condições financeiras.

Infelizmente, todos os sujeitos que circulam neste espaço ferroviário estão expostos às más condições de conservação e organização da ferrovia, provocando acidentes que podem gerar até mesmo mortes. Em 28 de fevereiro de 2013, dois funcionários de uma empresa que presta serviços à SuperVia morreram após serem atropelados por um trem enquanto trabalhavam na via férrea, entre as estações Quintino e Cascadura, no município do Rio de Janeiro. Esta notícia pode ser visualizada no site O Globo, em reportagem publicada no mesmo dia do acidente<sup>11</sup>.

Em 18 de abril de 2013, um sujeito morreu ao cair entre o trem e a plataforma na estação Brás de Pina, que compõe o ramal Saracuruna. Segundo a SuperVia, o passageiro seria um ambulante ilegal que tentava trocar de vagão na hora do acidente. A Agência Reguladora dos Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro (Agetransp) informou a abertura de boletim de ocorrência para investigar o acidente, conforme publicado no site do G1/Rio de Janeiro<sup>12</sup>.

Cabe ressaltar que as notícias mencionadas acima foram transmitidas pontualmente pelos meios de comunicação, sinalizando apenas que os acidentes seriam investigados. Não houve repercussão e explicações posteriores à sociedade. Em virtude destas e de outras inúmeras situações de desrespeito aos usuários e trabalhadores da ferrovia, possuímos cada vez mais elementos para questionar

---

<sup>11</sup> Notícia intitulada: "Dois funcionários terceirizados morrem atropelados por trem". *O Globo Online*, de 28 de fevereiro de 2013. Disponível em <<http://oglobo.globo.com/rio/dois-funcionarios-terceirizados-morrem-atropelados-por-trem-7701867>>. Acesso em 27 mar. 2013.

<sup>12</sup> Matéria intitulada: "Passageiro morre ao cair entre o trem e a plataforma da SuperVia no Rio". *O Globo Online*, de 18 de abril de 2013. Disponível em <<http://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/cidade/rio-de-janeiro.html>>. Acesso em 23 abr. 2013.

a propagada eficiência das empresas privadas para ofertar um serviço de melhor qualidade à população.

Quanto à promessa de regularização dos ambulantes que trabalham nos trens da RMRJ, indagamos aos entrevistados o que eles pensavam desta proposta. Conjecturando que ela se efetive, é necessário compreender como ocorrerá este processo de regularização. Todos os ambulantes serão realmente contemplados? Se não, quais serão os critérios de credenciamento? São alguns dos elementos que precisam ser questionados.

Neste estudo procuramos conhecer as condições de trabalho dos ambulantes, tanto dos autorizados quanto dos que trabalham de forma clandestina nos trens da RMRJ; resgatar em quais espaços eles trabalharam e em que períodos de suas vidas, além de conhecer suas expectativas quanto ao trabalho; e refletir sobre os conflitos existentes e as possíveis formas de resistências provenientes da experiência de trabalho dos sujeitos-chave da pesquisa.

Quanto às “andanças” presentes, o ambulante 3 ressaltou que vivia andando, ao responder que não trabalhava apenas em um ramal, mas em vários: “Fico mais andando, sempre andando, em todos...”. Quando se cansava, parava e descansava um pouco, como estava fazendo no momento da entrevista na estação de Ricardo de Albuquerque, e acrescentou: “Não dá para se matar muito não”. O entrevistado embarca no trem na estação de Vigário Geral, bairro onde mora, e se desloca para outras estações, principalmente de outros ramais. Três semanas após ser entrevistado, foi visto vendendo na estação de São Cristovão os mesmos produtos: refrigerante Pepsi cola e biscoito Torcida.

O mesmo entrevistado se considerava desempregado e disse que por utilizar o colete da Pepsi, que significava que ele era um ambulante autorizado pela SuperVia a vender, “é como se fosse um trabalho”. Expressou, ainda, que já foi auxiliar e ajudante em firmas, acrescentando: “Já rodei muito por aí... Cansei” (ambulante 3), referindo-se as suas “andanças” laborais passadas. Em relação ao futuro, mencionou que estava pensando em trabalhar com um amigo, na verdade seu enteado. A proposta era vender doces sentado em uma praça, só servindo. Ou seja, assim pararia literalmente de andar tanto por aí. Esse e outros relatos serão analisados no decorrer deste trabalho.

No segundo capítulo desta dissertação discutimos a precariedade no “mundo do trabalho”, dando destaque à realidade brasileira. Buscamos articular as cate-

gorias precariedade e informalidade, porém nos centramos mais no caráter precário do trabalho na contemporaneidade. De toda forma, visamos também refletir sobre o histórico de precariedade presente no contexto do trabalho que impregna diversas dimensões da vida social.

Em seguida, no terceiro capítulo, buscamos apresentar o perfil dos trabalhadores ambulantes dos trens urbanos de passageiros da RMRJ que foram entrevistados. Também analisamos as condições de trabalho dos vendedores ambulantes na ferrovia da RMRJ. Para isso realizamos um levantamento dos problemas presentes e passados no espaço ferroviário em questão, tendo como foco a precarização das condições de trabalho a que estão submetidos estes trabalhadores.

Posteriormente, no quarto capítulo, tecemos considerações sobre as experiências de trabalho adquiridas ao longo da vida dos ambulantes entrevistados. Além de abordarmos as lutas pela sobrevivência desses trabalhadores. Por fim, procuramos ponderar sobre as formas como esses trabalhadores resistem ao contexto adverso com o qual se deparam cotidianamente.

Dessa forma, procuramos apresentar com esse estudo as condições e experiências de trabalho dos vendedores ambulantes dos trens da RMRJ, buscando demonstrar como a precariedade é um elemento marcante e largamente presente na vida dos trabalhadores, sendo, não raro, a única saída possível para a sobrevivência dos mesmos e de suas famílias.



## 2

### **A precariedade no “mundo do trabalho”: destaque à realidade brasileira**

Abordamos, neste capítulo, a questão da precariedade e informalidade no “mundo do trabalho”. Para tanto, discorreremos sobre como a condição de precariedade se tornou uma dimensão própria ao processo de mercantilização do trabalho, assim como a informalidade continua sendo a alternativa de muitos sujeitos para o pertencimento ao “mundo do trabalho”, constituindo-se a regra e não mais a exceção. Além de enfatizarmos a centralidade do trabalho, resgatando sua importância na reprodução das relações sociais.

Buscamos articular, em momentos oportunos, a discussão teórica aos sujeitos-chave da pesquisa que desenvolvemos. A princípio, podemos expor que eles são desempregados que, em algum momento de suas vidas, não conseguiram se alocar no mercado de trabalho considerado “formal” e, para obter os meios para garantir a própria sobrevivência e, provavelmente, de sua família, foram trabalhar como ambulantes na ferrovia. Essa foi a alternativa encontrada pelos ambulantes que, inicialmente, possui um caráter provisório, mas, com o decorrer do tempo, torna-se permanente.

Por fim, tratamos da relação entre precarização do trabalho e da vida social na contemporaneidade. Analisamos as diversas dimensões da vida afetadas pelo trabalho precário, tendo em vista a falta de “trabalho decente”<sup>13</sup>. Apontamos os aspectos mais relevantes com os quais nos deparamos ao longo deste estudo relativos ao processo de precarização do trabalho e, por conseguinte, da vida, experimentados, sobretudo, pelos sujeitos que possuem uma suposta autonomia no exercício do seu trabalho, como os ambulantes que trabalham na ferrovia.

---

<sup>13</sup> O trabalho decente é uma condição fundamental para a superação da pobreza, a redução das desigualdades sociais, a garantia da governabilidade democrática e o desenvolvimento sustentável. Em inúmeras publicações, o trabalho decente é definido como o trabalho produtivo adequadamente remunerado, exercido em condições de liberdade, equidade e segurança, capaz de garantir uma vida digna. No Brasil, a promoção do trabalho decente passou a ser um compromisso assumido entre o governo brasileiro e a Organização Internacional do Trabalho (OIT) a partir de junho de 2003. Em maio de 2006 foi elaborada a Agenda Nacional de Trabalho Decente (ANTD). Disponível em <<http://portal.mte.gov.br/anttd/>>. Acesso em 02 abr. 2014.

## 2.1.

### Precariedade e informalidade no “mundo do trabalho”

Neste item buscamos analisar o processo de precariedade que está entranhado ao atual mundo produtivo, isto porque o trabalho precário vem se expandindo com bastante força em todo o globo. Ao mesmo tempo, ponderamos a respeito da informalidade nas relações de trabalho, sendo em inúmeras ocasiões esta uma saída para os trabalhadores que estão desempregados, como os ambulantes da ferrovia. Aliás, cabe registrar que tal alternativa camufla o desemprego. Também destacamos, brevemente, a relevância do trabalho na vida social, já que esse conteúdo será aprofundado no próximo item.

Consideramos informalidade e precarização características estruturais da sociedade brasileira com base na análise do processo de formação social do Brasil. Todavia, tais características não são sinônimos, mas sim conceitos distintos. O trabalhador pode estar precarizado, mesmo estando submetido a relações de empregos formais. Infelizmente, o trabalho, no Brasil, ainda que mais formalizado, permanece precário (BRAGA, 2012). Isso ocorre porque múltiplos trabalhadores estão submetidos a processos de trabalho altamente instáveis, frágeis, desgastantes e, por conseguinte, precários, tanto nas denominadas relações de trabalho formais quanto nas informalizadas.

Segundo estudo publicizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no dia 30/04/2013, véspera do Dia do Trabalho, sobre a evolução dos empregos com carteira assinada no país, a partir dos dados da Pesquisa Mensal de Emprego (PME)<sup>14</sup>, houve um aumento do número de trabalhadores brasileiros com carteira de trabalho assinada no setor privado. Contudo, tal resultado não significa que esses sujeitos estejam, necessariamente, vivenciando melhores condições de trabalho, tendo em vista que a precariedade igualmente pode estar presente nos trabalhos com carteira assinada.

Cabe ressaltarmos a definição do autor Braga (2012) para o termo “*precarizado*”, que é o proletariado precarizado, sendo, portanto, parte constitutiva da classe trabalhadora. Nesse contexto, a precariedade é uma dimensão inerente ao proces-

<sup>14</sup> A Pesquisa Mensal de Emprego (PME), implantada em 1980, produz indicadores para o acompanhamento conjuntural do mercado de trabalho nas regiões metropolitanas de Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre. Trata-se de uma pesquisa domiciliar urbana realizada através de uma amostra probabilística, planejada de forma a garantir os resultados para os níveis geográficos em que é produzida. Disponível em <[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/trabalhoerendimento/pme\\_nova/parte1.pdf](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/trabalhoerendimento/pme_nova/parte1.pdf)>. Acesso em 07 abr 2014.

so de mercantilização do trabalho, sendo este um dos pontos centrais da nossa discussão. Partimos do entendimento de que a precariedade é própria ao modelo de desenvolvimento fordista periférico.

Em vez de uma dualidade aparente, encontramos uma unidade dialética: fornecendo meios de subsistência e um numeroso precariado rural migrante, a agricultura brasileira teria favorecido a rápida transição para o fordismo periférico. Por sua vez, a aceleração do investimento capitalista exigiu um acentuado aumento na taxa e na massa de exploração da força de trabalho (BRAGA, 2012, p. 116-117).

O precariado brasileiro viveu uma experiência contraditória, uma vez que a percepção do relativo avanço material decorrente da mudança do campo para a cidade foi seguida pela angústia intrínseca à reprodução de sua própria subalternidade econômica e política. Em consequência da mercantilização do trabalho, do modo capitalista da divisão do trabalho e da anarquia da reprodução do capital, a precariedade é constitutiva da relação salarial. Logo, “o precariado não deve ser interpretado como a antípoda do salariado, seu “outro” bastardo ou recalcado” (*op. cit.*, p. 17).

Os países que foram industrializados tardiamente, considerados subdesenvolvidos ou em desenvolvimento<sup>15</sup>, estabeleceram o assalariamento e a proteção social de modo precário e parcial, como foi o caso do Brasil, cuja história é marcada por imensas desigualdades econômicas e sociais. A urbanização e a industrialização no Brasil expandiram a massa de trabalhadores subempregados, ou seja, aqueles que foram mal incorporados no mercado de trabalho (NORONHA, 2003).

Tanto os trabalhadores assalariados formal quanto informalmente estão sujeitos à precariedade do “mundo do trabalho”. Ou seja, todos podem vivenciar a precariedade em suas diversificadas manifestações, como aprofundaremos no segundo item deste capítulo. Cabe mencionar que, popularmente, no Brasil, ter “trabalho formal” significa ter “carteira assinada”, enquanto que o trabalho “informal” típico pode ser apreendido, se não como justo, ao menos como “aceitável”, e seguramente não é avaliado como “ilegal”, a não ser que se trate de crime e não somente um contrato ilícito (*op. cit.*, 2003).

<sup>15</sup> Os mesmos ingressaram no processo de industrialização praticamente um século após a Primeira Revolução Industrial em comparação aos países da Europa, Estados Unidos e Japão. A industrialização tardia teve início a partir da segunda metade do século XX, com destaque para os países latino-americanos e asiáticos. Entre as décadas de 1950 e 1970, os países menos desenvolvidos experimentaram um crescimento econômico sem precedentes históricos. Houve uma forte intervenção estatal e todos esses países tiveram que buscar melhoramentos tecnológicos no processo produtivo via endividamento externo. As multinacionais passaram a controlar setores essenciais desses países.

Mesmo os países que experimentaram o Estado de Bem-Estar Social, ainda que brevemente, também têm vivenciado o aumento da precariedade salarial e da camada do precariado, caracterizada pelas altas taxas de desemprego e vínculos empregatícios precários. Nas décadas de 1980, 1990 e 2000 ocorreu nos países considerados desenvolvidos, como Estados Unidos, Inglaterra e França, uma ampliação da precariedade laboral, da restrição dos gastos públicos, do retrocesso em relação aos direitos sociais e da destruição do Estado-Providência. A impossibilidade própria do capital, devido ao seu limite estrutural, de conciliar desenvolvimento capitalista e bem-estar social consolidou a precariedade salarial (ALVES e FONSECA, 2012).

A precarização estrutural do trabalho<sup>16</sup> é componente da totalidade concreta do sistema mundial do capital e suas contradições. Na nova configuração do sistema capitalista a precariedade aufere um caráter *típico*, e não mais atípico, da própria implicação assalariada nas condições do novo regime de acumulação flexível, sendo o trabalho flexível o fundamental atributo do novo e precário “mundo do trabalho” (ALVES, 2013).

Na contemporaneidade diversos aspectos são fundamentais para o acirramento do desemprego e da precarização das relações e condições de trabalho. Tornar a força de trabalho supérflua às necessidades do capital é indispensável para este sistema, subordinando o trabalho no andamento do processo de produção, sendo neste processo originada a luta de classes (ALENCAR, 2011).

É relevante aludirmos nossa apreensão quanto aos processos que os vendedores ambulantes que trabalham na ferrovia vêm sofrendo. Consideramos que os mesmos são oriundos da fragmentação, heterogeneização e complexificação da *classe que vive do trabalho*, expressão utilizada pelo autor Ricardo Antunes para denominar a classe trabalhadora na contemporaneidade (2002). Esta engloba a totalidade dos trabalhadores, inclusive, os precarizados e desempregados.

Compreendemos que a flexibilização do trabalho e do trabalhador é conduzida por um novo padrão de racionalidade, um padrão flexível de organização da produção que altera as condições sociais e técnicas de organização do trabalho, que já não é mais tão novo assim, do processo de reprodução ampliada do capital, difundido em escala global. O “mundo do trabalho” é categoricamente influenci-

---

<sup>16</sup> A precarização estrutural do trabalho além de se referir à precarização social do trabalho ou precarização dos direitos sociais e direitos do trabalho de homens e mulheres proletários, implica também a precarização-do-homem-que-trabalha como ser humano-genérico (ALVES, 2013).

ado pelas relações das forças produtivas e de produção em curso no domínio do capitalismo como um modo de produção propriamente global (IANNI, 1994).

Convém resgatar que a reestruturação do capital ocorrida com a crise dos anos 1970 possui uma dupla dimensão: no que se refere à produção, consolidou-se a reestruturação produtiva<sup>17</sup>, e no que tange à esfera política, a afirmação do neoliberalismo. Este processo tem aprofundado a pobreza no mundo, a flexibilização e precarização do mercado de trabalho, a quebra de mercados nacionais e o enriquecimento do mercado financeiro, à custa da contração do sistema produtivo (COSTA et. all., 2010).

Dessa forma, desde a década de 1980 até os dias atuais, constituiu-se um extenso ciclo de transformações que atingiu drasticamente diversas gerações de trabalhadores, o qual pode ser resumido para a vida da maioria da população em três palavras: “perdas, precariedade e insegurança” (BORGES, 2007, p. 81). Podemos correlacionar tais palavras em diversos âmbitos, como perdas em relação aos direitos trabalhistas, precariedade nas condições de vida e trabalho, além de múltiplas formas de insegurança proporcionadas pela sociedade do capital.

No Brasil, nos anos 1980, a descontinuidade das altas taxas de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB), a crise da dívida e a inflação desenfreada se manifestaram no mercado de trabalho em elevação do número de ocupados que não possuíam uma relação de emprego com cobertura social, em perdas salariais e na elevação da concentração de renda em prol de empresas, assim como entre os próprios trabalhadores. A partir dos anos 1990, na era conhecida como neoliberal, o processo de desestruturação do mercado de trabalho nacional se intensificou, ampliando o movimento de flexibilização dos vínculos empregatícios e postos de trabalho, com destaque para os processos de terceirizações e desregulamentações das relações de trabalho. De tal modo, com a coparticipação do Estado brasileiro, expandiram-se em nosso país as incertezas que caracterizam o estágio vigente do capitalismo (*op. cit.*, 2007).

Para o sistema capitalista o que importa é produzir mais-valia, transformar dinheiro em capital. “A mais-valia se origina de um excedente quantitativo de trabalho, ou seja, da duração prolongada de um mesmo processo de trabalho”

<sup>17</sup> A reestruturação produtiva foi uma estratégia do capital para enfrentar uma de suas próprias crises, proporcionando a passagem de um padrão de produção e gestão do trabalho do tipo fordista/taylorista para a “acumulação flexível”, atingindo profundamente a organização do trabalho. Cabe destacar que o movimento “mais flexível” do capital acentua o efêmero, o fugaz e o contingente da vida moderna, diferentemente dos valores sólidos implantados durante a vigência do padrão fordista, dificultando com isso, a ação coletiva dos trabalhadores.

(MARX, 2011, p. 231). O processo de produzir valor dura até o ponto em que o valor da força de trabalho pago pelo capital é substituído por um equivalente, expresso na forma de salário. Ultrapassando este ponto, o processo de produzir valor torna-se processo de produzir mais-valia, valor excedente. Assim, o processo de produzir mais-valia, extrair sobrevalor da força de trabalho, difere do processo de produzir valor.

A mais-valia, ou seja, aquela parte do valor total da mercadoria em que se incorpora o sobretrabalho, ou trabalho não remunerado, é o lucro. Este é o montante total de mais-valia extorquida pelo capitalista, enquanto que a taxa de lucro considera o valor do capital desembolsado. Um aumento geral de salários determinaria uma diminuição da taxa geral de lucro, todavia não comprometeria os valores das mercadorias. Contudo, os capitalistas não querem diminuir a taxa geral de lucro, pelo contrário, a tendência geral da produção capitalista é reduzir o padrão médio de salários (MARX, 1981).

Ao analisarmos o capitalismo na atualidade, apreendemos que as formas vigentes de valor que gera mais valor apresentam embutidos novos engenhos que geram trabalho excedente, concomitantemente ao banimento de múltiplos trabalhadores que se tornam sobrantes, descartáveis e desempregados da produção. Há de fato geração de mais-valor em praticamente todos os domínios do mundo laboral, seja nos espaços que se pautam por relações de formalidade seja pela informalidade aberta, na franja *integrada* ao sistema (ANTUNES, 2013).

A questão é que a informalização da força de trabalho vem se constituindo como o artifício principal empregado pela engenharia do capital para expandir a intensificação dos ritmos e dos movimentos do trabalho, além do seu processo de valorização. Impulsiona, assim, um importante componente propulsor da *precarização estrutural do trabalho* que se alastra pelo mundo (*op. cit.*, 2013).

Na realidade, nos deparamos, mais a cada dia, com trabalhos informalizados e precarizados desprovidos de direitos. Os capitais globais estão determinando o desmonte da legislação social protetora do trabalho em diversas partes do mundo e aumentando o desmoronamento dos direitos sociais que foram duramente conquistados pela classe trabalhadora. De acordo com uma *fenomenologia* preliminar dos *modos de ser* da informalidade no Brasil recente, existe um vasto quantitativo de trabalhadores submetidos a contínuos contratos temporários, sem estabilidade e registro em carteira, trabalhando dentro ou fora do espaço produtivo, seja em

atividades mais instáveis ou sob a ameaça direta do desemprego (ANTUNES, 2013, p.15).

Dessa forma, um elemento praticamente constante no “mundo do trabalho” tem sido a tendência à ampliação dos mecanismos de desregulamentação e também de precarização da força de trabalho, mesmo quando consideramos que as formas de reestruturação produtiva podem ser distintas tendo em vista a realidade cotidiana do trabalho. Estamos em uma era da informalização do trabalho, marcada pelo aumento dos terceirizados, pela ampliação dos assalariados do *call center*, subcontratados, flexibilizados, trabalhadores em tempo parcial, teletrabalhadores, pelo ciberproletariado, o proletariado que trabalha com informática e vivencia a precarização (ANTUNES, 2006).

Como fundamenta Tavares (2004) e de acordo com a direção que estamos adotando neste estudo, o trabalho informal não é um fenômeno novo no “mundo do trabalho”, principalmente no Brasil, mas, os ajustes estruturais impostos à economia pelo regime de acumulação flexível são portadores de transformações. Diante disso, o trabalho informal se coloca como uma tendência que deve ser considerada: pelo modo que atualmente lhe é conferido pelos grandes organismos financeiros internacionais; pela sua inquestionável tendência à expansão; e pela forma como vem se relacionando com o capital.

Nesse sentido, Oliveira (2003) afirma que a tendência à formalização das relações salariais estagnou nos anos 1980, e ampliou-se o que ainda é impropriamente denominado de trabalho informal, que seria uma exceção permanente da mercadoria. Expandiu-se, e continua a aumentar, a ocupação e não o emprego, sendo cada vez mais comum encontrar pessoas nas ruas trabalhando com a distribuição de panfletos para grandes empreendimentos imobiliários, por exemplo, ou como ambulantes, vendendo os mais diversos tipos de produtos. De tal modo, podemos ressaltar que a precarização vem se tornando a regra e não a exceção, ou, nos termos de Oliveira (*op. cit.*), uma exceção permanente.

Na mesma direção, Machado da Silva (1997) afirma que paralelamente ao vasto reconhecimento de uma intensa tendência à terceirização da atividade econômica, igualmente se tem lançado concordância em relação à tendência mundial ao desenvolvimento do desemprego e à precarização do emprego assalariado. Diante desse contexto, há uma clara ampliação de atividades alternativas precárias que compõem o chamado trabalho informal, como o comércio ambulante.

É oportuno salientar que o referido autor trabalha com os conceitos de:

“informalização” das relações de trabalho, entendido ao mesmo tempo como afastamento de aspectos particulares do assalariamento (enquanto regime produtivo e/ou relação contratual) e como “informalidade”, no sentido de um espaço produtivo que não participa organicamente do mercado de trabalho, embora dependa dele (MACHADO DA SILVA, 1997, p. 42).

Como salienta Malaguti (2001) a amplitude da informalização precarizadora da economia brasileira é um fenômeno praticamente incontestável. Ainda que o trabalho fundamentado em relações formais, isto é, aquele classificado como trabalho formal, também seja em inúmeras ocasiões permeado pela precariedade. Exemplo: o servidor público que, seja durante ou após sua carga horária de trabalho, vende produtos de revistas, como Avon, Natura ou Boticário para seus colegas de trabalho visando complementar a renda.

Consideramos o trabalho informal aquele sem carteira assinada, muitas vezes sem contribuição à previdência social, excluído dos benefícios públicos fundamentais, porém funcional à acumulação capitalista. Para o trabalhador informal, a fronteira entre capitalista e assalariado muitas vezes se apresenta de acordo com o nível de rendimento da ocupação. Quando a ocupação somente autoemprega ou quando se aproxima ao subemprego, como é o caso do grupo de trabalhadores ambulantes da ferrovia da RMRJ, a realidade se incumbe de extinguir a ilusão do câmbio de classe social. Por outro lado, quando a atividade alcança níveis mais altos de remuneração, a condição de capitalista é mais facilmente incorporada. Entretanto, “incorporar certas funções capitalistas não torna o sujeito um dos seus” (TAVARES, 2004, p. 29).

No caso brasileiro, o mercado de trabalho é estruturalmente caracterizado pela presença significativa da informalidade e do subemprego, porém, em períodos de desestruturação, como as mencionadas anteriormente, que se consolidaram na era neoliberal, ocorre um aprofundamento dessas características e, ao mesmo tempo, são ampliadas as taxas de desemprego aberto e oculto. Reconfigurando, assim, o mercado de trabalho brasileiro, aguçando suas características mais precárias e acrescentando outras como o desemprego elevado e de longa duração, além da intensificação da jornada de trabalho (BORGES, 2007). Consideramos o desemprego aberto o que é explícito, enquanto que o oculto é o disfarçado, como o caso da situação dos sujeitos que relatam trabalhar fazendo “bicos” ou mesmo dos trabalhadores ambulantes da ferrovia.



“Sabemos que quase um terço da força humana disponível para o trabalho, em escala global, ou se encontra exercendo trabalhos parciais, precários, temporários, ou já vivenciava a barbárie do desemprego” (ANTUNES, 2007, p.13). É esse tipo de experiência referente ao desemprego que milhões de sujeitos vivenciaram e/ou continuam a vivenciar, sem mencionarmos os que estão vulneráveis a ela, que corresponde a grande parte da população. Na atualidade, muitos sujeitos que compõem a classe trabalhadora se dispõem a realizar qualquer trabalho, inclusive aqueles que não possuem qualquer tipo de regulamentação trabalhista, visando garantir a obtenção dos meios de sobrevivência. A classe trabalhadora vem apresentando níveis de informalidade altíssimos, estando desprovida de direitos e sem carteira de trabalho<sup>18</sup>, resistindo em uma sociedade onde predomina o desemprego, a precarização, o rebaixamento salarial e a perda cada vez maior de direitos.

Segundo Pochmann (2006), o Brasil vive a mais grave crise do emprego de sua história. A transição do trabalho escravo para o assalariamento, ao final do século XIX, a depressão econômica de 1929, as graves recessões nas atividades produtivas nos períodos 1981-1983 e 1990-1992 não foram capazes de proporcionar tanta abundância de desempregados e generalizadas mutações na absorção da mão de obra nacional quanto a que pode ser percebida na atualidade. O contexto mais amplo da crise do emprego no Brasil, a partir das duas últimas décadas do século XX, é caracterizado pela expansão das formas de inserção da População Economicamente Ativa (PEA) referentes às ocupações com baixa produtividade e precárias condições de trabalho. A maioria das vagas abertas no mercado de trabalho não tem sido de assalariados, todavia de ocupações sem remuneração, por conta própria, autônomo, trabalho independente, de cooperativa, entre outras.

Nos anos 1990, o Brasil passou a incorporar uma gama de problemas sociais constitutivos do “mundo do trabalho” no panorama do capitalismo mundial, conferidos pela nova investida do capital na produção. O desemprego estrutural e a precariedade do emprego e salário aparecem como nova marca do “mundo do trabalho”, vinculando-se à própria lógica do novo desenvolvimento capitalista sob

---

<sup>18</sup> A carteira de trabalho no Brasil foi instituída e regulamentada no ano de 1932. O documento garante o acesso a alguns dos principais direitos trabalhistas, como seguro-desemprego, benefícios previdenciários, Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) e Programa de Integração Social (PIS). Em 1934, o governo do presidente Getúlio Vargas tornou a carteira de trabalho obrigatória para fins de consolidação dos direitos trabalhistas. Durante o período da ditadura militar no Brasil (1964-1985) a carteira de trabalho era o documento mais importante e deveria ser apresentado, sempre que solicitado por autoridades, para que o sujeito não fosse rotulado “vagabundo”. Uma letra de música que faz uma crítica em relação a esse processo é “*Vai Trabalhar, Vagabundo*”, lançada em 1976 no álbum “*Meus Caros Amigos*” do músico Chico Buarque de Hollanda.

a era da mundialização do capital. Tanto as determinações estruturais quanto as conjunturais, relacionadas aos ciclos de crescimento da economia brasileira e à política neoliberal, produziram o desempenho anódino do mercado de trabalho no Brasil. A partir do advento do Plano Real<sup>19</sup>, com o novo ciclo de crescimento da economia brasileira, vem à tona, de modo mais aberto, a “percepção de um novo (e precário) ‘mundo do trabalho’” (ALVES, 2000, p. 248).

Observamos que, no decorrer da década de 1990, ocorreram flutuações em relação às taxas de desemprego nas Regiões Metropolitanas do Brasil, de acordo com dados retrospectivos das PME do IBGE. No início da década, houve aumento do desemprego aberto, porém se estabilizou até meados de 1994. Com o Plano Real trazendo a estabilização de preços, a economia apresentou taxas relativamente altas de crescimento econômico provocando uma queda nas taxas de desemprego nos anos de 1994 e 1995. A partir de então as taxas de desemprego foram crescendo, tendo um considerável aumento do ano de 1997 para 1998. Isso sem mensurar o desemprego oculto, muitas vezes camuflado no trabalho precário.

Podemos correlacionar esses dados ao amplo crescimento da economia informal, a partir da década de 1990, nas médias e grandes cidades brasileiras, passando a compreender um conjunto heterogêneo de trabalhadores. Concomitantemente a essa ampliação, ocorreu o aumento de outras formas de trabalho não regulamentadas pela legislação trabalhista, que podem ser vistas como participantes de um contexto mais amplo de precarização do trabalho (ALVES e TAVARES, 2006).

A precarização do trabalho progride pelo mundo, mesmo com nomenclaturas diferenciadas. Em determinados dialetos, “trabalho temporário” é denominado de “precarização”, ainda que, na maior parte dos casos, sua definição é tendencialmente deturpada como “emprego flexível”. Nesse sentido, as barreiras enfrentadas pelo trabalho podem ser sintetizadas em duas expressões: “flexibilidade” e “desregulamentação”. Duas das estratégias mais contempladas pelas personifica-

---

<sup>19</sup> O Plano Real foi um programa brasileiro que visava estabilização e reformas econômicas. Iniciado oficialmente em 30 de julho de 1994, lançou uma nova moeda, o Real. O programa tinha como objetivo principal o controle da inflação que assolava o país. A idealização do projeto, a elaboração das medidas do governo e a execução das reformas econômica e monetária contaram com a contribuição de vários economistas, reunidos pelo então Ministro da Fazenda, Fernando Henrique Cardoso - FHC, que se elegeu Presidente do Brasil em outubro do mesmo ano. Na era FHC (1995-2002) houve uma intensa regressão do trabalho. Segundo estatísticas do IBGE, no final de 1994 o desemprego atingia quatro milhões e meio de trabalhadores, o equivalente a 6,1% da força de trabalho no país. Ao término do primeiro mandato de FHC, em 1998, ele já alcançava sete milhões de brasileiros, ou seja, 9,2% da População Economicamente Ativa - PEA. Durante os oito anos de governo FHC houve uma explosão do desemprego, corrosão dos salários, aumento da informalidade e um violento processo de desmonte da legislação trabalhista brasileira (BORGES, 2002).

ções do capital, e, apesar de sintetizarem as agressivas ambições “antitrabalho” e política do neoliberalismo, almejam ser amplamente recomendáveis, já que a “flexibilidade” quanto às práticas de trabalho, a ser facilitada e forçada através da “desregulamentação” em suas alternadas formas, corresponde à desumanizadora precarização da força de trabalho (MÉSZÁROS, 2006).

É claro que a flexibilização não é a saída para ampliar os índices de ocupação. Muito pelo contrário, é uma imposição à força de trabalho para que sejam aceitos salários reais mais baixos e em piores condições. Nesse contexto estão sendo reforçadas as novas ofertas de trabalho, através do denominado mercado ilegal, no qual está sendo difundido o trabalho irregular, precário e sem garantias. Tal trabalho vem adquirindo grandezas imensas, até porque os países industrializados deslocaram sua produção para fora dos limites nacionais e, principalmente, vêm investindo em países nos quais as garantias trabalhistas são ínfimas e é elevada a especialização do trabalho, alcançando, deste modo, custos essencialmente mais baixos e aumentando a competitividade. Com isso, a nova condição de trabalho vem continuamente perdendo mais direitos e garantias sociais, transformando tudo em precariedade (VASAPOLLO, 2006).

As determinações estruturais impostas à sociedade são encobertas, especialmente aos trabalhadores, através das estratégias empregadas pelo capital. Mesmo diante do desemprego estrutural, do subemprego, do trabalho precário, o capital não apenas garante sua legitimação, como também convence os trabalhadores a adotarem as ideias dominantes como se suas fossem. Argumentam sobre a importância do trabalho por conta própria, do trabalho autônomo, forma que se apresenta como a opção mais atraente para os trabalhadores nesta sociedade em crise (TAVARES, 2010).

A ideia de autonomia difundida pelo pensamento dominante aborda a pequena produção ou os pequenos negócios numa perspectiva que leva à ilusão de que todos podem ser capitalistas, quando, na realidade, as atividades designadas autônomas não são ao menos uma alternativa ao desemprego. O sujeito que se autoemprega, ainda que sua atividade não seja típica da produção capitalista, não é autônomo ou capitalista. Como um assalariado, o produto de seu trabalho será capturado pela lógica do capital. O mercado é o alvo para o qual todos se encaminham e no qual todas as falsas autonomias se esvanecem. Por mais independente que o sujeito pense ser, o produto do seu trabalho se deparará com outros, onde

cada troca fixa a presença da mais valia, expressando, assim, a oposição do capital à capacidade viva de trabalho (ALVES e TAVARES, 2006).

O suposto trabalho independente demanda um comprometimento por resultados, sendo, desta forma, realizado sob severo controle e exploração. Refere-se a uma falsa autonomia, distinguida pelo desassalariamento e precariedade, em que o tempo de trabalho socialmente necessário permanece determinante (TAVARES, 2010). De tal modo, podemos expressar que o trabalho independente carrega a ilusão de autonomia em relação à lógica da produtividade capitalista e seus mecanismos de controle. Porém, essa lógica está presente tanto nas relações de trabalho rotuladas como formais quanto nas informais.

O tema da economia informal pode representar fenômenos distintos. Em diversos países do mundo, parcela significativa de trabalhadores empobrecidos se insere em variadas formas de atividades que compõem o setor informal, como o trabalho por conta própria. Esse contempla o trabalho dos ambulantes e refere-se ao fenômeno que diz respeito às estratégias de sobrevivência implementadas por sujeitos que se deparam com dificuldades de obter novamente um emprego, ou de conseguir se inserir no mercado de trabalho, ou, ainda, por escolha (CACCIAMALI, 2000).

O que distingue o grupo de trabalhadores por conta própria é a abrangência de sujeitos com baixo nível de capital físico ou humano, sobretudo aqueles que operam com pouca produtividade se comparados aos empreendimentos capitalistas. A lógica de envolvimento desse grupo no mercado está voltada à sobrevivência, à obtenção de renda que proporcione a própria reprodução e de sua família. Tal tipo de inserção no mercado provém da insuficiência de empregos relacionados às particularidades da força de trabalho, principalmente seu capital humano, e pode se estabelecer como uma alternativa à miséria (*op. cit.*).

Portanto, podemos inferir que os vendedores ambulantes compõem um grupo de trabalhadores por conta própria, assim como o leque de trabalhadores informais considerados tradicionais, tanto os que trabalham constantemente exercendo esta atividade quanto os que a realizam de modo temporário ou esporádico. Estes últimos recorrem a ela quando se encontram desempregados e, ainda, à procura de trabalho assalariado. Assim, muitos acabam permanecendo nesta situação que era para ser transitória.

Infelizmente, muitas famílias brasileiras se encontram em uma condição de privações, não tendo como obter recursos para o seu sustento, e, por esta razão, são obrigadas a se sujeitar aos mais distintos expedientes de sobrevivência. Para milhões de brasileiros o trabalho informal surgiu e ainda ressurgiu como a única forma de sobrevivência. Desse modo, a informalidade é um “refúgio dos sem-opção” (MALAGUTI, 2001, p. 68).

Convém destacar que a informalidade é um conceito muito mais amplo do que o de setor informal. O setor informal expressa apenas um aspecto da informalidade. Diversos casos de informalidade podem ser observados nos setores chamados de formais, assim como podemos observar casos de formalidade no chamado setor informal. Logo, “[...] a formalidade e a informalidade coexistem, subsidiam-se, interpenetram-se e são indissociáveis” (*op.cit.*, p. 101).

Múltiplos trabalhadores se veem sem alternativa de obter um emprego que lhe proporcione um rendimento suficiente para garantir a sobrevivência imediata. Assim, alguns procuram uma atividade considerada informal para complementar a renda do trabalho que já possuem, mas não está dando conta de suprir as necessidades, enquanto outros somente têm como alternativa a atividade rotulada de informal. Ou seja, diante do desemprego estes últimos percorrem a informalidade, sendo esta uma estratégia de sobrevivência para eles.

Inúmeros desempregados, ou seja, sujeitos que não possuem emprego, submetem-se a exercer trabalhos precários, como destacou um dos nossos entrevistados ao expor que quando está desempregado vai trabalhar como ambulante na ferrovia para não ficar parado. Esse, diferente dos demais, considera-se desempregado e, ao mesmo tempo, realiza o trabalho como ambulante para obter algum rendimento. Nesse sentido, convém destacarmos a definição de emprego que estamos adotando, ou seja, a relação estável, e mais ou menos duradoura, que existe entre quem organiza o trabalho e quem realiza o trabalho. É uma espécie de contrato no qual o proprietário dos meios de produção paga pelo trabalho de outros, que não são detentores dos meios de produção.

Contudo, os trabalhos precários e parciais mascaram os índices de desemprego. Os próprios sujeitos acabam se confundindo quando são questionados se estão desempregados, pois, teoricamente, o termo desempregado significa sem emprego. Isso porque ainda é comum a sociedade, de um modo geral, não distinguir as definições de emprego e trabalho. Conforme pontuamos, o emprego cons-

titui uma relação estável, dotada de direitos, enquanto que trabalho, de acordo com o Dicionário do Pensamento Social do Século XX, “é o esforço humano dotado de um propósito e envolve a transformação da natureza através do dispêndio de capacidades físicas e mentais”.

Assim, quando o cenário não é o desemprego aberto e direto, presenciamos o crescimento da erosão do emprego regulamentado por leis trabalhistas que foi predominante no século XX, com a proliferação de diversas formas de trabalho terceirizado, quarteirizado, parcial e desprovido de direitos (ANTUNES, 2012, p. 43).

Desde a década de 1970, autores que discutem as categorias marginalidade e informalidade, como Nun (1969), Kowarick (1975) e Quijano (1998) já ressaltavam a questão do crescimento da carência de empregos estáveis, principalmente nos países considerados de terceiro mundo. Quanto à marginalidade, essa não é apreendida no seu sentido restrito, ou seja, estar à margem, mas como parte de um conjunto da economia capitalista, da relação entre capital e trabalho. Em relação à informalidade, igualmente afirmavam que o setor informal é parte do conjunto da economia capitalista.

Para Nun (1969) o contingente de desocupados seria constituído pela “massa marginal”, ou seja, aquela que não é funcional à acumulação. Cabe enfatizar que o autor mencionado está se referindo à esfera da produção. Já Kowarick (1975) destaca que toda a população excedente é funcional à acumulação do capital, reconhecendo que a maioria dos trabalhadores marginais, aqueles que não possuem uma posição estável, estando desempregados, fazendo “bicos”, ou, ainda, subcontratados, se encontra no mercado informal. Quijano (1998) utiliza o conceito de “pólo marginal” que desenvolve uma relação conflituosa e interdependente com totalidade da estrutura social, cabendo ao Estado manter uma “estrutura de sobrevivência” que amenize a situação econômica miserável dos marginais, através de ajuda social.

A atualidade da dispersão de formas de contratação precárias retrata a complexidade dos modos de manifestação do fenômeno da marginalidade. Para Quijano (1998), as novas tendências do capital conduziram à expansão de relações de trabalho não salariais em todo o mundo, porém de forma mais aprofundada nos países dependentes, em que o quantitativo de trabalhadores “excedentes” extrapola o contingente que oscila entre o emprego e o desemprego conforme os ciclos de expansão da produção. Assim, a maior concentração de riqueza vem cada vez mais acompanhada pelo aumento da pobreza. Diante disso, as políticas sociais de

caráter compensatório, direcionadas para a parcela da população mais pobre, conquistaram espaço na agenda dos governos, visando “amenizar” os impactos da política neoliberal.

O fato é que nenhum setor do trabalho está inacessível à miséria desumana do desemprego e do trabalho precário porque alcançamos uma fase do desenvolvimento histórico do sistema capitalista em que o desemprego é a sua característica dominante. Neste contexto, a precarização e a insegurança avançam por toda parte no “mundo do trabalho”, tornando a situação cada vez mais caótica (MÉSZÁROS, 2006).

Diante dessas colocações, podemos expressar, mesmo que de forma generalizada, que os trabalhadores se sujeitam a essa condição de exploração por não vislumbrarem outra saída que assegure a obtenção dos meios para a sobrevivência, enquanto os que foram e continuam sendo expulsos do ciclo produtivo ou, ainda, não conseguiram se inserir neste ciclo, como os jovens, engrossam o montante dos desempregados. Estes formam o exército de trabalhadores de reserva, sendo extremamente funcionais ao capital. Podemos dizer, hoje, que o capitalismo criou um exército de reserva de trabalhadores desempregados, desempenhando uma influência de redução sobre as taxas de salário e abrindo, de tal modo, inovações oportunas de emprego lucrativo do capital (HARVEY, 2003).

Jovens são expulsos do mercado de trabalho, aliás, grandes contingentes não conseguem obter o primeiro emprego, ingressando no “mundo do trabalho” através de formas permeadas pela precariedade, sem perspectiva de alcançar um trabalho melhor. Segundo dados divulgados pela Organização Internacional do Trabalho (OIT), apesar da existência de algumas diferenças regionais, a taxa de desemprego juvenil em nível mundial continua aumentando e está previsto que alcance 12,8% em 2019.

De acordo com o relatório “Tendência Mundiais do Emprego Juvenil 2013 - Uma Geração em Perigo”, da OIT, previa-se que cerca de 73,4 milhões de jovens, isto é, 12,6%, estariam desempregados em 2013, perto dos níveis alcançados no pior momento da crise econômica de 2009. Esta cifra representa um acréscimo de três milhões e meio entre 2007 e 2013. Infelizmente a tendência permanece ascendente.

Assim como os jovens, sujeitos em plena idade produtiva, em torno de quarenta anos de idade, são considerados “idosos” e não conseguem reingressar no

mercado de trabalho. Nessa dinâmica se agrega outro dado relevante, a utilização da mão de obra infantil em diversas partes do mundo (ANTUNES, 2007). Ou seja, enquanto os pais dessas crianças estão em situação de desemprego, diversas unidades produtivas estão explorando, de modo criminoso, a população infantil.

A existência do exército de trabalhadores de reserva é uma condição indispensável para a reprodução e expansão do capital. A maioria da população tem sido colocada em uma posição em que tem de trabalhar para o capital para sobreviver. Os capitalistas vêm controlando o trabalho, pondo os trabalhadores individuais em disputa uns com os outros para os postos de trabalho em oferta. A relação capital-trabalho tem um papel fundamental na dinâmica da sociabilidade capitalista e pode estar na origem das crises. Entretanto, atualmente o problema basilar é que o capital está bem poderoso e o trabalho extremamente fraco (HARVEY, 2011).

Isso porque diante de um quadro marcado por um *processo de precarização estrutural do trabalho* os capitais globais determinaram ainda o desmonte da legislação social protetora do trabalho. O que significa flexibilizá-la, ampliando os estratégias de extração do sobretrabalho e as formas de precarização e destruição dos direitos sociais que foram duramente conquistados pela classe trabalhadora (ANTUNES, 2007).

Harvey (2011) chama a atenção para o “problema da absorção do excedente de capital”<sup>20</sup>, afirmando que os capitalistas estão continuamente produzindo excedentes na forma de lucro. Eles são compelidos pela concorrência a recapitalizar e investir uma parte desse excedente em expansão, e isso demanda que novas saídas lucrativas sejam localizadas. De tal modo, desde 1973, a guinada para a financeirização brotou como uma necessidade, proporcionando uma maneira de lidar com a questão da absorção de excedente.

Nesse contexto, ocorreu uma enorme onda de privatização, na década de 1980, que se propagou pelo globo, como forma de resolver o problema da sobreacumulação do capital. Todavia, com a alegação de que as empresas estatais são incompetentes e desengajadas por acepção, sendo imprescindível, para reparar suas performances, transferir as mesmas ao setor privado. Com isso, as empresas administradas pelo Estado foram abertas ao capital privado, que não tinham para

<sup>20</sup> Na ausência de quaisquer limites ou barreiras, a necessidade de reinvestir a fim de continuar a ser um capitalista impulsiona o capitalismo a se expandir a uma taxa composta. Isso cria então uma necessidade permanente de encontrar novos campos de atividade para absorver o capital reinvestido: daí “o problema da absorção do excedente de capital” (HARVEY, 2011, p.45).



onde ir, como também vários serviços de utilidade pública, entre eles: água, eletricidade, telecomunicações e transporte, como aconteceu com a Companhia Fluminense de Trens Urbanos (Flumitrens). Ou seja, a privatização proporcionou extensos campos apropriados pelo capital sobreacumulado (HARVEY, 2003).

É uma falácia afirmar que todas as empresas estatais são ineficientes. São discursos propagados para atender a demandas do capital e materializar esta lógica. O processo de privatização gerou desemprego e desmobilizou muitos trabalhadores, que tiveram de disputar acirradamente determinado posto de trabalho para garantir a sua sobrevivência e a de sua família. Além de provocar relações e condições de trabalho instáveis para os trabalhadores que conseguiram permanecer ou se inserir nas empresas que compraram ou obtiveram concessões, como foi o caso da SuperVia (STAMPA, 2011).

Considerando o contexto histórico mundial, podemos afirmar, em termos gerais, que a ofensiva burguesa dos anos 1980 e 1990, até os dias atuais, se deu em três direções centrais: a reestruturação produtiva e a recomposição da superpopulação relativa ou exército de trabalhadores de reserva; a mundialização do capital; e a contrarreforma neoliberal. Alguns campos de intervenção do Estado no período fordista/keynesiano deram suporte a um avanço sustentado do emprego e do consumo e pareciam configurar avanços civilizatórios perenes. No entanto, o neoliberalismo descobre os perigosos efeitos do *Welfare State* e a conclusão é mais mercado livre e menos Estado Social. Ocorre uma verdadeira contrarreforma que vai adquirir menor ou maior profundidade, a depender das escolhas políticas dos governos em sua relação com as classes sociais em cada espaço nacional (BEHRING, 2009).

Tal contrarreforma atinge drasticamente a classe trabalhadora hoje, a *classe que vive do trabalho*, que compreende a totalidade dos assalariados, homens e mulheres que vivem da venda da sua força de trabalho e são despossuídos dos meios de produção, não tendo alternativa de sobrevivência senão vender sua força de trabalho. Abrange também o enorme leque de trabalhadores precarizados, terceirizados, fabris e de serviços, *part-time*, que se caracteriza pelo vínculo de trabalho temporário. Inclui ainda o proletariado rural e a totalidade dos trabalhadores desempregados (ANTUNES, 2002).

Nessa nova morfologia da classe trabalhadora, sua conformação é ainda mais fragmentada, mais heterogênea e mais complexificada do que aquela que

predominou nos anos de apogeu do fordismo e taylorismo. A própria forma assumida pela sociedade do trabalho, regida pela destrutividade do capital e do mercado, possibilitou a *aparência* da sociedade fundada no descentramento da categoria trabalho (ANTUNES, 2002).

A tendência atual, com o aumento do número de trabalhadores assalariados que estão fora da produção material, o aumento do número de empregados flexibilizados e dos precarizados, dos atípicos, além do incremento dos índices de trabalho intelectual, dos falsos trabalhadores autônomos, que compreendem o “operário coletivo”, tudo isso está longe de testemunhar a “desproletarização” da classe trabalhadora (VASAPOLLO, 2005, p. 105).

Para Machado da Silva (2003) estamos em pleno período de desconstrução do assalariamento, um multifacetado processo que afeta praticamente todos os aspectos da estrutura social. Contudo, apesar deste intenso processo de precarização no “mundo do trabalho”, a categoria trabalho continua sendo fundante para a sociedade, sendo central para a compreensão das relações sociais presentes nos processos de produção e reprodução social.

A categoria trabalho é ontologicamente fundamental, tanto devido à imanente dimensão teleológica, em virtude da capacidade de idealização do ser social, de imprimir finalidades às suas ações, quanto por ser a protoforma da práxis social, ou seja, da atividade humana. Sua configuração provém desde que o ser social se constitui, sendo, portanto, referencial basilar da práxis social (ANTUNES, 2009).

O trabalho se apresenta como uma experiência elementar na vida cotidiana, nas respostas que proporciona às necessidades sociais. Neste sentido, enfatizamos que: “o trabalho é o elemento mediador introduzido entre a esfera da necessidade e a da realização desta” (*op. cit.*, p. 139). É importante fazermos referência à vida cotidiana e as suas relações com o “mundo do trabalho” e a reprodução social para buscarmos compreender algumas dimensões vitais do ser social.

## 2.2.

### A precarização do trabalho e da vida

Procuramos, neste item, proporcionar a compreensão do processo de precarização do trabalho e da vida de uma forma ampla, uma vez que as repercussões no “mundo do trabalho” afetam todos os âmbitos da vida social. No capitalismo atual existe uma crescente tendência à precarização das condições de trabalho, ocasionando deteriorização das condições de vida e trabalho para a maior parte da

classe trabalhadora. A condição de precariedade da classe trabalhadora se manifesta cada vez mais em escala global.

Para desenvolvermos o estudo relacionado a essa condição de precariedade, devemos levar em conta a questão estrutural presente no sistema capitalista. A despeito dos altos patamares tecnológicos alcançados no mundo, o âmbito da produção permanece, de modo dominante, estruturado e se movimentando em prol da acumulação do capital e do lucro. A lógica produtivista continua aprofundando a apropriação privada da riqueza socialmente produzida e dos recursos naturais, consolidando o mercado como eixo da sociedade. Tal lógica restringe “as possibilidades do trabalho se constituir em um meio de desenvolver a dignidade, a solidariedade e as potencialidades do ser humano” (FRANCO, et. all., 2010, p. 230).

Historicamente ocorreram avanços nas sociedades capitalistas que suscitaram em direitos sociais fundamentais. Contudo, pautando a nossa análise na contemporaneidade, verificamos retrocessos sociais significativos em relação às décadas precedentes, manifestados na expansão da precarização do trabalho. A precarização se tornou uma propriedade do trabalho na atualidade, apresentando múltiplas expressões e dimensões, afetando, dentro e fora do trabalho, todos os sujeitos que vivem do trabalho (*op. cit.*).

No Brasil, assim como em outros países, o reconhecimento da precariedade se tornou fundamental porque seria parte de um processo acelerado de desenvolvimento, no curso do qual a pobreza se elevaria ao salário decente e à cidadania, e o país alcançaria nova posição internacional. De tal modo, por um lado, a precariedade na vida da maioria da população era conferida à dinâmica nova do capitalismo, e não à herança arcaica que arrastamos. Por outro lado, essa mesma precariedade era essencial à acumulação econômica (OLIVEIRA, 2003).

A precarização está presente desde as origens do capitalismo, porém, com o decorrer da história, ela foi se transformando. Nos últimos tempos ela adquiriu novos contornos, expandindo-se, e, portanto, instaurou-se um processo mundial de precarização vivido também pelos países desenvolvidos. A questão basilar é que a precarização se tornou central nessa fase do desenvolvimento capitalista, generalizando-se por “toda parte” (DRUCK, 2013).

De acordo com Druck (2012), pode-se dizer que no Brasil a precarização do trabalho se compõe em um velho e novo fenômeno, cujas fundamentais características, modalidades e dimensões assinalam para um processo de precarização

social novo que se ampliou nas décadas de 1990 e 2000. A nova precarização social do trabalho se estabelece econômica, social e politicamente através de um artifício que institucionaliza a flexibilização e a precarização modernas do trabalho, restaurando e reconfigurando a precarização histórica e estrutural do Brasil, que está se ampliando de modo cada vez mais drástico.

Atualmente a precarização do trabalho no Brasil é abrangente, generalizada e central, estando presente: nas regiões mais desenvolvidas do país, como São Paulo, e também nas mais tradicionalmente distinguidas pela precariedade, como a Bahia; nos domínios mais dinâmicos e modernos do país, nas indústrias de ponta e nos modos mais habituais de trabalho informal, autônomo e rural; na vida dos trabalhadores mais qualificados, assim como na dos menos qualificados. Tal precarização se instaura como um processo social que desestabiliza as relações de trabalho e, logo, afeta todos os sujeitos que vivem do trabalho, ocasionando perdas quanto aos direitos, à saúde, e à própria vida (DRUCK, 2012).

O trabalho flexível e precário se tornou uma exigência do processo de financeirização da economia na era da acumulação flexível. A hegemonia da “lógica financeira” invade todos os âmbitos da vida social, dando teor a um novo modo de trabalho e de vida. Porém, a precarização como tática de preponderância do capitalismo flexível e globalizado parece já apresentar a sua exaustão (*op. cit.*).

A OIT publicou, em 2008, um panorama mundial do trabalho desde 1990 e sinalizou a fragilidade e precariedade do trabalho no globo. Destacou o insuficiente crescimento do emprego perante as necessidades de incorporação no mercado de trabalho; a ampliação das desigualdades de renda em 2/3 dos países; o endividamento dos trabalhadores e suas famílias em países com mercado financeiro sem regulamentação, como os Estados Unidos; além do crescimento do trabalho atípico (DRUCK, 2013).

“Os ‘sem emprego’, grupo constituído pelos desempregados e pelos trabalhadores informais, são hoje a maioria dos trabalhadores brasileiros” (*op. cit.*, p. 65). Os trabalhadores ambulantes entrevistados para esta dissertação expressaram o desejo de obter um emprego de carteira assinada, mesmo ganhando menos do que ganham no momento, para, assim, terem direito à seguridade social no que se refere à previdência, para, por exemplo, ter acesso ao auxílio doença, garantir a aposentadoria na velhice e, em caso de falecimento, deixar uma pensão para seus dependentes.

O panorama em diversos países do mundo é da existência abundante de mão de obra de grande parte da classe trabalhadora e, diante da privação de alternativas, múltiplos sujeitos vendem a baixo custo sua força de trabalho, isso quando conseguem vendê-la. Essa dinâmica reflete um aspecto dos tempos difíceis enfrentados pela *classe que vive do trabalho*, esvaindo-se a esperança de melhorar as condições de vida através do trabalho. Outros sujeitos já não se submetem a tal flexibilidade, como o Movimento “Precários Inflexíveis”<sup>21</sup> de trabalhadores precarizados em Portugal, que profere serem precários no emprego e na vida, reconhecendo que são precários, porém inflexíveis.

O desemprego se converteu em um dos fenômenos mais dramáticos de nosso tempo, com características sempre menos conjunturais, assumindo fortes conotações estruturais. A nova organização capitalista do trabalho se caracteriza cada vez mais com a explosão da precariedade, da flexibilidade, da não regulamentação; um retrocesso sem precedentes para os assalariados em atividade. Além da existência real do medo de perder o emprego, entre outras questões. Tudo isto suscita a precariedade da vida social (VASAPOLLO, 2008).

Buscando esmiuçar o que é a precariedade da vida social, podemos destacar que abrange a precariedade do direito, pois a maioria dos sujeitos não consegue ter acesso aos direitos que lhe foram garantidos constitucionalmente, como o direito ao trabalho e aos equipamentos coletivos. Infelizmente sabemos, considerando a nossa realidade, que as instituições, como saúde e educação, são viabilizadas em estabelecimentos precários em sua maioria, e grande parte da população não tem outra alternativa senão tentar acessá-los.

Ainda em relação à precariedade da vida social, podemos afirmar que muitos trabalhadores se tornam reféns das péssimas condições de trabalho e dos salários baixíssimos. De tal modo, a precariedade pode influir no sistema de valores, no relacionamento familiar, enfim, no modo de vida dos sujeitos, tornando as relações mais desgastantes e a vida mais difícil. Além de gerar adoecimentos oriundos do âmbito laboral, podendo ser, até mesmo, proveniente da falta de emprego. Com isso, trabalho e adoecimento devem ser pensados “não como um

<sup>21</sup> “Precários Inflexíveis” surgiu em 2007 como um movimento de cidadãos de combate à precariedade. Em julho de 2012 tornou-se a primeira associação de combate à precariedade de Portugal e, segundo seu próprio estatuto, é uma pessoa coletiva sem fins lucrativos, com personalidade jurídica, constituída por tempo indeterminado, que tem por objeto a defesa dos direitos de todas as trabalhadoras e todos os trabalhadores, em particular, de todas as pessoas sujeitas a qualquer forma de precariedade e em situação de desemprego e o desenvolvimento de ações com vista ao fim do trabalho precário e da exploração laboral. Disponível em <<http://www.precariosinflexiveis.org/>>. Acesso em 02 jan. 2014.

problema individual, mas como um problema de saúde pública que atinge indivíduos em escala crescente” (FRANCO, et. all., 2010, p. 230).

O aumento da precariedade do trabalho ainda traz consigo uma ampliação da inconstância dos rendimentos, e a isso se sobrepõe o fracasso gradual do Estado Social, especialmente quanto à seguridade social<sup>22</sup>. Tudo isso também agrava a situação do trabalhador e gera uma situação permanente de precariedade das formas de vida (VASAPOLLO, 2006).

Diversos aspectos da questão social convergem no fenômeno do desemprego, o que provoca o adensamento das expressões da questão social e dos conflitos que a compõem (IANNI, 1994). Em decorrência disso, verificam-se, com tenacidade, processos de criminalização da pobreza e, considerando o universo da nossa pesquisa, podemos destacar que os sujeitos que trabalham como ambulantes no espaço ferroviário estão propícios a vivenciar esses processos.

A sociedade, de forma geral, se posiciona de maneira superficial frente às manifestações da questão social e tende a naturalizar situações como discriminação social, violência urbana e criminalização da pobreza, que atingem principalmente sujeitos que moram em periferias urbanas, como os ambulantes. Nesse contexto, o Estado tem se mostrado ausente nas diferentes áreas das políticas públicas, bem como dá respostas coercitivas a estas expressões da questão social, muitas vezes reatualizando antigos discursos e práticas.

Observando o contexto brasileiro, percebemos que a desigualdade social gritante produz também espaços extremamente desiguais, do ponto de vista dos equipamentos e das localizações. Sendo a segregação socioespacial o processo de luta pela apropriação diferenciada do equipamento e/ou localização, enquanto valor de uso do espaço produzido, podemos enfatizar que os equipamentos coletivos estão localizados nas áreas mais abastadas. Apesar disso, há, também, equi-

---

<sup>22</sup> A seguridade social brasileira compreende um conjunto integrado de ações de iniciativa dos Poderes Públicos e da sociedade, destinadas a assegurar os direitos relativos à saúde, à previdência e à assistência social. Um dos pilares de estruturação da seguridade social é sua organização com base na lógica do seguro social. Desde o reconhecimento legal dos embriões benefícios previdenciários com a Lei Elóy Chaves em 1923, prevaleceu o acesso às políticas de previdência e de saúde exclusivamente para os contribuintes da previdência social. A assistência social manteve-se, historicamente, como uma ação pública desprovida de reconhecimento legal como direito, todavia associada institucionalmente e financeiramente à previdência social. Somente com a Constituição de 1988 que as políticas de previdência, saúde e assistência social foram reorganizadas e reestruturadas com novos princípios e diretrizes e passaram a compor o sistema de seguridade social brasileiro. Contudo, a seguridade social se distingue como um sistema híbrido, que conjuga direitos derivados e dependentes do trabalho, referentes à previdência, com direitos de caráter universal, relativos à saúde, e direitos seletivos, alusivos à assistência (BOSCHETTI, 2009).

pamentos em áreas periféricas, porém a maioria se encontra em estado deplorável de conservação, o que inviabiliza a sua utilização.

Nesse sentido, cabe aludir que os trabalhadores ambulantes entrevistados moram em periferias urbanas, situadas em bairros do município do Rio de Janeiro, como Campo Grande, Cordovil, Paciência e Vigário Geral, além de municípios que compõem a Baixada Fluminense, como Nova Iguaçu, Queimados e São João de Meriti. Localizações historicamente ocupadas por estratos mais empobrecidos da classe trabalhadora que se deparam no cotidiano com uma série de problemas devido ao descaso do poder público com os cidadãos que residem nessas regiões.

Contudo, embora o Estado tenha a obrigação de investir em serviços sociais que atendam às necessidades da população e esta tenha todo o direito de cobrar quando percebe que não está sendo atendida, é fato que as melhorias nas condições de vida da classe trabalhadora, através da expansão necessária dos serviços sociais, não alteram a essência exploradora do capitalismo.

Apesar do modo de produção capitalista utilizar meios mistificadores para encobrir as relações desiguais, a expansão do capital supõe a intensificação da exploração, que é bem clara, e isso pode viabilizar a tomada de consciência da classe trabalhadora, devido às contradições inerentes ao próprio sistema capitalista. Do mesmo modo, como as condições de trabalho, em sua maioria, são alienadas, as condições de vida das frações da classe trabalhadora são precárias.

A questão é que a realidade apresenta uma unidade de contrários, onde o “moderno” se expande e sustenta por meio da existência do “arcaico”. Portanto, as crianças e adolescentes, por exemplo, que vendem os mais diversos tipos de produtos nas ruas ou nos trens das cidades brasileiras são a prova do modo cruel de modernização do país, e não do seu atraso. Com isso, as degradantes condições de vida da maioria da população são reproduzidas (OLIVEIRA, 2003).

Nessa mesma direção, Alves (2013) ressalta um aspecto da precarização do trabalho que é a precarização do “homem-que-trabalha”, referindo-se a uma nova dimensão de deterioração do homem como ser humano genérico nas condições da crise estrutural do capital. A nova forma de precarização do trabalho se refere à estrutura da própria práxis humana, perpassando as experiências vividas de trabalhadores e trabalhadoras na sua vida cotidiana.

A precarização do trabalho é uma condição histórico-estrutural de desenvolvimento do próprio capitalismo global, e este se distingue pela inconstância

sistêmica do ciclo da economia capitalista em escala global. Desde a década de 1980 até os dias atuais, presenciamos uma crise crônica do capitalismo mundial, incapaz de assegurar desenvolvimento sustentável e resguardar os direitos sociais do “mundo do trabalho”, ainda que tenha ocorrido, nesse período, o acúmulo de capital devido ao crescimento da extração da mais-valia em escala global. Na crise estrutural do capital o problema não está na formação do valor, mas sim na realização efetiva do valor acumulado. Isso esclarece a financeirização do acúmulo de capital e a aspiração por novos mercados através da produção destrutiva, além do movimento de tornar obsoleto, de modo arquitetado, os produto-mercadorias. Ou seja, o anseio do capital é por vender (ALVES, 2013).

Diante do capitalismo global, expandiu-se a condição de “proletariedade” dos sujeitos que necessitam vender sua força de trabalho, por questão de sobrevivência, submetendo-se à exploração capitalista; ampliou-se, portanto, o contingente de trabalhadores serviais, formais ou informais, externos à produção do capital, que sobrevivem à custa da massa de mais-valia social. Podemos afirmar que “para homens e mulheres imersos na condição de proletariedade, trabalho é vida e vida é trabalho” (*op. cit.*, p. 66). Trabalho e vida estão extremamente entranhados para esses sujeitos que dependem tanto do trabalho a ponto de utilizar o tempo que deveria ser dedicado para outras questões da vida, como o descanso e o lazer, para dar continuidade ao trabalho ou realizar um serviço paralelo visando complementar a renda.

Nesse sentido, convém destacar que trabalhadores “por conta própria” e trabalhadores “autônomos”, embora, aparentemente, sejam proprietários dos meios de produção, estão subordinados à ordem sócio-metabólica do capital e suas personificações estranhadas porque não possuem o controle da produção social. Portanto, de alguma forma, também estão imersos na condição de “proletariedade”, pois possuem uma relação de subalternidade com o grande capital, não tendo controle do mercado que os submete (*op. cit.*, 2013).

Como é o caso de alguns trabalhadores ambulantes da ferrovia, que são aparentemente proprietários dos seus meios de trabalho, por possuírem determinadas mercadorias, assim como o equipamento para transportá-las. Ou seja, eles obtêm as mercadorias, comprando em algum depósito ou através de consignação, e o suporte, como o isopor, para assim trabalharem. Esses sujeitos estão completamente subordinados ao mercado, tanto ao adquirir as mercadorias quanto para



vendê-las, contribuindo para o escoamento da produção capitalista. E a suposta autonomia que possuem no cotidiano do seu trabalho, por não possuírem chefes e serem “donos” do seu negócio, mascara a exploração a que estão submetidos, porém a condição de proletariado é notória.

Voltando a questão da vida pessoal, múltiplos sujeitos acabam tendo a vida pessoal reduzida por conta do trabalho. A precarização do trabalho e a precarização do “homem-que-trabalha” provocam a abertura de crise da subjetividade humana: a crise da vida pessoal, a crise de sociabilidade e a crise da própria referência pessoal (*op. cit.*). Sem sombras de dúvidas tais crises podem afetar a saúde, física e mental, dos sujeitos que compõem a classe trabalhadora, inclusive, impossibilitando-os de trabalhar, causando transtornos na vida desses sujeitos e de suas famílias, pois nessa sociedade capitalista o trabalho está, estrategicamente, associado à honra.

A letra da música “*Um Homem Também Chora (Guerreiro Menino)*” de autoria de Gonzaguinha, do ano de 1983, ilustra bem o que afirmamos anteriormente. Segue um pequeno trecho:

[...] Um homem se humilha se castram seu sonho  
Seu sonho é sua vida e vida é trabalho...  
E sem o seu trabalho o homem não tem honra  
E sem a sua honra se morre, se mata...  
Não dá pra ser feliz [...]

Inicialmente fica clara a redução da vida ao trabalho. Podemos observar, também, a vinculação entre trabalho e honra que suscita o fim, que seria a própria morte, ou o princípio do fim, que poderia ser referente ao envolvimento na morte de outro ou a própria morte, concluindo-se que não tem como alcançar a felicidade sem o trabalho. Infelizmente muitos sujeitos ficam sem trabalho e se deparam com um total desalento. Alguns chegam a adoecer e perdem o sentido da própria vida, uma vez que o trabalho era a base para a sustentação da vida, tanto material quanto simbólica.

De fato existe a categoria “desemprego oculto pelo desalento”. Na verdade, se trata de uma subcategoria, empregada pela Pesquisa de Emprego e Desemprego (PED)<sup>23</sup>, pesquisa esta realizada por uma parceria entre a Fundação Sistema

<sup>23</sup> A Pesquisa de Emprego e Desemprego (PED) é um levantamento domiciliar contínuo, realizado mensalmente, desde 1984, na Região Metropolitana de São Paulo, em convênio entre o Dieese e a Fundação Seade. O reconhecimento da importância da PED como instrumento de análise da realidade socioeconômica concretizou-se com solicitações da implantação da Pesquisa em outras regiões do país, a partir de 1987. As atividades de assessoria e acompanhamento das PEDs regionais por parte da Fundação Seade e do Dieese têm se dado de forma

Estadual de Análise de Dados (Seade), do Estado de São Paulo, e o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese). A PED publiciza seus dados discriminando o desemprego aberto e o oculto, sendo que o desemprego oculto é dividido em duas subcategorias: “desemprego oculto pelo trabalho precário” e “desemprego oculto pelo desalento”. Isso porque há um interesse por parte da PED “em identificar a precariedade e as dificuldades em relação ao trabalho existentes num mercado de trabalho pouco estruturado como o nosso” (JARDIM, 2005, p. 60).

Torna-se importante esclarecer que: desemprego aberto se refere às pessoas cuja única atividade é a procura de emprego; desemprego oculto por desalento se refere às pessoas que estão sem trabalho há mais de 12 meses e que, por alguma razão, não procuraram emprego nos últimos 30 dias; desemprego oculto pelo trabalho precário se refere às pessoas que possuem alguma ocupação em atividade precária (SEADE, 1995 *apud* JARDIM, 2005).

Como mencionamos anteriormente, múltiplos sujeitos estão associados à categoria desemprego oculto pelo desalento devido ao desânimo e falta de esperança em obter um emprego e, conseqüentemente, em relação à vida. Enquanto outros, como os trabalhadores ambulantes da ferrovia da RMRJ, estão vinculados à categoria desemprego oculto pelo trabalho precário. Esta subcategoria engloba a maioria de sujeitos que compõe a categoria de desemprego oculto. A fronteira entre essas subcategorias é extremamente tênue, podendo haver o câmbio de uma para outra de modo frequente.

Os sujeitos que constituem a classe trabalhadora demandam um trabalho para dar andamento à vida e, devido à escassez de trabalho para todos que dele necessitam, os tempos se tornam difíceis. A precariedade parece ter invadido toda parte, não somente a vida dos desempregados, mas também dos empregados. Nesse contexto, os sujeitos bem abastados financeiramente buscam viver em uma “redoma de vidro” para não serem atingidos pelas sequelas da intensa pobreza.

Em contextos de pobreza são manifestas as vulnerabilidades dos corpos mal nutridos, a fisiologia precarizada devido às péssimas condições de vida, a es-

---

continua, em convênio com diversas instituições. Atualmente, a PED é realizada no Distrito Federal e nas Regiões Metropolitanas de São Paulo, Porto Alegre, Belo Horizonte, Salvador, Recife e mais recentemente Fortaleza, constituindo o Sistema PED. O apoio financeiro e o reconhecimento institucional da PED como parte integrante do Sistema Público de Emprego, por parte do Fundo de Amparo do Trabalhador (FAT) e do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) foram inestimáveis na consolidação deste novo sistema de produção estatística. Disponível em <<http://www.dieese.org.br/analisePED/ped.html>>. Acesso em 05 jan. 2014.

cashez do descanso, os corpo abatidos e o retraimento por cansaço demasiado. Além da ausência de acesso à participação social, à oportunidade de conhecimentos, à conscientização política, à sociabilidade e aos lazeres expressivos (FRANCO, et. all., 2010). Podemos observar algumas, ou melhor, várias dessas características na classe trabalhadora mais empobrecida. A feição sofrida dos pobres costuma assustar, principalmente, os sujeitos que possuem melhores condições financeiras, pois alguns sujeitos em sofrimento podem, por não ter nada a perder, visto que já perderam tudo, tanto material quanto simbolicamente, se revoltar contra a sociedade.

Os sujeitos que trabalham na ferrovia da RMRJ, em sua maioria, têm uma aparência sofrida devido às suas péssimas condições de trabalho, e, consequentemente, de vida. Em relação aos vendedores ambulantes clandestinos há um agravante, uma vez que os mesmos estão expostos às humilhações que, costumeiramente, ocorrem junto à apreensão das mercadorias. A incerteza em relação ao rendimento, em virtude do movimento das vendas, está diretamente associada à insegurança quanto ao exercício do trabalho, além da sujeição a que podem vir a ser submetidos.

Não somente o trabalhador “informal”, mas também o trabalhador assalariado, que recebe um salário mínimo mensalmente, por exemplo, ao vender sua força de trabalho, acaba se submetendo às árduas condições de trabalho. Muitas vezes sem ter a iniciativa de lutar por direitos, pois sabe que, se for demitido, tem uma fila imensa no dia seguinte disputando a vaga que era sua. Mesmo o salário mínimo sendo insuficiente diante do valor do custo de vida, diversos sujeitos, como os ambulantes entrevistados, como será demonstrado no capítulo a seguir, almejam obter um emprego de carteira assinada e, assim, terem a garantia de recebimento de um salário ao final do mês.

Segundo o Dieese, o salário mínimo necessário<sup>24</sup> em novembro de 2013 seria de R\$2.761,58, ou seja, um pouco mais que quatro vezes o salário nominal, que é o salário mínimo nacional vigente, cujo valor, na ocasião, era de R\$678,00. O

---

<sup>24</sup> O salário mínimo necessário é o salário mínimo de acordo com o preceito constitucional: salário mínimo fixado em lei, nacionalmente unificado, capaz de atender às suas necessidades vitais básicas e às de sua família, como moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social, reajustado periodicamente, de modo a preservar o poder aquisitivo, vedada sua vinculação para qualquer fim (Constituição da República Federativa do Brasil, capítulo II, Dos Direitos Sociais, artigo 7º, inciso IV). A família considerada é de dois adultos e duas crianças, os dois últimos consumindo o equivalente a um adulto. Ponderando-se o gasto familiar, chega-se ao salário mínimo necessário. Disponível em <<http://www.dieese.org.br/analisecestabasica/salarioMinimo.html#2013>>. Acesso em 25 mar. 2014.

valor da cesta básica nesse mesmo mês foi de R\$328,72 em Porto Alegre, capital com a cesta de gêneros alimentícios de primeira necessidade mais cara. A segunda cesta de maior valor, R\$325,56, foi verificada em São Paulo, seguida de Vitória, R\$321,41, e Rio de Janeiro, R\$316,88.

Ao observarmos esses dados percebemos o quanto está defasado o salário mínimo para atender as necessidades relacionadas à reprodução social do trabalhador e de sua família. Para o sujeito que recebe um salário mínimo e comprou uma cesta básica no município do Rio de Janeiro, por exemplo, restaram apenas R\$361,12. É extremamente difícil tal valor dar conta de contemplar todas as demais necessidades na sociedade em que vivemos. Inclusive vinculadas à própria alimentação, como a do popular *“pão de cada dia”*, cujo valor vem aumentando radicalmente.

Em 21 de setembro de 2013 o Canal de Notícias G1<sup>25</sup> publicou uma reportagem sobre o aumento do preço do pão. “De acordo com o vice-presidente do Sindipan, Rodrigo Nogueira Manuel, o preço do pão francês é o mais alto dos últimos 10 anos, custando R\$0,35 por unidade”. A alta teria ocorrido devido à falta de trigo em todo Brasil. A alegação foi de que fatores climáticos afetaram a qualidade e quantidade da produção do grão. Além da alta do dólar e da restrição imposta pela Argentina, principal fornecedor do grão para o Brasil, que deixou de exportar trigo em 2013 em virtude da quebra da última safra.

Historicamente o pão tem um papel fundamental na vida da maioria da população. Podemos remeter esta questão aos trabalhadores do século XVIII da Inglaterra, que não viviam somente do pão, mas este era a base de sua alimentação. E, apesar de muitos comerem pão de centeio, cevada, aveia, pelo menos dois terços da população comia o pão feito de trigo. Nesse contexto, as inquietações sociais eram decorrentes da combinação do desemprego e do aumento dos preços dos alimentos, assim como do custo de vida de modo geral. Tal combinação parece persistir nos tempos presentes.

A letra da música *“Pão de cada dia”*, de Gabriel O Pensador, de 1995, esboça experiências em relação à precarização do trabalho e da vida da maioria dos trabalhadores. Segue um trecho:

<sup>25</sup> Notícia intitulada: “Preço do pão francês tem alta de 77% em MT desde o início do ano”, todavia, além de tratar do estado do Mato Grosso, registrou dados do Brasil em geral. Disponível em <<http://g1.globo.com/mato-grosso/noticia/2013/09/preco-do-pao-frances-tem-alta-de-77-em-mt-desde-o-inicio-do-ano.html>>. Acesso em 05 jan. 2014.

Mais um dia de trabalho querido diário  
 Eu ralo feito otário e **ganho menos do que eu valho mas necessito de salário que é bem menos que o necessário**  
 Hoje os rodoviários tão em greve por melhores honorários e eu procuro um que me leve  
 Eu tenho horário  
 Não posso chegar atrasado não posso ser descontado  
 Se eu falar que foi greve meu chefe pode ficar desconfiado  
 E **se o desgraçado quiser me dar um pé na bunda eu vou pro olho da rua e rapidinho ele arruma outro pobre coitado**  
 Desempregado desesperado é que mais tem (olha o ônibus!!) Hein?  
 Já vem lotado gente pra cacete vidro quebrado (Foi piquete) motorista com um porrete do lado  
 Ele furou a greve porque também teme ficar desempregado  
 Deixar seu filho desamparado  
 Quem sabe ser despejado do barraco  
 (E o aluguel lá no morro também já ta puxado  
 Eu nem sei se eu tô sendo otário ou esperto  
 Eu tô aqui mas também tô torcendo pra greve dar certo)  
**Eu fico calado porque eu também tô preocupado**  
 O meu salário até o fim do mês já ta contado e o meu moleque tá todo gripado  
 Se eu tiver um imprevisto eu vou ter que comprar remédio  
 Num sei como é que eu faço  
 Eu num sô médico  
**Se precisar eu vou ter que pedir um vale na batalha**  
**Como um esfomeado pede uma migalha**  
 E o canalha lá pode até negar e aí vai ser pior  
 Porque **o meu único ganha-pão é esse meu suor**  
**Preciso do pão de cada dia** e num sô filho do padeiro  
 Então preciso do dinheiro (grifos nossos).

A letra da música citada retrata que o salário do trabalhador é menor que o necessário, sendo preciso obter vales, adiantamentos, e não é nada complicado o chefe conseguir outro sujeito para trabalhar no seu lugar. Além do silêncio significar preocupação, medo, e o suor, a força de trabalho, ser a única forma de o trabalhador obter o ganha-pão. O termo “garantir o pão de cada dia” é praticamente um lema na vida de muitos trabalhadores. Inclusive foi citado por um dos entrevistados, como veremos no próximo capítulo.

No capítulo a seguir, primeiramente, traçamos o perfil dos ambulantes dos trens urbanos de passageiros da RMRJ entrevistados para este estudo. Correlacionamos esse conteúdo aos dados de institutos de pesquisas que publicaram estudos sobre trabalhadores por conta própria e ambulantes da RMRJ. Em seguida, analisamos as condições de trabalho dos vendedores ambulantes na ferrovia da RMRJ.

### 3

## O trabalhador ambulante dos trens urbanos de passageiros da Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Neste capítulo, inicialmente, levantamos o perfil dos ambulantes da ferrovia da RMRJ entrevistados na fase da pesquisa de campo. Nesse momento, apresentamos esses sujeitos e correlacionamos, também, alguns dados coletados da PME do IBGE, do ano de 2008, a respeito dos trabalhadores por conta própria e do estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), do ano de 2000, sobre os ambulantes metropolitanos do Grande Rio.

Em seguida foram analisadas criticamente algumas expressões cotidianas do trabalho dos ambulantes. Visamos com isso problematizar as reais condições de trabalho dos ambulantes da ferrovia da RMRJ. Apontamos questões pertinentes a este estudo que foram observadas no espaço ferroviário da RMRJ. Assinalamos os pontos que mais nos instigaram nesta análise, principalmente no que se refere às situações do dia-a-dia dos ambulantes, que necessitam correr, literalmente, para conseguir dar andamento ao trabalho.

### 3.1.

#### Perfil dos ambulantes entrevistados

Para traçar o perfil dos ambulantes da ferrovia, indagamos aos entrevistados questões relacionadas à faixa etária, sexo, naturalidade, escolaridade, bairro e município de residência, situação da moradia, tempo de trabalho no espaço ferroviário, outras formas de trabalho desenvolvidas, entre outras características que consideramos de suma importância na construção do perfil desses trabalhadores para melhor conhecê-los. Primeiramente vamos apresentar cada um dos entrevistados para, em seguida, realizarmos as devidas correlações e analisarmos o perfil dos mesmos.

O primeiro ambulante foi entrevistado na estação Magalhães Bastos, ramal Santa Cruz, e, no momento, vendia biscoitos amanteigados de Petrópolis. Na ocasião da entrevista tinha 48 anos de idade, homem, natural do Rio de Janeiro. Parou de estudar na 3ª série para trabalhar. Residia sozinho, em moradia própria, no

bairro de Cabuçu, município de Nova Iguaçu. Sua mãe era italiana, já seu pai era do Rio de Janeiro e trabalhava como gari. Ele trabalhava no espaço ferroviário, como ambulante, desde os 12 anos de idade. Já saiu da ferrovia para trabalhar de carteira assinada como gari. Por ter ficado desempregado, retornou à ferrovia. Disse ter contribuído para a Previdência Social por 27 anos, mas parou no ano de 2013. Considerava-se desempregado. Trabalhava, como ambulante nos trens, 11 horas diárias, de segunda-feira a sábado, totalizando 66 horas semanais. Consequia por mês cerca de R\$1.800,00. Reivindicava que a SuperVia regularizasse a situação dos ambulantes, assinando a carteira de trabalho dos mesmos com, pelo menos, um salário mínimo.

A segunda entrevista ocorreu na estação Mocidade-Padre Miguel, ramal Santa Cruz. O entrevistado vendia batatas, tinha 59 anos de idade, sexo masculino, natural do Rio de Janeiro. Estudou até a 4ª série. Parou na década de 1960 para trabalhar. Reside com a companheira em moradia própria, no bairro de Cabuçu, município de Nova Iguaçu. Os pais eram pernambucanos. O pai trabalhava como bombeiro hidráulico e a mãe era “do lar”<sup>26</sup>. Havia 20 anos que trabalhava como ambulante no espaço ferroviário. Já trabalhou como ajudante de mecânico em casa de bicicleta, mas sem carteira assinada. Trabalhou com carteira assinada apenas por quatro meses, há muito tempo, no ramo da limpeza urbana. Contribuiu para a Previdência Social por oito anos. Trabalhava, como ambulante nos trens, das 7 às 17 horas, de domingo a sexta-feira, ou seja, 60 horas semanais. Por semana, ganhava cerca de R\$180,00, o que correspondia a R\$720,00 por mês.

A terceira entrevista foi realizada na estação Ricardo de Albuquerque, ramal Japeri. O ambulante possuía autorização para vender produtos da Pepsi e biscoitos Torcida. Tinha 54 anos de idade, homem, natural da Bahia. Parou de estudar na 3ª série para trabalhar. Veio da Bahia para o Rio de Janeiro no início da década de 1980 em busca de trabalho porque lá morava no sertão e não tinha oportunidade. Morava com a companheira, que trabalhava lavando roupa para fora, no bairro de Vigário Geral, município do Rio de Janeiro, em moradia “invadida”

<sup>26</sup> O termo “do lar” foi citado por praticamente todos os ambulantes entrevistados para se referirem às mulheres que se dedicam aos “afazeres domésticos” da própria casa. Trata-se, portanto, de um trabalho não remunerado. Segue uma crítica a respeito desse assunto: “Abrigado sob a rubrica afazeres domésticos nos levantamentos do IBGE, o trabalho doméstico realizado por donas de casas sempre foi considerado inatividade econômica, igualando-o à condição de estudantes, aposentados, inválidos e aqueles que vivem de renda. Permanece assim na invisibilidade nas estatísticas oficiais, apesar da reformulação ocorrida no começo da década de 90. (...) sendo elevado o número de horas que as pessoas, em sua maioria mulheres, se dedicam a estas tarefas, seria legítimo incluir esta categoria como um trabalho não remunerado em vez de inatividade econômica” (BRUSCHINI, 2006, p. 331).

(SIC)<sup>27</sup>. Era uma fábrica desativada que foi ocupada por várias famílias. Os pais eram também baianos. O pai era motorista, parou de estudar na 5ª série, e a mãe, que nunca estudou, era “do lar”. Trabalhava no espaço ferroviário há apenas alguns dias. Já havia trabalhado como ajudante e auxiliar em firmas. Não contribuía para a Previdência Social, mas gostaria de pagar autonomia. Contribuiu em 1994 e 2009 quando trabalhou de carteira assinada. Considerava-se desempregado. Trabalhava, como ambulante nos trens, das 12 às 20 horas, de segunda a sexta-feira, somando 40 horas semanais. Teve dificuldade em responder quanto ganhava por semana. Disse que obtinha, com o trabalho de ambulante, R\$12,00, R\$20,00, no máximo R\$30,00 por dia. Uma variação de R\$240,00 a R\$600,00 por mês.

A quarta entrevistada foi uma mulher, que possuía autorização para vender produtos da Nestlé. O diálogo foi estabelecido na estação Deodoro, ponto de venda da entrevistada. Ela tinha 47 anos de idade e era natural do Rio de Janeiro. Era analfabeta funcional, sabia apenas escrever o nome. Afirmou ter parado de estudar para cuidar “do lar”, marido e filho. Sublinhou que seu filho foi morto aos 20 anos de idade devido ao envolvimento com o tráfico no Morro da Mineira. Disse ter tentado, depois, estudar a noite, mas não conseguiu porque era muito difícil para ela. Morava no município de Queimados. Não soube dizer em qual bairro, mas disse que era perto do “Brizolão” Roquete Pinto. Após realizar pesquisa no Google, localizamos o bairro onde está situado o referido Centro Integrado de Educação Pública (CIEP), Paraíso. Residia em moradia própria com o marido que também trabalhava vendendo produtos da Nestlé. O ponto dele era na estação Campo Grande. Os pais dela eram do Rio de Janeiro. A mãe era doméstica e o pai trabalhava com obras. Acrescentou que cresceu sem pai, pois eles se separaram quando ela ainda era pequena. Trabalhava no espaço ferroviário havia dois anos. Anteriormente trabalhou em casa de família. Desde 2012 vinha contribuindo para a Previdência Social.

Convém ressaltar que essa entrevistada informou que o contador da Nestlé teria dito que se a empresa não pagasse o INSS dos vendedores seria multada. Por isso que a Nestlé passou a pagar e fornecer o comprovante para os vendedores mensalmente. Ela, inclusive, pensava em solicitar o auxílio doença por conta de um problema no braço. Relatou que havia muitos vendedores da Nestlé trabalhando

<sup>27</sup> O termo latino “SIC” será utilizado para indicar que o referido imediatamente antes foi transcrito da forma ou maneira como se apresentou na entrevista, ou mesmo no grau ou intensidade com que foi informado pelo ambulante entrevistado. O “SIC” pode ser associado à contração de um termo do latim, o “sicut”, que significa “assim como é, exatamente desta forma”.



nos vagões dos trens que são contratados da empresa, possuem carteira assinada e recebem um salário mínimo por mês. Aliás, durante a entrevista, três foram até ela para cumprimentá-la. Ela considerava o “*esquema*” dela por comissão melhor, pois estava acostumada a ter dinheiro todo dia, pouquinho, mas tinha (SIC).

A entrevistada relatou, ainda, que resolveu voltar a trabalhar para ter seu dinheiro. Antes era sustentada pelo ex-marido, com quem vivia em Japeri, porém ele a controlava muito. Uma colega que já trabalhava vendendo produtos da Nestlé levou os documentos dela e logo depois ela começou a trabalhar. Quando não tinha ponto, “*ficava batendo trem*”, ou seja, trabalhava vendendo nos vagões, mas era “*muito pesado*”; nesta época almoçava no “Restaurante do Garotinho no Méier” (SIC). Quando percebeu que a pessoa que ficava parada na plataforma de Deodoro vendendo produtos da Nestlé não estava mais, ela resolveu assumir o ponto. Tempos depois o pessoal da Nestlé foi falar para ela que eles que “*dão*” o ponto para o vendedor, mas ela disse que se não fosse ela outro teria visto e assumido, continuando com o ponto. Como trabalhava somente nesta estação, assim como o atual marido que trabalhava na plataforma da estação Campo Grande, eles levavam marmita. Enfatizou: “*Fico tranquilinha no meu ponto*” (SIC). Costumava trabalhar das 10:30 às 19:30, de segunda a sexta-feira, totalizando 45 horas semanais. Ela obtinha os produtos da Nestlé pela manhã e no final do dia prestava conta, tudo na estação Madureira. Por dia, conseguia entre R\$40,00 e R\$50,00. O marido também ganhava quase a mesma coisa. Os dois recebiam por comissão. A renda mensal de cada um era de R\$800,00 a R\$1000,00.

A quinta entrevista ocorreu na estação Deodoro, com um vendedor de jornais. Ele tinha 77 anos de idade, sexo masculino, natural do Rio de Janeiro. Quanto à escolaridade, disse ter estudado até o “primário”. Parou para trabalhar, profereindo: “*Sempre trabalhei, desde os 8 anos de idade trabalhava na roça. Trabalhava para fazendeiro. Era duro...*” (SIC). Recordou-se que levava uma hora e meia para ir estudar; nessa época morava em Campos; sua mãe faleceu cedo e ele precisou tomar conta de três irmãos menores. Atualmente residia em Queimados, em moradia própria, com a esposa e o enteado. Ela era “do lar” e o enteado só estudava. Os pais eram do RJ e não estudaram. O pai era carpinteiro e a mãe “do lar”. Havia 40 anos que trabalhava vendendo jornal no espaço ferroviário. Já havia trabalhado nas estações Queimados, Inhoaíba, Magalhães Bastos e Central do Brasil. Anteriormente trabalhou como padeiro, garçom, além de ter trabalhado na roça. Contri-

buiu para a Previdência Social por 14 anos e alguns meses. Aposentou-se por idade em 2001, e ganhava um salário mínimo. Trabalhava vendendo jornal das 5 às 13:30, de segunda-feira a sábado, totalizando 51 horas semanais. Por semana ganhava cerca de R\$200,00, percebendo mensalmente R\$800,00. Também possuía a aposentadoria de um salário mínimo. Os dois rendimentos sustentavam ele, a esposa e o enteado.

O sexto entrevistado vendia doces na estação Santíssimo, ramal Santa Cruz. Tinha 52 anos de idade, sexo masculino e era natural do Rio de Janeiro. Possuía o 2º grau completo. Residia com a esposa, em moradia própria, no bairro de Paciência, município do Rio de Janeiro. A esposa era “do lar”. Os pais eram do Rio de Janeiro. O pai era vendedor em uma sapataria, já a mãe, antes de se aposentar, era assistente social e professora. O pai tinha o primário e a mãe o nível superior. Os pais se separaram quando ele tinha 12 anos de idade. Expôs que o pai era alcoólatra.

O mais interessante nessa entrevista foi o ambulante, logo no início, expor que a casa dele foi construída em terreno comprado com o dinheiro que recebeu de indenização da Rede Ferroviária quando de sua demissão, pois antes morava de aluguel. Havia 23 anos que trabalhava no espaço ferroviário. Trabalhou na rede ferroviária com sinalização por 17 anos. Começou aos 14 anos de idade como aluno aprendiz e depois foi contratado como sinalizador, tendo trabalhado para a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e a Flumitrens. Quando a SuperVia assumiu o controle passou a contratar funcionários para fazer o mesmo serviço, ganhando apenas 20% do que eles ganhavam. Eles passaram o serviço para os novatos e depois a maioria foi mandada embora. Alguns conseguiram transferência para outros lugares, como a UERJ. O caso dele estava na Justiça. Havia seis anos que trabalhava no espaço ferroviário como ambulante. No início ficava com vergonha de encontrar algum conhecido da “Rede”, mas depois que esbarrou com os primeiros acostumou-se. Hoje não conhecia mais ninguém da época da CBTU/Flumitrens. Sabia de apenas um colega daquela época que também estava trabalhando como ambulante.

No período em que foi demitido pela SuperVia, o entrevistado chegou a trabalhar em obra, serviços gerais, estacionamento, supermercado, todavia acabou retornando à ferrovia, como ambulante. Calculava ter entre 21 e 23 anos de contribuição para a Previdência Social. Pagava autonomia sobre três salários mínimos, o que correspondia ao pagamento de um valor aproximado de R\$300,00 mensais.

Trabalhava como ambulante no espaço ferroviário das 7 às 14 horas, de segunda-feira a sábado, totalizando 42 horas semanais. Ganhava entre R\$70,00 e R\$80,00 por dia, acrescentado: “Se trabalhar direito ganha R\$1500,00 a R\$2000,00 por mês. Não é melhor que trabalhar pros outros?!” (SIC).

A sétima entrevista aconteceu na estação Mercadão de Madureira, ramal Belford Roxo. O ambulante entrevistado estava vendendo produtos da Pepsi e biscoitos da Elma Chips. Ele tinha 31 anos de idade, sexo masculino, natural do Rio de Janeiro. Disse ter estudado até a 8ª série. Parou havia sete anos porque teve filho e precisou trabalhar. Residia no bairro de Cordovil, município do Rio de Janeiro, em moradia alugada, com mais cinco pessoas, mulher e enteados. Seus pais eram do Rio de Janeiro. A mãe trabalhava em casa de família e o pai era serralheiro. Trabalhava no espaço ferroviário há cerca de dois anos, mas, como cadastrado, havia sete meses. Já havia trabalhado como repositor no mercado, serviços gerais e ajudante de obra. Somente contribuiu para a Previdência Social quando trabalhava no mercado, pois era de carteira assinada. Trabalhava, como ambulante nos trens, das 11:30 às 22 horas seis vezes por semana, num total de 63 horas semanais. Por semana, com o trabalho de ambulante, obtinha entre R\$600,00 e R\$700,00. Percebendo R\$2400,00 a R\$2800,00 mensalmente. Com tal rendimento ele sustentava a si próprio, a atual companheira e os quatro enteados, além da mãe e dos quatro filhos que moravam com suas respectivas mães. Ou seja, 11 pessoas dependiam desse rendimento, incluindo ele próprio. Expôs que nem sempre o valor obtido com o trabalho de ambulante conseguia suprir as necessidades dele e de sua família.

O oitavo entrevistado estava vendendo biscoito Mirabel e pipoca. A entrevista ocorreu na estação Mercadão de Madureira, ramal Belford Roxo. Ele tinha 25 anos de idade, sexo masculino, natural do Rio de Janeiro. Estava cursando o 3º ano do ensino médio, em escola pública, no turno da noite. Residia em moradia alugada no município de São João de Meriti. Morava com a mulher, que trabalhava em casa de família e ganhava por volta de R\$1000,00 por mês. Pretendia reformar a casa que os pais deixarem para ele, localizada no município de Nova Iguaçu, e, assim, deixar o aluguel. Sua mãe era do Espírito Santo, doméstica, estudou até a 8ª série. O pai era do Rio de Janeiro, funcionário público aposentado e concluiu o ensino médio. Ambos já haviam falecido. Trabalhava no espaço ferroviário havia dois meses. Ficou desempregado e por isso foi trabalhar ali, e disse:

*“Para não ficar parado fiz este esquema”* (SIC). Antes trabalhava como vendedor em loja de roupas. Contribui para a Previdência Social durante os seis anos em que trabalhou com carteira assinada. Trabalhava, como ambulante nos trens, oito horas por dia durante cinco vezes por semana. Ganhava, quando a venda estava boa, cerca de R\$30,00 por dia, o que correspondia a R\$150,00 por semana.

A nona entrevista aconteceu na estação de Triagem, ramal Saracuruna, com um vendedor de biscoito “Torcida” e amendoim. O ambulante tinha 58 anos de idade, sexo masculino, natural do Rio de Janeiro. Havia estudado até a 4ª série. Morava em Campo Grande, município Rio de Janeiro. Disse: *“Moro de favor”* (SIC). Ele residia com a mãe, as irmãs e as sobrinhas. A mãe e uma irmã, que teve derrame, eram pensionistas; a outra irmã e duas sobrinhas trabalhavam. Seus pais eram de Minas Gerais. A mãe era doméstica. O pai era operário, trabalhava com serviço de carga, faleceu em um acidente ao ser atropelado por um ônibus. Trabalhava no espaço ferroviário havia 12 anos, desde que perdeu a esposa. Expôs que, ao ficar viúvo, já tinha duas filhas criadas e não teve cabeça para *“ficar preso, subordinado”* (SIC). Já havia trabalhado como ajudante de caminhão, auxiliar em metalúrgica e auxiliar de manutenção de ar condicionado. Trabalhou também em função de empreiteira, viajava muito e o pagamento faltava. Contribuiu para a Previdência Social quando trabalhava com carteira assinada, mas não soube dizer o tempo ao certo porque ficava uns seis meses com carteira assinada, depois um ano, e acreditava que deveria ter uns cinco anos ao total. Disse que nunca ficou desempregado porque quando não fazia biscates vinha para o trem. Trabalhava umas seis horas por dia, das 10 às 13h e das 17 às 20h, de segunda-feira a sábado, somando 36 horas semanais. Ressaltou: *“Só não venho quando exagero na bebida e não tenho condições de vir. É uma luta por dia pela sobrevivência”* (SIC). Entre 13 e 17h ele almoçava no “Garotinho” de Bonsucesso, ou seja, no Restaurante Popular, e comprava mercadorias. Aproveitava este horário para fazer estas coisas porque era o de menor movimento. Ganhava uns R\$150,00 por semana. Acrescentou que havia ambulantes que tiravam muito mais, que vendiam mercadorias mais caras. Afirmou que estava com benefício de ½ salário mínimo quando fazia tratamento, era portador de hanseníase, mas abandonou. Ficou com sequelas: dedo adormece e sente fisgadas.

O décimo entrevistado era vendedor de produtos da Nestlé. O diálogo ocorreu na estação Central do Brasil na plataforma do ramal Saracuruna. Ele tinha

23 anos de idade, sexo masculino, natural do Rio de Janeiro. Parou de estudar para trabalhar no ano de 2012, quando cursava o 3º ano do ensino médio. Residia em Campo Grande, município Rio de Janeiro, em moradia alugada, com os pais que eram aposentados e também naturais do Rio de Janeiro. A mãe era secretária e o pai marceneiro. Ambos haviam concluído o 2º grau. Trabalhava no espaço ferroviário havia três anos. Antes, quando trabalhou como fiscal de loja, contribuiu por um ano e meio para a Previdência Social. Trabalhava, como ambulante nos trens, das 10 às 20h por cinco dias na semana. Ganhava entre R\$90,00 a R\$100,00 semanalmente.

Algo bastante recorrente na vida da maioria dos entrevistados foi ter deixado de estudar para trabalhar, não concluindo ao menos o antigo ensino fundamental. As exceções foram: o ambulante que teve início no trabalho como menor aprendiz na rede ferroviária e, concomitantemente, concluiu o antigo 2º grau, além do jovem que estava cursando o 3º ano do ensino médio no período noturno. Isso é um reflexo da nossa sociedade que expulsa jovens e até mesmo crianças pobres dos espaços que deveriam estar usufruindo, como escola e praças para estudar, brincar, divertirem-se, além de serem espaços extremamente importantes para a socialização. Ao invés disso, vemos, diariamente, inúmeras crianças e jovens nas ruas, ônibus e trens das cidades vendendo alguma coisa ou pedindo ajuda.

Outro dado importante é referente ao lugar de moradia. Os ambulantes entrevistados residiam em periferias urbanas das zonas Norte e Oeste do município do Rio de Janeiro e municípios da Baixada Fluminense. Nesse sentido, como bem proferiu Milton Santos, “Morar na periferia é se condenar duas vezes à pobreza. A pobreza gerada pelo modelo econômico, segmentador do mercado de trabalho e das classes sociais, superpõe-se a pobreza gerada pelo modelo territorial” (SANTOS, 1987, p. 115). Esta citação condensa as manifestações da questão social existentes nas periferias urbanas, reforçando o processo de segregação socioespacial no não direito à cidade. Esses dois condicionantes da pobreza estão estritamente relacionados. À pobreza produzida pelo modelo econômico adotado pelo sistema capitalista, que tem como seu grande regulador social o mercado, se articula a pobreza que emerge do modelo territorial vigente, que tem sua expressão máxima nos espaços altamente segregados constituídos por sujeitos pobres.

Os trabalhos desempenhados pelos entrevistados, anteriormente ao trabalho como ambulante, de suas companheiras e de seus pais também revelam um

processo de reprodução de atividades rotuladas subalternas, que demandam pouca qualificação profissional, para os pobres. Os trabalhos exercidos pelos próprios ambulantes, que foram ajudantes de diversos tipos, de caminhão, de mecânico, em obra, assim como auxiliares, de manutenção de ar condicionado, de serviços gerais, em empreiteira, em estacionamento, em metalúrgica, em supermercado. Além de doméstica, fiscal em loja, garçom, gari, padeiro, repositor em mercado, vendedor de roupas e trabalhador rural. A maioria das companheiras era “do lar”, mas também havia lavadeira e doméstica e o companheiro da mulher entrevistada era, igualmente, ambulante da ferrovia. Dentre os trabalhos desenvolvidos pelos pais foram citados: gari, bombeiro hidráulico, motorista, doméstica, “do lar”, pedreiro, carpinteiro, vendedor de sapatos, serralheiro, operário, secretária, marceneiro, funcionário público e professora/assistente social. No caso do funcionário público, o ambulante não soube informar qual era a função do pai ou o nível exigido para o cargo, enquanto que a professora/assistente social foi a única pessoa aludida que possuía o nível superior.

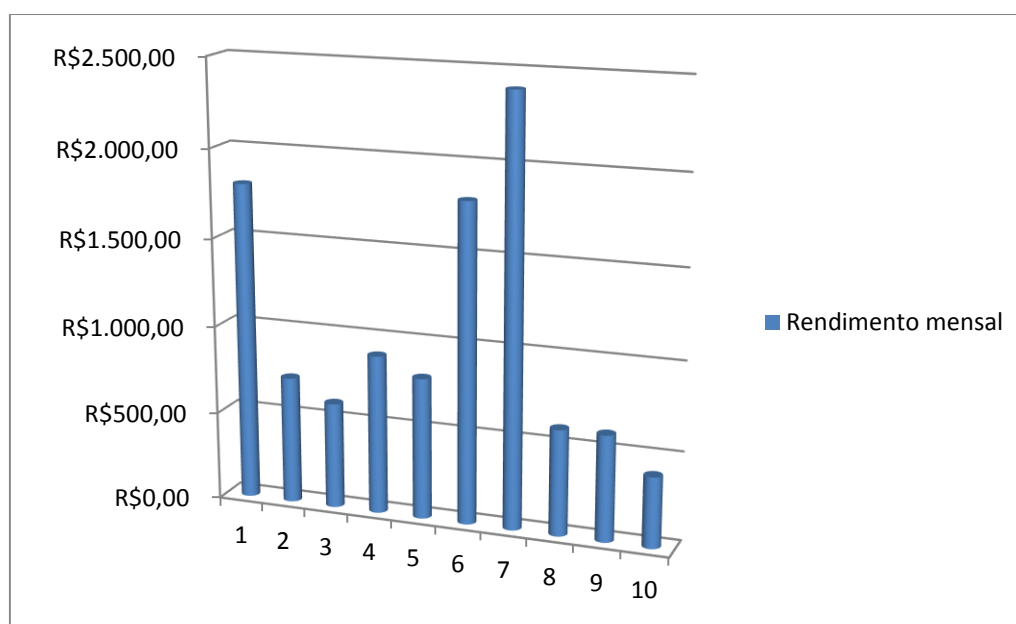
Verificamos que algumas atividades se reproduziram de pais para filhos, como doméstica, “do lar”, gari, enquanto outras são preenchidas pelos sujeitos à medida que surgem. Inclusive o 9º entrevistado mencionou que trabalhava como ambulante na ferrovia quando não apareciam “bicos”, ou seja, outras atividades que ele poderia realizar e obter algum dinheiro por elas. São trabalhos permeados por uma intensa precariedade. A maioria das atividades não possuía vínculo trabalhista, os valores obtidos com esses trabalhos são inconstantes, tornando o presente difícil e o futuro incerto. Portanto, a dimensão da precariedade em relação aos vínculos de trabalho e relações contratuais foi claramente exposta.

O trecho da letra da música *“Quando Será”*, de Zé Rodrix, do ano de 1977, retrata uma série de atividades exercidas por um trabalhador que almejava viver dias melhores, porém esses dias nunca se aproximavam. Pelo contrário, cada vez ganhava menos. Segue o trecho mencionado da música.

Fui garçom, chofer de táxi, fui marinheiro  
 Vendedor de loteria e biscateiro  
 Quis ser muitas outras coisas mas tive medo  
 E cada emprego que arranjava ganhava menos  
 Procurei uma cigana para me aconselhar  
 Ela leu minha mão e me disse:  
 - Um dia a sua sorte vai mudar  
 (mas quando será?)

A questão do rendimento insuficiente, ou, pior ainda, a ausência de rendimentos, é um problema na vida de milhões de trabalhadores e suas famílias. No caso dos ambulantes entrevistados, verificamos uma variação significativa em relação ao rendimento dos mesmos. Os valores obtidos mensalmente por eles variavam de R\$400,00 a R\$2400,00. Percebemos que tal variação poderia ser proveniente do tipo de mercadoria vendida, dos trajetos onde o ambulante desenvolve seu trabalho, pois há trechos de ramais, como Belford Roxo e Saracuruna, em que quase não há movimento, e da época do ano. Para melhor visualização da variação verificada, segue o gráfico 1 referente ao rendimento mensal dos ambulantes entrevistados. Cabe mencionarmos que a numeração registrada nos gráficos produzidos indica o respectivo nº da entrevista. Exemplo: o nº sete corresponde ao sétimo ambulante entrevistado anteriormente apresentado.

**Gráfico 1 – Rendimento mensal aproximado dos ambulantes entrevistados**



**Fonte:** Pesquisa de campo (2013).

Até o ambulante que ganhava cerca de três salários mínimos e meio ( $R\$678,00 \times 3,5 = R\$2373,00$ ), o maior rendimento citado, tinha o interesse em conseguir um emprego com carteira assinada. Na verdade, com exceção do idoso que já era aposentado, todos os demais entrevistados gostariam de ter a carteira de trabalho assinada, mesmo ganhando menos do que ganhavam naquele momento.

Porém, alguns já haviam perdido a esperança. Até mesmo o 6º entrevistado, disse, conforme já citado, que *“Se trabalhar direito ganha R\$1500,00 a R\$2000,00 por mês. Não é melhor que trabalhar pros outros?!”,* depois expressou que seria interessante se a SuperVia assinasse a carteira dos ambulantes com o rendimento mensal de pelo menos R\$1200,00. Ou seja, ainda que com um rendimento menor, tinha o desejo de ter a carteira de trabalho assinada. O estudo do Ipea a respeito dos ambulantes do Rio de Janeiro, publicado através do texto “Serviços e Informalidade: o comércio ambulante no Rio de Janeiro”, no final do ano 2000, já destacava que a maioria dos trabalhadores sem carteira assinada tinha o interesse em mudar para o mercado de trabalho rotulado formal.

Consideramos que a maioria dos vendedores ambulantes que trabalham no espaço ferroviário estava desempregada e não conseguiu se alocar em trabalhos com vínculos estáveis e, considerando a realidade atual, não conseguirá. Inclusive alguns já perderam a esperança. Desse modo, se esses sujeitos adoecem e/ou sofrem algum tipo de acidente, ficam completamente desamparados, pois não é comum que esses trabalhadores contribuam para a Previdência Social, como vimos nas entrevistas realizadas, e, além disso, no futuro não terão direito à aposentadoria. Em suma, estão preocupados em garantir a sua sobrevivência imediata e a de sua família, que, possivelmente, vive em condições de penúria.

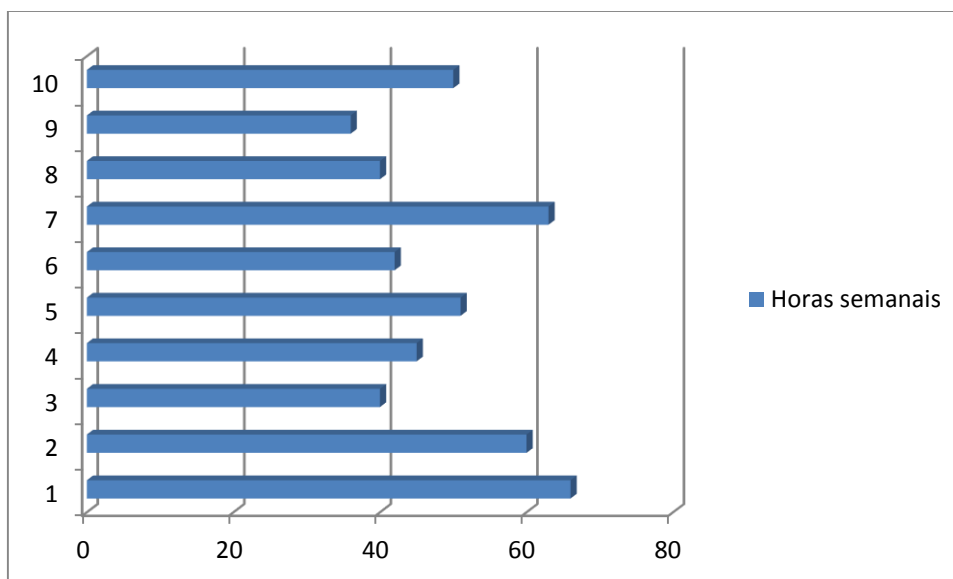
Ao observarmos, enquanto sujeitos que transitam no mesmo espaço urbano, o cotidiano dos vendedores ambulantes, não somente dos que trabalham na ferrovia, mas todos, de um modo geral, percebemos que eles realmente estão a serviço das maiores empresas capitalistas, como a Coca-Cola, por exemplo. Tais sujeitos estão o tempo todo trabalhando para escoar a mercadoria destas empresas e, provavelmente, obtendo um valor ínfimo com a venda destes produtos. Dessa forma, são explorados por essas empresas, sem possuir qualquer tipo de vínculo e com muitas incertezas em relação ao futuro. A maioria desses trabalhadores parece não ter consciência desta exploração a que estão submetidos, tendo em vista a “liberdade” que possuem por serem considerados trabalhadores informais.

Em relação à carga horária de trabalho, os ambulantes entrevistados trabalhavam em média 49 horas semanais. A menor carga horária informada foi de 36 horas semanais, já a maior foi de 66 horas semanais. Com exceção do ambulante que trabalhava 36 horas semanais, todos os demais informaram carga horária semanal de 40 horas semanais ou mais. Uma carga horária semelhante a de muitos



trabalhadores que possuem vínculo empregatício. Mesmo sem ter a obrigatoriedade de cumprir uma carga horária previamente estabelecida, os ambulantes entrevistados informaram que buscavam cumprir diariamente a carga horária que eles próprios estipulavam. Segue o gráfico 2, correspondente à carga horária de trabalho dos ambulantes entrevistados.

**Gráfico 2 – Carga horária semanal de trabalho dos ambulantes entrevistados**



**Fonte:** Pesquisa de campo (2013).

É importante refletir que se trata de uma carga horária extensa, principalmente se considerarmos onde esse trabalho é desenvolvido e o desgaste físico que ele provoca, pois os ambulantes estão o tempo todo se movimentando e não são todos os trens da RMRJ que possuem ar condicionado. Somente metade da frota opera com ar condicionado, de acordo com a própria SuperVia<sup>28</sup>, em reportagem intitulada “Passageiros ainda são obrigados a suportar altas temperaturas em ônibus, trens e barcas”. Essa situação é muito preocupante porque atualmente ar condicionado não é artefato de luxo, mas sim um item necessário, principalmente nos transportes públicos, onde as temperaturas chegam a ser três graus mais altas, segundo informação publicada na mesma reportagem anteriormente citada. Vale sinalizar

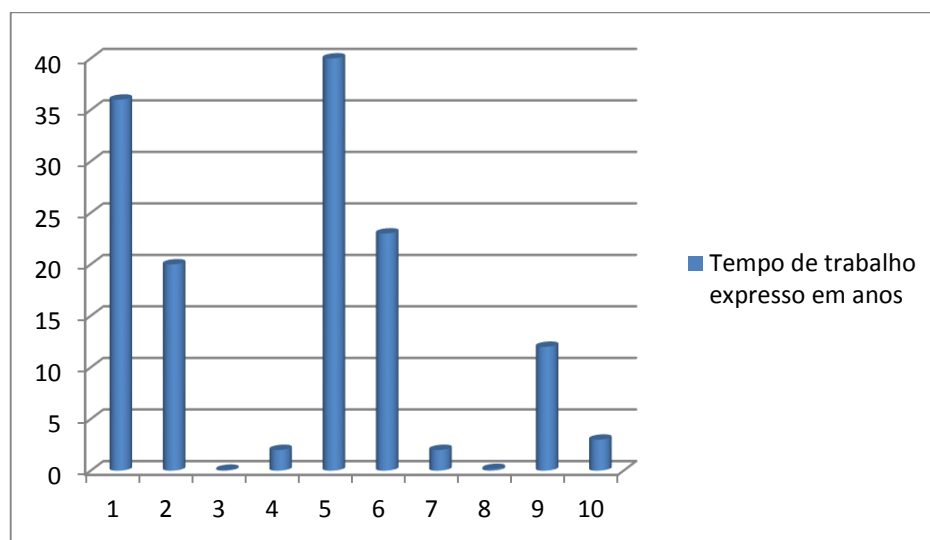
<sup>28</sup> O *Globo Online* de 31 de janeiro de 2014. Disponível em <<http://oglobo.globo.com/rio/passageiros-ainda-sao-obrigados-suportar-altas-temperaturas-em-onibus-trens-barcas-11459579>>. Acesso em 06 fev. 2014.

que no início do ano de 2014 o calor foi muito rigoroso no Brasil, com destaque para a cidade do Rio de Janeiro. No dia 04 de fevereiro de 2014 a sensação térmica no Rio de Janeiro atingiu 57°C<sup>29</sup>.

Quanto ao tempo de trabalho na ferrovia, tivemos a oportunidade de dialogar tanto com ambulantes classificados, por eles próprios, como novatos, quanto com veteranos. Além de outros que podemos considerar que possuíam tempo mediano.

O ambulante 3 era o que estava trabalhando há menos tempo na ferrovia, e disse que tinha poucos dias por lá. Contudo, isso foi em agosto de 2013. Quatro meses depois ele foi visto vendendo na estação São Cristóvão. O que possuía mais tempo, o ambulante 5, tinha 40 anos de trabalho no espaço ferroviário, e vendia jornais, seguido pelos ambulantes 1, 8, 2, 9, que tinham, respectivamente, 36 anos (este, na ocasião, estava vendendo biscoitos), 23 anos (começou a trabalhar na ferrovia como menor aprendiz), 20 anos (vendia batatas) e 12 anos (vendia biscoitos e amendoins). Os ambulantes que estavam entre os veteranos e os novatos possuíam entre dois e três anos de trabalho naquele espaço. E os dois novatos, o que tinha poucos dias, e outro que tinha dois meses. A seguir apresentamos o gráfico 3, relativo ao tempo de trabalho na ferrovia expresso em anos.

**Gráfico 3 - Tempo de trabalho, na ferrovia, dos ambulantes entrevistados**



**Fonte:** Pesquisa de campo (2013).

<sup>29</sup> Matéria intitulada "Rio tem maior temperatura do ano; sensação térmica atinge 57°C". *Folha de S. Paulo Online*, de 04 de fevereiro de 2014. Disponível em <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2014/02/1407633-rio-tem-maior-temperatura-do-ano-sensacao-termica-atinge-57c.shtml>>. Acesso em 06 fev. 2014.

Convém ressaltar que consideramos os ambulantes como trabalhadores por conta própria. Assim sendo, segundo a PME, que adota a classificação recomendada pela OIT, classifica-se como “trabalhador por conta própria” a pessoa que trabalha explorando o seu próprio empreendimento, sozinha ou com sócio, sem ter empregado e contando, ou não, com ajuda de trabalhador não remunerado de membro da unidade domiciliar em que reside. Os trabalhadores por conta própria não são obrigados a cumprir uma jornada de trabalho previamente estabelecida e nem subordinar o seu trabalho a outrem. Seus rendimentos podem variar, em função da inconstância de seu trabalho.

Segundo o estudo *“Trabalhadores por Conta Própria: Perfil e Destaques”* da PME do IBGE que contemplou as Regiões Metropolitanas de Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre, em março de 2008, foi constatado que os homens eram maioria, correspondendo a 60,8%, na forma de inserção trabalho por conta própria. Ainda que a participação feminina seja menor, perfazendo 39,2% na ocasião da pesquisa, foi constatado um crescimento, desde 2002, desta participação em todas as Regiões Metropolitanas referidas. A preponderância de ambulantes do sexo masculino no Rio de Janeiro, já era apontada pela PME no período de 1986-1996. Contudo, havia uma tendência de crescimento do número de ambulantes do sexo feminino, principalmente devido ao aumento de atividades de venda “porta a porta” de representantes de cosméticos, como Avon e Natura (MELO & TELES, 2000).

Podemos correlacionar essa constatação das pesquisas à realidade do trabalho ambulante no espaço ferroviário da RMRJ. É visível que o número de trabalhadores ambulantes do sexo masculino nesse espaço é significativamente maior em relação ao feminino. Provavelmente seja bem maior que 60%. Contudo, não podemos desconsiderar a participação feminina no processo de trabalho dos ambulantes da ferrovia. Tanto que entrevistamos pelo menos uma trabalhadora ambulante (representa 10% da amostra que adotamos).

Ao estudar a forma de inserção de trabalho por conta própria no mercado de trabalho, nos deparamos com um universo muito diversificado, uma vez que existem características extremamente heterogêneas diante da multiplicidade de atividades desenvolvidas. De acordo com o estudo mencionado da PME, os trabalhadores por conta própria estavam assim distribuídos: grupamentos do comércio, reparação de veículos automotores e de objetos pessoais e domésticos e co-

mércio a varejo de combustíveis (27%), outros serviços (25%) e da construção (18%). É evidente que os ambulantes estão incluídos no primeiro agrupamento - do comércio.

Conforme os dados obtidos no estudo da referida PME, os grupos de idade mais jovens são menos numerosos nessa forma de inserção no mercado de trabalho, que tem sua maior incidência no grupo de 50 a 59 anos de idade (22,4%). Já o estudo do Ipea (2000), especificamente sobre o comércio ambulante no Rio de Janeiro, aponta que o maior grupo desses trabalhadores era formado pelo “*adulto jovem*”, isto é, trabalhadores entre 26 e 35 anos de idade, seguidos pelo grupo que possuía 36 a 45 anos de idade.

Não podemos afirmar que essa verificação ou a anterior reflita a realidade dos ambulantes da ferrovia da RMRJ, visto que não existe qualquer forma de registro com dados desses ambulantes. Logo, não sabemos ao certo quantos são e, consequentemente, sua faixa etária. De qualquer forma, é possível perceber, ao observar cotidianamente esse espaço ferroviário, a presença de muitos jovens desenvolvendo o trabalho ambulante, assim como adultos com mais de 30 anos de idade.

Ainda em referência aos dados alcançados através do estudo da PME anteriormente citada, os níveis de instrução mais comuns entre os trabalhadores por conta própria são fundamental incompleto e o médio completo. Resultado semelhante ao que alcançamos ao entrevistar os ambulantes já apresentados. A situação que registramos foi a seguinte: a maioria, seis ambulantes entrevistados, possuía o ensino fundamental incompleto; dois ambulantes tinham o ensino médio incompleto e, destes, somente um ainda estudava; apenas um tinha concluído o antigo 2º grau, atual ensino médio; e a ambulante entrevistada era analfabeta funcional.

Com relação ao indicador que aponta o tempo de permanência no trabalho, também de acordo com o estudo da PME, verificou-se que 81,1% dos trabalhadores por conta própria estava há dois anos ou mais no trabalho, percentual bem mais elevado que aquele registrado para a população ocupada<sup>30</sup> (68,6%) para a mesma

---

<sup>30</sup> Define-se população ocupada pelo conjunto de pessoas consideradas ocupadas (são classificadas como ocupadas na semana de referência as pessoas que exerceram trabalho, remunerado ou sem remuneração, durante pelo menos uma hora completa na semana de referência, ou que tinham trabalho remunerado do qual estavam temporariamente afastadas nessa semana. Considera-se como ocupada temporariamente afastada de trabalho remunerado a pessoa que não trabalhou durante pelo menos uma hora completa na semana de referência por motivo de férias, greve, suspensão temporária do contrato de trabalho, licença remunerada pelo empregador, más condições do tempo ou outros fatores ocasionais. Assim, também, foi considerada a pessoa que, na data de referência, estava afastada: por motivo de licença remunerada por instituto de previdência por período não superior a 24 meses; do próprio empreendimento por motivo de gestação, doença ou acidente, sem ser licenciada por instituto de previdência, por período não superior a

faixa de tempo de permanência no trabalho. Como vimos no gráfico 3, a maioria dos trabalhadores ambulantes entrevistados estava há mais de dois anos desenvolvendo aquele trabalho. As exceções foram os dois novatos: um com dois meses e outro com poucos dias. Ou seja, tais dados são análogos aos do estudo da PME.

Cabe sublinhar que, em março de 2008, nas regiões pesquisadas pelo estudo da PME, havia 21,3 milhões de trabalhadores em toda a população ocupada. Deste total, 4,1 milhões trabalhavam por conta própria, equivalendo a 19,2% do contingente de ocupados.

Ponderamos que uma das razões para a maior permanência dos trabalhadores por conta própria na mesma atividade pode ser decorrente da não existência de vínculo empregatício, acrescentando a dificuldade em retornar ao mercado de trabalho considerado “formal”. O que era para ser provisório, como o trabalho ambulante, acaba se tornando permanente. Em geral, os trabalhadores que possuem outras formas de ocupação podem ficar menos tempo nessas devido à falta de estabilidade e segurança em relação ao trabalho nos últimos tempos, sendo muitos substituídos recorrentemente, tendo em vista o grande quantitativo de sujeitos em busca de trabalho.

No agregado das seis Regiões Metropolitanas estudadas pela PME, 20,7% dos trabalhadores por conta própria contribuíam para a previdência. Ou seja, a maioria estava descoberta em relação aos benefícios disponibilizados pela Previdência Social, como os auxílios acidente e doença e aposentadoria, além da pensão por morte para os dependentes. Considerando os ambulantes entrevistados, nossos dados vão ao encontro dessas informações disponibilizadas pela PME, pois somente dois contribuíam para a previdência<sup>31</sup>, um por iniciativa própria e a mulher entrevistada contribuía via empresa<sup>32</sup> Nestlé. Além do idoso, que já era apo-

---

três meses; por falta voluntária ou outro motivo, por período não superior a 30 dias) (PME/IBGE, Trabalhadores por Conta Própria: Perfil e Destaques, 2008, p. 5).

<sup>31</sup> Tais ambulantes, provavelmente, são contribuintes individuais, conforme classificação da Previdência Social. Nesta categoria estão as pessoas que trabalham por conta própria (autônomos), os empresários e os trabalhadores que prestam serviços de natureza eventual a empresas, sem vínculo empregatício. São considerados contribuintes individuais, entre outros, os sacerdotes, o sócio gerente e o sócio cotista que recebem remuneração decorrente de atividade em empresa urbana ou rural, os síndicos remunerados, os motoristas de táxi, os vendedores ambulantes, as diaristas, os pintores, os eletricitistas, os associados de cooperativas de trabalho e outros. Disponível em <<http://www.previdencia.gov.br/informaes-2/categoria-de-segurados/>>. Acesso em 19 jan. 2014.

<sup>32</sup> Para o contribuinte individual (autônomo ou empresário) que prestar serviço a uma ou mais empresas terá, descontado de sua remuneração, o valor referente a 11%, o qual empresa ficará responsável pelo recolhimento, juntamente com as contribuições a seu cargo. A empresa que remunerar contribuinte individual deverá fornecer a este, comprovante de pagamento pelo serviço prestado consignando, além dos valores da remuneração e do desconto feito a título de contribuição previdenciária, a sua identificação completa, inclusive com o número do cadastro

sentado por idade e não tinha interesse mais em contribuir. Os demais entrevistados ressaltaram o desejo de voltar a contribuir, mas não o faziam, naquele momento, por não terem condições financeiras em virtude de obterem um rendimento insuficiente.

O número médio de horas trabalhadas semanalmente pelos trabalhadores por conta própria foi estimado em 41,3 horas, estimativa próxima da observada para a população ocupada (41,5 horas), segundo o estudo da PME. Quanto aos ambulantes entrevistados, essa mesma média ficou em torno de 49 horas, conforme pode ser observado no gráfico 2. Ou seja, carga horária semanal bem mais extensa em relação à totalidade dos trabalhadores por conta própria.

Quanto ao rendimento médio dos trabalhadores por conta própria, na época do estudo da PME, 2008, ele foi estimado em R\$1013,50. Não pretendemos comparar valores porque seria equivocado correlacionarmos rendimentos do ano de 2008 com o ano de 2013. Entretanto, podemos realizar as devidas comparações com base na seguinte informação: aproximadamente 68% dos trabalhadores por conta própria recebiam abaixo de dois salários mínimos. No caso dos ambulantes entrevistados, percebemos, como exposto no gráfico 1, rendimentos muito díspares. De qualquer forma, a maioria, sete dos ambulantes entrevistados, também ganhava menos de dois salários mínimos. Destes, quatro ganhavam menos de um salário mínimo. A média de ganho mensal dos 10 entrevistados ficou no valor de R\$1062,00.

Conforme o estudo da PME, o rendimento dos trabalhadores por conta própria que contribuía para a previdência foi estimado em R\$1920,80, já para os trabalhadores que não contribuía, o rendimento foi estimado em R\$776,40. Diante deste dado, observamos que a contribuição à previdência está associada ao rendimento obtido. Podemos citar, como exemplo, o único ambulante entrevistado que contribuía, por iniciativa própria, para a Previdência Social. Ele ganhava mensalmente entre R\$1500,00 e R\$2000,00, ou seja, mais que a média dos entrevistados.

Quanto ao rendimento obtido com o trabalho ambulante, é importante sublinhar que ele não é uma mera complementação na renda familiar, mas sim o principal recurso financeiro para as famílias se sustentarem. O estudo do Ipea (2000) já divulgava a grande importância da atividade de comércio ambulante para as

---

Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) e o número de inscrição do contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS). Disponível em <<http://www.previdencia.gov.br/contribuinte-individual-e-facultativo/>>. Acesso em 19 jan. 2014.

famílias. Dos ambulantes entrevistados, somente um já possuía renda fixa, que era o idoso que recebia a aposentadoria por idade no valor de um salário mínimo. Todavia, não podemos dizer que o valor obtido com o trabalho na ferrovia era apenas uma complementação do outro porque, inclusive, era maior que um salário mínimo. Os dois valores somados que sustentavam o entrevistado e sua família, formada por mais duas pessoas.

Segundo o estudo publicado pelo Ipea sobre o comércio ambulante no Rio de Janeiro, recorrentemente aludido, “... o Rio de Janeiro se mantém na rota de precarização das relações de trabalho” (MELO & TELES, 2000, p. 20). Embora tal estudo tenha sido divulgado no final do ano 2000, consideramos o mesmo bastante atual em virtude da intensificação da precarização do trabalho e da vida, não apenas no Rio de Janeiro, mas, também, nos demais estados do Brasil e em diversas partes do mundo. O estudo ressaltou que o setor de serviços absorveu a mão de obra expulsa dos demais setores econômicos, sendo elevada a proporção de trabalhadores por conta própria e sem carteira de trabalho assinada, grande parte oriunda do comércio ambulante, presente nesse setor.

É possível perceber o aumento do número de trabalhadores que não conseguem chegar ao final do mês com seu rendimento. Consequentemente, não conseguem garantir condições de vida minimamente dignas para si e sua família (VASAPOLLO, 2005). Nesse sentido, podemos fazer referência ao ambulante 3, que, ao ser questionado se o valor obtido com o trabalho de ambulante conseguia suprir as suas necessidades e de sua família, expôs: “Dá. A gente é econômico. Dá pra passar, levar...”. Na ocasião do diálogo ele ganhava mensalmente menos de um salário mínimo para sustentar a si próprio e sua companheira, com quem vivia no bairro de Vigário Geral em uma fábrica desativada que foi ocupada por várias famílias. Percebemos que tanto as suas condições de trabalho quanto as suas condições de vida eram atravessadas pela precarização.

Diante do desemprego, muitos trabalhadores se sujeitam a condições precárias de inserção ocupacional, como é o caso dos ambulantes que trabalham nos trens urbanos da RMRJ. No próximo item analisamos as condições de trabalho vivenciadas pelos ambulantes da ferrovia. Trazemos tanto falas dos ambulantes entrevistados quanto fatos observados no cotidiano ferroviário, além de algumas reportagens selecionadas que foram veiculadas recentemente pela mídia sobre os

problemas recorrentes experimentados por todos os sujeitos que utilizam o transporte ferroviário na RMRJ.

### 3.2.

#### **As condições de trabalho dos ambulantes na ferrovia da RMRJ**

Antes de adentrarmos propriamente nas condições de trabalho dos ambulantes no espaço ferroviário da RMRJ, buscaremos refletir a respeito do deslocamento dos ambulantes até esse espaço. Observamos que os vendedores ambulantes que trabalham no espaço ferroviário da RMRJ não somente trabalham nos espaços considerados suburbanos, que constituem periferias urbanas, como também lá residem.

Perguntamos aos entrevistados quais eram os meios de transporte existentes no seu bairro e todos os 10 expuseram ônibus, cinco também mencionaram vans, três destacaram o trem e um fez alusão a mototáxi. Embora os mesmos utilizem a linha férrea como espaço de trabalho, estrategicamente, por morarem em regiões periféricas cortadas pela linha do trem, e por ser o mais viável diante das suas condições de vida, a maioria dos entrevistados morava distante da estação e costumava utilizar diariamente ônibus e vans, ou então caminhavam, por mais de 20 minutos, para chegar à ferrovia. Os entrevistados consideravam os valores das passagens dos meios de transportes extremamente caros, principalmente o trem. Seguem três depoimentos colhidos nas abordagens feitas na pesquisa de campo:

O trem continua caro... Deveria ser mais barato. Ele foi feito para atender a classe média e baixa (ambulante 2).

O trem é um absurdo! Foi criado para transporte de massa operária, não visava o lucro. Melhorou depois da SuperVia, mas ficou muito mais caro (ambulante 5).

Antigamente o trem era mais barato que o ônibus, mas depois que a SuperVia assumiu aumentou muito. Não tinha necessidade de aumentar tanto assim... É muita corrupção! É um meio de transporte de massa subsidiado pelo governo (ambulante 6).

Tal melhora mencionada pelo ambulante 5, possivelmente refere-se a uma comparação com a época em que a ferrovia era gerida pela CBTU e Flumitrens. Na década de 1990 os trens estavam completamente sucateados e não havia perspectiva de investimento público. Contudo, após a SuperVia obter a concessão, os investimentos que ocorreram até então foram insuficientes diante da demanda,



persistindo uma prestação de serviço permeada pela precariedade. O compromisso por avanços amplos vem sempre sendo postergado.

Para ilustrar essa afirmação em relação ao serviço prestado pela SuperVia, citaremos algumas das muitas reportagens que consultamos sobre as lacunas no sistema ferroviário da RMRJ. Primeiramente nos debruçaremos sobre a reportagem intitulada “*Diário sobre trilhos: 15 anos de problemas e falhas da SuperVia*”, publicada pelo Jornal do Brasil (JB), em setembro de 2013<sup>33</sup>. Esta matéria buscou apresentar dados relativos aos problemas ferroviários na RMRJ no período de administração da SuperVia, sem desconsiderar o legado, e contando com a análise de especialista em transportes.

No “diário” da SuperVia, os relatos de precariedade no serviço aparecem desde o primeiro dia em que a concessionária assumiu no estado, no dia 02 de novembro de 1998, Dia de Finados, com o slogan “Melhorando a cada dia por você”.

Logo no primeiro dia em que a SuperVia assumiu de fato a concessão, ocorreu um acidente em uma das linhas da Baixada Fluminense que deixou o sistema paralisado durante todo o dia. Passageiros tiveram que descer dos vagões e caminhar até a plataforma. Na Central do Brasil, um protesto de vendedores ambulantes proibidos de comercializar mercadorias nos trens reuniu centenas de pessoas (voltaremos a esse acontecimento no próximo capítulo). O diretor de operações da SuperVia, à época, buscou abrandar a situação, garantindo que a concessionária estava pronta para investir mais de um bilhão de reais na recuperação das composições até o ano de 2001. O então diretor da SuperVia assumiu o compromisso de modernizar em três anos todo o sistema ferroviário do Rio, deixando-o “*digno de primeiro mundo*”, inclusive instalando ar condicionado nos trens de todos os ramais.

Como já aludimos antes, em pleno ano de 2014 os trens operam apenas com a metade da frota com ar condicionado em funcionamento. A promessa inicial era de que em três anos isso seria alcançado. Já se passaram mais de 15 anos e essa situação prossegue.

Voltando ao histórico de problemas, no dia 05 de novembro de 1998 dois trens reformados descarrilaram e, em outra ocorrência no mesmo dia, uma composição colidiu com dois ônibus em uma passagem de nível, matando quatro pessoas e ferindo 32, como podemos visualizar na próxima figura referente à reportagem publicada no JB. No descarrilamento, passageiros pulavam do trem en-

<sup>33</sup> *JB Rio*, de 08 de setembro de 2013. Disponível em <<http://www.jb.com.br/rio/noticias/2013/09/08/diario-sobre-trilhos-15-anos-de-problemas-e-falhas-da-supervia/>>. Acesso em 29 jan. 2014.

quanto ele ainda estava em movimento. A SuperVia explicou o fato pela precariedade nos ramais da Baixada Fluminense. Dois dias depois outro descarrilamento parou o sistema por mais de três horas. Ao total foram quatro dias de incidentes e confusões na primeira semana em que a SuperVia assumiu o serviço.

**Figura 2 – Matéria publicada no Jornal do Brasil, 1998**



**Fonte:** *JB Rio*, de 08 de setembro de 2013. Disponível em <<http://www.jb.com.br/rio/noticias/2013/09/08/diario-sobre-trilhos-15-anos-de-problemas-e-falhas-da-supervia/>>. Acesso em 29 jan. 2014.

Convém ressaltar que a SuperVia recebeu da Flumitrens composições enfiadas, pichadas e lentas. Com o recurso inicial de 180 milhões de reais disponibilizado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), a SuperVia ampliou a frota de 50 para 85 composições, recuperando 35 das que estavam abandonadas na Central do Brasil. As condições precárias dos trens tiveram como ponto de partida a superlotação, que alcançou seu ponto crítico em meados da década de 1980.

A ausência de investimento público, a carência de cuidados mínimos com as composições e os atos de depredação levaram ao colapso da malha ferroviária. Ao repassar a manutenção dos 225 quilômetros de trilhos, o governo do Estado do Rio de Janeiro transferiu para a SuperVia uma “*bomba relógio*”, cujas consequências são essas que estão explodindo até os dias atuais, causando um sentimento de revolta e descrédito dos usuários que esperam, muito tempo, por melhorias no serviço.

Segundo a reportagem do JB *“Diário sobre trilhos”*, em 1983 o sistema de transporte ferroviário ainda era eficiente no Estado, com adequadas condições de segurança e valor de passagem acessível. A média diária de passageiros naquele ano era de 800 mil pessoas. A qualidade do serviço atraiu mais usuários e em 1984 a companhia registrou o maior número de passageiros até então, mais de um milhão de usuários circulavam pelos trens no Rio de Janeiro. Sem novos investimentos para a crescente demanda, teve início o processo de sucateamento do sistema ferroviário e os problemas começaram a afastar os usuários mais exigentes. Em 1985, o número de usuários caiu para 900 mil e a queda foi ainda maior nos anos seguintes.

Em 1990, os trens já estavam degradados pela má conservação e uso inadequado. Diversas composições burlavam as normas de segurança e transitavam entre as estações com as portas abertas, o que ainda acontece com frequência, oferecendo riscos para os cerca de 500 mil passageiros que utilizavam esse transporte diariamente. Quatro anos antes da SuperVia assumir a concessão do serviço, em 1994, o sistema ferroviário conheceu um novo e preocupante problema: os passageiros clandestinos. Na época, as estatísticas comprovavam que o trem não era mais a preferência das pessoas, apontando para um movimento de somente 300 mil pessoas por dia. Porém, as estimativas informavam que 100 mil deles haviam ingressado de forma irregular nas estações, sem pagar passagem.

O especialista em transportes da UERJ, professor Alexandre Roujas, conforme publicado pela mesma reportagem do JB, *“Diário sobre trilhos”*, destacou que a ausência de sinal, os pontos de parada definidos e os horários rigorosos fazem do transporte ferroviário o melhor do mundo. As principais qualidades do sistema proporcionam ao trabalhador uma opção segura para ele chegar ao seu emprego sem atrasos e sem o estresse natural dos outros tipos de transporte que dependem do fluxo das estradas e vias urbanas, que frequentemente estão congestionadas. O referido professor acreditava que os constantes problemas, no caso da malha ferroviária do Rio, que desgastavam a relação entre companhia e usuário, eram provenientes de *“uma concepção do século passado”*, quando o sistema era eficiente para sua proposta social e considerado o maior da América Latina. Ou seja, o atual sistema ferroviário da RMRJ está ultrapassado, visto que não acompanhou e, por conseguinte, não concretizou as modernizações na área.

De acordo com o especialista em transportes, os trens exigem cuidados técnicos de alto custo. No entanto, a SuperVia começou a fazer *“gambiarra”* na rede

e as medidas paliativas já não conseguem mais camuflar o sucateamento geral do sistema. O fato é que as soluções pontuais são encobertas pela imensidão de problemas. O ramal Deodoro foi o que mais recebeu investimento da SuperVia por atender a maior demanda de passageiros, 46% do total registrado diariamente, segundo a reportagem.

Historicamente, as inovações tecnológicas a serem introduzidas nos trens sempre se iniciaram pelo ramal Deodoro. Por perceber o potencial mercadológico do público deste ramal, a SuperVia, optou por operar composições de trens com ar condicionado justamente neste ramal. Do ponto de vista da empresa, aquele era o ramal mais rentável, uma vez que era o de menor quilometragem e as pessoas pagavam o mesmo valor dos demais trajetos que se dirigiam a localidades mais longínquas. Além do ar condicionado, a SuperVia trouxe outra inovação que fez com que o trem se aproximasse ainda mais do metrô: os vigilantes passaram a andar no interior das composições que atendiam o ramal Deodoro. Desse modo, os ambulantes eram repelidos, sobretudo nas horas de pico. Os usuários dos outros trajetos tendiam a interpretar tais ações como discriminação (PIRES, 2011).

Os demais ramais, desprestigiados, apresentam mais falhas técnicas. Outra deficiência grave apontada pelo especialista se refere à logística do sistema, visto que um ramal é ligado por várias linhas e quando uma delas precisa ser interrompida por qualquer problema, todas as outras são prejudicadas. Segundo ele, o ideal seria encontrar um caminho para desmembrar as linhas e ramais, assim como estabelecer uma parceria entre governos estadual e municipal para integrar os transportes públicos, como já ocorre com o MetrôRio.

Ainda segundo o especialista em transportes, um dos principais problemas da SuperVia era a precária comunicação com o seu público, o que poderia ser interpretado como falta de respeito com a sua clientela. O sistema de áudio era falho, tanto nas plataformas quanto nas composições, e a sinalização pior ainda. De fato o diálogo com os usuários é bastante problemático, pois inúmeras vezes a SuperVia deixa os usuários sem informação. Isso é uma falha gravíssima, talvez a maior de todas, porque causa revolta, pois os sujeitos se sentem desrespeitados.

Apesar da promessa de modernização com o investimento de um bilhão de reais em três anos, 1998-2001, a SuperVia está administrando os trens urbanos da RMRJ há mais de 15 anos, tendo investido de 1998 a 2010 apenas 600 milhões de

reais<sup>34</sup>, permanecendo precário o serviço prestado à população e prosseguindo com as “eternas” promessas de melhorias.

Mesmo diante de tantos problemas no espaço ferroviário da RMRJ, após a transação envolvendo a chegada da Odebrecht, que assumiu o controle acionário da SuperVia em novembro de 2010, o contrato de concessão da SuperVia foi prorrogado pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro por mais 25 anos, sendo válido até 2048. Ou seja, 13 anos antes de completar o contrato inicial da concessão que era de 25 anos, a partir de novembro de 1998, o contrato foi renovado por igual período. O que significa 50 anos de administração da SuperVia no sistema ferroviário da RMRJ.

As ocorrências foram ignoradas no momento da renovação da concessão autorizada pela Agetransp. Conforme reportagem publicada pelo Jornal do Brasil em dezembro de 2011<sup>35</sup>, em um intervalo de três anos foram pelo menos 14 ocorrências graves na linha férrea da RMRJ, entre panes, descarrilamentos, atropelamentos e outros. Uma das ocorrências foi rotulada como “*o trem da chibata*”, quando, em 15 de abril de 2009, passageiros foram chicoteados na estação Madureira por funcionários contratados pela SuperVia que utilizaram a corda dos seus crachás como chicotes para empurrar os passageiros para dentro da composição. As imagens dessa ocorrência foram divulgadas pelas principais mídias e chocaram o Brasil. Segue uma charge que ilustra bem o ocorrido.

---

<sup>34</sup> Conforme publicado pela própria SuperVia em seu site. Disponível em <<http://www.supervia.com.br/imgPress/1/0587a01e71046d3b640c1a467fdac165.pdf>>. Acesso em 31 jan. 2014.

<sup>35</sup> Reportagem intitulada: Trens da Supervia têm ao menos um incidente grave a cada 75 dias. *JB Rio*, de 16 de dezembro de 2011. Disponível em <<http://www.jb.com.br/rio/noticias/2011/12/16/trens-da-supervia-tem-ao-menos-um-incidente-grave-a-cada-75-dias/>>. Acesso em 11 mar. 2014.

**Figura 3 – Charge do cartunista Carlos Latuff, 2009**



**Fonte:** <<http://noqap.blogspot.com.br/2014/01/supervia-crucis-e-mobilidade-urbana.html>>. Acesso em 11 mar. 2014.

Outro episódio ficou conhecido como o “*trem fantasma*”, em que o trem se locomoveu por 5 km sem maquinista. Isso ocorreu no dia 18 de janeiro de 2010. O trem apresentou problemas e o condutor teria descido para verificar do que se tratava, de acordo com reportagem publicada na época<sup>36</sup>. Usuários narraram que a composição que deixou Japeri e seguia para a Central do Brasil percorreu em alta velocidade o trecho entre as estações de Ricardo de Albuquerque e Madureira. Parou somente após a energia elétrica ser cortada.

Em setembro de 2013, o presidente da SuperVia pediu paciência aos usuários e prometeu mudanças, afirmando que problemas e falhas serão completamente sanados em um prazo entre quatro e cinco anos. Acrescentou a informação de que investiu na comunicação com os passageiros colocando uma equipe formada por 160 jovens aprendizes para dar orientações nas estações. A SuperVia, ao invés de contratar profissionais e capacitá-los para atender o público, coloca jovens, que não recebem as devidas informações e autonomia para lidar com as inúmeras ocorrências diárias, para ficar na linha de frente com os usuários. Podemos correlacionar tal movimento da SuperVia como uma forma de incentivo ao trabalho precário, além do já mencionado desrespeito aos usuários.

O panorama atual da ferrovia da RMRJ é esse: os trens continuam enguiçando porque possuem peças ultrapassadas e desgastadas; há composições com pisos furados; as estações estão diariamente lotadas e não possuem fácil acesso,

<sup>36</sup> Matéria intitulada: SuperVia investiga “Trem Fantasma”. *R7 Notícias*, de 19 de janeiro de 2010. Disponível em <<http://noticias.r7.com/cidades/noticias/supervia-investiga-trem-fantasma-20100119.html>>. Acesso em 11 mar. 2014.

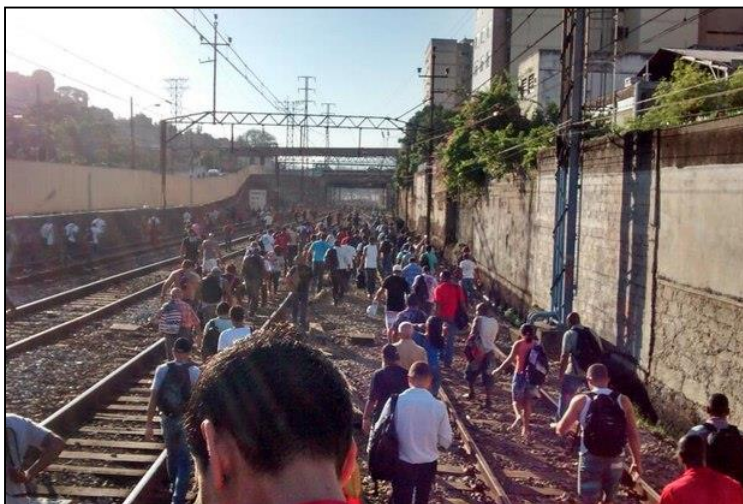
não tendo sido adaptadas para receber as pessoas com deficiência; os atrasos na circulação das composições são constantes; e os passageiros seguem caminhando pela via férrea, sem qualquer orientação, quando ocorrem acidentes. São inúmeros os casos de descarrilamentos, oriundos de falhas técnicas, que ocorreram ao longo desses anos e, infelizmente, continuam a acontecer, que provocam risco à vida dos usuários que se deparam diretamente com esses acidentes e horas de paralisação no sistema ferroviário, prejudicando a vida de milhares de pessoas.

As dificuldades no trajeto casa-trabalho e vice-versa são vivenciadas por milhões de brasileiros diariamente, sobretudo nas grandes metrópoles, como é o caso do Rio de Janeiro. Os valores das passagens são altos, o quantitativo de meios de transportes coletivos não comporta atender toda a demanda, logo vivem lotados, sobretudo nos horários de pico. Com isso, as pessoas acabam gastando mais tempo para chegar ao seu destino, sem mencionar o desgaste adquirido. Essa realidade também é experimentada pelos ambulantes que trabalham na ferrovia, uma vez que a maioria gasta dinheiro para se deslocar até o espaço ferroviário para trabalhar e, nesse espaço, se depara com inúmeros problemas.

Em 22 de janeiro de 2014 uma composição descarrilou na altura da estação de São Cristóvão e, como sempre, os passageiros, em diversas estações, precisaram andar pela linha férrea para chegar à estação mais próxima. São Cristóvão é uma das estações mais movimentadas, pois faz a integração com o metrô e várias linhas de ônibus, que ficaram sobrecarregados, além de atender os cinco principais ramais da ferrovia. Houve a interrupção na circulação dos trens, pois o descarrilamento afetou a rede elétrica sobre a estação de trens, linha aérea, visto que uma pilastra caiu sobre as vias da linha férrea.

Como podemos observar na figura 4, a seguir, as condições a que foram submetidos os passageiros durante o episódio são extremamente desrespeitosas e insalubres.

**Figura 4 – Passageiros caminham pelos trilhos da ferrovia, 2014**



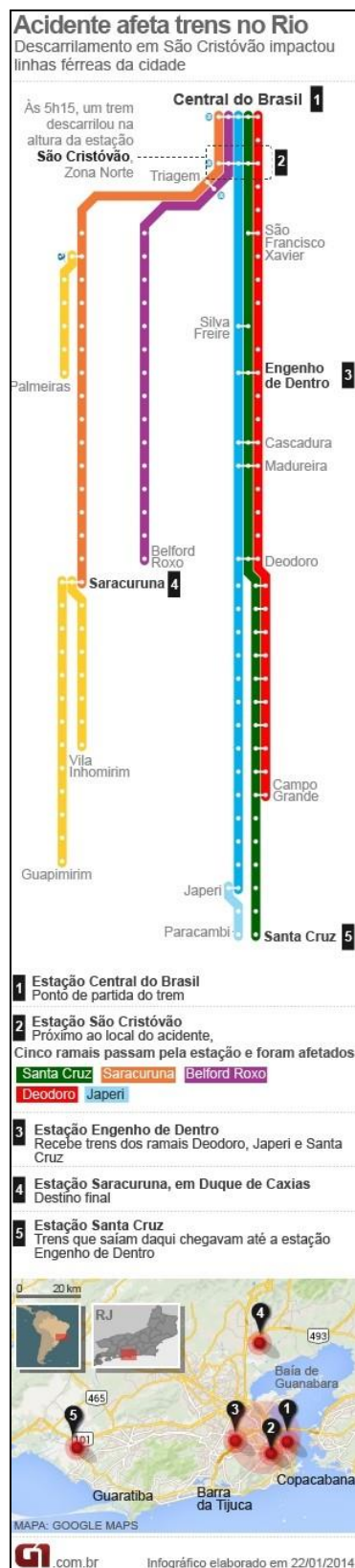
**Fonte:** *Jornal O Dia Online*, de 22/01/2014. Disponível em <<http://odia.ig.com.br/odia24horas/2014-01-22/trem-da-supervia-descarrila-em-sao-cristovao.html>>. Acesso em 03 fev. 2014.

Devido a esse acidente, a estação Central do Brasil ficou fechada por 11 horas. Os trens que circulavam nos ramais Saracuruna e Belford Roxo se deslocavam até a estação Triagem. Já os trens dos ramais Deodoro, Japeri e Santa Cruz circulavam apenas até a estação Engenho de Dentro. Esse limite atrapalhou a vida de milhares de sujeitos, prejudicando, diretamente, 600 mil pessoas que não conseguiram chegar ao seu destino final<sup>37</sup>. Se os ramais fossem desmembrados, como sugeriu o especialista em transporte já citado, esse descarrilamento não teria atrapalhado a circulação dos demais ramais. A próxima figura contribui para visualizarmos os ramais afetados.

<sup>37</sup> Informação transmitida pela reportagem intitulada “Acidente de trem gera caos no transporte coletivo do Rio de Janeiro”. *G1/Rio de Janeiro*, de 22 de janeiro de 2014. Disponível em <<http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2014/01/acidente-de-trem-gera-caos-no-transporte-coletivo-do-rio-de-janeiro.html>>. Acesso em 29 jan. 2014.



**Figura 5 – Infográfico da malha ferroviária da RMRJ, 2014**



**Fonte:** G1.com.br. Disponível em <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/01/problema-prejudica-circulacao-de-trens-na-supervia-nesta-quarta-feira.html>>. Acesso em 22 jan. 2014.

Nesse acidente o sistema de comunicação da SuperVia foi, mais uma vez, ineficiente, até mesmo para esclarecer o que estava ocorrendo e se havia previsão para o reestabelecimento da circulação dos ramais. Os usuários que já estavam na ferrovia tiveram dificuldade em obter o valor gasto com a passagem de volta, formando muitas filas e tumultos em torno dos guichês, que não conseguiram atender a demanda e buscavam apenas disponibilizar o “vale-viagem”, que não era interessante para a maioria dos passageiros. Não houve um plano de contingência apropriado para escoar o fluxo de passageiros. O MetrôRio, em virtude da superlotação nas plataformas, fechou as entradas das estações de Triagem e Pavuna, localizadas na Zona Norte, para evitar que as pessoas fossem empurradas sobre os trilhos.

No dia seguinte, 23 de janeiro de 2014, devido aos transtornos provocados pelo sistema de transporte da RMRJ, em virtude do descarrilamento relatado, o então vice-governador do Estado do Rio de Janeiro, Luiz Fernando Pezão, defendeu a SuperVia e assegurou que estava satisfeito com a operação da concessionária<sup>38</sup>. Pré-candidato do PMDB na sucessão estadual, Pezão disse que o sistema ferroviário “está ganhando credibilidade” e atribuiu os recorrentes problemas a “quarenta anos de abandono”, acrescentando que “não se conserta quarenta anos em sete”. Contudo, não são apenas sete anos. Já faz 15 anos que a SuperVia assumiu a concessão e as metas na renovação da frota ferroviária não vem sendo cumpridas. Podemos falar em descaso do Estado para com o serviço público de transporte urbano. As políticas adotadas são claramente favorecedoras da privatização do setor sem controle efetivo do poder público.

Uma semana antes desse acidente, ocorreu outro, especificamente na manhã do dia 14 de janeiro de 2014, resultando na morte de um passageiro, que caiu no espaço entre o trem e a plataforma. Isso aconteceu na estação Praça da Bandeira quando ele desembarcava de uma composição que seguia da Central do Brasil para Deodoro. A Supervia informou que prestou socorro no local e que o Corpo de Bombeiros foi acionado e logo chegou para prestar o atendimento especializado, porém o passageiro não resistiu. O Grupamento de Polícia Ferroviária (GPFer) foi acionado e removeu o corpo do local no início da tarde.

---

<sup>38</sup> Reportagem intitulada “Após caos, Pezão diz que está satisfeito com Supervia”. *Estadão*, de 23 de janeiro de 2014. Disponível em <<http://www.estadao.com.br/noticias/geral,apos-caos-peza-diz-que-esta-satisfeito-com-supervia,1122038,0.htm>>. Acesso em 11 mar. 2014.

A Agetransp estaria apurando as circunstâncias do acidente, conforme publicado em *O Globo Online*<sup>39</sup>.

Infelizmente essa não foi a primeira ocorrência recente de morte ou acidentados por causa de vãos entre o trem e a plataforma nos ramais da SuperVia. Em abril de 2013 um homem, que seria ambulante ilegal, conforme expomos no início deste trabalho, morreu quando tentava desembarcar na estação Brás de Pina, no ramal Saracuruna. Em outubro de 2012 uma jovem, de 25 anos, foi atingida por uma composição ao reagir a um assalto na estação Benjamin do Monte, em Campo Grande. Ela estava no trem portando um videogame portátil quando um assaltante tentou roubar o aparelho pela janela. A jovem segurou o aparelho e acabou caindo no vão entre o trem e a plataforma. Como a composição estava em movimento, ela foi atropelada e teve a perna direita e o pé esquerdo amputados.

Assim como os usuários do serviço ferroviário da RMRJ sofrem com a falta de infraestrutura desse espaço, os trabalhadores ambulantes também sofrem, e talvez até mesmo em maior proporção, já que, por trabalharem na ferrovia, passam mais tempo e, logo, estão mais expostos a se deparar com os problemas diários existentes na ferrovia. O primeiro ambulante entrevistado enfatizou as péssimas condições de trabalho e o risco de cair nos trilhos, machucando-se e não podendo mais trabalhar. Alegando que “só via a Justiça para resolver uma situação dessas”. Além dos problemas de infraestrutura, que causam estresse em praticamente todos os sujeitos que de alguma forma participam desse processo, os ambulantes que não possuem autorização para vender mercadorias na ferrovia enfrentam, adicionalmente, a coerção ao seu trabalho.

Rotineiramente, há muitas situações de conflitos entre os seguranças que são terceirizados, ou seja, trabalhadores contratados por uma empresa para prestar serviço à SuperVia, e os vendedores ambulantes que não têm permissão para trabalhar no espaço da ferrovia da RMRJ, que corresponde à maioria dos ambulantes. Contudo, ao mesmo tempo em que há uma desarticulação entre as categorias de trabalhadores, existe uma união entre os vendedores ambulantes para driblar a vigilância imposta pela SuperVia. Nesse sentido, a pesquisa de Pires (2011)

<sup>39</sup> Reportagem intitulada “Passageiro morre ao cair entre trem e plataforma da Supervia”. *O Globo Online*, de 14 de janeiro de 2014. Disponível em <<http://oglobo.globo.com/rio/passageiro-morre-ao-cair-entre-trem-plataforma-da-supervia-1-11297550>>. Acesso em 03 fev. 2014.

“Esculhamba<sup>40</sup>, mas não esculacha!” é de grande valia para compreendemos como estes trabalhadores se articulam para enfrentarem o “esculacho<sup>41</sup>”.

Segundo a pesquisa mencionada, os ambulantes perseguem a condição de trabalhador e desejam ser tratados com respeito. Dessa forma, quando são esculachados, ou percebem que seus pares sofreram o esculacho, surge a possibilidade de reação. O “esculacho” foi qualificado por distintos “atores” que usavam os trens como forma de relacionamento violento, tanto físico quanto moral, que frequentemente se seguia ao “derrame<sup>42</sup>”. Isto provocava mais revolta entre os ambulantes (*op.cit.*).

No dia 05 de fevereiro de 2014 um ambulante relatou, na composição de um trem que se deslocava de Japeri à Central do Brasil, que era a segunda vez naquele dia que ele tinha as suas mercadorias apreendidas. Logo após a primeira vez foi até o centro da cidade do Rio de Janeiro para comprar outras mercadorias. Porém, mais tarde, também teve essas apreendidas. Sua aparência era de um total desalento. Estava assim não apenas a aparência dele, como de diversos colegas ambulantes que estavam naquela composição e também haviam perdido as mercadorias para dois sujeitos encorpados, e que estavam a serviço da SuperVia, porém não identificados. Os mesmos colocaram as mercadorias na composição e se dirigiam à estação Central. Isso ocorreu na estação Cascadura. Outro ambulante ainda comentou que quando chegassem à Central, referindo-se aos dois “brutamontes”, iriam dividir as mercadorias entre eles e seus colegas. Essa foi uma cena angustiante e triste de se observar, que costuma ocorrer frequentemente. Angustiante porque havia pelo menos um ambulante que conseguiu colocar suas mercadorias na mochila e tentava agir com naturalidade para não ser pego e triste porque os demais trabalhadores estavam muito abatidos, mesmo sabendo que estão sujeitos a isso o tempo todo.

<sup>40</sup> Esculhambar, de acordo com a pesquisa mencionada, seria o mesmo que desmoralizar, avacalhar. Porém, era aceitável, pois “corresponderia a uma ação que se inseria em um nível de desigualdade tolerável” (PIRES, 2011, p. 149), diferentemente do esculacho.

<sup>41</sup> O esculacho seria uma humilhação. “A prática do esculacho era antiga e, em certa medida, parecia mesmo ter sido inspirada nas práticas contumazes dos agentes estatais de segurança. (...) O esculacho soava como uma denúncia grave, uma desconsideração singular, em meio a tantas outras características de nossa sociedade, que frequentemente desiguala seus integrantes de acordo com sua posição social, seu status. Parecia representar um nível de desconsideração que impossibilitava a manutenção da ordem vigente, mesmo que esta já fosse estruturada de forma desigual; era um procedimento que perigava arremeter a vítima para fora da escala aceitável daquele cotidiano hierarquizado” (PIRES, 2011, p. 137 e 152).

<sup>42</sup> O derrame seria a apreensão de mercadorias dos ambulantes. “Era uma prática igualmente não autorizada, mas muitas vezes qualificada como legítima pelo segmento que sofria seus efeitos. Parecia se constituir como uma sanção aos desvios dos camelôs diante das regras estabelecidas tacitamente entre os mais diferentes atores, que compartilhavam aquele espaço social” (PIRES, 2011, p. 133-134).

Os trabalhadores que entrevistamos, ao serem indagados sobre o que pensam sobre a proibição, realizada pela SuperVia, do trabalho dos ambulantes que não possuem a autorização da concessionária para venderem seus produtos nos trens, expuseram, com exceção de um, que não é certo atacar trabalhador, porém esse ataque já virou rotina. Seguem algumas colocações:

Incorreto. Fere ao direito constitucional do ambulante ao trabalho e ao emprego (ambulante 2).

Errado. Eles têm que trabalhar mesmo. Todo mundo merece trabalhar. O pessoal que vendia paçoca e amendoim da Agtal, que não tem mais a autorização, ficam agora trabalhando de clandestino, vem a fiscalização e tira tudo deles porque não pode trabalhar assim (ambulante 4).

Uma falta de consideração! Podiam credenciar a gente... Eles humilham a gente (ambulante 6).

Acho sacanagem! Não tão roubando ninguém... É para ganhar o pão de cada dia (ambulante 7).

Meio errado. Gente fica desempregado é melhor trabalhar do que ficar roubando. Muitos trabalham aqui há anos... Muitos já foram presos e não conseguem emprego fora daqui, outros não querem ter chefe. No trem ganha mais que no ônibus (ambulante 8).

Seguranças já me reprimiram, mas peitei eles para não perder a mercadoria. Eles falam pra gente se cadastrar na Nestlé/Pepsi, mas até esse cadastro tem seleção, não é qualquer um que vai lá que eles aceitam. Na Central tem na plataforma uma família de vendedores cadastrados. Mas eu não vi vantagem, prefiro trabalhar por conta própria, mesmo perdendo um pouco. Para ser subordinado precisa ter carteira assinada e eles não têm (ambulante 9).

O ambulante 2 destacou o direito ao trabalho, que é um dos mais importantes e, provavelmente, o menos efetivo dos direitos fundamentais. Consta no artigo XXIII da Declaração Universal de Direitos Humanos<sup>43</sup>, de 1948, que *“Toda pessoa tem direito ao trabalho, à livre escolha de emprego, a condições justas e favoráveis de trabalho e à proteção contra o desemprego”*. No entanto, mais de 65 anos após essa publicação, esse direito não é garantido para milhões de sujeitos no mundo.

Segundo dados divulgados pela OIT no dia 20 de janeiro de 2014, através do relatório “Tendências Mundiais de Emprego 2014<sup>44</sup>”, o crescimento do emprego continua fraco, o desemprego prossegue aumentando, principalmente entre os jovens, e um amplo número de potenciais trabalhadores desalentados continua fora do mercado de trabalho. Estima-se que em 2013 o número de desempregados no mundo chegou a 202 milhões, um aumento de quase cinco milhões em relação ao ano anterior e, se a tendência atual se mantiver, em 2018 teremos 215 milhões de pessoas desempregadas.

<sup>43</sup> Disponível em <[http://portal.mj.gov.br/sedh/ct/legis\\_intern/ddh\\_bib\\_inter\\_universal.htm](http://portal.mj.gov.br/sedh/ct/legis_intern/ddh_bib_inter_universal.htm)>. Acesso em 25 mar. 2014.

<sup>44</sup> Disponível em <<http://www.oitbrasil.org.br/content/fraca-recuperacao-economica-nao-chega-ao-emprego>>. Acesso em 11 fev. 2014.

Ainda de acordo com o relatório mencionado da OIT, o emprego vulnerável, ou seja, o emprego por conta própria e o desempenhado por trabalhadores familiares auxiliares, representa cerca de 48% do total de emprego. Destaca que as pessoas com empregos vulneráveis estão mais expostas que os trabalhadores assalariados, pois se encontram com um acesso limitado ou sem acesso à seguridade social.

Consideramos ser esse o caso dos trabalhadores ambulantes, apesar de não analisarmos como emprego por conta própria, mas sim como um trabalho precário por conta própria. Se as pesquisas realizadas por organismos internacionais como esse considerassem o trabalho vulnerável como “desemprego oculto pelo trabalho precário”, o número de desempregados estaria extremamente maior, revelando, de forma mais evidente, a barbárie vivenciada pelos trabalhadores no mundo nos últimos tempos.

No Brasil, a Constituição Federal de 1988 estabelece em seu artigo 6º que:

São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.

Mesmo com esse avanço em relação à legislação, o direito ao trabalho, assim como outros, não foi concretizado na realidade dos brasileiros. Tanto os ambulantes quanto os trabalhadores que desenvolvem outros tipos de atividades possuem o direito ao trabalho, em tese. Todavia alcançar esse direito no plano cotidiano, ainda é um desafio que demanda lutas para a sua consolidação, além de políticas macroeconômicas empenhadas realmente em gerar um expressivo número de empregos. O ambulante 5 destacou o direito à moradia, que também não é efetivado, assim como o alto custo de vida, conforme citação a seguir:

O povo não tem onde morar e nem onde plantar. O maior problema dos grandes centros urbanos é moradia. O custo de vida é muito caro para os pobres. Só fala em democracia, mas é tudo demagogia (ambulante 5).

A ambulante 4 realiza uma comparação entre os ambulantes autorizados e os não autorizados, referindo-se a esses últimos como clandestinos. Mencionou que os vendedores de produtos da Agtal que possuíam a autorização, porém perderam porque a consignação com essa empresa não foi mantida. Atualmente esses trabalhadores clandestinos, assim como os demais, arriscam, diariamente, perder suas mercadorias para dar andamento ao trabalho.

O ambulante 6 denunciou a humilhação que enfrentam no dia-a-dia no desenvolvimento do seu trabalho e ressaltou que a SuperVia poderia credenciá-los.

Acrescentou, enfatizando: *“Ofende. Bota a gente abaixo. Agem quando estão em patota. Correm atrás da gente como se a gente fosse bandido, traficante”*, referindo-se aos aviltamentos sofridos por parte dos representantes da SuperVia, isto é, aos esculachos.

O ambulante 7 também expressou revolta contra essa prática, apesar de naquele momento possuir a autorização, e afirmou que não estão ali roubando, e sim trabalhando para garantir o *“pão de cada dia”*. Conforme indicamos no final do capítulo anterior, essa expressão é utilizada por muitos trabalhadores, não apenas para se referir literalmente ao pão, que é um elemento de relevância na vida dos sujeitos, mas ao sustento de forma geral.

O ambulante 8, igualmente, enfatizou que os trabalhadores não estão roubando naquele espaço. Desenvolveu seu relato explicando que as pessoas ficam desempregadas e procuram aquele espaço para trabalhar, inclusive muitos trabalham ali há muitos anos, outros são ex-presidiários que não encontraram trabalho fora dali e, ainda, há aqueles que não querem ter chefe. Embora fosse considerado novato, o ambulante 8 parecia ter bastante conhecimento do processo de trabalho na ferrovia, porque estava sempre dialogando com os ambulantes veteranos.

O ambulante 9 expôs que até mesmo para se cadastrar junto às empresas que possuíam a consignação para vender seus produtos no espaço ferroviário existia uma seleção. Ele deu a entender que já havia tentado se cadastrar, mas não teve seu cadastro aceito, possivelmente por causa de sua aparência. Na ocasião da entrevista ele estava muito descuidado, não deveria ter mais que seis dentes, assim como muitos outros ambulantes. Em outro momento do diálogo, revelou que tinha problema com bebidas, sendo tal fato notório devido ao odor de álcool que parecia estar impregnado nele, embora naquele momento não estivesse alcoolizado. Mesmo tendo feito essa tentativa de se cadastrar, ele fez uma crítica afirmando que para ser subordinado deveria ter ao menos a carteira de trabalho assinada e, segundo ele, os ambulantes autorizados não a tinham.

Quando dialogamos a respeito da apreensão de mercadorias e das “duras” que vários ambulantes sofrem no exercício do seu trabalho, a maioria dos entrevistados mencionou que já passou por isso diversas vezes e/ou presenciou seus pares passarem. Em relação a esse assunto, destacamos a fala abaixo:

Costumam proceder da seguinte forma: grupos à paisana fazem cercos em determinadas estações. Alguns vigilantes ficam tristes ao apreender as nossas mercadorias (ambulante 2).

Esse movimento de surpreender os ambulantes quando estão vendendo nas composições e plataformas, tem ocorrido com frequência nos últimos tempos. Contudo, o que chamou a atenção nessa fala foi o ambulante perceber que alguns seguranças se entristecem na ocasião da apreensão das mercadorias. Afinal, são todos trabalhadores que estão no espaço da ferrovia para adquirir o *“pão de cada dia”*. Inclusive há seguranças que são tão precarizados como os ambulantes e eles criam vínculos. No decorrer do diálogo com o 9º entrevistado, passaram vários seguranças que estavam vestidos de preto, pela plataforma, e que o cumprimentaram. Ele expôs que tem seguranças que são comunicativos e acabam fazendo amizades, acrescentado: *“É igual ambulante, uns são simpáticos e outros carrancudos”*.

Quando o ambulante 3 falou sobre o assunto, esclareceu que ele nunca teve as mercadorias apreendidas porque trabalhava com o colete, ou seja, possuía autorização para vender naquele espaço produtos da Elma Chips e Pepsi Cola. Ele comprava essas mercadorias no depósito da Central do Brasil. E complementou proferindo: *“É como se fosse um trabalho, ninguém vai te perturbar”*. A referência aos termos *“como se fosse”* foi utilizada como algo próximo, porém inferior, a um trabalho. Podemos realizar a leitura de trabalho precário. E, ainda, colocou que: *“o custo de vida está cada vez mais alto e tem menos trabalho para as pessoas”*. Podemos inferir que, diante desta situação, os sujeitos acabam se submetendo a trabalhos precários.

Já a ambulante 4, relatou que alguns vendedores colocam outras mercadorias no meio dos produtos da Nestlé, mas *“não pode”*. Por isso, de vez em quando, tem fiscalização da própria Nestlé. Inclusive, o primeiro entrevistado, embora estivesse usando uma blusa da Nestlé, não estava vendendo produtos desta empresa. Disse ter esquecido o resto do material. Ora trabalha credenciado, vendendo produtos da Nestlé, ora vendendo outros produtos. Seja de uma forma ou de outra, segue desenvolvendo um trabalho precário.

O ambulante 6 apontou que a informação veiculada é que os agentes da SuperVia levam as mercadorias apreendidas para um depósito localizado no pavilhão em São Cristovão. Entretanto, os camelôs que vão até lá não as encontram. Em relação a isso, o ambulante 7 afirmou: *“O derrame é a perda. Acho isso um roubo porque no final eles dividem entre eles o que nos tiraram”*. Na mesma direção, o ambulante 8 relatou, referindo ao dia anterior a entrevista, que:

Ontem quase perdi as mercadorias, só me livrei porque sou novato, não me conhecem. Aquele senhor ali perdeu R\$300,00 em mercadoria, vende coisas de casa no gancho, utensílios de diversos tipos. Na Pavuna tinham guardas disfarçados com cassetete na mochila que foram até Del Castilho. Eles pegam as coisas e depois separam entre eles e levam pra casa.



E o ambulante 9 disse que já perdeu, diversas vezes, muitas mercadorias para sujeitos que se dizem policiais, concluindo: *“A gente nem sabe para quem perde”*. Além de ser socialmente injusto impedir um sujeito, que, segundo a legislação, tem direito ao trabalho, de desenvolver seu trabalho, ponderamos que a prática da apreensão de mercadorias é ilegal. Algumas vezes, seguranças a serviço da SuperVia, devidamente identificados, impedem que o ambulante continue a desenvolver seu trabalho e o retiram da composição ou plataforma do trem, acompanhando-os até a saída da estação. Costumam solicitar que os ambulantes guardem as mercadorias, mas não as apreendem. No entanto, na maioria dos casos, sujeitos não identificados apreendem as mercadorias dos ambulantes. Tais sujeitos seriam os policiais militares do serviço reservado, conhecidos como P2. Todavia, não se tem certeza, já que os mesmos trabalham descaracterizados e não se identificam nas ocasiões das apreensões.

Na verdade, podemos apontar que não se tratam de apreensões, mas sim de usurpações, tendo em vista que apreender significa se apossar de algo que lhe pertence por direito, o que não é o caso dos P2 que tomam as mercadorias dos ambulantes, enquanto que usurpar constitui retirar algo contra a vontade, geralmente através da força. Esta última definição parece corresponder à forma que esse processo se desencadeia na realidade do espaço ferroviário, visto que os ambulantes têm suas mercadorias retiradas à força e não existe de fato a possibilidade de as terem de volta.

Tomando em conta o que foi até aqui desenvolvido, podemos compreender as dificuldades enfrentadas pelos ambulantes que trabalham na ferrovia da RMRJ. Tanto em relação à estrutura do espaço ferroviário, que ainda permanece repleto de lacunas que são experimentadas diariamente pelos usuários, quanto à qualidade do trabalho permeada pela precariedade, com destaque para a inexistência de vínculo trabalhista, além da usurpação de mercadorias e do esculacho a que estão submetidos as centenas de ambulantes que trabalham naquele espaço sem a autorização da SuperVia.

No próximo capítulo, nos debruçaremos sobre as experiências de trabalho dos ambulantes, alcançadas no decorrer das suas vidas, com destaque para as “andanças” no espaço ferroviário. Para isso nos remeteremos aos trabalhos desenvolvidos pelos ambulantes entrevistados e até mesmo dos seus pais, conforme apresentamos no item referente ao perfil desses trabalhadores. A partir dessas experi-

ências, abordaremos as lutas travadas no cotidiano por esses trabalhadores, assim como as estratégias de sobrevivência e possíveis formas de resistências engendradas por eles.

## 4

### **O trabalho dos ambulantes no espaço ferroviário: experiências de uma vida de andanças**

Neste capítulo apresentamos questões referentes ao cotidiano de trabalho dos vendedores ambulantes da ferrovia da RMRJ. Estas questões refletem a busca pela sobrevivência deles e, muitas vezes, também de seus familiares. Em seguida, procuramos trazer ponderações de como esses sujeitos utilizam algumas estratégias no decorrer do seu processo de trabalho para resistir ao contexto adverso a que estão expostos.

Concomitantemente, apreendemos as experiências de trabalho dos ambulantes da ferrovia da RMRJ, obtidas no transcurso de suas vidas, através dos diálogos estabelecidos e observações realizadas. Alcançamos reflexões sobre as experiências passadas e presentes referentes à vida laboral desses sujeitos, além das expectativas quanto às experiências futuras, expondo algumas passagens destacadas das falas dos entrevistados.

#### **4.1.**

##### **A luta dos trabalhadores ambulantes pela sobrevivência**

Diante da necessidade de compreender a experiência de trabalho dos ambulantes no espaço ferroviário da RMRJ, utilizaremos a categoria experiência, desenvolvida por Thompson (1981 e 1987). Consideramos esta categoria um valioso eixo de reflexão das práticas sociais, pois propõe uma forma de pensar os processos sociais valorizando não apenas as relações econômicas, mas, também, trabalhando no campo das mentalidades coletivas. Ao analisar o caso da experiência do grupo social formado por ambulantes que trabalham nos trens urbanos da RMRJ, podemos alcançar o aspecto coletivo desta experiência.

Para entendermos melhor esta categoria, é importante nos reportarmos à definição do termo experiência, conforme proposto por Thompson:

O que descobrimos (em minha opinião) está num termo que falta: “experiência humana”. É esse, exatamente, o termo que Althusser e seus seguidores desejam expulsar, sob injúrias, do clube do pensamento, com o nome de “empirismo”. Os homens e mulheres também

retornam como sujeitos, dentro deste termo – não como sujeitos autônomos, “indivíduos livres”, mas como pessoas que experimentam suas situações e relações produtivas determinadas como necessidades e interesses e como antagonismos, e em seguida “tratam” essa experiência em sua *consciência* e sua *cultura* (as duas outras expressões excluídas pela prática teórica) das mais complexas maneiras (sim, “relativamente autônomas”) e em seguida (muitas vezes, mas nem sempre, através das estruturas de classe resultantes) agem, por sua vez, sobre sua situação determinada (1981, p. 182).

Ressaltamos que, criticando o determinismo presente nas tendências “vulgares” do marxismo, o citado autor se reporta à necessidade de apreender como homens e mulheres agem e pensam dentro de determinados contextos:

Estamos falando de homens e mulheres, em sua vida material, em suas relações determinadas, em sua experiência dessas relações, e em sua autoconsciência dessa experiência. Por “relações determinadas” indicamos relações estruturadas em termos de classes, dentro de formações sociais particulares (*op.cit.*, p. 111).

Portanto, para entender um processo histórico, é preciso buscar, por meio de evidências históricas, compreender como homens e mulheres agem e pensam dentro de determinadas condições. É pela experiência que homens e mulheres definem e redefinem suas práticas e pensamentos (THOMPSON, 1987). Como a experiência é adquirida no decorrer da vida, articulamos as categorias experiência e trabalho, visando conhecer e analisar o que tem sido para os ambulantes que trabalham na ferrovia da RMRJ viver trabalhando de forma precarizada, como tem sido esta luta diária, bem como o que esta experiência tem proporcionado em termos de aprendizagem.

Convém reafirmarmos que os sujeitos que trabalham como ambulantes no espaço da ferrovia da RMRJ compõem a classe trabalhadora, isto é, a *classe que vive do trabalho* (ANTUNES, 2002), e seus pais também constituem ou constituíram essa mesma classe. Com base nas profissões desenvolvidas, tanto pelos pais dos ambulantes entrevistados quanto pelos próprios entrevistados, podemos inferir que a maioria das profissões mencionadas é qualificada pela própria sociedade como trabalho “tradicional” de pobres, como auxiliar de serviços gerais, assistentes, garçons. Ou seja, são trabalhos desenvolvidos por sujeitos de baixo poder aquisitivo e, geralmente, com pouca ou nenhuma formação escolar.

Conforme publicado pelo jornal O Estado de S. Paulo<sup>45</sup>, estudos recentes demonstram que se tornou crônica a escassez de mão de obra qualificada no Brasil. Um dos estudos, elaborado pela nova Pesquisa Nacional por Amostra de Do-

<sup>45</sup> *Estadão*, de 26 de janeiro de 2014. Matéria intitulada: Mão de obra precária. Disponível em <<http://www.estadao.com.br/noticias/impresso,mao-de-obra-precaria,1123094,0.htm>>. Acesso em 07 mar. 2014.

micípios (PNAD) Contínua<sup>46</sup> do IBGE, divulgado no dia 17 de janeiro de 2014, referentes aos trimestres de 2012 e aos dois primeiros de 2013, adverte que as pessoas de 14 anos ou mais que não tinham terminado o ensino fundamental representavam 26,9% dos 90,6 milhões de trabalhadores ocupados, segundo dados do segundo trimestre de 2013. Os ocupados com nível superior eram apenas 14,9% do total, e os que não possuíam nenhuma formação chegavam a 5,4%. Tais números se assemelham àqueles que compõem o perfil educacional do país. Dos brasileiros acima dos 14 anos, 31,6% não têm o fundamental completo, 10,7% têm o superior completo e 9,4% não têm formação alguma. Desde 2012, de acordo com o levantamento mencionado, o número de trabalhadores menos escolarizados diminuiu, porém os indicadores assinalam que a escolarização ainda segue sendo muito precária.

Existem sujeitos que possuem certo grau de escolarização, porém os mesmos não conseguem apreender o conteúdo trabalhado. Isso pode provocar dificuldades no cotidiano. A carência de investimento em educação básica de qualidade por parte do poder público limita a formação de milhões de brasileiros. Assim como a insuficiência de geração de empregos, visto que os sujeitos em idade adulta muitas vezes se encontram desempregados, sendo necessário que todos os membros da família, inclusive crianças, adolescentes e idosos, tenham que trabalhar de alguma forma para contribuir nas despesas do lar. É um ciclo que acaba se reproduzindo por várias gerações, refletindo a precariedade nas condições de vida e trabalho de grande parte da classe trabalhadora, como é o caso do grupo de vendedores ambulantes que trabalham na ferrovia da RMRJ.

Como apresentado, as profissões exercidas pelos ambulantes e seus pais muitas vezes se repetem. Tais profissões, em sua maioria, não demandam formação especializada, pois são ofícios que não requerem um aprendizado formal. Constituem afazeres que podem ter sido aprendidos com a própria família, ou seja, práticas reproduzidas ao longo do tempo entre as gerações através das experiências sociais oriundas de histórias de vida que se cruzam e reproduzem.

---

<sup>46</sup> A Pnad Contínua vai substituir a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad) e a Pesquisa Mensal de Emprego (PME), feitas também pelo IBGE. Na PME, os dados eram limitados às seis grandes regiões. No novo critério, as informações são coletadas em todo país. A mudança em relação à Pnad é que os dados na Contínua passarão a ser divulgados a cada trimestre, enquanto o índice anterior era anual. *Agência Brasil*, de 17 de janeiro de 2014. Disponível em <<http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2014-01-17/pnad-continua-permitira-avaliacao-detalhada-do-mercado-de-trabalho>>. Acesso em 05 abr. 2014.

As experiências individuais de trabalhadores não qualificados, como é o caso dos ambulantes da ferrovia da RMRJ, adquirem um caráter coletivo no que diz respeito à experiência de exploração e opressão à classe trabalhadora. Nesse sentido, nos reportamos no decorrer deste estudo a falas individuais, pois consideramos que elas exemplificam a experiência coletiva, já que esses sujeitos compartilham uma experiência comum. Conjecturamos que essa experiência comum está intrinsecamente associada à precariedade nas suas condições de trabalho e, por conseguinte, nas suas condições de vida.

Os dados coletados na pesquisa de campo demonstram que, há bastante tempo, inúmeros ambulantes experimentam a precariedade no trabalho, seja diretamente porque precisaram trabalhar quando ainda pequenos (como o ambulante 1 que disse trabalhar na ferrovia como ambulante desde os 12 anos de idade), ou indiretamente, por conta do trabalho precário de seus pais. Inclusive, a maioria expôs que parou de estudar para trabalhar. Quando o ambulante 3 disse isso, destacou: *“Não tem ninguém por mim”*. Assim, no contexto de uma vida material repleta de privações, esses sujeitos vêm experimentando inseguranças determinadas por trabalhos precários que definem suas formas de pensar e agir.

As experiências de trabalho, principalmente as permeadas pelo desemprego e pela insegurança social, se mesclam em distintas experiências de precariedade no amplo campo da reprodução social. As experiências de precariedade se desdobram no tecido urbano, agregando, inúmeras vezes, trabalho precário e precariedade de acesso a bens e serviços urbanos, como transporte e moradia. A precarização dos serviços coletivos incide sobre a proteção social do trabalhador, tornando-o ainda mais desprovido de recursos para lidar com as contradições urbanas e, por conseguinte, com o trabalho (BARBOSA, 2010).

Compreendemos que, de modo geral, os ambulantes que trabalham na ferrovia da RMRJ se depararam ao longo do tempo com a precariedade no seu cotidiano. Tal precariedade é refletida em diversas dimensões de suas vidas. Assim, acreditamos que a precariedade pode suscitar a falta de uma visão mais crítica por parte de alguns sujeitos que a experimentam. Com isso, podem acabar se iludindo com falsas promessas na esperança de alcançar dias melhores em relação ao trabalho e à própria vida como um todo.

Mencionamos, no decorrer do diálogo com os ambulantes, a reportagem, já referida neste estudo, em que o então diretor de Operações da SuperVia, João

Gouveia, informou que a SuperVia recorrerá à Prefeitura do Rio para regularizar, até o ano de 2015, todos os vendedores ambulantes que trabalham nos trens. Nenhum dos entrevistados tinha conhecimento da mesma. Questionamos o que eles pensavam sobre isso. O ambulante 1 expressou acreditar que não iria melhorar porque deveriam fazer da mesma forma como são vendidos os produtos da Nestlé. Dessa maneira, os ambulantes pagam mais pelos produtos, exemplo citado pelo ambulante em questão: *“a caixa do Galax que é comprada aqui a R\$25,00 nós compramos lá fora a R\$21,00”*. Com isso os ambulantes obteriam um rendimento menor. Acrescentou, ainda, que quando se acidentam ou adoecem não têm direito a nada.

O ambulante 2 considerou uma *“boa iniciativa”* porque assim *“acabaria o clima de guerra”*, referindo-se aos conflitos com os agentes a serviço da SuperVia. Perguntou a fonte da matéria e se poderíamos entregá-lo, pois de posse desta informação ele pretendia ir à SuperVia saber como vai ser esse processo, a maneira como a regularização será conduzida. Advertiu que os ambulantes têm uma história na ferrovia, bem mais antiga do que o período sob o controle da SuperVia.

Colocações semelhantes foram dadas por outros entrevistados. O ambulante 3 avaliou ser uma *“boa ideia”* porque assim *“todo mundo trabalharia mais confortável”*. A ambulante 4 proferiu: *“Tomara! Tem que fazer isso mesmo”*. O ambulante 6 disse: *“Tomara! Acho ótimo. Para evitar confronto. Trabalhar mais tranquilo. Mesmo que limitassem o trajeto que iríamos trabalhar e colocassem um número determinado de vendedores para cada um”*. Os ambulantes 5, 8, 9 e 10 também concordaram com a iniciativa. Já o ambulante 7 apresentou certa desconfiança, pois ouviu dizer que no ano de 2016 não haveria mais ambulantes nos trens, acrescentando: *“Acho uma vergonha não ter nada para oferecer ao passageiro”*.

Conjecturamos que houve certa ingenuidade por parte da maioria dos ambulantes entrevistados em acreditar nesse “compromisso” da SuperVia com eles. Primeiro que não foi estabelecido qualquer tipo de diálogo com os ambulantes, que são os principais sujeitos envolvidos nessa questão. Segundo, por ter sido uma informação veiculada pela mídia diante do questionamento se havia pretensão quanto à regularização dos ambulantes que trabalham nos trens. Além de, historicamente, como vimos anteriormente, os gestores da SuperVia realizarem inúmeras promessas e não cumprirem, desrespeitando os prazos que eles próprios estipulam. A proposição que nos pareceu mais possível de acontecer foi a do ambulante 1, visto que a SuperVia daria andamento ao que vem fazendo em relação às em-

presas que possuem a consignação, como Pepsi, Nestlé e jornais populares, permanecendo uma relação de trabalho permeada pela precarização.

Duas colocações relevantes dos entrevistados e que possuem cunho semelhante foram: *“acabaria o clima de guerra”* e *“para evitar confronto”*. As mesmas expressam o anseio deles de cessar os conflitos com os agentes a serviço da SuperVia a que estão expostos diariamente. Consequentemente, os ambulantes trabalhariam mais tranquilos, de modo mais confortável, como foi expresso pelos trabalhadores entrevistados. No próximo item trataremos com mais propriedade a questão dos conflitos aqui mencionados. Entretanto, já podemos pontuar que a experiência dos ambulantes que não possuem a permissão da SuperVia para trabalhar no espaço ferroviário é tão conflituosa que os próprios identificam tais embates como uma guerra.

Toda essa experiência permeada pela precariedade vivenciada pelos trabalhadores ambulantes da ferrovia da RMRJ, seja os que possuem a permissão seja os que não a possuem, gera aprendizado. Este pode vir a ser um diferencial na vida desses sujeitos que, apesar de não possuírem, em sua maioria, uma formação educacional básica de qualidade, adquirem, através das experiências passadas e presentes, conhecimento para dar andamento à vida, enfrentando as adversidades com as quais se deparam cotidianamente. Para refletirmos sobre isso, buscamos dialogar com os entrevistados a respeito das desvantagens de trabalhar como ambulante naquele espaço. Em contraponto, também procuramos apreender a visão deles sobre as vantagens de trabalhar como ambulante na ferrovia.

Diante desses questionamentos, o ambulante 1 foi bastante incisivo ao afirmar *“não tem vantagem”*, referindo-se a não ter a carteira de trabalho assinada. O ambulante 2 expressou: *“a vantagem é a renda para a sobrevivência”*. Apesar do ambulante 1 ter dito não haver vantagem, a mesma vantagem exposta pelo ambulante 2 é utilizada por ele e pelos demais ambulantes, pois estão ali trabalhando por uma questão material, objetiva: a sobrevivência. Diferentemente do ambulante 1, o ambulante 3 expôs não ter o que dizer sobre a desvantagem. Quanto à vantagem, disse que se divertia conversando diariamente. Ressaltou: *“não posso ficar parado pensando em besteira”*. E, ainda, proferiu: *“É uma luta do dia-a-dia para ter as coisas dentro de casa na honestidade, para sobreviver”*, na mesma direção em que o ambulante 2 se manifestou.



A ambulante 4 disse que a vantagem era o costume e a desvantagem era a escadaria para descer até a plataforma na estação Deodoro. Destacou: *“Deveria ter um elevador!”*. São muitos degraus para ela subir e descer com as mercadorias para trocar de plataforma. Costumava contar com a ajuda do seu marido antes dele prosseguir para a estação Campo Grande. Ela ressaltou uma questão importante referente ao acesso. A maioria das estações de trem não possui escadas rolantes, elevadores, nem mesmo os específicos para cadeirantes, assim como rampas. O que dificulta a vida das pessoas portadoras de deficiência física e dos idosos mais debilitados que têm dificuldades de locomoção. Usualmente esses sujeitos dependem da ajuda das pessoas ao redor para ingressarem nas estações e utilizar o transporte ferroviário da RMRJ. Não é demasiado lembrar que para um grande contingente da população residente na RMRJ o transporte ferroviário é a única opção.

O ambulante 5 evidenciou o desgaste no trajeto até a estação de trem, já que não morava próximo da mesma. Para ele essa seria a desvantagem, porém acrescentou: *“é moleza, venho na brincadeira”*. Ele foi contraditório em relação a essa questão. Primeiro evidenciou o cansaço provocado pelo caminho que precisava percorrer. Porém, em seguida, disse que era fácil percorrer esse trajeto, tentando dar um ar de leveza ao seu cotidiano. Quanto à vantagem, afirmou ser *“onde pode trabalhar um velho”*. Tal afirmação pode suscitar algumas reflexões, como as limitações advindas com a idade mais avançada, que dificultam o exercício de trabalhos mais árduos, mas, em contrapartida, a necessidade de trabalhar, mesmo quando aposentados, para aumentar a renda familiar. No entanto, ele pareceu preocupado em amenizar as condições adversas.

O referido idoso trabalhava vendendo jornais populares, conforme expusimos no item referente ao perfil. Na estação Deodoro, uma das estações que possui pontos onde são distribuídos os jornais, há uma placa bem grande contendo, além de imagens dos jornais e telefones para contato, a seguinte informação:

VENHA SER UM JORNALEIRO AMBULANTE  
Cadastra-se aqui agora  
Boa oportunidade de trabalho para pessoas de qualquer idade

É possível observar no espaço ferroviário jornaleiros ambulantes de faixas etárias distintas, embora seja visivelmente maior o quantitativo de idosos. Além do mais, trata-se de um produto que os idosos têm mais facilidade para transportar, pois os jornais não são tão pesados quanto outros produtos, como as bebidas e os picolés que demandam gelo para a manutenção da sua temperatura.

Segundo um estudo publicado pelo Ipea ainda no ano de 2001<sup>47</sup> o envelhecimento populacional experimentado pela população brasileira estava afetando a composição etária da PEA. A participação do idoso brasileiro no mercado de trabalho já era alta, considerando os padrões internacionais. Isso está relacionado a uma particularidade bastante específica do mercado de trabalho brasileiro, que é a inserção do aposentado. A renda do trabalho dos aposentados tem um peso significativo na sua renda e na de suas famílias, como era o caso do ambulante 5. Conforme já mencionado, ele era aposentado por idade e trabalhava vendendo jornais na ferrovia. Com os rendimentos oriundos da referida aposentadoria e do trabalho como ambulante ele sustentava a si próprio, a esposa e o enteado.

Voltando ao diálogo sobre as vantagens e desvantagens em trabalhar como ambulante na ferrovia da RMRJ, para o ambulante 6 a vantagem era financeira, apesar dos riscos, e a desvantagem era perder as mercadorias e o desgaste físico. Da mesma forma que o ambulante 1, o ambulante 7 afirmou não haver vantagem e acrescentou que se fosse de carteira assinada seria melhor. Ou seja, a desvantagem seria não ter a carteira de trabalho assinada. O ambulante 8 considerava a tranquilidade e o rendimento vantajosos. Já a desvantagem era não possuir a carteira de trabalho assinada e não contribuir para o INSS. O ambulante 9 disse: *“a vantagem é que tenho sempre um trocado no bolso. A desvantagem é sem carteira assinada, sem direitos”*. De modo semelhante, o ambulante 10 disse que a vantagem era ganhar seu próprio dinheiro e a desvantagem era não ter a carteira de trabalho assinada e não contribuir para o INSS. A preocupação com a proteção social, de alcançar um trabalho protegido, é traduzida nas falas dos trabalhadores ambulantes.

Também dialogamos com os entrevistados a respeito dos seus desejos e suas expectativas futuras em relação ao trabalho, e a maioria expressou, embora de modo diferenciado, o sonho da estabilidade laboral, da permanência no trabalho, da constância do rendimento e da eliminação das incertezas presentes. O conteúdo foi este: trabalho decente para todos, apesar de não ter sido verbalizado desta maneira. Nessa direção, o ambulante 2 ressaltou que, infelizmente, ainda não foi reconhecido o direito ao trabalho para os ambulantes.

Quanto às possibilidades de trabalho, os entrevistados enfatizaram, em diversos momentos, o interesse em conseguir um emprego de carteira assinada. O

---

<sup>47</sup> CAMARANO, Ana Amélia. *O idoso brasileiro no mercado de trabalho*. Texto para discussão nº 830. Disponível em <[http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td\\_0830.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_0830.pdf)>. Acesso em 10 mar. 2014.

ambulante 2 almejava que a SuperVia regularizasse os ambulantes de modo organizado, sugerindo que utilizassem uniformes coloridos de acordo com o ramal de trabalho e, se trabalhassem em mais de um ramal teriam duas cores. Além disso, os ambulantes pagariam uma taxa para trabalhar em cada ramal.

Essa dinâmica sugerida pelo ambulante 2 seria uma intensificação da exploração. Mesmo possuindo a suposta autonomia, os ambulantes estão submetidos a uma exploração tão perversa que acabam reproduzindo relações permeadas pelo controle, inclusive, sugerindo mais. Ou seja, uma superexploração. Acreditamos que por trás dessa proposta se encontra o desejo dos ambulantes que não possuem a permissão para vender no espaço ferroviário de trabalhar e não serem perseguidos pelos agentes a serviço da SuperVia. Assim, não teriam as suas mercadorias usurpadas, interrompendo esse tipo de aviltamento.

O ambulante 3 pretendia trabalhar sentado vendendo doces em uma praça, como ele disse: “*só servindo*”, pois estava cansado das andanças, expressando: “*Já rodei muito por aí... Cansei!*”. O ambulante 5 já não tinha expectativas, concluindo que “*Só ficamos isentos destas lutas quando passamos para o outro mundo*”. Para este ambulante, somente com a morte alcançaríamos uma vida melhor, sendo notório o cunho religioso no decorrer do diálogo estabelecido.

O ambulante 6 respondeu “2015!” como expectativa em relação ao futuro do seu trabalho, referindo-se a publicação da SuperVia que informava sobre a regularização dos ambulantes, da qual tomou conhecimento no decorrer do diálogo. O ambulante em questão demonstrou realmente acreditar que o cadastro de todos os ambulantes seria realizado até o ano de 2015 e, conseqüentemente, haveria melhorias nas condições de trabalho deles. Acrescentou que deveriam trabalhar com carteira assinada e ganhar pelo menos R\$1200,00 porque “*não dá para ficar ganhando um salário mínimo e sendo explorado, levando esporro de patrão por causa de atrasos porque o ônibus ou o trem demorou*”.

O ambulante 7 expôs que pretende trabalhar em qualquer área, “*desde que seja com um salário mais ou menos, de uns R\$1500,00 de carteira assinada*”. O ambulante 8 era o único que tinha uma possibilidade mais concreta, naquele momento, de trabalhar em outra área. No dia seguinte ao diálogo estabelecido ele participaria de um processo seletivo visando obter um emprego numa fábrica. O ambulante 10 também pretendia sair da ferrovia e conseguir um trabalho melhor. Já o ambulante 9 reconheceu que havia se acomodado e verbalizou:

Vou levando na fé de Deus... Tenho esperança! Já pensei, mas devido à idade, me acomodei. Quem vai querer me empregar de carteira assinada?! Quando avisam que a segurança tá braba, nem venho pro trem (ambulante 9).

A questão da carteira de trabalho é marcante nas falas dos ambulantes entrevistados, sendo um desejo alcançável na visão de alguns deles e distante para outros. Eles expressaram com isso o anseio por acessar direitos, como a garantia da aposentadoria no futuro, o auxílio-doença, se necessário, o seguro-desemprego, as férias remuneradas anuais, entre outros. Porém, tanto no trabalho como ambulante quanto nos trabalhos anteriores, a maioria dos entrevistados não tinha acesso aos direitos básicos trabalhistas tendo em vista o vínculo precário.

Na verdade, o direito do trabalho, no Brasil, é muito costumeiro, ou seja, pautado em decisões e jurisprudências e nas constantes "costuras" e "reformas" que vem sofrendo ao longo do tempo a Consolidação das Leis do Trabalho<sup>48</sup> (CLT), que, mesmo sendo um diploma legal de difícil aplicação, ainda possui uma grande força simbólica na sociedade. Ela sofreu inúmeras revogações parciais e tácitas, remendos feitos ao sabor dos interesses políticos e econômicos dominantes. Há, de fato, muita controvérsia sobre o que está ou não em vigor, sobre o que foi ou não recepcionado pela Constituição Federal de 1988. Dessa forma, ainda que seja difícil à legislação trabalhista acompanhar a realidade do “mundo do trabalho”, parece consensual que há necessidade de uma nova consolidação das leis do trabalho, ou seja, a “reforma trabalhista”<sup>49</sup>. É importante registrar que uma reforma tácita, silenciosa, já vem ocorrendo, sobretudo a partir da década de 1990. Contudo, não é uma reforma que favoreça os trabalhadores. Antes, é uma reforma que reforça a exploração e intensifica a precarização das relações e condições de trabalho no país.

“Enquanto tudo se torna mercadoria, os poderes públicos articulam as reformas para satisfazer os interesses do imperialismo, gerando mais miséria e descontentamento social” (BOGO, 2008, p.16). No Brasil, podemos citar as reformas

<sup>48</sup> De acordo com seu Art. 1º: “Esta Consolidação estatui as normas que regulam as relações individuais e coletivas de trabalho, nelas previstas”. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del5452.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm)>. Acesso em 25 mar. 2014.

<sup>49</sup> “A reforma trabalhista é uma adequação a novas relações de trabalho necessárias à economia (capitalista) atual. (...) da forma como está sendo conduzida, a reforma trabalhista vem alterando, direta e indiretamente, a repartição do valor produzido e circulante, entre trabalhadores e capitalistas, em um processo que, dialeticamente, envolve a normatização de práticas já exercidas e, por outro lado, cria condições para novas formas de precarização” (SILVA, 2011, p. 61 e 93-94).

previdenciária e trabalhista que prejudicaram e continuam a lesar a vida de milhões de trabalhadores. Na verdade, essas ditas reformas seriam contra-reformas<sup>50</sup>.

Até mesmo os direitos de uso costumeiros são expropriados aos trabalhadores devido à lógica capitalista. Nesse sentido, o ambulante 2 expôs no decorrer do diálogo que a presença dos ambulantes na ferrovia da RMRJ é bastante anterior a chegada da SuperVia, embora não houvesse regulamentação do trabalho dos ambulantes no espaço ferroviário. Ou seja, é comum, faz parte da dinâmica daquele espaço, a existência de vendedores ambulantes. Contudo, apesar disso, a SuperVia coíbe o trabalho dos ambulantes nos trens. Diante dessa prática de repressão, os ambulantes que não possuem a autorização da SuperVia para vender no espaço ferroviário experimentam a violência, seja física, material e/ou simbólica, oriunda da dinâmica de usurpação das suas mercadorias ou das humilhações constantes.

Os sujeitos se expõem a adquirir experiências como essa porque necessitam trabalhar para sobreviver. Os ambulantes não trabalham no espaço ferroviário de forma tão precarizada simplesmente porque querem. Mesmo os ambulantes que já estão habituados a trabalhar na ferrovia e acabaram se acomodando, trabalham ali por necessidade. Na maioria das vezes não é uma escolha, mas sim a falta de opção que os leva a trabalhar naquele espaço, sendo a única saída encontrada. Uma questão que evidencia isso é o desejo dos entrevistados de trabalhar com vínculo empregatício, tendo sua carteira de trabalho devidamente assinada. Essa aspiração é oriunda do próprio trabalho precário que desenvolvem, repleto de inseguranças. Por não existir qualquer tipo de vínculo empregatício, este é justamente o anseio mais mencionado pelos ambulantes.

Nesse sentido, podemos afirmar que os ambulantes que trabalham nos trilhos da ferrovia da RMRJ que, de um modo geral, desenvolvem formas de vida reiteradamente improvisadas, estão incluídos na nova modalidade de superexploração:

(...) o uso capitalista da força de trabalho sem contrato, ou a expropriação do próprio contrato de trabalho, de tal forma que se instaura uma jornada sem limites, cuja remuneração explicita uma imposição econômica, social e política de *patamares infra-históricos de subsistência* dos trabalhadores (FONTES, 2012, p. 355).

Conforme apresentamos no item referente ao perfil dos ambulantes entrevistados, eles possuem uma carga horária de trabalho extensa, sobretudo se analisarmos onde esse trabalho é desenvolvido e o desgaste que ele suscita. Trata-se,

<sup>50</sup> De acordo com Behring (2003), o processo comumente denominado de “reforma” do Estado, configura-se como uma verdadeira contra-reforma, tendo em vista que possui um conteúdo conservador e regressivo em relação aos direitos conquistados na Constituição de 1988.

realmente, de uma jornada sem limites, já que eles precisam obter um valor que, minimamente, dê conta de suprir as suas próprias necessidades de sobrevivência, assim como de suas famílias, em inúmeros casos. Dessa forma, ocorre, cotidianamente, de trabalharem até alcançar determinado valor e nem sempre por horas fixas por dia de trabalho.

No espaço ferroviário também há ambulantes ex-presidiários. Tal informação é algumas vezes veiculada pelos próprios trabalhadores. Existem ambulantes que no passado trabalhavam para o tráfico de drogas. Certa vez foi possível observar um encontro entre dois ambulantes que não se viam há anos<sup>51</sup>. Foi um momento de euforia entre os dois. Um disse para o outro que pensava que ele estava morto. Este respondeu que realmente quase havia morrido e, para não estar mais tão vulnerável a morrer de modo extremamente violento, voltou a trabalhar na ferrovia como ambulante. Ou seja, trabalhava ali porque precisava garantir os meios de sobrevivência e estava buscando fazer isto de maneira digna, sem precisar recorrer ao crime organizado.

Aliás, muitos jovens, e até mesmo crianças, são recrutados pelo crime organizado. Eles são recrutados para trabalhar como “mulas”<sup>52</sup> de drogas, olheiros e agentes do tráfico. Acaba sendo fácil o acesso de inúmeras crianças e jovens que pertencem à classe trabalhadora mais empobrecida ao “mundo das drogas”. Eles convivem nos mesmos ambientes que os traficantes. Estes dominam os espaços das periferias urbanas e outros espaços coletivos, como alguns pontos da ferrovia.

<sup>51</sup> Esse encontro foi observado em uma composição que se deslocava de Japeri à Central do Brasil, no dia 12 de março de 2014, como parte da estratégia de observação participante adotada para este estudo.

<sup>52</sup> O termo “mula de drogas” se refere ao transporte de substâncias entorpecentes, praticado pelas chamadas “mulas do tráfico”, como são comumente denominadas as pessoas usadas por traficantes para o transporte ilegal da droga, inclusive para além dos limites de seus estados ou países de origem, mediante pagamento ou coação. Em sua grande maioria, as denominadas “mulas” são pessoas que, sem qualquer envolvimento na prática de crimes anteriores, quase sempre de baixíssimo poder aquisitivo, que por inúmeras circunstâncias, acabam sendo aliciadas para transportarem tais substâncias utilizando-se de seus corpos ou bagagens. A extrema pobreza e o desemprego, cada vez mais crescentes na sociedade extremamente competitiva de hoje, onde grandes riquezas são monopolizadas por poucos, enquanto muitos padecem sem qualquer perspectiva de melhoria, certamente que acabam tendo papel preponderante no envolvimento desses desafortunados com tal prática delituosa. Para os grandes traficantes, utilizar este tipo de “mão de obra” é vantajoso por afastá-los da fiscalização, por envolverem pessoas que geralmente não levantam suspeitas e pelo fato de que, caso uma “mula” seja presa, os “prejuízos financeiros” são menores. A questão é que, além do perigo óbvio de ir para a cadeia, as mulas estão sujeitas a várias situações nada agradáveis. Uma delas é a possibilidade de se envolver cada vez mais no mundo do crime; e outra situação é a “punição” pelos grandes traficantes quando não se segue o protocolo combinado (dentre estas, a morte, geralmente com requintes de crueldade, é uma possibilidade). Ser facilmente descartado ou substituído pelo “empregador”, ou mesmo ser denunciado por ele para que os policiais se envolvam com a situação enquanto uma carga bem maior é transportada pela mesma via são também outros exemplos.

Há, inclusive, algumas estações consideradas mais perigosas em virtude da presença constante do tráfico.

As estações Manguinhos e Jacarezinho, que compõem respectivamente os ramais Saracuruna e Belford Roxo, são rotuladas “cracolândias na linha férrea”, conforme matéria publicada no portal de notícias R7<sup>53</sup>. A referida reportagem destaca que os usuários ficam às margens dos trilhos consumindo a droga e correndo o risco de serem atropelados pelos trens que passam muito próximo a eles. Segue uma imagem de jovens armados vendendo drogas nos trilhos do ramal Belford Roxo, próximo à estação Jacarezinho. Apesar de a imagem ter sido registrada no ano de 2007, ela se repete nos dias atuais. Na verdade, infelizmente, parece que a presença do tráfico nos trilhos da ferrovia vem se intensificando, como foi possível observar durante o período da pesquisa de campo feita para esta dissertação.

**Figura 6 – Presença do tráfico nos trilhos da ferrovia, 2007**



**Fonte:** *Jornal O Globo*, de 15/04/2007. Foto de Antônio Werneck.

Recentemente, em 17 de março de 2014, foi publicada a matéria “Tráfico transforma estação de trem em ponto de drogas”<sup>54</sup>, referente à estação Tancredo Neves, localizada no bairro Santa Cruz, zona Oeste do município do Rio de Janeiro. A favela de Antares fica ao lado da referida estação. Nos dias anteriores à pu-

<sup>53</sup> Reportagem intitulada “Cracolândias na linha férrea atrasam circulação de trens no Rio”. *Online R7 Rio de Janeiro*, de 03 de setembro de 2011. Disponível em <<http://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/noticias/cracolandias-na-linha-ferrea-atrasam-circulacao-de-trens-no-rio-20110903.html>>. Acesso em 15 abr. 2014.

<sup>54</sup> Reportagem intitulada “Tráfico transforma estação de trem em ponto de drogas”. *O Dia Online*, de 17 de março de 2014. Disponível em <<http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2014-03-17/trafico-transforma-estacao-de-trem-em-ponto-de-drogas.html>>. Acesso em 17 mar. 2014.

blicação da mencionada reportagem, os conflitos haviam se intensificado. Ela foi ocupada por outros traficantes oriundos da favela Vila Kennedy, situada no bairro Bangu, que, devido à implantação de uma UPP na Vila Kennedy, foram disputar os pontos de drogas da favela de Antares.

Segundo a reportagem, há pelo menos oito anos funciona uma “boca de fumo”<sup>55</sup> do tráfico da favela de Antares na plataforma da estação Tancredo Neves, que é conhecida como “estação do pó”. Na plataforma, onde moradores e trabalhadores aguardam por composições do ramal Santa Cruz, são os traficantes que definem as regras, sem se preocupar em ocultar o lucrativo negócio que os sustenta. Inclusive, foi feito um buraco no muro da estação para o livre ingresso de pessoas à plataforma. A finalidade dos traficantes é permitir que os usuários de drogas se desloquem até a plataforma sem precisar pagar o valor da tarifa de trem a cada vez que forem lá comprar drogas.

Os ambulantes que tiveram envolvimento com o tráfico acabam tendo que aprender a lidar com a presença dele em diferentes espaços, como o da ferrovia, onde exercem seu trabalho. Acreditamos que seja complicado para os mesmos conviver com isso. Ao compararmos o desgaste proveniente do trabalho como ambulante e o seu rendimento com o trabalho para o tráfico é possível concluir que este último proporciona um melhor rendimento, sem tantas andanças, apesar da pressão e dos riscos oriundos desse tipo de atividade ilícita.

Quando os ambulantes são tratados como “bandidos” pelos agentes da SuperVia isso causa uma grande insatisfação nesse grupo de trabalhadores e, até mesmo, em um número expressivo de passageiros que apoia o trabalho deles. De fato, eles são trabalhadores que estão no espaço ferroviário experimentando uma precarização violenta, permeada por constantes aviltamentos, para garantir o próprio sustento e, muitas vezes, também de outros membros da família.

Isso nos faz lembrar que, na atualidade, o contexto do trabalho está associado, em primeiro lugar, à sobrevivência, sendo este trabalho desenvolvido por sujeitos que podem apresentar insatisfação e resistência frente ao estado de coisas vigente. É imprescindível compreendermos o contexto em que vivemos, suas possibilidades, contradições e materialidade, para alcançar as alternativas de produção no que tange a ideias, saberes e conhecimento no trabalho (VENDRAMINI, 2006).

<sup>55</sup> Boca de fumo se refere ao local onde é feita a venda de substâncias ilícitas tais como maco-nha, cocaína e crack. Os produtos são usualmente vendidos por menores que têm como “clientes” usuários de drogas pertencentes a todas as classes sociais.



Dessa forma, procuramos, no item a seguir, discorrer a respeito das estratégias de sobrevivência utilizadas pelos ambulantes que trabalham no espaço da ferrovia da RMRJ. Tais estratégias são as formas encontradas por eles, através da experiência alcançada, de resistir às adversidades enfrentadas no dia-a-dia e, assim, dar prosseguimento ao trabalho visando obter um rendimento suficiente para conseguir sobreviver. Buscamos, também, refletir se são construídas formas de resistências mais amplas, havendo articulação com outras categorias, na defesa de direitos, mínimos que sejam, tanto ao trabalho quanto a melhores condições de vida e de trabalho, bem como procuramos conhecer se eles se articulam com outros movimentos sociais, como associações de bairros, por exemplo, já que a dependência da ferrovia é característica comum à maioria dos trabalhos dos trabalhadores que moram em bairros periféricos e/ou no entorno da ferrovia.

#### **4.1.**

##### **Formas de resistir ao contexto adverso**

Neste ponto do estudo resgatamos situações relatadas pelos ambulantes entrevistados, assim como outros diálogos travados e observados na ferrovia da RMRJ, que possam ser articulados com estratégias e até mesmo possíveis formas de resistência engendradas por esses sujeitos. Visamos realizar tal movimento valorizando as experiências vivenciadas por eles e também as que foram relatadas por outros sujeitos em relação ao trabalho no espaço ferroviário. O ambulante 8, por exemplo, citou, no decorrer do diálogo, casos vivenciados por outros ambulantes mais experientes com os quais tinha o hábito de conversar. Por esse ambulante ser considerado novato, os ambulantes com mais tempo de ferrovia costumavam dar dicas a ele, além de contar fatos passados referentes ao trabalho naquele espaço.

No ano de 1998 ocorreu, na Central do Brasil, um protesto de vendedores ambulantes proibidos de comercializar mercadorias nos trens, conforme já havíamos mencionado no capítulo anterior. Tal protesto reuniu centenas de pessoas. Provavelmente, a maioria de participantes era composta por ambulantes que trabalhavam no espaço ferroviário da RMRJ, além da possível participação de sujeitos que apoiavam a causa desses trabalhadores. Na época, a reivindicação era pela regularização dos ambulantes nos trens. Como a SuperVia tinha acabado de assu-

mir o controle da administração da ferrovia, os ambulantes buscaram estabelecer um diálogo, porém este não foi bem sucedido.

Em relação ao histórico de conflitos, o ambulante 5 relatou que o espaço físico para obter os jornais era centralizado, anteriormente, na estação Central do Brasil. Antes da SuperVia assumir a concessão o jornaleiro tinha acesso livre às estações. Porém, assim que passou a administrar o sistema ferroviário, a SuperVia começou a “*implicar*” com os jornaleiros ambulantes. O termo “*implicar*”, mencionado pelo ambulante 5, pode ser traduzido por impedir o trabalho dos ambulantes, tanto que ele ficou três anos longe da ferrovia por esse motivo.

A sociedade, de um modo geral, sabe da existência dos trabalhadores ambulantes nos trens da RMRJ praticamente desde que a ferrovia passou a transportar, em massa, os trabalhadores urbanos. Contudo, os ambulantes nunca obtiveram um respaldo legal instituindo o trabalho deles naquele espaço. Dessa forma, historicamente, foram alvos de perseguição por parte dos agentes de segurança da ferrovia e dos policiais. Atualmente, é comum a presença de policiais à paisana, os já referidos P2, ocupando as composições e plataformas da ferrovia, além dos agentes de segurança a serviço da SuperVia. Contudo, estes últimos nem sempre impedem o trabalho dos ambulantes. Pelo que foi observado e pelas informações que os ambulantes transmitiram nas entrevistas, parece que somente realizam esse tipo de operação quando ordenados por superiores.

Em 24 de junho de 2013, em um trem que seguia de Deodoro para a Central do Brasil, foi possível observar e conversar com um ambulante, de aproximadamente 30 anos de idade, que vendia biscoitos Mirabel no vagão. Após vender suas últimas mercadorias, expôs que morava em Queimados e trabalhava das 05h00 às 10h00, “*porque neste horário não tem seguranças perseguindo os ambulantes*”. Disse que na semana anterior extrapolou este horário e teve suas mercadorias apreendidas. Destacou que aquele horário é bom para vender biscoitos porque muita gente sai de casa para trabalhar sem tomar café da manhã. Relatou que tem seguranças à paisana para reprimir o trabalho dos ambulantes na ferrovia. Inclusive, viu uma situação onde uma passageira foi intervir na discussão entre um segurança à paisana e um ambulante, e o segurança não gostou da intervenção e a agrediu verbalmente. Segundo o ambulante: “*esses seguranças são os antigos P2 e se acham policiais que podem esculachar todo mundo*”. Acreditava que os ambulantes deveriam se organizar para formar um sindicato. Enfatizou que vai trabalhar “*arrumado*”, mas que

tem outros colegas ambulantes que vão de qualquer jeito, outros jogam lixo nos vagões e saem molhando tudo, e tem ainda aqueles que usam drogas nos trens. Ele pensava que a organização poderia acabar com essa “*bagunça*” (SIC).

Podemos observar que o trabalhador acima mencionado não apenas critica a repressão aos ambulantes, como também a atitude de alguns dos seus colegas. Sugere que os ambulantes deveriam se organizar, até mesmo para formar um sindicato. Diante desta fala, ele demonstra desconhecer as tentativas passadas de organização do movimento de ambulantes, além da existência da Associação dos Trabalhadores Ambulantes dos Trens do Estado do Rio de Janeiro (Astraterj) e da Comissão do Trem (Comtrem)<sup>56</sup>.

No início do mês de dezembro de 2013, durante uma fiscalização para “impedir comércio irregular no interior dos trens”<sup>57</sup> na estação Vila Militar, que compõe o ramal Santa Cruz, um ambulante se revoltou e arremessou uma pedra em direção ao vidro da cabine do maquinista de uma composição que seguia em direção à Central do Brasil. Como o vidro do trem foi quebrado, a viagem precisou ser interrompida. Na estação Deodoro os passageiros trocaram de composição e o trem avariado foi encaminhado para uma oficina. Esse tipo de violência é condenado pelas mídias e pela própria sociedade, porém é uma forma do ambulante dar visibilidade a sua existência enquanto trabalhador do espaço ferroviário.

Esse tipo de ato acaba prejudicando a vida de muitos sujeitos, pois se trata da depredação de um equipamento coletivo utilizado pela população da RMRJ.

<sup>56</sup> Quando da concessão dos serviços ferroviários à SuperVia, em 1998, os ramais considerados não lucrativos ficaram de fora do contrato, deixando de atender bairros como Saracuruna-Magé-Guapimirim. As associações de moradores daquela região foram algumas que impetraram ações contra a privatização da Flumitrens, com o apoio e orientação do Sindicato dos Ferroviários da Central do Brasil. Como resultado desse diálogo, foi fundada a Comtrem, uma parceria entre a Federação de Associações de Moradores do Estado do Rio de Janeiro (Famerj), a Federação das Associações de Favelas do Estado do Rio de Janeiro (Faferj) e o Sindicato dos Ferroviários da Central do Brasil, com o objetivo de mobilizar os moradores dos bairros e comunidades próximas e/ou usuárias da ferrovia para discutir e encaminhar assuntos referentes ao transporte ferroviário no Rio de Janeiro e, em particular, àquela linha, que só não foi desativada por causa desse movimento, que tem pressionado o Estado e a empresa concessionária para a recuperação dos seus 100 km de linha e do material rodante (STAMPA, 2011). Outra entidade parceira da Comtrem é a Comamea (Conselho Municipal de Associações de Moradores e Entidades Afins), da região de Magé. Procuramos estabelecer contatos com as referidas organizações, seja por intermédio do Sindicato dos Ferroviários da Central do Brasil, seja através da Famerj (Rua Visconde do Rio Branco, 54 - Centro, Rio de Janeiro) e da Faferj (Praça da República, 24 - Centro, Rio de Janeiro). Não obtivemos nenhuma informação que indicasse que as mesmas continuavam ativas ou que nos indicassem um ponto de contato com a Comtrem e a Comamea. Os trabalhadores ambulantes também não souberam responder a respeito disso.

<sup>57</sup> Reportagem intitulada “Ambulante atira pedra em cabine de maquinista de composição da SuperVia”. O *Dia Online*, de 02 de dezembro de 2013. Disponível em <<http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2013-12-02/ambulante-atira-pedra-em-cabine-de-maquinista-de-composicao-da-supervia.html>>. Acesso em 18 mar. 2014.

Sem contar que os passageiros presentes na composição tiveram o tempo da sua viagem estendido por conta da dinâmica gerada por essa situação que poderia, inclusive, causar ferimentos, mas não foi o caso. Contudo, operações de repressão como a que foi realizada também expressam uma violação do direito ao trabalho a esses ambulantes, que dependem do espaço ferroviário para sobreviver, mas são impedidos de ali trabalhar. Além de sofrerem a violência simbólica e/ou física que são acompanhadas pelas operações de fiscalização.

Segundo a SuperVia, desde o início do ano de 2013 ela intensificou o combate à prática irregular de vendas de produtos dentro dos trens e estações. Com o apoio de policiais militares do Programa Estadual de Integração na Segurança (Proeis)<sup>58</sup>, a concessionária afirma ter retirado 10.509 ambulantes do sistema ferroviário, segundo informado na reportagem, já mencionada, publicada no jornal O Dia em 02 de dezembro de 2013. Um ponto que deve ser pensado em relação a essa prática é: ao mesmo tempo em que expulsa esses trabalhadores do espaço ferroviário, sem haver qualquer tipo de diálogo, a concessionária também afirma que vai regularizar todos até o ano de 2015. No mínimo, podemos destacar que são práticas e discursos bastante contraditórios para lidar com essa questão.

Os conflitos entre os vendedores ambulantes e os seguranças a serviço da SuperVia e policiais são inúmeros. Alguns são velados enquanto outros não. Há casos que acabam ali mesmo, porém existem os que têm repercussão. Em novembro de 2012 foi possível observar o diálogo entre três ambulantes sobre a fiscalização dos agentes em diversas plataformas. Um deles expôs para os outros que tinha acabado de ocorrer um conflito entre um colega ambulante e um agente de segurança. Este último teria dito que estava fazendo um favor ao deixar o ambulante na composição, mas se continuasse vendendo colocaria ele para fora da ferrovia. Então o ambulante em questão retrucou que não era favor porque ele pagou a passagem para estar ali. Os três ambulantes que conversavam estavam mais atentos e escondendo o material de trabalho com mais cautela para não serem surpreendidos pelos agentes. Mencionaram, ainda, que um agente que traba-

---

<sup>58</sup> O Programa Estadual de Integração na Segurança é uma medida que permite que os policiais militares possam trabalhar voluntariamente em seu horário de folga mediante gratificação. Os policiais trabalham fardados, armados, equipados e com as garantias do estado, atuando em diferentes funções desde em apoio à Guarda Municipal no combate ao comércio irregular e fiscalização de trânsito a perturbação do sossego e em tudo que o município achar necessário. Disponível em <<http://www.rj.gov.br/web/seseg/exibeconteudo?article-id=390115>>. Acesso em 18 mar. 2014.

lhava em Santa Cruz foi morto por meio de uma emboscada arquitetada por ambulantes que foram violentados por ele.

Quando dialogamos com os ambulantes entrevistados sobre os conflitos, alguns não se sentiram a vontade para falar sobre esse assunto. Até mesmo negando a existência deles. O ambulante 3, além de afirmar que desconhecia a ocorrência de conflitos, ressaltou que não prestava atenção em relação às estratégias utilizadas pelos ambulantes para driblar a vigilância imposta pela SuperVia para reprimir o trabalho dos ambulantes não autorizados. Mesmo tendo pouco tempo de trabalho naquele espaço, o ambulante 3 não parecia desconhecer as estratégias empregadas por colegas ambulantes que não possuíam a permissão da concessionária para ali trabalhar. Na verdade, ele demonstrou não querer se comprometer com um assunto complexo como esse.

Quanto às estratégias de resistência à vigilância e repressão dos seguranças, o ambulante 1 disse que eles ligavam para o celular um do outro quando sabiam que estava ocorrendo mais vigilância em determinada estação e conversavam entre si para ter mais cuidado. O ambulante 2 expôs que ensacavam as mercadorias de modo que não ficassem visíveis. Expressou que se destacava porque preferia trabalhar isolado. Atribuiu isso às drogas existentes na ferrovia que alguns ambulantes, majoritariamente homens, consumiam. Assim, ele costumava fazer mais amizade com as ambulantes mulheres. Inclusive, durante o diálogo, uma mulher passou em outra plataforma e o chamou de modo carinhoso, perguntou o porquê que ele estava sumido do ramal Japeri e ele disse que estava ficando mais no ramal Santa Cruz porque era mais rentável, de acordo com ele.

A ambulante 4 afirmou, em relação às estratégias, que eles *“correm, ficam andando de olho porque tão pegando mercadoria”*. Na mesma direção, o ambulante 5 disse que a estratégia é correr, evitar e que sempre há discordância porque um quer vender a mercadoria do outro, referindo-se aos conflitos entre os próprios ambulantes. Com uma visão diferente, o ambulante 6, no que diz respeito às situações de conflito entre os próprios ambulantes, ou entre eles e outros sujeitos, proferiu:

Entre a gente não. A gente é bem unido. Mas com os seguranças tem conflitos... Já teve um caso em que um ambulante foi humilhado por um guarda e depois se juntaram e ele foi morto em Santa Cruz. Por causa de um otário complica a classe toda, mas este guarda que morreu era sebozo mesmo... Mereceu!

O ambulante 6 fez referência ao caso anteriormente relatado pelos três ambulantes que dialogaram a respeito da morte do agente. Primeiramente ele criticou esse tipo de atitude que repercutiria negativamente na imagem do grupo dos am-

bulantes da ferrovia da RMRJ. Todavia, em seguida, ele justificou que o agente em questão fez jus ao que recebeu. Uma questão que precisa ser refletida é que os trabalhadores precarizados da ferrovia, que incluem os agentes de segurança, entre outros, ao invés de se unirem para reivindicar trabalho decente para todos, estão se agredindo.

As diversas categorias de sujeitos que trabalham no espaço ferroviário não se articulam para enfrentar as adversidades que estão sendo colocadas pelo capital à *classe que vive do trabalho*. Pelo contrário, na atualidade os conflitos são constantes, gerando cada vez mais individualismo e competição entre alguns dos sujeitos em questão. Conforme já mencionado nesta dissertação, o individualismo exacerbado é uma das condições necessárias na transição do fordismo para a acumulação flexível. Este último padrão foi marcado por um confronto direto com a rigidez do fordismo, apoiando-se na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho e dos produtos e padrões de consumo. Com a flexibilidade, os empregadores passaram a exercer pressões mais fortes de controle sobre uma força de trabalho enfraquecida, sendo nítido o retrocesso do poder de organização dos trabalhadores, principalmente os sindicatos, que foi um dos pilares políticos do padrão fordista (HARVEY, 1993).

Em relação às estratégias, o ambulante 6 disse que eles costumam guardar as mercadorias nas bolsas em “*estações comprometedoras*”, ou seja, com mais vigilância, e se comunicar um com o outro na passagem, no encontro da estação, para avisar onde está tendo “*derrame*”, ou seja, a apreensão de mercadorias, conforme já esclarecido neste estudo. Sublinhou que quando o segurança dava um “*derrame*”, a SuperVia trocava ele de estação para não ficar visado. Havia uma rotatividade muito grande entre os agentes de segurança. De acordo com o ambulante 6, esses agentes ganhavam um pouco mais de um salário mínimo e não recebiam hora extra, pois tinham banco de horas. O ambulante em questão evidenciou que o trabalho desses agentes de segurança, contratados por empresas terceirizadas que prestam serviço à SuperVia, é precarizado. Podemos citar o frágil vínculo empregatício, o baixo salário, os riscos, portanto, as condições de trabalho são precárias.

O ambulante 7 destacou que já havia presenciado muitas situações de conflitos entre os ambulantes e os agentes. Colocação semelhante foi feita pelo ambulante 8 ao afirmar que não presenciou conflitos entre os próprios ambulantes, mas sim entre eles e os agentes. Ressaltou que não se referia aos agentes de colete, pois

estes não implicavam, eram “*até legais*”, mas aos “*disfarçados*”. Os próprios agentes de colete pediam aos ambulantes para esconder as mercadorias, colocando-as em sacos. O ambulante 8 disse, ainda, que os ambulantes se ajudavam, avisando ao outro por telefone sobre alguma situação de perigo.

O ambulante 9 expôs que trabalhava com produtos pequenos. Tratava-se de uma estratégia para facilitar a camuflagem das mercadorias e driblar a vigilância. Na ocasião do diálogo estava vendendo biscoitos e amendoins. Assim, quando tinha tempo, colocava as mercadorias na mochila e saía da ferrovia. Enfatizou que existiam vários ambulantes com necessidade de comprar comida e remédio para os filhos e que acabavam perdendo todas as mercadorias nas operações de fiscalização. “*Eles, os seguranças, têm a força maior e a corda arrebenta para o lado mais fraco*”.

No que se refere à entrada na ferrovia, é de conhecimento dos usuários dos trens da RMRJ que alguns sujeitos, dentre estes alguns ambulantes, utilizam “brechas” para ingressar no sistema ferroviário sem pagar o valor da tarifa. Pode ser simplesmente pulando o muro ou através de buracos feitos nos muro, como o já mencionado na estação de Tancredo Neves. Apesar de este ter sido feito por traficantes para a entrada dos usuários de drogas, outros sujeitos utilizam essa passagem.

Por verificarmos essa dinâmica, dialogamos com os ambulantes entrevistados sobre essa questão referente à forma de ingresso na ferrovia. A maioria dos entrevistados disse que pagava o valor da tarifa para ingressar na estação, embora soubessem que existia meios para burlar a vigilância em relação à entrada. Já o ambulante 2 destacou: “*às vezes eu pago*”, ou seja, o habitual era não pagar. O ambulante 3 afirmou que pagava, mas tinha conhecimento dos “*desvios*” (SIC).

A ambulante 4 relatou que não pagava porque recebia um cartão com passagens para ingressar diariamente na ferrovia, por trabalhar vendendo produtos da Nestlé. Na ocasião do diálogo a ambulante 4 fez questão de mostrar o referido cartão, assim como seu crachá de trabalho, o qual não usava. Contou que uma passageira certa vez alertou que era perigoso ela usar aquele crachá porque o mesmo continha os números dos seus documentos de identidade e CFP (Cadastro de Pessoa Física). Desde então ela parou de usá-lo e guardava o mesmo no bolso para, caso houvesse uma fiscalização, apresentá-lo rapidamente. Quanto à passagem, ela fez uma crítica. Disse que somente era fornecida a passagem para o ingresso na estação. Quando ela saía do trabalho muito cansada e, para não ir andando para casa, pegava um ônibus, precisava arcar com o valor da passagem.

Assim como a ambulante 4, o ambulante 5 não pagava o valor da tarifa para entrar na estação. Primeiro porque era idoso e, por isso, possuía o cartão passe livre para idosos. Mas destacou que, mesmo se não tivesse, teria direito ao cartão disponibilizado pela consignação dos jornais para ingressar na ferrovia. Já o ambulante 6 afirmou que pagava, alegando: *“não vou me queimar pulando muro por causa de R\$2,90”*. Este era o valor da tarifa de trens na época da entrevista (agosto de 2013).

O ambulante 7 estava pagando o valor passagem para ingressar na estação, mesmo tendo a permissão para trabalhar no espaço ferroviário. Ele explicou que a SuperVia havia cancelado o cartão para embarcar da maioria dos vendedores da Pepsi, como ele, porque tinha muita gente cadastrada vendendo outras mercadorias. Então, somente os cadastrados mais antigos continuariam com o cartão ativo. O ambulante 8 também pagava o valor da tarifa, mas relatou que na estação Vila Rosali havia pessoas que não pagavam a passagem, assim como na estação Costa Barros, que era muito perigosa porque havia traficantes.

Quando indagamos se os ambulantes já haviam se organizado para enfrentar algum tipo de situação e se sabiam da ocorrência de alguma reunião entre os ambulantes, algum tipo de entrosamento, para discutir a respeito das suas condições de trabalho no espaço ferroviário, a maioria dos entrevistados disse que não. Seguem alguns depoimentos referentes a esse assunto:

É uma classe muito desunida. Os ambulantes não colaboram... Um ex-ambulante, Jorge relojoeiro, também conhecido como azulão, que trabalhava no ramal Saracuruna, já tentou organizar, mas não houve adesões e ele mesmo desistiu. Hoje ele trabalha no ramo da política (ambulante 3).

Há dois anos estavam fazendo uma associação. O ambulante conhecido como “índio” estava a frente. Mas a SuperVia cancelou as reuniões (ambulante 6).

Sei que alguns ambulantes já tentaram marcar com o chefe da SuperVia, mas é difícil encontrar ele (ambulante 7).

Diferente do ambulante 3, o ambulante 6 considerava o grupo de ambulantes unido, conforme já citado. Destacou que os ambulantes se organizaram para enfrentar o segurança que foi morto, concluindo: *“Foi uma vingança, mas é raro”*. Referindo-se que não era comum chegar a extremos como esse. Na mesma direção, o ambulante 8 disse: *“os ambulantes mais antigos me contaram que antigamente era pior... Os ambulantes enfrentavam para matar. Hoje são poucos os que batem nos guardas”*.

Ao perguntarmos se existia competição entre os trabalhadores no espaço ferroviário, o ambulante 2 expressou: *“Existe... E muita! Entre os próprios ambulantes”*. Já a ambulante 4 respondeu que não, mas quando indagada se havia concor-



rência entre os próprios vendedores da Nestlé, já que são muitos, contestou que ela tinha *“prioridade do ponto”*. Ou seja, somente ela podia vender naquela plataforma. Caso não tivesse determinado produto, ela autorizava que a sua colega, que vende nos vagões, pudesse vender na plataforma este produto específico que ela não tinha. E acrescentou: *“Tem ambulantes clandestinos que são abusados! Passam gritando ‘água’ mesmo sabendo que eu também vendo água”* (ambulante 4).

O ambulante 6 disse que acontecia de um ambulante querer vender mais barato que o outro. Deu o seguinte exemplo: *“o amendoim é dois por R\$1,00, mas tem gente que vende três por R\$1,00. É falta de raciocínio. No final do dia vai ter uma merreca”*. O ambulante 7 também expôs que havia competição entre os ambulantes por causa da venda de mercadorias. Na mesma direção, o ambulante 9 destacou: *“para vender mais tem gente que cresce o olho...”* e o ambulante 10 disse: *“Tem gente que coloca mais barato, mesmo sendo tabelado”*, referindo-se aos produtos da Nestlé.

São tantos ambulantes vendendo nas composições e plataformas da ferrovia da RMRJ que seria praticamente impossível não haver competição. O que não os impedem de criar vínculos. O quantitativo de trabalhadores ambulantes é tão expressivo que durante um trajeto relativamente curto de viagem de trem, por cerca de 40 minutos, é possível observar dezenas de ambulantes e vários deles vendendo os mesmos produtos.

Um ambulante conhecido como *“o gordo do trem”* utiliza estratégias de marketing para cativar os usuários e, consequentemente, vender mais. Nas abordagens costuma alegar que precisa pagar sua autonomia e faz praticamente um show ao expor que suas mercadorias são mais baratas que nos mercados da região. Cita vários estabelecimentos, em forma de música, com uma mistura de ritmos de pagode e funk. Inicialmente canta: *“Vem que tem, economia é no Gordo do Trem. Vem que tem, vem que tem. Economia é com o gordo do trem”*. A maioria dos passageiros simpatiza com este ambulante. Alguns até gravam a exibição dele e compartilham na internet<sup>59</sup>. Vários compram suas mercadorias, que são das mais diversificadas. Já observamos, em situações distintas, ele vender desde chocolates a fraldas descartáveis. Há, ainda, vários ambulantes que utilizam microfone sem fio para anunciar seus produtos. Este é tanto um mecanismo para poupar a voz quanto uma estratégia de propaganda.

<sup>59</sup> Há alguns vídeos disponíveis em <<https://www.facebook.com/GordoChatoDoTrem>>. Acesso em 27 mar. 2014.

Buscamos compreender se havia estratégias por parte dos ambulantes para eles lidarem com as panes, enguiços e acidentes tão frequentes no dia-a-dia do sistema ferroviário da RMRJ. Diante deste tema, a maioria dos ambulantes entrevistados informou que agia com naturalidade quando ocorria algum problema. Parece que encaravam tal tipo de dificuldade como algo normal. Alegaram que já estavam acostumados, porém disseram que alguns colegas ficavam revoltados. O ambulante 2 disse que levava “*na esportiva*” para prosseguir com o trabalho. A ambulante 4 falou:

Vira e mexe tem. É mais no Japeri. O trem mais cheio é o que enguiça mais. A SuperVia diz que é cisma das pessoas de Japeri, mas não é cisma não. É o que dá mais problema mesmo.

A ambulante supracitada se dispôs a defender a fala dos usuários dos trens que circulam no ramal Japeri. Inclusive ela utiliza este ramal por residir no município de Queimados. Então experimenta todos os problemas diários que ocorrem com frequência. Mesmo que, por exemplo, ela não esteja no trem problemático, toma conhecimento da situação já que trabalha na ferrovia de segunda a sexta-feira. De fato, os trens deste ramal possuem uma estrutura precária e vivem lotados, apresentando problemas constantemente. A SuperVia tenta se eximir da questão da discriminação com alguns ramais, denunciada pelos passageiros, alegando que são reclamações sem fundamento. Contudo, os sujeitos que usam os trens da ferrovia da RMRJ sabem que existe prioridade nos ramais Deodoro e Santa Cruz (parador), que é uma extensão do primeiro. Como destacado na introdução deste estudo, o público usuário do ramal Deodoro é menos pauperizado, constituindo o que pode ser chamado de “linha 1”, numa analogia com a do MetrôRio.

Já o ambulante 5 expressou que se tratavam de “*falhas humanas*” e contou que certa vez estava na estação Ricardo de Albuquerque e viu o trem sair sozinho, sem maquinista. O trem só foi parar após cortarem a rede aérea. Esse episódio ficou conhecido como “*trem fantasma*”, conforme expusemos no capítulo anterior. Em relação às falhas humanas, acreditamos que elas realmente existam. Contudo, os problemas diários que ocorrem na ferrovia são, em sua maioria, oriundos da estrutura precária do sistema ferroviário. Inclusive, essa precariedade provoca perdas humanas, como dos dois funcionários terceirizados que foram mortos após serem atropelados por um trem. No mínimo, podemos conjecturar que o sistema de sinalização não estava funcionando devidamente.

O ambulante 6 resgatou: “*antigamente ocorria acidente todo dia, como o de hoje*”, referindo-se ao problema ocorrido no mesmo dia em que o diálogo foi estabelecido<sup>60</sup>. Para ele os ramais de Belford Roxo e Saracuruna eram os mais sucateados; o trem parador, que circula no ramal Deodoro, era bom porque são os trens novos que vieram da China ou foram reformados; já os trens diretos para Santa Cruz e Japeri eram ruins.

O ambulante 9 revelou que quando os trens enguiçavam ele acabava vendendo mais na estação Central do Brasil, pois os passageiros ficavam esperando nas plataformas com fome. Justificou: “*É o jeito... Tem que arriscar!*”. O risco seria a perda das mercadorias, uma vez que ele não possui a permissão da SuperVia para trabalhar no espaço ferroviário. Além do mais, a estação Central do Brasil é a que mais possui agentes de segurança. Com uma visão distinta do ambulante 9, o ambulante 10 considerava que as panes atrasavam as vendas.

Procuramos, no diálogo com os ambulantes, abordar se a renovação dos trens da RMRJ havia afetado o trabalho deles. Pensamos nessa questão porque assim que os trens chineses entraram em funcionamento no ano de 2012, foram colocados para circular primeiramente no ramal Deodoro e havia agentes de segurança em praticamente todas as composições. O que inibia a presença dos ambulantes que não possuíam a permissão para vender. Logo, poderia haver alguma estratégia elaborada pelos ambulantes para enfrentar tal situação.

O ambulante 2 que já havia trabalhado em todos os ramais e na época do diálogo trabalhava somente no ramal Santa Cruz, por considerá-lo mais lucrativo, disse que considerava “*excelente*” a renovação da frota ferroviária porque os vagões não andavam mais tão cheios e os ambulantes podiam trabalhar melhor.

Diferentemente, o ambulante 3 afirmou que a renovação não havia afetado em “*nada*” o seu trabalho. Quanto ao ramal de trabalho, o ambulante 3 disse que não tinha. Complementando: “*Fico mais andando, sempre andando, em todos...*”. Quando indagado se não se cansava, respondeu que para e descansa um pouco, como estava fazendo no momento do diálogo na estação Ricardo de Albuquerque. Acrescentou: “*Não dá para se matar muito não*”. Costumava vender mais no trajeto Central-Deodoro.

<sup>60</sup> Matéria intitulada: “SuperVia investiga problemas que causaram 5 horas de atraso em trens”. O *Globo Online*, de 29 de agosto de 2013. Disponível em <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2013/08/supervia-investiga-problemas-que-causaram-5-horas-de-atraso-em-trens.html>>. Acesso em 19 mar. 2014.

O ambulante 1 costumava trabalhar nos ramais Japeri e Santa Cruz e disse que a renovação dos trens não havia afetado o seu trabalho. Da mesma forma que para a ambulante 4, que trabalhava na estação Deodoro. O ambulante 5 igualmente trabalhava na estação Deodoro que, para ele, era a mais movimentada, mas já havia trabalhado também em estações dos ramais Japeri e Santa Cruz. Para o ambulante 5 a renovação dos trens era muito boa, pois melhorou muito para a população.

O ambulante 6 expôs que os novos trens chineses eram bonitos e com a vinda deles havia melhorado muito, principalmente em comparação ao passado, pois os trens antigamente eram todos velhos. *“É o melhor transporte que tem!”*. Argumentou que, no início, a chegada dos trens afetou o trabalho dos ambulantes porque colocavam um guarda em cada trem. Dessa forma, os ambulantes não podiam entrar nas composições. Mas, com o tempo, a SuperVia parou de adotar essa prática. Ele costumava trabalhar mais no trajeto entre as estações Vila Militar e Santa Cruz, visto que de Deodoro em direção à Central do Brasil havia repressão. Enfatizou a dificuldade em atravessar Deodoro, pois sempre havia guardas à paisana nas estações Deodoro, Madureira e Engenho de Dentro. *“Tr pra lá é entregar o ouro ao bandido”*.

O ambulante 7 reclamou que os novos trens chineses não passavam no ramal Belford Roxo, ramal o qual trabalhava. Todavia já havia trabalhado nos ramais Santa Cruz e Japeri. Quando trabalhava nestes ramais não era cadastrado e costumava obter as mercadorias no bairro Padre Miguel. Alegou que lucrava mais fazendo o trajeto entre as estações São Cristóvão e Bangu, mas era arriscado. Na ocasião da entrevista ele vendia na estação Mercadão de Madureira e obtinha as mercadorias da Pepsi na estação Central do Brasil.

O ambulante 8 considerava a renovação da frota ferroviária boa, mas precisava melhorar mais. Afirmou que nos trens antigos o ar condicionado não funcionava, mesmo nos trens que já haviam sido reformados. *“Acontece sempre do ar não funcionar e as pessoas passarem mal”*. Trabalhava no ramal Belford Roxo porque era o mais *“tranquilo”* e também era o ramal mais próximo de sua moradia. Priorizava o trajeto entre as estações Del Castilho e Pavuna. Segundo ele, os outros ambulantes que trabalhavam no ramal Belford Roxo preferiam o trajeto entre as estações Jacarezinho e Pavuna. No seu ponto de vista:

Japeri e Santa Cruz são vitrines, por isso tem mais repressão. Saracuruna e Belford Roxo é segunda divisão. Belford Roxo só tem quatro carros. Dizem (SuperVia) que esse é um ramal de prejuízo porque muita gente não paga passagem. Aqui não costuma ter tanta dura. De Deodoro até a Central tem muita dura.

O ambulante 9 trabalhava nos ramais Belford Roxo e Saracuruna. Alegou que era por serem ramais mais calmos, haver menos aglomeração e menos ambulantes. Sublinhou: *“Japeri e Santa Cruz só vivem cheios, tem muito ambulante”*. Priorizava os trajetos entre as estações Central do Brasil e Del Castilho (ramal Belford Roxo) e entre as estações Central do Brasil e Ramos (ramal Saracuruna). Vendia mais nesses trajetos devido ao maior movimento. Ponderou ser uma boa ideia a renovação da frota devido às melhores condições dos trens, pois em épocas passadas era muito difícil. O ambulante 10 também achava apropriada a vinda dos trens novos porque assim acabaria com os trens velhos que toda hora enguiçavam. Ele trabalhava na plataforma da Central do Brasil, de onde saíam os trens do ramal Saracuruna.

É notável a melhoria nas condições dos trens do sistema ferroviário da RMRJ em comparação ao passado, onde o sucateamento predominava. Hoje podemos observar que foram reformados trens antigos, estão em circulação desde 2012 os trens adquiridos na China e, futuramente, serão recebidos 80 trens nacionais, cujo primeiro carro fez uma viagem inaugural no dia 18 de março de 2014. Além destes, 280 carros encomendados da China pelo Governo do Estado começarão a chegar a partir de abril de 2014, segundo a SuperVia<sup>61</sup>. Contudo, no momento, os trens em circulação não são suficientes para atender a população usuária, que continua sofrendo com os infortúnios diários.

Ao abordarmos essa questão com os ambulantes, percebemos que todos os entrevistados acreditavam que tenha sido bom o avanço da frota ferroviária, mas, ao mesmo tempo, ela suscitou mais repressão ao trabalho dos ambulantes que não possuem a permissão da SuperVia para vender naquele espaço. No entanto, é de conhecimento de todos os sujeitos que circulam no espaço da ferrovia, inclusive dos agentes de segurança, que os ambulantes continuam trabalhando na ferrovia. Podemos afirmar que é bastante difícil circular no sistema ferroviário e não se deparar com um ambulante *“clandestino”*, como eles próprios se denominam.

Quanto à promessa da regularização de todos os ambulantes que trabalham no espaço ferroviário, proferida por um representante da SuperVia, conforme já citado, acreditamos que a mesma não será concretizada. Caso ocorra algum tipo de regularização, será semelhante ao que já existe. Ou seja, por meio da consignação, como os vendedores de produtos da Nestlé, Pepsi Cola e os jornaleiros ambulantes.

<sup>61</sup> Notícia intitulada: “Trem nacional comprado pela SuperVia realiza sua primeira viagem”. *SUPERVIA Trens Urbanos*, de 18 de março de 2014. Disponível em <<http://www.supervia.com.br/noticia.php?n=trem-nacional-comprado-pela-supervia--realiza-sua-primeira-viagem&cod=675>>. Acesso em 25 mar. 2014.

Dessa forma, os ambulantes continuarão precarizados, pois, como buscamos evidenciar neste estudo, os ambulantes da ferrovia da RMRJ em geral, tanto os que têm a permissão quanto os que não a têm, possuem um trabalho precário.

A SuperVia, após 15 anos administrando a ferrovia, nunca fez uma proposta de trabalho aos ambulantes, sequer ouviu as demandas deles. Assim que a SuperVia assumiu a concessão em 1998, ocorreu um protesto na Central do Brasil de vendedores ambulantes proibidos de comercializar as mercadorias nos trens. Entretanto, não houve qualquer tipo de negociação e os ambulantes continuaram trabalhando na ferrovia à revelia da empresa, no sentido de insubordinação.

No passado, sabemos que já ocorreram tentativas de organizar um movimento de ambulantes. Contudo, as adesões foram escassas. Ainda hoje o ex-ambulante Jorge dos Anjos Gonzaga, conhecido como Azulão<sup>62</sup>, é o presidente da Astraterj, segundo seu próprio blog<sup>63</sup>. Ele participa ainda da Comtrem. No entanto, os ambulantes entrevistados não tinham sequer conhecimento da existência das mesmas.

O problema é que os ambulantes estão empenhados somente em garantir “o pão de cada dia”, isto é, os recursos materiais para a sua própria manutenção e de sua família. De tal modo, acabam não se articulando para lutar por melhores condições de trabalho. O ambulante 2 expressou essa questão da sobrevivência no final do diálogo estabelecido, ao sugerir que o título deste estudo fosse “o mundo dos ambulantes” ou “ambulantes guerreiros”, enfatizando que são guerreiros aqueles que trabalham na informalidade para garantir a sobrevivência.

Verificamos que as estratégias utilizadas pelos ambulantes costumam ser pontuais e têm a finalidade de proporcionar que os mesmos prossigam trabalhan-

<sup>62</sup> “Morador de Duque de Caxias, conhecedor da realidade da ferrovia da RMRJ por opção e necessidade, pai de 4 filhos pequenos e dívidas, me tornei vendedor ambulante, após ficar desempregado em 1987. Nunca aceitei trabalhar ilegal, por isso sempre lutei pela legalização dos trabalhadores ambulantes dos trens, pois percebi que cada um deles tinha uma história de desemprego. Em 2000, com o apoio da CUT/RJ e Sindicato dos Ferroviários, fundamos o Sindicato dos Trabalhadores Ambulantes do Trem no Estado do Rio de Janeiro (Sindatrem-RJ), e depois, em 2005, a Astraterj, sempre visando à organização dos trabalhadores, pois sinto que sem a organização da sociedade não conseguiremos avançar. Hoje estou envolvido na luta pela melhoria do transporte ferroviário no Estado do Rio de Janeiro e como pretendo candidato a vereador em 2012” (informações disponíveis em <<http://azulaoblogspotcom.blogspot.com.br/2012/01/quem-e-o-azulao.html>>. Acesso em 25 mar. 2014. Sobre o Sindatrem-RJ, não conseguimos obter informações, ficando a impressão que não está mais ativo. O ex-ambulante Azulão realmente entrou para o ramo da política, como destacou o ambulante 2. Ele foi candidato a vereador no município de Duque de Caxias nas eleições de 2012, mas ficou como suplente pelo Partido Republicano Brasileiro (PRB) na coligação Caxias somos Nós (PRB / PPS / PMN / PC do B). Obteve apenas 154 votos (0,04%). Disponível em <<http://www.eleicoes2012.info/azulao-10111/>>. Acesso em 25 mar. 2014.

<sup>63</sup> Ambulantes auxiliam passageiros dos trens. *Blog do Azulão*, de 24 de fevereiro de 2014. Disponível em <<http://azulaoblogspotcom.blogspot.com.br/2014/02/ambulantes-auxiliam-passageiros-dos.html>>. Acesso em 25 mar. 2014.

do no espaço ferroviário. É para enfrentar as adversidades diárias que se articulam. Ou seja, são realmente estratégias de sobrevivência, tanto material quanto de permanência naquele espaço. Ainda se reúnem em função de situações humilhantes experimentadas por eles, provocadas por outros sujeitos do espaço ferroviário com os quais acabam estabelecendo relações conflituosas, como exemplificamos no caso do agente de segurança assassinado.

Em síntese, as condições atuais de trabalho, para os mais diferentes setores e segmentos, vêm sofrendo um processo de degradação em que a precarização se torna, em suas múltiplas faces, uma deterioração fria e perversa da regressão social e de vida dos trabalhadores. Esse processo, embora seja uma tendência predominante, encontra resistências de tipos diversos, que, mesmo pontuais e localizadas, expressam recuos e fragilidades dos organismos mais tradicionais de representação dos trabalhadores, como os sindicatos, e novas formas de ação, luta e contrapoder que se opõem à precarização social do trabalho (DRUCK, 2013, p.71).

A precarização impregna a vida dos trabalhadores, principalmente dos mais fragilizados em termos de vínculo empregatício, seja do próprio sujeito e, mesmo historicamente, dos seus pais. Esse é o caso da maioria dos ambulantes que trabalham na ferrovia da RMRJ. Tais trabalhadores não costumam participar dos organismos tradicionais de representação, muitas vezes por falta de interesse e de expectativa de mudanças. Além de estarem preocupados no atendimento das questões mais objetivas e emergenciais do cotidiano. Assim, não têm ânimo para se articular com os demais ambulantes e efetivar formas de organização entre eles e outros trabalhadores.

O que ocorre com os trabalhadores ambulantes da ferrovia é reflexo de uma dinâmica contemporânea mais ampla, visto que grande parte da classe trabalhadora está oprimida, em conjunto, pelo desemprego estrutural e pela fragmentação das experiências. Com isso, observamos a diminuição da luta política e a necessidade de sua recomposição sob formas mais coerentes diante desse novo contexto de precariedade (SANTANA & RAMALHO, 2003).

Comprendemos que:

(...) a vida social é composta por bilhões de seres que, no agir, produzem sua existência. Somos seres concretos, de carne e osso. Precisamos continuar concretos, para produzirmos alimentos, casas, roupas, bens variados, festas, cultura, amizade, múltiplas linguagens. Somos seres anônimos, que encontramos um mundo organizado de uma dada maneira, que nos parece natural. Nele, nos tornamos o que somos, ora satisfeitos, ora enraivecidos com nossa sorte. Sabemos que a vida social é histórica e pode se modificar, mas nem sempre sabemos como fazer para que isso ocorra (FONTES, 2010, p. 16).

Perante os processos em curso, entendemos que é preciso reinventar a luta, ultrapassando as estratégias cotidianas para alcançar formas de resistências mais

amplas. Uma ótima experiência nesse sentido é o movimento “Precários Inflexíveis”, que se tornou uma associação contra a precariedade. O próprio nome do movimento já expressa o caráter combativo à flexibilidade nas condições de trabalho. Uma frase que evidencia esse viés de protesto é “*Precários nos querem, rebeldes nos terão*”, que se tornou um lema nas manifestações contra a precariedade em Portugal.

Diante dessa experiência de formação de uma associação ampla contra a precariedade, consideramos que seria interessante implementá-la tanto aqui no Brasil quanto em outros países do mundo, cujos cidadãos experimentam a precariedade no trabalho e na vida. Como a referida associação se propõe a defender os direitos dos trabalhadores precários, engloba, assim, um extenso número de sujeitos. O que pode suscitar a motivação dos trabalhadores desacreditados a participar, já que todos lutam em prol da mesma causa.

O grande desafio da classe trabalhadora, assalariada ou não, é descobrir formas a partir das quais todas as pessoas possam se lançar em atividades políticas de forma permanente. E, ao mesmo tempo em que participam, possam ir reconstruindo a classe desestruturada pelo capital (BOGO, 2008, p. 138).

Sabemos que a crise social acentua contradições que podem impulsionar a luta contra o capitalismo. Contudo, também provoca contratendências buscando ofuscar e evitar que tais lutas ocorram de fato. Com isso, difundem-se as múltiplas formas de expropriação<sup>64</sup>, atreladas a um intenso apassivamento da classe trabalhadora (FONTES, 2010). Mesmo com tantos obstáculos e vivenciando a violência social<sup>65</sup> no nosso cotidiano, temos a possibilidade de intervir no rumo da história, tanto de modo individual quanto coletivo, e construir outro destino (BOGO, 2008). A barbárie provoca descontentamento e, até mesmo, pode suscitar formas de tomada de consciência para dar um basta ao estado de coisas vigentes.

Nesse sentido, é imprescindível que a *classe que vive do trabalho* resista e lute para transformar o que está posto, visando alcançar melhores condições de trabalho e de vida para uma coletividade. Afinal, as lutas sociais necessitam alcançar conquistas imediatas que visem proporcionar melhorias nas condições de vida. Os sujeitos necessitam, ao mesmo tempo, buscar a resolução dos problemas imedia-

<sup>64</sup> “(...) as expropriações são a contraface necessária da concentração exacerbada de capitais e que, menos do que a produção de externalidades, são a forma mais selvagem da expansão (e não do recuo) do capitalismo. Não se trata de um processo de retorno a modalidades anteriores, primitivas, mas de um desenvolvimento do capital que é, ao mesmo tempo, o aprofundamento da tragédia social” (FONTES, 2010, p. 93).

<sup>65</sup> “A prepotência do capital que já não leva progresso algum, apenas se reproduz para si próprio, dá sinais de incompatibilidade com o crescimento populacional. Ele provoca a violência social pela acumulação e não consegue desmobilizá-la. A barbárie é um dos dois trilhos do progresso capitalista: aonde vai o trilho da acumulação, vai também o da desintegração social” (BOGO, 2008, p. 252).



tos e a transformação das estruturas sociais e políticas, para o atendimento das demandas sociais, econômicas, políticas e culturais da classe trabalhadora. “Essa é a verdadeira relação que a luta por resistência deve ter com a identidade de projeto da classe” (BOGO, 2008, p.123).

É urgente a materialização dos direitos arduamente conquistados pela classe trabalhadora brasileira, que, apesar de existirem no campo normativo, não se concretizaram na vida dos sujeitos. Para, assim, a coletividade experimentar condições de trabalho e de vida realmente dignas e continuar lutando em direção a uma sociedade menos desigual, articulando-se com movimentos de diversos países que possuem interesses em comum. Dessa forma, não somente os ambulantes que trabalham nos trilhos da ferrovia da RMRJ teriam uma vida de andanças menos árdua, mas também diversos outros trabalhadores que constituem a *classe que vive do trabalho*.

## 5 Considerações finais

Neste estudo tivemos a oportunidade de analisar algumas transformações ocorridas na ferrovia da RMRJ, sobretudo no que tange o trabalho que os ambulantes desenvolvem naquele espaço. Nosso foco foi a precariedade do trabalho desses sujeitos que, assim como outros trabalhadores, dependem da ferrovia para garantir a própria sobrevivência e de sua família. Para tanto, resgatamos as experiências de trabalho dos ambulantes entrevistados e constatamos que a precarização costuma ser marcante na vida deles, desde a infância, devido ao trabalho precário também desenvolvido por seus pais.

Apesar de termos nos centrado na precarização do trabalho, destacamos que a mesma está intrinsecamente relacionada à precarização da vida. O trabalho precário repercute em todas as dimensões da vida social. São negados a milhares de “cidadãos” brasileiros que compõem a classe trabalhadora, na atualidade, os diversos direitos garantidos constitucionalmente, como o direito ao trabalho. Os mesmos não foram efetivados no plano cotidiano na vida de inúmeros sujeitos. Tal panorama de precarização do trabalho e da vida é experimentado por sujeitos que vivem em distintos países, porém com peculiaridades próprias dependendo da história de cada nação.

Para desenvolvermos este estudo foi muito importante dialogar com os ambulantes que trabalham nos trens urbanos de passageiros da RMRJ, não apenas para traçarmos o perfil dos mesmos, mas, sobretudo para conhecermos a visão deles sobre o trabalho que realizam no espaço ferroviário no tempo presente, além das experiências de trabalho passadas e expectativas futuras. Dessa forma, foi possível verificar o anseio da maioria dos ambulantes entrevistados em obter um emprego com carteira de trabalho assinada para, assim, supostamente, terem acesso às garantias previdenciárias.

Utilizamos diversas matérias de periódicos para evidenciar o cotidiano problemático que continua presente no espaço ferroviário da RMRJ. Tanto os usuários quanto os trabalhadores da ferrovia em questão se deparam com as pre-

cárias condições de funcionamento do sistema ferroviário. De fato ocorreram melhorias, mas estas foram tímidas diante da necessidade de avanços demandados em virtude do histórico de sucateamento pelo qual foi submetido o sistema de transporte ferroviário na RMRJ, desde a década de 1960, quando os sucessivos governos optaram por incentivar o transporte sobre rodas, em detrimento do transporte sobre trilhos, por razões indiscutivelmente econômicas.

Ressaltamos que a escolha do recorte - os ambulantes da ferrovia da RMRJ - ocorreu porque consideramos que eles constituem um dos grupos de trabalhadores mais precarizados nos dias atuais. A precarização das condições de trabalho desse grupo é intensa. Há uma significativa debilitação da saúde, visto que esse grupo de trabalhadores costuma desgastar as cordas vocais ao anunciar os produtos, a coluna ao carregar tanto peso nas suas andanças, correr riscos provenientes das próprias características do espaço onde trabalham, por caminharem com a composição em movimento e devido à existência de vãos entre os trens e as plataformas, por exemplo, que são propícios a acidentes para quem literalmente pula de uma composição para outra ou entra muito apressado no vagão. Esse grupo ainda lida com as relações conflituosas estabelecidas no espaço ferroviário, além de não possuírem garantias enquanto trabalhadores em função do precário ou ausente vínculo empregatício.

Como examinamos neste estudo, a maioria dos ambulantes buscam trabalhar na ferrovia para obter um rendimento que dê conta de suprir as suas próprias necessidades objetivas mais imediatas e de sua família. Muitas vezes o movimento de ir trabalhar como ambulante no espaço ferroviário é a única alternativa encontrada. Esta deveria ser provisória, porém se torna permanente tendo em vista a dificuldade de alcançar um trabalho melhor, ou seja, um trabalho decente de acordo com o propugnado pela Agenda Nacional de Trabalho Decente.

Em relação às promessas de regularização dos ambulantes, informada por representante da SuperVia, embora conjecturemos que o processo deva ser conduzido de modo a não contemplar todos os ambulantes que trabalham no espaço ferroviário, fazendo com que o trabalho deles permaneça extremamente precário, somente será possível analisar esse processo após a sua efetiva implementação. O prazo veiculado foi o ano de 2015, provavelmente para que em 2016 o espaço ferroviário da RMRJ esteja mais organizado para atender a demanda de passageiros que participarão das Olimpíadas Rio 2016. Coincidentemente, o ano de 2016

também foi dado como limite, pela concessionária SuperVia, para o fim da rotina de avarias do sistema ferroviário.

Como somente o Estádio do Maracanã será usado no Estado do Rio de Janeiro para a Copa do Mundo da Fifa Brasil 2014, apenas estão modernizando a estação Maracanã. Ela se encontra fechada para obras desde 18 de agosto de 2013 para a construção de uma nova estação, com plataforma intermodal, que vai unir os serviços de trem e metrô. Os passageiros que acessariam a estação Maracanã estão embarcando e desembarcando nas estações vizinhas: São Cristóvão e Mangueira. Segundo a reportagem intitulada “Estação de trem do Maracanã, no Rio, vai fechar para obras”<sup>66</sup>, a estação Maracanã, que recebia somente os trens paradores, será totalmente reformulada. Com cinco plataformas de embarque e desembarque, terá capacidade para receber trens dos ramais de Santa Cruz, Japeri, Saracuruna e Belford Roxo, além do metrô.

Diante disso, podemos questionar o porquê das obras serem realizadas em função dos megaeventos e não da população usuária e dos espaços mais precarizados da ferrovia. Essa questão, embora não seja objeto deste estudo, merece atenção pois afeta a vida dos sujeitos usuários da ferrovia, incluindo o grupo de trabalhadores ambulantes do espaço ferroviário da RMRJ. Estes podem vir a ser expulsos do sistema ferroviário devido às Olimpíadas Rio 2016. Observamos que, de certa forma, eles são diariamente impedidos de trabalhar, sobretudo no ramal Deodoro. Referimo-nos aos ambulantes que não possuem a permissão da SuperVia, conforme demonstrado.

Nesse sentido, percebemos que os interesses empresariais prevalecem não apenas no espaço ferroviário, administrado por uma empresa do grupo Odebrecht e que ganhou a concessão até o ano de 2048, conforme já exposto, mas igualmente em outros. O espaço urbano está sendo transformado de forma destrutiva para a população, principalmente a mais empobrecida. Ocorrem processos de remoções compulsórias que não costumam vir acompanhados de projeto alternativo de moradia para as famílias atingidas. A Lei Geral da Copa e o processo de privatização dos espaços públicos têm ampliado a superexploração, a perseguição e a repressão aos trabalhadores em geral, especialmente aos informais, como os ambu-

---

<sup>66</sup> G1 Rio de Janeiro, de 12 de agosto de 2013. Disponível em <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2013/08/estacao-de-trem-do-maracana-no-rio-vai-fechar-para-obras.html>>. Acesso em 02 abr. 2014.

lantes, nas regiões centrais das metrópoles e no entorno dos estádios. Entre outras violações que vêm ocorrendo<sup>67</sup>.

Contudo, ponderamos que, mesmo diante de um Estado que deixa tantas lacunas no que tange o social e que faz da exceção a regra (OLIVEIRA, 2003b), um Estado de exceção permanente, em que o soberano – o mercado – decide a exceção, é possível lutar para transformar esta realidade, marcada pelas desigualdades, numa sociedade mais justa e democrática. E isto no sentido de construção de outra ordem, orientada por uma nova sociabilidade, em que todos os sujeitos possam, de fato, exercer seus direitos de cidadania. Tendo em vista esta perspectiva, tal estudo buscou, ainda, contribuir para traçar as possíveis potencialidades oriundas das experiências coletivas em contraposição às árduas condições de vida que são postas para grande parte da população, tendo como recorte os trabalhadores ambulantes das ferrovias.

A despeito da mencionada busca por experiências coletivas de resistência, percebemos que o grupo de ambulantes que trabalham no espaço da ferrovia da RMRJ não se articula para lutar por questões mais amplas. O grupo está focado, de um modo geral, em sobreviver, visando obter o suficiente para suprir as necessidades mais imediatas. Os ambulantes costumam arquitetar estratégias de sobrevivência para permanecer trabalhando naquele espaço enquanto não encontram um trabalho que proporcione “garantias”, ou seja, um mínimo de proteção social. Para isso, há formas corriqueiras de entrosamento para enfrentarem as adversidades com as quais se deparam diariamente no sistema ferroviário.

Não podemos desconsiderar que ocorreram tentativas de organização, como a associação dos ambulantes já mencionada, porém não há uma participação de peso dos trabalhadores ambulantes. Inclusive, é bom lembrar, vários desconhecem a existência da mesma. Pode ser um desinteresse relacionado à perspectiva em conseguir um trabalho fora do espaço ferroviário ou à falta de expectativa de através desta forma de organização alcançar mudanças efetivas nas suas condições de trabalho. Todavia, apesar de suas demandas nunca terem sido atendidas pela SuperVia e nem no passado pela CBTU ou Flumitrens, eles demonstraram esperança na promessa de regularização, sobre a qual até então não tinham conhecimento.

<sup>67</sup> Notícia: A quem interessa blindar a Copa do Mundo? Instituto de Estudos Socioeconômicos /INESC, de 20 de janeiro de 2014. Disponível em <<http://www.inesc.org.br/noticias/noticias-gerais/2014-1/janeiro/a-quem-interessa-blindar-a-copa-do-mundo>>. Acesso em 02 abr. 2014.

Uma reflexão oriunda do fato acima relatado é que para os ambulantes que não possuem a permissão da SuperVia para trabalhar no espaço ferroviário, a proposta de regularização poderia ser uma forma mais real de mudança. Contudo, acreditamos que a mudança mais significativa que ocorreria com isso seria o fim da perseguição, permanecendo as condições de trabalho precárias.

Reafirmamos que todos os sujeitos, de um modo geral, que trabalham como ambulantes nos trilhos da ferrovia da RMRJ possuem uma experiência de trabalho permeada pela precarização. Com destaque para o fato de que o que era para ser um trabalho passageiro se converte no trem da vida.

## 6 Referências

ALENCAR, Monica. O desemprego contemporâneo como elemento da acumulação capitalista e da luta de classes. **O Social em Questão**, n. 25-26. Rio de Janeiro: PUC-Rio. Departamento de Serviço Social, 2011, ano XIV.

ANTUNES, Ricardo. O desenho multifacetado do trabalho hoje e sua nova morfologia. **Revista Serviço Social & Sociedade**, n. 69. São Paulo: Cortez, 2002, ano XXIII.

\_\_\_\_\_. A era da informatização e a época da informalização: riqueza e miséria do trabalho no Brasil. In: **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006.

\_\_\_\_\_. Dimensões da precarização estrutural do trabalho. In: DRUCK, Graça e FRANCO, Tania (orgs). **A perda da razão social do trabalho**. São Paulo: Boitempo, 2007.

\_\_\_\_\_. **Os sentidos do trabalho**: ensaio sobre a afirmação e negação do trabalho. São Paulo: Boitempo, 2009.

\_\_\_\_\_. A corrosão do trabalho e a precarização estrutural. **Margem Esquerda**: ensaios marxistas, n. 18. Boitempo Editorial, junho de 2012.

\_\_\_\_\_. A nova morfologia do trabalho e suas principais tendências. In: **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil II**. São Paulo: Boitempo, 2013.

ALVES, Giovanni. **O novo (e precário) “mundo do trabalho”**: reestruturação produtiva e crise do sindicalismo. São Paulo: Boitempo, 2000.

\_\_\_\_\_. **Dimensões da precarização do trabalho**: ensaios de sociologia do trabalho. São Paulo: Projeto Editoria Práxis, 2013.

ALVES, Giovanni & FONSECA, Dora. Trabalhadores precários: o exemplo emblemático de Portugal. **Margem Esquerda**: ensaios marxistas, n. 18. São Paulo: Boitempo, 2012.

ALVES, Maria Aparecida e TAVARES, Maria Augusta. A dupla face da informalidade do trabalho: “autonomia” ou “precarização”. In: **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006.

ASSOCIAÇÃO CONTRA A PRECARIIDADE. **Precários Inflexíveis**. Disponível em <<http://www.precariosinflexiveis.org/>>. Acesso em 02 jan. 2014.

AZULÃO. Candidato a Vereador/ Suplente/ Duque de Caxias / RJ. **Eleições 2012**. Disponível em <<http://www.eleicoes2012.info/azulao-10111/>>. Acesso em 25 mar. 2014.

BARBOSA, Rosângela. A precariedade na periferia do capitalismo. **Praia Vermelha**. Rio de Janeiro: UFRJ. V. 20, nº 1, 2010.

BEHRING, Elaine. **Brasil em contra-reforma**: desestruturação do Estado e perda de direitos. São Paulo: Cortez, 2003.

\_\_\_\_\_. Expressões políticas da crise e as novas configurações do Estado e da sociedade civil. In: CFESS/ABEPSS. **Serviço Social: direitos sociais e competências profissionais** – Brasília: CFESS, ABEPSS, 2009.

BOGO, Ademar. **Identidade e luta de classes**. 1ª ed. São Paulo: Expressão Popular, 2008.

BORGES, Altamiro. A regressão do trabalho na “era FHC”. **Revista Espaço Acadêmico**. Ano II, nº16, Setembro de 2002. Disponível em <[http://www.espacoacademico.com.br/016/16col\\_borges.htm](http://www.espacoacademico.com.br/016/16col_borges.htm)>. Acesso em 02 jan. 2014.

BORGES, Ângela. Mercado de trabalho: mais de uma década de precarização. In: DRUCK, Graça e FRANCO, Tania (orgs). **A perda da razão social do trabalho**. São Paulo: Boitempo, 2007, p. 81-94.

BOSCHETTI, Ivanete. Seguridade social no Brasil: conquistas e limites à sua efetivação. CFESS, **Revista Inscrita**, 2009.

BRAGA, Ruy. **A política do precariado**: do populismo à hegemonia lulista. São Paulo: Boitempo, 2012.

BRASIL. **Agenda Nacional de Trabalho Decente. Ministério do Trabalho e Emprego**. Disponível em <<http://portal.mte.gov.br/antd/>>. Acesso em 02 abr. 2014.

\_\_\_\_\_. **Contribuinte individual e facultativo**. Ministério da Previdência Social. Disponível em <<http://www.previdencia.gov.br/contribuinte-individual-e-facultativo/>>. Acesso em 19 jan. 2014.

\_\_\_\_\_. **Decreto-Lei Nº 5.452 de 1º de maio de 1943**. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del5452.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm)>. Acesso em 25 mar. 2014.

\_\_\_\_\_. **Categoria de segurados**: contribuinte individual. Ministério da Previdência Social. Disponível em <<http://www.previdencia.gov.br/informaes-2/categoria-de-segurados/>>. Acesso em 19 jan. 2014.

\_\_\_\_\_. **PEC da Juventude**. Marcos da Política Nacional de Juventude. Secretaria Nacional de Juventude. Disponível em <<http://www.juventude.gov.br/marcos/2010-aprovada-a-pec-da-juventude>>. Acesso em 21 fev. 2014.



BRUSCHINI, Cristina. Trabalho doméstico: inatividade econômica ou trabalho não-remunerado? **Revista Brasileira de Estudos de População**. São Paulo: v. 23, n. 2, p. 331-353, jul./dez. 2006. Disponível em <<http://www.scielo.br/pdf/rbepop/v23n2/a09v23n2.pdf>>. Acesso em 25 mar. 2014.

CAMARANO, Ana Amélia. **O idoso brasileiro no mercado de trabalho**. Texto para discussão nº 830. Rio de Janeiro: IPEA, 2001. Disponível em <[http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/2068/1/TD\\_830.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/2068/1/TD_830.pdf)>. Acesso em 25 mar. 2014.

COSTA, Candida da; HORA, Carlos Roberto; & ROLDÁN, Íris Martha. A crise capitalista no século XXI e as repercussões para os trabalhadores. **Revista de Políticas Públicas**. São Luís – MA, nº especial, p. 95-108, 2010.

COTIDIANO RIO DE JANEIRO. “Rio tem maior temperatura do ano; sensação térmica atinge 57°C”. **Folha de S. Paulo Online**, de 04 de fevereiro de 2014. Disponível em <[http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2014/02/14\\_07633-rio-tem-maior-temperatura-do-ano-sensacao-termica-atinge-57c.shtml](http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2014/02/14_07633-rio-tem-maior-temperatura-do-ano-sensacao-termica-atinge-57c.shtml)>. Acesso em 06 fev. 2014.

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS (DIEESE). **Salário mínimo nominal e necessário**. Disponível em <<http://www.dieese.org.br/analisecestabasicasalarioMinimo.html#2013>>. Acesso em 25 mar. 2014.

\_\_\_\_\_. **Pesquisa de Emprego e Desemprego (PED)**. Disponível em <<http://www.dieese.org.br/analiseped/ped.html>>. Acesso em 05 jan. 2014.

DRUCK, Graça. A precarização social do trabalho no Brasil: alguns indicadores. In: **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil II**. São Paulo: Boitempo, 2013.

\_\_\_\_\_. A metamorfose da precarização social do trabalho no Brasil. **Margem Esquerda: ensaios marxistas**, n. 18. Boitempo Editorial, junho de 2012.

EU-REPÓRTER. “Camelô pós-moderno”. **O Globo Online**, de 30 de agosto de 2011. Disponível em <<http://oglobo.globo.com/participe/mat/2011/08/29/ambulante-anuncia-produtos-com-alto-falante-em-trem-da-supervia-925237183.asp>>. Acesso em 27 mar. 2013.

FONTES, Virgínia. **O Brasil e o capital-imperialismo: teoria e história**. Ministério da Saúde / Fundação Oswaldo Cruz. Escola Politécnica de Saúde Joaquim Venâncio. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2010.

FOTO. “Passageiros caminham pelos trilhos da ferrovia”. **O Dia Online**, de 22/01/2014. Disponível em <<http://odia.ig.com.br/odia24horas/2014-01-22/trem-da-supervia-descarrila-em-sao-cristovao.html>>. Acesso em 03 fev. 2014.

FRANCO, Tânia; DRUCK, Graça; e SELIGMANN-SILVA, Edith. As novas relações de trabalho, o desgaste mental do trabalhador e os transtornos mentais no trabalho precarizado. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**. [online]. 2010, Vol. 35, nº 122, p. 229-248. ISSN 0303-7657. Disponível em <<http://www.scielo.br/pdf/rbso/v35n122/a06v35n122.pdf>>. Acesso em 04 fev. 2014.

G1/JORNAL NACIONAL. “Acidente de trem gera caos no transporte coletivo do Rio de Janeiro”. **O Globo Online**, de 22 de janeiro de 2014. Disponível em <<http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2014/01/acidente-de-trem-gera-caos-no-transporte-coletivo-do-rio-de-janeiro.html>>. Acesso em 29 jan. 2014.

G1/RIO DE JANEIRO. “Passageiro morre ao cair entre o trem e a plataforma da SuperVia no Rio”. **O Globo Online**, de 18 de abril de 2013. Disponível em <<http://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/cidade/rio-de-janeiro.html>>. Acesso em 23 abr. 2013.

\_\_\_\_\_. “Estação de trem do Maracanã, no Rio, vai fechar para obras”. **O Globo Online**, de 12 de agosto de 2013. Disponível em <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2013/08/estacao-de-trem-do-maracana-no-rio-vai-fechar-para-obras.html>>. Acesso em 02 abr. 2014.

\_\_\_\_\_. Infográfico da malha ferroviária da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. **O Globo Online**, de 22 de janeiro de 2014. Disponível em <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/01/problema-prejudica-circulacao-de-trens-na-supervia-nesta-quarta-feira.html>>. Acesso em 22 jan. 2014.

\_\_\_\_\_. “Após mortes, Baixada Fluminense tem nova onda de violência”. **O Globo Online**, de 16 de janeiro de 2014. Disponível em <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/01/apos-mortes-baixada-fluminense-tem-nova-onda-de-violencia.html>>. Acesso em 21 fev. 2014.

\_\_\_\_\_. “SuperVia investiga problemas que causaram 5 horas de atraso em trens”. **O Globo Online**, de 29 de agosto de 2013. Disponível em <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2013/08/supervia-investiga-problemas-que-causaram-5-horas-de-atraso-em-trens.html>>. Acesso em 19 mar. 2014.

G1/MATO GROSSO. “Preço do pão francês tem alta de 77% em MT desde o início do ano”. **O Globo Online**, de 21 de setembro de 2013. Disponível em <<http://g1.globo.com/mato-grosso/noticia/2013/09/preco-do-pao-frances-tem-alta-de-77-em-mt-desde-o-inicio-do-ano.html>>. Acesso em 05 jan. 2014.

GORDO DO TREM. **Facebook**. Disponível em <<https://www.facebook.com/GordoChatoDoTrem>>. Acesso em 27 mar. 2014.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **Bilhete Único RJ**. Secretaria de Transportes do Governo do Rio de Janeiro. Disponível em <<http://www.riobilheteunico.rj.gov.br>>. Acesso em 12 dez. 2013.

\_\_\_\_\_. **Programa Estadual de Integração na Segurança (PROEIS)**. Secretaria de Estado de Segurança (SESEG). Disponível em <<http://www.rj.gov.br/web/seseg/exibeconteudo?article-id=390115>>. Acesso em 18 mar. 2014.

HARVEY, David. A transformação político-econômica do capitalismo no final do século XX. In: **Condição pós-moderna**. 2ª ed. São Paulo: Loyola, 1993.

\_\_\_\_\_. A acumulação via espoliação. In: **O novo imperialismo**. São Paulo: Loyola, 2003.

\_\_\_\_\_. **O enigma do capital:** e as crises do capitalismo. São Paulo: Boitempo, 2011.

IANNI, Octavio. O “mundo do trabalho”. **São Paulo em Perspectiva** - Trabalho: Globalização e Tecnologia, v. 8, n. 1, p. 2-12, 1994.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Especial Dia do Trabalho.** 30 de abril de 2013. Disponível em <<http://saladeimprensa.ibge.gov.br/noticias?view=noticia&id=1&busca=1&idnoticia=2368>>. Acesso em 31 out. 2013.

\_\_\_\_\_. **Pesquisa Mensal de Emprego (PME).** Trabalhadores por Conta Própria: Perfil e Destaques. Março de 2008. Disponível em <[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/trabalhoerendimento/pme\\_nova/parte1.pdf](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/trabalhoerendimento/pme_nova/parte1.pdf)>. Acesso em 07 abr 2014.

INSTITUTO DE ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS (INESC). **A quem interessa blindar a Copa do Mundo?** 20 de janeiro de 2014. Disponível em <<http://www.inesc.org.br/noticias/noticias-gerais/2014-1/janeiro/a-quem-interessa-blindar-a-copa-do-mundo>>. Acesso em 02 abr. 2014.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). MELO, Hildete & TELES, Jorge. **Serviços e Informalidade:** o comércio ambulante no Rio de Janeiro. Texto para discussão nº 773, 2000. Disponível em <[http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/2247/1/TD\\_773.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/2247/1/TD_773.pdf)>. Acesso em 25 mar. 2014.

JARDIM, Fabiana. Explorando as fronteiras do desemprego: reflexões a partir da categoria desemprego por desalento. **Plural** (USP), v.12, p. 57-78. 2005.

KOWARICK, Lucio. **Capitalismo e marginalidade na América Latina.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1975.

LATUFF, Carlos. **“SUPERVIA CRUCIS” e a mobilidade urbana.** Charge de 22 de janeiro de 2014. Blog Q.A.P. Disponível em <<http://noqap.blogspot.com.br/2014/01/supervia-crucis-e-mobilidade-urbana.html>>. Acesso em 11 mar. 2014.

MACHADO DA SILVA, Luiz Antonio. Mercado de trabalho, ontem e hoje: informalidade e empregabilidade como categorias de entendimento. In: **Além da Fábrica:** trabalhadores, sindicatos e a nova questão social. São Paulo: Boitempo Editorial, 2003.

MALAGUTI, Manoel Luiz. **Crítica à razão informal:** a imaterialidade do salariado. São Paulo: Boitempo, 2001.

MARX, Karl. **Salário, Preço e Lucro.** São Paulo: Global, 1981.

\_\_\_\_\_. Processo de trabalho e processo de produzir mais-valia. In: **O Capital.** Crítica da Economia Política. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

MÉSZÁROS, István. Desemprego e precarização: um grande desafio para a esquerda. In: **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil.** São Paulo: Boitempo, 2006.

NOTÍCIA. “Pnad Contínua permitirá avaliação detalhada do mercado de trabalho”. **Agência Brasil**, de 17 de janeiro de 2014. Disponível em <<http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2014-01-17/pnad-continua-permitira-avaliacao-detalhada-do-mercado-de-trabalho>>. Acesso em 05 abr. 2014.

\_\_\_\_\_. “Ambulantes auxiliam passageiros dos trens”. **Blog do Azulão**, de 24 de fevereiro de 2014. Disponível em <<http://azulaoblogspotcom.blogspot.com.br/2014/02/ambulantes-auxiliam-passageiros-dos.html>>. Acesso em 25 mar. 2014.

NOTÍCIA RIO. “Ambulante atira pedra em cabine de maquinista de composição da SuperVia”. **O Dia Online**, de 02 de dezembro de 2013. Disponível em <<http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2013-12-02/ambulante-atira-pedra-em-cabine-de-maquinista-de-composicao-da-supervia.html>>. Acesso em 18 mar. 2014.

\_\_\_\_\_. “Tráfego transforma estação de trem em ponto de drogas”. **O Dia Online**, de 17 de março de 2014. Disponível em <<http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2014-03-17/trafico-transforma-estacao-de-trem-em-ponto-de-drogas.html>>. Acesso em 17 mar. 2014.

NOTÍCIAS. “SuperVia investiga ‘Trem Fantasma’”. **Portal R7 Rio e Cidades**, de 19 de janeiro de 2010. Disponível em <<http://noticias.r7.com/cidades/noticias/supervia-investiga-trem-fantasma-20100119.html>>. Acesso em 11 mar. 2014.

\_\_\_\_\_. “Cracolândias na linha férrea atrasam circulação de trens no Rio”. **Portal R7 Rio de Janeiro**, de 03 de setembro de 2011. Disponível em <<http://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/noticias/cracolandias-na-linha-ferrea-atrasam-circulacao-de-trens-no-rio-20110903.html>>. Acesso em 15 abr. 2014.

\_\_\_\_\_. “Rio: responsável por trens admite falhas e diz que melhorias só serão sentidas no ano das Olimpíadas”. **Portal R7 Rio de Janeiro**, de 25 de outubro de 2012. Disponível em <<http://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/noticias/supervia-admite-falhas-e-diz-que-passageiros-so-sentirao-melhorias-nos-trens-no-ano-da-olimpiada-20121025.html>>. Acesso em 27 mar. 2013.

\_\_\_\_\_. “Dois funcionários terceirizados morrem atropelados por trem”. **O Globo Online**, de 28 de fevereiro de 2013. Disponível em <<http://oglobo.globo.com/rio/dois-funcionarios-terceirizados-morrem-atropelados-por-trem-7701867>>. Acesso em 27 mar. 2013.

\_\_\_\_\_. “Após caos, Pezão diz que está satisfeito com SuperVia”. **Estadão**, de 23 de janeiro de 2014. Disponível em <<http://www.estadao.com.br/noticias/geral,apos-caos-pezao-diz-que-esta-satisfeito-com-supervia,1122038,0.htm>>. Acesso em 11 mar. 2014.

\_\_\_\_\_. “Mão de obra precária”. **Estadão**, de 26 de janeiro de 2014. Disponível em <<http://www.estadao.com.br/noticias/impreso,mao-de-obra-precaria,1123094,0.htm>>. Acesso em 07 mar. 2014.

\_\_\_\_\_. “Trem nacional comprado pela SuperVia realiza sua primeira viagem”. **SuperVia Trens Urbanos**. Disponível em <<http://www.supervia.com.br/>>

noticia.php?n=trem-nacional-comprado-pela-supervia--realiza-sua-primeira-viagem&cod=675>. Acesso em 25 mar. 2014.

NUN, José. Superpoblación relativa, ejército industrial de reserva y masa marginal. **Revista Latino-americana de Sociología**. Buenos Aires, v. 5, n. 2, 1969.

OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à razão dualista: o ornitorrinco**. São Paulo: Boitempo, 2003.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Declaração Universal de Direitos Humanos**. Disponível em <[http://portal.mj.gov.br/sedh/ct/legis\\_intern/ddh\\_bib\\_inter\\_universal.htm](http://portal.mj.gov.br/sedh/ct/legis_intern/ddh_bib_inter_universal.htm)>. Acesso em 25 mar. 2014.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). **Tendências mundiais de emprego 2014**. Disponível em <<http://www.oitbrasil.org.br/content/fraca-recuperacao-economica-nao-chega-ao-emprego>>. Acesso em 11 fev. 2014.

PRADO JR., Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

PIRES, Lenin. **Esculhamba, mas não esculacha!** – uma etnografia dos usos urbanos dos trens urbanos da Central do Brasil. Rio de Janeiro: Editora da UFF, 2011.

POCHMANN, Márcio. Desempregados no Brasil. In: **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006.

QUIJANO, Aníbal. “Marginalidad” e “Informalidad” en debate. In: **La economía popular y sus en caminos en America Latina**. Lima, Mosca Azul, 1998.

RIO. “Trens da Supervia têm ao menos um incidente grave a cada 75 dias”. **Jornal do Brasil**, de 16 de dezembro de 2011. Disponível em <<http://www.jb.com.br/rio/noticias/2011/12/16/trens-da-supervia-tem-ao-menos-um-incidente-grave-a-cada-75-dias/>>. Acesso em 11 mar. 2014.

\_\_\_\_\_. “Diário sobre trilhos: 15 anos de problemas e falhas da SuperVia”. **Jornal do Brasil**, de 08 de setembro de 2013. Disponível em <<http://www.jb.com.br/rio/noticias/2013/09/08/diario-sobre-trilhos-15-anos-de-problemas-e-falhas-da-supervia/>>. Acesso em 29 jan. 2014.

\_\_\_\_\_. “Passageiro morre ao cair entre trem e plataforma da Supervia”. **O Globo Online**, de 14 de janeiro de 2014. Disponível em <<http://oglobo.globo.com/rio/passageiro-morre-ao-cair-entre-trem-plataforma-da-supervia-1-11297550>>. Acesso em 03 fev. 2014.

\_\_\_\_\_. “Passageiros ainda são obrigados a suportar altas temperaturas em ônibus, trens e barcas”. **O Globo Online**, de 31 de janeiro de 2014. Disponível em <<http://oglobo.globo.com/rio/passageiros-ainda-sao-obrigados-suportar-altas-temperaturas-em-onibus-trens-barcas-11459579>>. Acesso em 06 fev. 2014.

SANTANA, Marco Aurélio & RAMALHO, José Ricardo. **Além da fábrica: trabalhadores, sindicatos e a nova questão social**. São Paulo: Boitempo, 2003.

SANTOS, Milton. Território e Cidadania. In: **O espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 1987 (Coleção espaços).

SILVA, Fernando T. da. **Vale quanto pesa?** Reforma trabalhista no Brasil sob a mediação do valor-trabalho. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Serviço Social da PUC-Rio. Rio de Janeiro, 2011.

STAMPA, Inez. Formas de resistência e defesa do trabalho. In: **Nos trilhos da privatização: ferrovias e ferroviários do Rio de Janeiro em questão**. São Paulo: Annablume, 2011.

\_\_\_\_\_. Transformações recentes no “mundo do trabalho” e suas consequências para os trabalhadores brasileiros e suas organizações. **Em Pauta**, n. 30, v. 10. Rio de Janeiro: UERJ. Revista da Faculdade de Serviço Social da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2012.

SUPERVIA TRENDS URBANOS. **Estações**. Trens Urbanos. Disponível em <<http://www.supervia.com.br/estacoes.php>>. Acesso em 02 dez. 2013.

\_\_\_\_\_. **Investimentos**. Disponível em <<http://www.supervia.com.br/img-Press/1/0587a01e71046d3b640c1a467fdac165.pdf>>. Acesso em 31 jan. 2014.

\_\_\_\_\_. **Quem somos**. Disponível em <<http://www.supervia.com.br/quemsomos.php>>. Acesso em 24 fev. 2014.

TAVARES, Maria Augusta. **Os fios Invisíveis da produção capitalista: informalidade e precarização do trabalho**. São Paulo: Cortez, 2004.

\_\_\_\_\_. O trabalho informal e suas funções sociais. **Praia Vermelha**. Rio de Janeiro: UFRJ. V. 20, nº 1, 2010.

THOMPSON, Edward. **A miséria da teoria ou um planetário de erros**. Tradução de Waltensir Dutra. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

\_\_\_\_\_. **A formação da classe operária inglesa**. Vol.1 - A árvore da liberdade. Tradução de Denise Bottmann. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

VASAPOLLO, Luciano. **O trabalho atípico e a precariedade**. Tradução de Maria de Jesús Brito Leite. 1ª ed. São Paulo: Expressão Popular, 2005.

\_\_\_\_\_. O trabalho atípico e a precariedade: elemento estratégico determinante do capital no paradigma pós-fordista. In: **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006.

\_\_\_\_\_. La precariedad como paradigma de la reestructuración capitalista en la fase de la crisis estructural. In: **XI Jornada de Economía Crítica**. Bilbao: Ecocri, 2008.

VENDRAMINI, Célia Regina. A contribuição de E. P. Thompson para a apreensão dos saberes produzidos do/no trabalho. **Educação Unisinos**, v. 10, nº 2. 2006. Disponível em <<http://revistas.unisinos.br/index.php/educacao/article/view/6051>>. Acesso em 1º mar. 2013.

**Anexo I**  
**Roteiro de Entrevista**  
**Trabalhadores ambulantes dos trens urbanos de passageiros**  
**da RMRJ**

1. Dados de identificação
  - Idade
  - Sexo
  - Naturalidade
  - Nível de escolaridade
2. Breve resgate histórico da educação formal
3. Informações sobre local e situação de moradia
4. Composição familiar
5. Naturalidade, profissão e vínculo empregatício dos pais
6. Meios de transporte utilizados
7. Histórico de trabalhos exercidos
8. Inserção na ferrovia da RMRJ
9. Contribuição previdenciária
10. Condição de desemprego
11. Rendimento familiar
12. Mercadorias vendidas
13. Apreensões e conflitos
14. Estratégias adotadas
15. Ingresso diário nas estações da ferrovia
16. Formas de organizações entre os ambulantes
17. Competição no espaço ferroviário
18. Regularização do trabalho dos ambulantes
19. Renovação da frota ferroviária
20. Ramal de trabalho e trajetos priorizados
21. Avarias no sistema ferroviário
22. Vantagens e desvantagens do trabalho como ambulante
23. Expectativas futuras em relação ao trabalho