



Ana Paula Ferreira Jordão

TRABALHO E RESISTÊNCIA
Experiências dos trabalhadores ambulantes
nos trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Tese de Doutorado

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Serviço Social da PUC-Rio como requisito parcial para obtenção do grau de Doutor em Serviço Social.

Orientadora: Dra. Inez Terezinha Stampa

Rio de Janeiro
Julho de 2019



Ana Paula Ferreira Jordão

TRABALHO E RESISTÊNCIA
Experiências dos trabalhadores ambulantes
nos trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Tese de Doutorado apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Doutor pelo Programa de Pós-Graduação em Serviço Social da PUC-Rio. Aprovada pela Comissão Examinadora abaixo relacionada.

Prof^a. Inez Terezinha Stampa

Orientadora

Departamento de Serviço Social – PUC-Rio

Prof^a. Ariane Rego de Paiva

Departamento de Serviço Social – PUC-Rio

Prof. Rafael Soares Gonçalves

Departamento de Serviço Social – PUC-Rio

Prof^a. Ana Inês Simões Cardoso de Melo

Faculdade de Serviço Social – UERJ

Prof^a. Elaine Marlova Venzon Francisco

Faculdade de Serviço Social – UERJ

Rio de Janeiro, 05 de julho de 2019.

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, em 2008. Especializou-se em Orientação Educacional e Pedagógica pela Faculdade Integrada A Vez do Mestre, conveniada a Universidade Cândido Mendes, em 2012. Realizou o mestrado em Serviço Social pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, em 2014. 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.

Ficha Catalográfica

Jordão, Ana Paula Ferreira
Trabalho e resistência : experiências dos trabalhadores ambulantes nos trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro / Ana Paula Ferreira Jordão ; orientadora: Inez Terezinha Stampa. – 2019.
296 f. : il. color. ; 30 cm
Tese (doutorado)–Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Serviço Social, 2019. Inclui bibliografia.
1. Serviço Social – Teses. 2. Trabalho. 3. Trabalhadores ambulantes. 4. Experiência. 5. Ferrovia. 6. Resistência. I. Stampa, Inez Terezinha. II. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Departamento de Serviço Social. III. Título.

CDD: 361

Dedico esta tese aos
trabalhadores ambulantes, em
especial, aos sujeitos dessa
pesquisa.

Também dedico aos meus
amados pais, Sandra e Wilton,
pelas experiências ao longo da
nossa caminhada.

O ar e o vento

[...] Às vezes me reconheço nos demais. Me reconheço nos que ficarão, nos amigos abrigos, loucos lindos de justiça e bichos voadores da beleza e demais vadios e mal cuidados que andam por aí e que por aí continuarão, como continuarão as estrelas da noite e as ondas do mar. Então, quando me reconheço neles, eu sou ar aprendendo a saber-me continuando no vento [...].

O livro dos abraços
Eduardo Galeano, 2008a, p. 269.

Agradecimentos

Ao universo, pelas vidas neste planeta, pelas águas em abundância, por toda a natureza e pela centelha divina existente em cada ser.

Ao meu companheiro de vida, Fábio Vale, pelo amor, paciência e amizade por mais de 12 anos de histórias compartilhadas. E aos nossos gatinhos, Mococa, Susie, Lindinha e Groot, pelo dia a dia repleto de afagos e ronrons, essenciais para a escrita desta tese.

Aos meus pais, Sandra e Wilton, e à minha irmã, Rose, pelo amor e carinho genuínos. Aos meus sogros, Marcília e João (*in memoriam*), pelo convívio e afeição. E aos meus demais familiares, especialmente à minha querida tia Vera (*in memoriam*) e à minha madrinha Sônia, pelo zelo e aconchego.

Aos trabalhadores ambulantes, em particular, aos que trabalham nos trens da RMRJ e com quem tive a oportunidade de dialogar, pela disponibilidade e confiança em narrarem suas experiências.

À professora Inez Stampa, minha orientadora nos cursos de mestrado e doutorado, por me incentivar a realizar este estudo e embarcar comigo nesta “viagem” nos trens, sou grata também pela convivência, aprendizados e afeto.

À professora Ana Inês Simões, que me orientou no trabalho de conclusão de curso na graduação, além das orientações para a vida, pela presença, força e amizade.

À professora Ariane Paiva, pelas indicações, disponibilidade e gentilezas para a realização deste estudo.

Ao professor Rafael Gonçalves, pelo encorajamento e contribuições desde o mestrado e por me apresentar elementos que tanto contribuíram para o exercício da observação atenta ao campo empírico.

À professora Elaine Marlova, pela disponibilidade e interesse em aceitar participar da banca de defesa desta tese.

À professora Mônica Alencar, por me acompanhar desde a graduação, pelas delicadezas e contribuições no meu percurso acadêmico.

À professora Márcia Botão, pela disponibilidade em colaborar para a banca de defesa desta tese.

Ao professor Marcio Brotto (*in memoriam*), pelos estímulos no curso de mestrado e até meados do doutorado.

A todos os professores e funcionários do Departamento de Serviço Social da PUC-Rio, pelos ensinamentos e apoio.

À PUC-Rio, pela oportunidade de conceder bolsa de isenção para a realização do curso de doutorado. O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

Aos colegas de pós-graduação, pelas trocas propiciadas, sobretudo, a Simone Cazarin, pelas motivações e cortesias, e a Moacyr Ramos, pela amizade, companheirismo e por ser meu irmão de alma.

Ao IFRJ, pelo fomento aos estudos e possibilidade de me dedicar plenamente a esta tese nos últimos dois anos. Agradeço, principalmente, às minhas colegas de trabalho na CoTP: Celma Azeredo, Jacqueline Balina, Janete Ribeiro, Josélia Fonseca, Luana Luna, Lucília Carvalho, Mara Cristina Castro, Mara Ninô, Maria Aparecida Miranda, Maria das Graças Moreira e Marisa Fontes, pelo acolhimento e consideração. Agradeço também à Elizabeth Marçal, que foi minha primeira colega de trabalho no IFRJ, pelo incentivo em ingressar no curso de pós-graduação. Muitas dessas colegas se tornaram queridas amigas durante a nossa jornada.

À amiga-irmã Monica Lima, pelo apreço e cumplicidade, e à sobrinha Laura que está a caminho, por alegrar ainda mais nossas vidas. Aos amigos Rafael Henrique, Juliana Zampieri e aos pequenos Samuel e Joana, por se tornarem a família que escolhemos. E ao amigo Gilson Bulhões, pela estima e sentimentos partilhados ao longo de duas décadas de amizade.

Às amigas que a Uerj me presenteou, Cinthia Pereira, Leda Magalhães, Lidiane Bragança, Roberta Guimarães e Sheila Souza, pela sororidade e afeto de sempre. Às amigas Débora Bahia, Maria Inês Ribeiro, Raquel Cristiane Barbosa e Sandra Machado, pelas afinidades e ternura. E aos amigos Claudia Viana e Sérgio Falomir, pelo cuidado e carinho.

À psicóloga Ana Lucia Oliveira, pela atenção, escuta e reflexões propiciadas durante, praticamente, todo o curso de doutorado.

Aos alunos do curso de Geografia da UFF, Helena Rodriguez, Pedro Moreira e Guilherme Fedozzi, que chegaram até a mim através da última ambulante entrevistada na pesquisa para a realização desta tese, pelo encontro, trocas e interesse no estudo.

A todos que, direta ou indiretamente, fizeram parte dessa história e contribuíram para a realização deste ciclo em minha vida, deixo aqui registrado os meus fraternos agradecimentos.

Resumo

Jordão, Ana Paula Ferreira; Stampa, Inez Terezinha (Orientadora). **Trabalho e Resistência: Experiências dos trabalhadores ambulantes nos trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 2019. 296 p. Tese de Doutorado – Departamento de Serviço Social, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

Este estudo teve como objetivo apreender as experiências dos trabalhadores ambulantes nos trens urbanos de passageiros que circulam na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ). Trata-se de pesquisa que desenvolve e aprofunda o estudo de mestrado da autora, intitulado “Uma vida de andanças: trabalho, precarização e os ambulantes dos trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro”. Na atualidade, todos os ambulantes que trabalham nos trens da RMRJ desenvolvem suas atividades no espaço ferroviário de forma clandestina, pois não é permitido pela concessionária que administra a ferrovia da RMRJ - a Supervia -, o trabalho ambulante naquele espaço. Para o desenvolvimento da pesquisa, o trabalho de campo teve início, de modo mais sistemático, em março de 2018 e foi concluído no segundo semestre daquele ano. O trabalho de campo consistiu em observação participante das dinâmicas dos sujeitos que trabalham na ferrovia e em entrevistas com trabalhadores ambulantes nos cinco principais ramais dos trens urbanos da RMRJ (Deodoro; Santa Cruz; Japeri; Belford Roxo e Saracuruna). Foram realizadas 16 (dezesseis) entrevistas semiestruturadas com trabalhadores ambulantes, que vendiam as mais distintas mercadorias, nas plataformas da ferrovia e/ou nas composições dos trens. De forma complementar, foi utilizada uma diversidade de fontes documentais oficiais, além de jornais, revistas, mídias sociais, imagens, além de depoimentos de ambulantes que trabalhavam em outros espaços urbanos. Também foram acessados dados secundários de institutos de pesquisa e realizada revisão teórico-bibliográfica. Neste processo de pesquisa e de construção acadêmico-científica, a categoria trabalho foi aprofundada, assim como os conceitos de classe e experiência. No desenvolvimento e discussão da tese, são articulados, também, o processo de precarização estrutural do trabalho, no sistema capitalista, e as experiências dos ambulantes nos trens da RMRJ, destacando-se, assim, a superexploração do trabalho a que estão submetidos. Outro eixo da investigação realizada é o da questão urbana, tanto discutindo teoricamente esta categoria quanto apresentando-se, historicamente, o espaço do Rio de Janeiro e da ferrovia. Nessa direção, são desenvolvidas e articuladas as discussões teórico-empíricas sobre o espaço urbano, o direito à cidade e sua apropriação pelos trabalhadores ambulantes como seu *locus* de trabalho. Na perspectiva de articular trabalho e reprodução social, são apresentados elementos que circundam a reprodução desta fração da força de trabalho, bem como de suas famílias. Adicionalmente, são apresentadas as experiências de trabalho dos ambulantes no espaço da ferrovia da RMRJ, identificando seus conflitos e contradições, bem como possíveis formas de resistência desses trabalhadores. Esta resistência é expressa como vinculada a estratégias de sobrevivência, identificando-se as peculiaridades de trabalho, condições e modo de vida desses trabalhadores. A chave de leitura adotada, que compreende a experiência do trabalho ambulante como uma estratégia de sobrevivência, marcada por condições precárias de trabalho e de vida, permite afirmá-la como uma forma singular de resistência destes trabalhadores ambulantes na ferrovia da RMRJ.

Palavras-chave

Trabalho; trabalhadores ambulantes; experiência; ferrovia; resistência.

Abstract

Jordão, Ana Paula Ferreira; Stampa, Inez Terezinha (Advisor). **Work and Resistance: Experiences of the hawkers on the trains of the Rio de Janeiro Metropolitan Region**. Rio de Janeiro, 2019. 296 p. PhD. Thesis – Departamento de Serviço Social, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

This study sought to capture the experiences of hawkers in urban passenger trains that circulate on the Rio de Janeiro Metropolitan Region (RJMR), Brazil. This is a deepening of the study that culminated in the master's dissertation entitled "A life of wandering: work, precarization and the hawkers of the trains of the Metropolitan Region of Rio de Janeiro". Currently, all the hawkers working on the RMRJ trains work in a clandestine way, since their work is not permitted SuperVia, the company who manages the RMRJ railroad, the traveling work in that space. For the elaboration of the present study, the empirical field was entered, in a more systematic way, starting in march of 2018, until the second semester of the same year. The field work consisted of participant observations of the dynamics of the subjects that work in the railroad and in interviews with hawkers on the five main lines of the urban trains of the RMRJ (Deodoro, Santa Cruz, Japeri, Belford Roxo and Saracuruna). Sixteen semi-structured interviews were realized, carried out on the platforms of the railway and also in the composition of the train, with hawkers who worked selling a wide sort of products. Complementary, a variety of sources were used, such as official documents, newspapers and magazines, social medias, pictures and testimonials from hawkers working in other urban spaces. Secondary data from research institutes and bibliographic research were also accessed, as and carried out theoretical-bibliographical review. In this process of research and academic-scientific construction, the work category was deepened, as were the concepts of class and experience. In the discussion and development of the thesis, the process of structural precarization of the current work in the capitalist system and the work experiences of the hawkers in the trains of the RMRJ were also articulated. It emphasized, therefore, the overexploitation of the work to which they are submitted. Another axis of the realized investigation is that of the urban question, both theoretically discussing this category as historically presenting the Rio de Janeiro's and the railroad's space. In this direction, theoretical-empirical discussions on urban space, the right to the city and the appropriation of the city by hawkers as their work *locus* were developed and articulated. In the perspective of articulating work and social reproduction, elements that surround the reproduction of this fraction of the work force, as well as their families', are presented. Additionally, experiences concerning the work of the hawkers in the railroad space of the RMRJ were presented, identifying its conflicts and contradictions, as well as the possible forms of resistance of these workers. This resistance is expressed as related to survival strategies, identifying the work peculiarities, conditions and way of lives of these workers. The reading key adopted, which comprehends the experience of hawkers as a survival strategy, marked by precarious working and living conditions, allows us to affirm it as a unique form of resistance of these workers on the RMRJ railroad.

Keywords

Work; hawkers; experience; railroad; resistance.

Sumário

1. Introdução	18
2. Experiências de trabalho dos ambulantes nos trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.....	33
2.1 Trabalho e precarização estrutural	33
2.2 A superexploração do trabalho no Brasil	52
2.3 Os conceitos de classe e experiência.....	68
2.4 A experiência de trabalho dos ambulantes	82
3. Os trabalhadores ambulantes da ferrovia da Região Metropolitana do Rio de Janeiro e a cidade.....	102
3.1 Contradições no espaço urbano do Rio de Janeiro	103
3.2 A apropriação da cidade pelos trabalhadores ambulantes.....	121
3.3 Elementos que circundam a reprodução social dos ambulantes.....	142
3.4 Modo e condições de vida dos trabalhadores da ferrovia	159
4. Conflitos, contradições e formas de resistência dos ambulantes da ferrovia da Região Metropolitana do Rio de Janeiro	178
4.1 A dinâmica das viagens nos trens urbanos de passageiros.....	179
4.2 Conflitos constituídos nas condições e relações de trabalho	198
4.3 Contradições inerentes ao trabalho dos ambulantes	216
4.4 Experiências de resistência dos trabalhadores.....	237
5. Considerações finais.....	258
6. Referências.....	265

Apêndice A - Roteiro de Entrevista

Apêndice B - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Anexo A - Parecer do Comitê de Ética em Pesquisa da PUC-Rio

Apêndice C - Cadernos do trem

Lista de figuras

Figura 1 - Diagrama da malha ferroviária: SuperVia/RMRJ	22
Figura 2 - Trabalhadores protestando contra as reformas: Brasil, estado da Bahia, 2017.....	62
Figura 3 - Colisão entre trens na Estação São Cristóvão: SuperVia/RMRJ, 2019.....	139
Figura 4 - Trabalhador ambulante vendendo nos trens: SuperVia/RMRJ, 2016.....	180
Figura 5 - Artista de rua no espaço urbano: via de acesso às estações metrô e ferroviária do Maracanã, Rio de Janeiro, 2018.....	182
Figura 6 - Missionários trabalhando nos trens: SuperVia/RMRJ, 2018	189
Figura 7 - Pastor vendendo balas nos trens: SuperVia/RMRJ, 2018.....	191
Figura 8 - Instalações da ferrovia no bairro de Engenho Novo, cidade do Rio de Janeiro/RJ: SuperVia/RMRJ, 2019.....	193
Figura 9 - Imagem do quadro “Espaço do empreendedor”, Estação Central do Brasil na cidade do Rio de Janeiro: SuperVia/RMRJ, 2018.....	196
Figura 10 - Depoimento de trabalhador ambulante nos trens: SuperVia/RMRJ, 2017	199
Figura 11 - Relato de trabalhador ambulante nos trens: SuperVia/RMRJ, 2017	201
Figura 12 - Conflito na plataforma e na composição do trem: SuperVia/RMRJ, 2016.....	209
Figura 13 - Trabalhador ambulante denuncia perseguição na ferrovia: SuperVia/RMRJ, 2017.....	212
Figura 14 - Trabalhador ambulante entrevistado por jornal: Uruguaiana, cidade do Rio de Janeiro/RJ, 2017.....	222
Figura 15 - Ofensiva contra trabalhadores ambulantes: Bangu, Cidade do Rio de Janeiro/RJ, 2017	232
Figura 16 - Protesto em forma de pichação: Madureira, cidade do Rio de Janeiro, 2016.....	239
Figura 17 - Reflexão de um trabalhador ambulante entrevistado por jornal: Bangu, cidade do Rio de Janeiro, 2017.....	252

Lista de gráficos

Gráfico 1 - Distribuição de pessoas desocupadas, segundo faixa etária: RMRJ, 4º trim. 2018.....	79
Gráfico 2 - Rendimento semanal aproximado dos trabalhadores ambulantes entrevistados: SuperVia/RMRJ, 2018.....	84
Gráfico 3 - Jornada de trabalho semanal (em horas) dos ambulantes entrevistados: SuperVia/RMRJ, 2018	92
Gráfico 4 - Trabalhadores ambulantes entrevistados, segundo tempo de trabalho (em anos): SuperVia/RMRJ, 2018.....	97
Gráfico 5 - Valor per capita familiar mensal dos trabalhadores ambulantes entrevistados: SuperVia/RMRJ, 2018.....	159
Gráfico 6 - Religião informada pelos trabalhadores ambulantes entrevistados: SuperVia/RMRJ, 2018	167
Gráfico 7 - Nível de escolaridade dos trabalhadores ambulantes entrevistados: SuperVia/RMRJ, 2018	171
Gráfico 8 - Trabalhadores ambulantes entrevistados segundo sua percepção sobre a exploração pelo sistema: Supervia//RMRJ, 2018.....	220
Gráfico 9 - Trabalhadores ambulantes entrevistados segundo acesso através de desvios: SuperVia//RMRJ, 2018.....	250

Lista de quadros

Quadro 1 - Identificação dos trabalhadores ambulantes entrevistados: SuperVia/RMRJ, 2018	23
Quadro 2 - Taxa de desocupação: Brasil, 2012-2019.....	78
Quadro 3 - Trabalhadores ambulantes entrevistados, segundo ramais e modalidades de trabalho, trajeto/estação de trabalho e local da entrevista: SuperVia/RMRJ, 2018	90
Quadro 4 - Trabalhadores ambulantes entrevistados segundo mercadorias vendidas e formas de aquisição: SuperVia/RMRJ, 2018	129
Quadro 5 - Trabalhadores ambulantes entrevistados segundo percepção quanto às vantagens e desvantagens do trabalho na ferrovia: SuperVia/RMRJ, 2018.....	235

Lista de siglas e abreviaturas

ABIA - Associação Brasileira da Indústria de Alimentos

ADVEC - Assembleia de Deus Vitória em Cristo

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

ALERJ - Assembleia legislativa do estado do Rio de Janeiro

AND - A Nova Democracia

ATP - Automatic Train Protection

AVC - Acidente Vascular Cerebral

BOPE - Batalhão de Operações Policiais Especiais

BPC - Benefício de Prestação Continuada

BRT - *Bus Rapid Transit*

CadÚnico - Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal

CAPES - Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior

CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos

CEASA - Centrais de Abastecimento do Estado do Rio de Janeiro

CESeC - Centro de Estudos e Segurança e Cidadania

CFESS - Conselho Federal de Serviço Social

CLT - Consolidação das Leis do Trabalho

CONAFRET - Coordenadoria Nacional de Combate às Fraudes nas Relações de Trabalho

CoTP - Coordenação Técnico Pedagógica

CPE - Comando de Policiamento Especializado

CPI - Comissão Parlamentar de Inquérito

CRAS - Centro de Referência de Assistência Social

CUCA - Cadastro Único do Comércio Ambulante

CUT - Central Única dos Trabalhadores

DEM - Democratas

DIEESE - Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos

DPO - Departamento de Polícia Organizado

ENCCEJA - Exame Nacional para Certificação de Competências de Jovens e Adultos

EFCB - Estrada de Ferro Central do Brasil

FHC - Fernando Henrique Cardoso

FIFA - Federação Internacional de Futebol Associado
FLUMITRENS - Companhia Fluminense de Trens Urbanos
FNPETI - Fórum Nacional de Prevenção e Erradicação do Trabalho Infantil
FPA - Frente Parlamentar da Agropecuária
GPFer - Grupamento de Polícia Ferroviário
GPS - Grupo Predial Sistema de Segurança
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IBPT - Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação
IDH - Índice de Desenvolvimento Humano
IFP - Instituto Félix Pacheco
IFRJ - Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio de Janeiro
IHU - Instituto Humanitas Unisinos
INCA - Instituto Nacional de Câncer
INSS - Instituto Nacional do Seguro Social
IPCA - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IRBES - Índice de Retorno de Bem-Estar à Sociedade
ISP - Instituto de Segurança Pública
MDB - Movimento Democrático Brasileiro
MEI - Microempreendedor Individual
MPF - Ministério Público Federal
OIT - Organização Internacional do Trabalho
ONU - Organização das Nações Unidas
PBF - Programa Bolsa Família
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
PJERJ - Poder Judiciário Estado do Rio de Janeiro
PMDB - Partido do Movimento Democrático Brasileiro
PNAD - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
PP - Partido Progressista
PRB - Partido Republicano Brasileiro
PSB - Partido Socialista Brasileiro

PSDB - Partido da Social Democracia Brasileira
PSL - Partido Social Liberal
PSOL - Partido Socialismo e Liberdade
PT - Partido dos Trabalhadores
PUC-Rio - Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro
REDUC - Refinaria Duque de Caxias
RFFSA - Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
RIOARTE - Instituto Municipal de Arte e Cultura
RMRJ - Região Metropolitana do Rio de Janeiro
SEADE - Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados
SEOP - Secretaria Municipal de Ordem Pública
SETRANS - Secretaria de Estado de Transportes
SINAJUVE - Sistema Nacional de Juventude
TST - Tribunal Superior do Trabalho
UERJ - Universidade do Estado do Rio de Janeiro
UFF - Universidade Federal Fluminense
UFPR - Universidade Federal do Paraná
UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro
UFRRJ - Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
UPA - Unidade de Pronto Atendimento
USP - Universidade de São Paulo

Pegadas

O vento apaga as pegadas das gaivotas.
As chuvas apagam as pegadas dos passos
humanos.

O sol apaga as pegadas do tempo.
Os contadores de história procuram as pegadas da
memória perdida, do amor e da dor, que não são
vistas, mas que não se apagam.

O caçador de histórias
Eduardo Galeano, 2016, p. 13.

1. Introdução

*Y los días se echaron a caminar.
Y ellos, los días, nos hicieron.
Y así fuimos nacidos nosotros,
los hijos de los días,
los averiguadores,
los buscadores de la vida.
(El Génesis, según los mayas)*

Los hijos de los días
Eduardo Galeano, 2012, p. 11.

“Trabalho e resistência: experiências dos trabalhadores ambulantes nos trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ)” constitui um aprofundamento do estudo que culminou na dissertação de mestrado defendida neste Programa de Pós-Graduação em Serviço Social da PUC-Rio, denominada “Uma vida de andanças: trabalho, precarização e os ambulantes dos trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro”.

Cabe ressaltar que a pesquisa, a respeito dos vendedores ambulantes que trabalham nos trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, teve início no decorrer do curso de mestrado, cuja duração foi de março de 2012 a junho de 2014. Contudo, a dinâmica desses trabalhadores já vem sendo observada desde maio de 2011, quando a autora passou a utilizar diariamente o transporte ferroviário para desenvolver suas atividades, como assistente social, no Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio de Janeiro (IFRJ).

O presente estudo está vinculado à linha de pesquisa “Trabalho, Políticas Sociais e Sujeitos Coletivos” do Programa de Pós-Graduação em Serviço Social da PUC-Rio. Importante registrar que esta linha de pesquisa se funda na categoria trabalho, que é central na pesquisa em questão. Além desta, as categorias experiência e questão urbana, que serão desenvolvidas, também são relevantes para o Serviço Social. Tais elementos se articulam neste estudo, visto que 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 superexplorados.

A relevância dessa pesquisa se coloca para todos os sujeitos que buscam compreender as contradições presentes no “mundo do trabalho”¹, mais precisamente no espaço ferroviário do Rio de Janeiro. Assim como aos trabalhadores precarizados, em especial os ambulantes, que puderam, ao contribuir com o estudo, resgatar a sua história laboral, refletir sobre suas condições e modo de vida, sobre seu trabalho e sobre a experiência adquirida em virtude dos processos vivenciados. O tema foi abordado, portanto, sob a ótica dos sujeitos que trabalham naquele espaço.

Entende-se que a autora deste trabalho possui o mesmo objeto desde a graduação: o trabalho dentro do espaço urbano, o trabalho tomando vida no urbano. Na graduação houve uma imersão no urbano; no mestrado uma imersão maior no trabalho; e no doutorado a intenção foi saturar as determinações no objeto que traz a dimensão trabalho/urbano, enriquecendo a experiência dos trabalhadores dentro do urbano.

O estudo proposto contribui para a formação profissional da doutoranda tanto enquanto assistente social quanto acadêmica, tendo em vista o interesse em discutir e problematizar questões referentes ao trabalho na contemporaneidade. Tal interesse 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). Assim como havia o interesse em trabalhar a categoria questão urbana. Para tanto, foram cursadas as disciplinas eletivas “Política Social VII - Questão Urbana”, oferecida pelo curso de Serviço Social, e “Organização Interna da Cidade”, do Departamento de Geografia, também da UERJ, culminando no desenvolvimento do trabalho de conclusão de curso de graduação: “A cidade e o processo de segregação sócio-espacial: as múltiplas expressões cotidianas no bairro de Vigário Geral”, apresentado na referida faculdade (Jordão, 2008).

Destaca-se que o interesse inicial em realizar a pesquisa em questão partiu das observações cotidianas do espaço ferroviário, que motivaram a estudar as andanças dos ambulantes que trabalham neste espaço. A partir destas observações foi possível olhar de uma forma diferenciada para estes

¹ 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, dos processos 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).

sujeitos. “Construímos o que olhamos à medida que o que olhamos nos constitui, nos afeta e acaba por nos transformar” (Laplantine, 2004, p. 21).

Na ocasião do mestrado, teve-se como foco pesquisar o trabalho desenvolvido pelos vendedores ambulantes na ferrovia da RMRJ. O recorte dado àquela pesquisa foi a precariedade do trabalho desses sujeitos que, assim como outros trabalhadores, dependem da ferrovia para garantir a própria sobrevivência e de sua família. Como um dos resultados centrais, foi constatado que a precarização costuma ser marcante na vida deles, desde a infância, devido ao trabalho precário também desenvolvido por seus pais. Assim, experimentaram muito cedo privações em múltiplas dimensões da vida social.

Com o amadurecimento das discussões vinculadas ao tema da pesquisa, no trabalho de investigação para a tese de doutorado e no avanço dos estudos, a opção adotada passa a ser a de analisar a experiência dos trabalhadores ambulantes que vendem seus produtos no espaço ferroviário, tendo como referência central a categoria “experiência humana” desenvolvida por Thompson². Para este autor, a classe se apresenta conforme o modo como homens e mulheres *vivem* suas relações de produção e segundo a *experiência* de suas situações determinadas, no interior do “conjunto de suas relações sociais”, com a cultura e as expectativas a eles transmitidas e com base no modo pelo qual aproveitaram essas experiências em nível cultural (Thompson, 2012).

Assim, com base nesses elementos, investiga-se como é a experiência dos trabalhadores ambulantes nos trens, nas suas diferentes dimensões - econômico-políticas e socioculturais, a qual acaba por se constituir e ser constitutiva de um modo e condições de vida³ específicos. Isto é, articula-se a estas estratégias de sobrevivência⁴ e formas de resistência⁵ no trabalho

² Edward Palmer Thompson foi um historiador britânico marxista, que viveu de 1924 a 1993, sendo considerado por muitos como o maior historiador inglês do século XX. Na sua obra se destacam os três volumes do livro “A Formação da Classe Operária Inglesa”. O autor desenvolveu o conceito de “experiência” nos seus livros “A Miséria da Teoria” (1981) e “A formação da classe operária inglesa” (1987), a qual é adotada como referência central a ser trabalhada nesta tese.

³ Neste estudo foi utilizado tanto o conceito de modo de vida quanto o de condições de vida. Entende-se que as condições de vida se referem aos indicadores quantitativos, enquanto o modo de vida diz respeito à dimensão qualitativa. Ambos estão relacionados à lógica da reprodução da força de trabalho expressa pelas condições de exploração de classe.

⁴ Estratégia de sobrevivência entendida como “uma procura pragmática por condições materiais necessárias à manutenção da vida” (Dalbosco; Kuyumjian, 1999).

⁵ Formas de resistência são compreendidas, neste estudo, como lutas dos trabalhadores, com dimensões mais amplas que as estratégias de sobrevivência. Ambas se articulam, todavia, a própria luta pela sobrevivência, expressa no recurso ao trabalho ambulante, por conta própria,

ambulante, em termos de sua inserção de trabalho, com a correspondência de suas condições e modo de vida no contexto urbano.

Cabe aludir que o grupo de ambulantes que trabalha na ferrovia da RMRJ, em sua maioria, desenvolve seu trabalho de forma itinerante, ou seja, deslocando-se, de vagão em vagão, de trem em trem, trocando de plataformas, muitas vezes ora em um ramal, ora em outro, para exercer seu trabalho. Tanto ambulantes que trabalhavam parados nas plataformas das estações quanto vendendo nas composições dos trens foram entrevistados, todavia, dependendo da ofensiva imposta naquele dia contra o trabalho ambulante, mesmo os que trabalhavam, costumeiramente, parados nas plataformas às vezes precisavam “bater trem”⁶.

É importante ressaltar que esses sujeitos trabalhavam de forma “clandestina”, uma vez que a SuperVia – empresa concessionária que administra, atualmente, 104 estações, distribuídas em cinco ramais e três extensões, que abrangem 270 quilômetros de via férrea na RMRJ, não permite a prática da venda de produtos nos trens. No passado, a SuperVia autorizava a venda de produtos da Nestlé, por exemplo, realizada por ambulantes credenciados (Jordão, 2014).

Quanto ao perfil dos ambulantes que trabalham nos trens da RMRJ, pode-se situar, brevemente, que o universo de trabalhadores ambulantes no espaço ferroviário é bastante heterogêneo. Composto desde jovens a idosos, tanto do sexo masculino quanto feminino, e, dentre estes, há pessoas com deficiência. Os ambulantes “disputam” o espaço do trem e a atenção dos passageiros com os pedintes que, em sua maioria, possuem algum tipo de deficiência ou se diz a serviço de alguma instituição de caridade (Jordão, 2014).

Outra questão relevante se refere ao termo ambulante, utilizado neste estudo devido ao entendimento que os vendedores dos trens, normalmente, se locomovem para desenvolver seu trabalho, constituindo uma experiência repleta de andanças, também no sentido literal. Diferentemente da nomenclatura utilizada pelos próprios trabalhadores entrevistados e dos

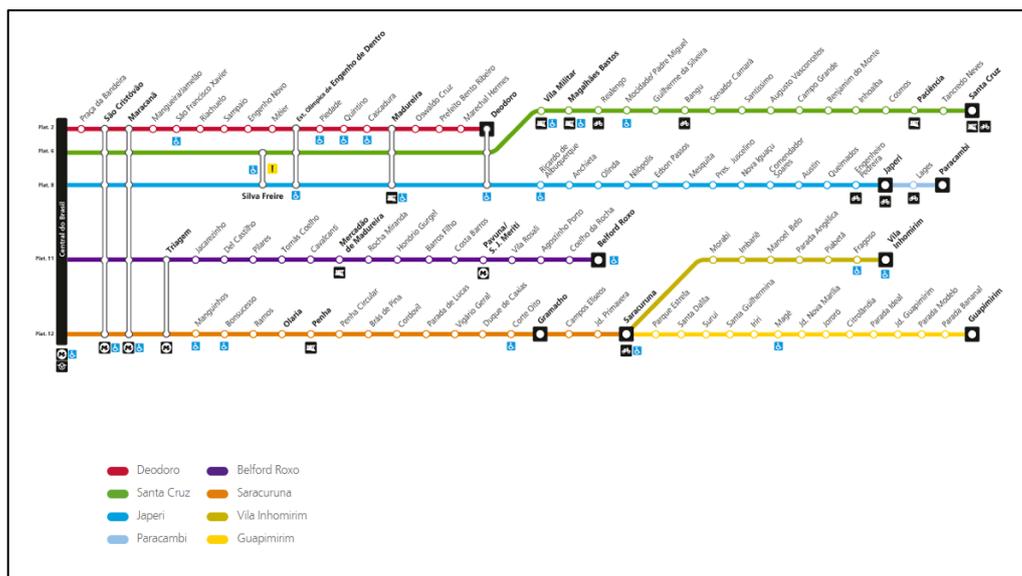
é compreendida, nesta tese, como uma forma de resistência destes trabalhadores, mesmo que não se expresse, ainda, através de sua articulação e constituição como sujeitos coletivos políticos.

⁶ A expressão “bater trem”, utilizada pelos trabalhadores ambulantes da ferrovia, refere-se às andanças dos ambulantes, visando vender seus produtos aos passageiros, nas composições dos trens. Na ocasião da pesquisa de campo para a realização deste estudo, os trabalhadores ambulantes não estavam sendo impedidos de desempenhar seu trabalho na ferrovia desde que estivessem no interior das composições. Havia ações contra o trabalho ambulante nas plataformas das estações, como será visto mais adiante nesta tese.

demais ambulantes dos trens da ferrovia que, de um modo geral, se denominam camelôs⁷.

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.

Figura 1
Diagrama da malha ferroviária: SuperVia/RMRJ



Fonte: SuperVia/RMRJ⁸.

Como se almeja compreender a experiência dos trabalhadores ambulantes nos trens da RMRJ, foram entrevistados sujeitos, homens e mulheres, de variadas faixas etárias e em todos os cinco ramais já mencionados (Deodoro; Santa Cruz; Japeri; Belford Roxo e Saracuruna). Para a elaboração desta tese totalizou-se 16 entrevistas semiestruturadas realizadas, em sua maioria, nas plataformas da ferrovia, mas algumas foram iniciadas nas composições dos trens.

Para efeito de apresentação dos estratos dos depoimentos pessoais dos entrevistados, optou-se por numerá-las de 1 a 16 de acordo com a ordem

⁷ O termo camelô significa “vender quinquilharias ou proceder sem polidez” (Redação Mundo Estranho, 2018), tendo um sentido depreciativo. No Brasil, um vendedor ambulante é comumente chamado de camelô por ser um comerciante de rua, geralmente parte da economia informal ou clandestina, com banca improvisada, em especial nas grandes cidades.

⁸ SUPERVIA - TRENS URBANOS. Diagrama de linhas - Horizontal - Site - PT-BR - Rev 13. **Ramais e estações:** mapa de linhas. Rio de Janeiro: Supervia, s.d. Disponível em: <<https://www.supervia.com.br/pt-br/mapa-de-linhas>>. Acesso em: 13 mai. 2019.

de realização das entrevistas. Dessa forma, as 16 entrevistas ficaram assim distribuídas:

Quadro 1
Identificação dos trabalhadores ambulantes entrevistados: SuperVia/RMRJ, 2018

Trabalhador ambulante entrevistado	Idade	Naturalidade	Sexo	Cor	Escolaridade	Município de residência
Ambulante 1	61 anos	Minas Gerais	masculino	preta	fundamental incompleto	Nova Iguaçu
Ambulante 2	48 anos	Espírito Santo	feminino	parda	técnico incompleto	Rio de Janeiro
Ambulante 3	51 anos	Rio de Janeiro	masculino	preta	fundamental incompleto	Nova Iguaçu
Ambulante 4	24 anos	Rio de Janeiro	masculino	preta	fundamental incompleto	Mesquita
Ambulante 5	29 anos	Rio de Janeiro	masculino	preta	fundamental incompleto	Rio de Janeiro
Ambulante 6	23 anos	Rio de Janeiro	masculino	preta	fundamental incompleto	Mesquita
Ambulante 7	25 anos	Rio de Janeiro	masculino	parda	fundamental incompleto	Rio de Janeiro
Ambulante 8	27 anos	Rio de Janeiro	masculino	preta	fundamental incompleto	Duque de Caxias
Ambulante 9	34 anos	Rio de Janeiro	feminino	preta	fundamental incompleto	Belford Roxo
Ambulante 10	24 anos	Rio de Janeiro	feminino	branca	médio incompleto	Rio de Janeiro
Ambulante 11	38 anos	Rio de Janeiro	feminino	preta	médio incompleto	Belford Roxo
Ambulante 12	27 anos	Rio de Janeiro	masculino	preta	fundamental incompleto	Rio de Janeiro
Ambulante 13	56 anos	Rio de Janeiro	masculino	branca	-----	Duque de Caxias
Ambulante 14	30 anos	Rio de Janeiro	masculino	preta	fundamental incompleto	Duque de Caxias
Ambulante 15	17 anos	Rio de Janeiro	masculino	parda	fundamental incompleto	Japeri
Ambulante 16	38 anos	Rio de Janeiro	feminino	preta	superior incompleto	Rio de Janeiro

Fonte: Pesquisa de campo (2018). Elaborado pela autora.

Como pode ser observado no quadro 1, foram entrevistados: oito jovens na faixa etária entre 17 e 29 anos, uma vez que é considerado jovem no Brasil todo cidadão que compreende a idade entre 15 e 29 anos, conforme definido pelo Estatuto da Juventude (Brasil, 2013)⁹, sendo um dos entrevistados ainda adolescente; sete adultos com idades entre 30 e 56 anos e um idoso de 61 anos de idade. Os dados apresentados no quadro em

⁹ BRASIL. Lei n.º 12.852, de 5 de agosto de 2013. Institui o Estatuto da Juventude e dispõe sobre os direitos dos jovens, os princípios e diretrizes das políticas públicas de juventude e o Sistema Nacional de Juventude - SINAJUVE. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 6 ago. 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12852.htm>. Acesso em: 17 jul. 2019.

questão expressam, ainda, que a maioria dos trabalhadores ambulantes entrevistados na pesquisa é natural do estado do Rio de Janeiro, possuía a cor preta e o ensino fundamental incompleto. Todos os trabalhadores ambulantes entrevistados moravam em municípios que compõem a RMRJ e possuem estação ferroviária.

Com base na observação empírica realizada durante o trabalho de campo, o universo masculino ainda é visivelmente maior nesse ambiente de trabalho, o que pode explicar o fato de serem entrevistados onze homens e cinco mulheres. No entanto, foi possível observar o aumento do número de mulheres e famílias trabalhando como ambulantes nos trens e plataformas da ferrovia da RMRJ comparativamente com a pesquisa de campo realizada na ocasião do mestrado no ano de 2013. Também houve uma ampliação notória do número de jovens, dentre esses muitos da cor preta¹⁰, por esta razão essa informação foi acrescentada à entrevista de cada trabalhador ambulante entrevistado. Tais questões não seriam, inicialmente, abordadas na pesquisa, mas, em virtude da relevância, foram aqui tratadas.

Convém mencionar que mais uma entrevista foi iniciada, mas, como não foi concluída, não foi acrescentada ao quadro 1. O trabalhador ambulante entrevistado¹¹ concordou com o diálogo, mas deixou claro que precisava pegar o próximo trem para trabalhar. Até porque ele estava de passagem na estação Maracanã com uma caixa de isopor para vender refrigerantes, não podendo vender em tal estação [vendia somente “na encolha”], pois já havia ambulantes vendendo a mesma mercadoria no local. Tal fato pode gerar relações conflituosas entre os ambulantes que trabalham no espaço da ferrovia da RMRJ, como será desenvolvido no quarto capítulo desta tese.

As entrevistas semiestruturadas, cujo roteiro segue no apêndice A, objetivaram conhecer a experiência de trabalho destes sujeitos, os motivos que os levaram a trabalhar no espaço ferroviário e suas condições e modo de vida. Para a abordagem, estabeleceu-se um diálogo, alimentado por

¹⁰ Entende-se que “o quesito ‘cor’ deve ser apreendido e utilizado como importante categoria de análise das relações étnico-raciais no país e como informação relevante e indispensável no processo de garantia de direitos e de geração de políticas para equidade” (CFESS, 2016, p. 10).

¹¹ De todo modo, são apresentados os dados passíveis de serem coletados nesta entrevista. O ambulante possuía 43 anos de idade, era de Alagoas, mas veio para o Rio de Janeiro ainda bebê. Estudou até a 7ª série e expôs: “Parei de estudar porque tive filho cedo. Agora não tenho mais paciência pra voltar a estudar”. Trabalhava como ambulante diariamente por oito horas. Já havia trabalhado em gráfica e como mensageiro, “tipo carteiro”. Residia em moradia alugada no Centro do Rio de Janeiro. Já havia morado em Santa Cruz e Bonsucesso. Na ocasião da entrevista morava sozinho. Antes morava com a esposa (35 anos) e três filhos (12 anos, 10 anos e 2 anos). Mas tinha outros filhos de relacionamentos anteriores.

perguntas abertas, proporcionando uma maior liberdade ao entrevistado e não foram gravadas para não gerar inibição ou desconfiança. Também, na abordagem aos trabalhadores, foi enfatizado que eles não seriam identificados na redação da tese e que se tratava de uma pesquisa acadêmica. Buscou-se também estabelecer um clima de cordialidade em todas as abordagens realizadas. Importante acrescentar que, quando da ilustração com estratos dos depoimentos, ao longo da tese, estes são apresentados de acordo com os depoimentos originais dos ambulantes - de acordo com o que foi possível ser registrado durante as entrevistas -, a fim de não descaracterizar suas percepções das próprias condições de vida e de trabalho.

Compreende-se que a metodologia é construída na própria relação entre o sujeito que investiga e o objeto investigado. O estudo se deu a partir de uma reaproximação com os sujeitos que trabalham no espaço ferroviário como vendedores ambulantes, através de uma perspectiva etnográfica, por meio de uma observação atenta e de uma escuta qualificada. Ressalta-se, nesta perspectiva, o olhar do etnógrafo, buscando compreender e se apropriar das práticas do sujeito observado: *“um olhar quando não inquieto, pelo menos questionador, que vai em busca da significação das variantes”* (Laplantine, 2004, p.17, grifos do autor).

Os cuidados metodológicos adotados indicaram a necessidade de maior atenção no desenvolvimento do objeto de estudo. O primeiro deles diz respeito à própria tipologia da pesquisa. A investigação buscou analisar, a partir de um prisma sociológico, um fenômeno que é rico em determinações econômicas, políticas e socioculturais. O movimento teórico e explicativo viabiliza a apreensão do fenômeno em suas linhas mais gerais e exige uma série de mediações que permitam a aproximação do exame de uma realidade particular, ou seja, da particularidade das experiências dos vendedores ambulantes que trabalham no espaço ferroviário da RMRJ. Os procedimentos metodológicos para a condução da pesquisa referem-se à construção dos instrumentos de coleta e análise dos dados, de acordo com as referências teóricas adotadas, e mediatizadas tanto pela natureza da investigação quanto pelos cuidados metodológicos expostos.

Sublinha-se que foram adotados sete eixos temáticos que balizaram as entrevistas realizadas, assim como a análise dos dados obtidos. Dessa forma, os seguintes eixos temáticos e categorias foram construídos para contribuir nos diálogos estabelecidos com os sujeitos da pesquisa e,

posteriormente, na orientação da análise: abordagem da experiência de trabalho; estrutura familiar e suas condições de trabalho; equipamentos urbanos e condições de vida; as condições de trabalho do ambulante na ferrovia da RMRJ; conflitos existentes no espaço ferroviário; estratégias adotadas pelos ambulantes; relação dos ambulantes com o espaço urbano. A análise do material pesquisado foi organizada a partir dos eixos sublinhados. Almejou-se que, ao versar sobre estes eixos, os sujeitos narrassem suas experiências nos diversos âmbitos da vida social.

O primeiro eixo mencionado, abordagem da experiência de trabalho, visou alcançar as experiências de trabalho por meio do resgate da história ocupacional exercida pelo próprio ambulante, assim como as formas de vínculos empregatícios e o tempo de contribuição previdenciária. Também foram registradas se, concomitantemente ao trabalho como ambulante na RMRJ, o ambulante trabalhava em outro espaço e com o quê. Ao indagar se o sujeito já havia participado ou participava de sindicatos ou outros tipos de organizações associativas, pressupôs-se que a dimensão política fosse apreendida.

Cabe pontuar que o segundo eixo, baseado na estrutura familiar e suas condições de trabalho, pretendeu alcançar a dimensão econômica, embora esta também pudesse ser percebida em outros eixos. Além disso, objetivava-se também ter acesso à questão geracional, tendo em vista as trajetórias ocupacionais e escolares da família dos ambulantes e, sobretudo, dos próprios trabalhadores.

O terceiro eixo, referente aos equipamentos urbanos e condições de vida, almejou compreender a dimensão sociocultural da vida dos ambulantes e suas famílias. O quarto eixo abordou, especificamente, as condições de trabalho do ambulante na ferrovia da RMRJ, contribuindo para o alcance de todas as dimensões referidas.

O eixo seguinte, alusivo aos conflitos existentes no espaço ferroviário, buscou captar o que o ambulante pensava sobre a proibição realizada pela SuperVia do trabalho dos ambulantes nos trens da RMRJ e se ele já teve suas mercadorias confiscadas ou recebeu alguma “dura” no exercício do seu trabalho. E, ainda, sobre as demais situações de conflito entre os próprios ambulantes, ou entre eles e outros sujeitos.

O sexto eixo, intitulado estratégias adotadas pelos ambulantes, diz respeito às estratégias de sobrevivência e formas de resistência utilizadas no cotidiano para lidarem com as adversidades com as quais se deparam no

espaço ferroviário. Ao apontar, por exemplo, para possíveis formas de organização, pelos ambulantes, para enfrentar algum tipo de situação, a dimensão política também seria percebida através desse eixo. E, por último, o eixo sobre a relação dos ambulantes com o espaço urbano, através da exposição do uso que eles fazem do espaço da cidade.

As entrevistas ocorreram no período de junho a agosto de 2018, demandando muitas idas e vindas pelas linhas ferroviárias, tendo em vista o cuidado de atrapalhar o mínimo possível os processos de trabalho nos quais os ambulantes estão inseridos. 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 não se expõem tanto, considerando a repressão realizada, sobretudo, nas plataformas das estações por parte dos agentes de segurança a serviço da SuperVia. Essa dinâmica acabou tornando um pouco mais difícil a abordagem, mas o planejado foi cumprido.

Outras dificuldades que acabaram delongando o processo de pesquisa de campo são referentes aos problemas operacionais ocorridos diariamente na ferrovia, que provocaram atrasos, conflitos e insatisfação por parte de todos os usuários. Tais conflitos, muitas vezes externos, põe em risco a vida dos sujeitos que circulam na ferrovia. Numa tarde de sexta-feira de junho do ano de 2018 dois sujeitos foram atingidos por balas perdidas quando estavam dentro de um trem na Central do Brasil. O trem estava parado na plataforma 12 e faria o trajeto Central-Gramacho quando foi atingido e dois usuários da ferrovia foram vitimados. Eles foram socorridos e levados ao Hospital Municipal Souza Aguiar, conforme noticiado (Neves, 2018)¹².

Ainda em junho de 2018, após realizar a quarta entrevista no ramal Japeri, o trem em direção à Central demorou a passar. Finalmente chegou e, na estação Anchieta, ingressou, no último vagão do trem, um grupo composto por uns cinco adolescentes. Minutos depois começou uma correria para os primeiros vagões. Todos (passageiros e ambulantes) correram acreditando se tratar de um arrastão. Foram deixados pelo caminho sandálias, casacos, remédio de tarja preta e até cartão de crédito caiu de alguma bolsa. Uma passageira, que andava de trem pela primeira vez, ficou em pânico. Em seguida, alguns ambulantes foram até o último vagão para verificar o que de

¹² NEVES, E. Duas pessoas são baleadas dentro de um trem na Central do Brasil. **O Globo Online**. O Globo Rio. Rio de Janeiro, 29 jun. 2018. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/duas-pessoas-sao-baleadas-dentro-de-um-trem-na-central-do-brasil-22836478>>. Acesso em: 23 ago. 2018.

fato acontecia. Os próprios ambulantes achavam que era assalto e que já tinha sido roubado cerca de 30 celulares, conforme expuseram. Todavia, segundo o diálogo entre eles, observado até a estação de Engenho de Dentro, esse grupo de adolescentes assaltava “tiazinhas e estudantes na frente da escola” e também teria realizado assaltos na estação. Um dos ambulantes, que estava no trem, já tinha entrado em conflito com esses adolescentes por causa dos assaltos e foi “jurado de morte” [sic]. Quando viu esse grupo entrar no trem, o ambulante foi até eles e bateu em um deles, que teria sacado uma faca, daí o conflito e a correria. O trem parou na estação de Ricardo de Albuquerque e o grupo de adolescentes saiu correndo pelos trilhos. O ambulante, que aparentava ter uns 25 anos de idade, estava com receio de ser morto, porque, mais uma vez, foi ameaçado de morte. Logo após a confusão, os ambulantes reuniram os pertences deixados pelos passageiros, foram passando pelos vagões, perguntando quem era o dono de cada objeto e entregando o mesmo.

Em comparação à pesquisa de campo realizada no ano de 2013, na pesquisa realizada no ano de 2018 foi notória a ampliação do número de ambulantes jovens, assim como de artistas de rua: cantores, palhaços e dançarinos, se apresentando nos vagões dos trens, como será explicitado nos capítulos seguintes.

No desenvolvimento do estudo, foram utilizadas como fontes secundárias informações publicadas pela imprensa, vídeos existentes na internet sobre a temática, periódicos e jornais eletrônicos, que continham algum tipo de registro sobre os trens urbanos de passageiros da RMRJ ou referente ao trabalho ambulante no espaço do Rio de Janeiro, assim como a pesquisa realizada por Pires (2011). Tais fontes foram relevantes para refletir sobre questões presentes na realidade do espaço ferroviário e, assim, compreender melhor as questões enfrentadas pelos trabalhadores ambulantes. Segue no apêndice C desta tese o material intitulado “Cadernos do trem”, contendo dados que, embora não tenham sido utilizados diretamente no corpo do texto, agregam informações ao leitor no que concerne ao trabalho de campo desenvolvido.

No processo de revisão da literatura, aprofundou-se a pesquisa bibliográfica iniciada na elaboração do projeto de qualificação, revisando alguns conceitos e acompanhando publicações recentes sobre o tema. Buscou-se, dessa forma, aproximar-se, cada vez mais, do objeto de estudo e do quadro teórico-metodológico norteador da pesquisa. Optou-se pelo

estabelecimento de mediações entre teoria e campo empírico em todos os capítulos, por entender que o presente estudo possui muitos aspectos etnográficos, podendo ser mais interessante para a exposição dos resultados da pesquisa a apresentação do conteúdo neste formato.

Apropriou-se, tanto teórica quanto metodologicamente, do caminho trilhado por Thompson (1981, 1984, 1987), da obra de Galeano¹³ (2007, 2008a, 2008b, 2012 e 2016) e das contribuições de Martins¹⁴ (2000 e 2014), tendo em vista que os autores referenciados proporcionam o caminho de uma concepção dialética da história e uma metodologia de pesquisa social que valoriza a história vista pelos de baixo. Ou seja, do ponto de vista de homens e mulheres considerados comuns, simples, mas que são tão sujeitos do processo histórico como os políticos e líderes militares, que costumam narrar as histórias oficiais.

O estudo realizado ocorreu, portanto, a partir de uma aproximação com sujeitos que trabalham no espaço ferroviário, principalmente os vendedores ambulantes, através de uma abordagem qualitativa. 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 almejaram conhecer e sistematizar suas formas de organização. Buscou-se destacar as suas estratégias de sobrevivência e formas de resistência, oriundas da experiência de trabalho desses sujeitos e empregadas no espaço ferroviário.

Compreende-se que a pesquisa é pertinente à conjuntura atual devido ao processo de superexploração 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. Consequentemente, as condições

¹³ Eduardo Hughes Galeano foi um jornalista e escritor uruguaio, que viveu de 1940 a 2015. Na sua juventude, trabalhou como pintor de letreiros, mensageiro, datilógrafo e caixa de banco. Aos 14 anos de idade, vendeu sua primeira charge política para o jornal El Sol, do Partido Socialista. Iniciou sua carreira jornalística no início da década de 1960 como editor do *Marcha*, influente jornal semanal. Em 1971 escreveu “As Veias Abertas da América Latina”, que é considerado um clássico para os seguidores de filosofias anticapitalistas e anti-imperialistas. Em 1973, com o golpe militar do Uruguai, ele foi preso e mais tarde seu nome foi colocado na lista dos esquadrões da morte e, temendo por sua vida, exilou-se na Espanha. Em 1985, com a redemocratização de seu país, retornou a Montevideu, onde viveu até sua morte.

¹⁴ José de Souza Martins, nascido em 1938, é um escritor e sociólogo brasileiro. Também é professor titular aposentado do Departamento de Sociologia e professor emérito da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Suas obras “A Sociabilidade do Homem Simples” (2000) e “Uma Sociologia da Vida Cotidiana” (2014), inspiradas na sociologia de Henri Lefèbvre, propõem-se a investigar o visível e o aparente das ações e relações sociais cotidianas na mediação das estruturas sociais e dos processos históricos.

de trabalho dos vendedores ambulantes também são péssimas, pois, assim como os usuários, eles estão expostos a constantes problemas, como será verificado no decorrer deste trabalho. 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.

Devem ser acrescentadas, ainda, as transformações pelas quais a cidade do Rio de Janeiro passou nos últimos anos e que trouxe repercussões na vida de inúmeros sujeitos que circulam nesse espaço urbano. Com os megaeventos, a Copa do Mundo da Federação Internacional de Futebol Associado (Fifa) - Brasil 2014 e as Olimpíadas - Rio 2016, o Estádio Jornalista Mário Filho, conhecido internacionalmente como Maracanã, localizado no bairro Maracanã, e o Estádio Olímpico Nilton Santos¹⁵, antes denominado Estádio Olímpico João Havelange, popularmente conhecido como Engenhão, localizado no bairro Engenho de Dentro, foram muito acessados através do sistema ferroviário, já que existem estações de trens de frente para ambos os estádios. Assim, a frota ferroviária foi sendo renovada, ainda que timidamente, e a vigilância se intensificando, afetando o trabalho dos sujeitos dessa pesquisa. Com isso, os trabalhadores ambulantes entrevistados foram, também, indagados sobre como tais megaeventos repercutiram na vida deles, por exemplo, conforme explicitado no capítulo três desta tese.

Cabe contextualizar que, de acordo com o então diretor de Operações da SuperVia, João Gouveia, em reportagem publicada no canal de notícias online Portal R7 (2012)¹⁶, a SuperVia recorreria à Prefeitura do Rio para regularizar, até o ano de 2015, todos os vendedores ambulantes que trabalhavam nos trens. Tal regularização não aconteceu, conforme pôde ser observado no ano de 2018. A mencionada reportagem destacou, ainda, que

¹⁵ “O Estádio Olímpico Nilton Santos foi construído no bairro do Engenho de Dentro, Zona Norte, para os Jogos Pan-Americanos de 2007. A escolha de sua localização, segundo os documentos de candidatura dos Jogos Rio 2016, teve o intuito de romper a estagnação urbana e econômica local. Várias possibilidades de intervenção foram apontadas. No fim, o entorno do estádio recebeu intervenções urbanas que facilitaram a operação durante a Olimpíada, mas que pouco qualificaram a vida dos moradores da região que entre ameaças de remoção e promessas de urbanização seguem esperando as transformações anunciadas” (Monteiro; Cosentino, 2017, p. 38).

¹⁶ PORTAL R7. Rio: responsável por trens admite falhas e diz que melhorias só serão sentidas no ano das Olimpíadas. **Notícias Online**. Rio de Janeiro, 25 out. 2012. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/noticias/supervia-admite-falhas-e-diz-que-passageiros-so-sentiraomelhorias-nos-trens-no-ano-da-olimpiada-20121025.html>>. Acesso em: 12 dez. 2013.

aproximadamente meio milhão de passageiros utilizavam diariamente os trens do Rio de Janeiro e precisariam 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. Quanto à antiga promessa de regularização dos ambulantes que trabalham nos trens da RMRJ, os trabalhadores entrevistados foram indagados sobre o que eles pensavam se essa proposta fosse concretizada nos dias atuais, como será exposto no quarto capítulo.

Na ocasião do estudo do mestrado discutiu-se a precariedade no “mundo do trabalho”, dando destaque à realidade brasileira. Buscou-se apresentar o perfil dos trabalhadores entrevistados e analisar as condições de trabalho dos vendedores ambulantes na ferrovia da RMRJ. Demonstrou-se, naquele estudo, como a precariedade é um elemento marcante e largamente presente na vida desses trabalhadores, sendo, não raro, a única saída possível para a sobrevivência dos mesmos e de suas famílias.

A presente tese, intitulada “Trabalho e resistência: experiências dos trabalhadores ambulantes nos trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ)”, visa alcançar, portanto, as experiências - nas diferentes dimensões econômico-políticas e socioculturais - dos trabalhadores ambulantes que desenvolvem suas atividades nos trens urbanos de passageiros que circulam na RMRJ e a sua organização no espaço urbano, buscando compreender e explicitar o processo de superexploração do trabalho a que estão submetidos, suas condições de trabalho e modo de vida, além de suas formas de resistência.

O pressuposto central do estudo se refere ao trabalho informal clandestino como primeira forma de resistência desses trabalhadores ambulantes para serem inseridos no “mundo do trabalho”. Também se tem como pressupostos: a reprodução da precariedade entre as gerações de trabalhadores; o desenvolvimento de estratégias para trabalhar e, por conseguinte, viver; o não acesso à vida urbana, de forma plena, dos trabalhadores ambulantes e suas famílias.

O próximo capítulo, intitulado “Experiências de trabalho dos ambulantes nos trens da RMRJ”, articula a categoria trabalho e sua precarização estrutural, assim como o processo de superexploração do trabalho no Brasil. Em seguida, é desenvolvida a exposição dos conceitos de classe e experiência. Ainda nesse capítulo, aborda-se a experiência de trabalho dos ambulantes, resgatando suas trajetórias ocupacionais nas diferentes inserções de trabalho que exerceram.

O capítulo seguinte, “Os trabalhadores ambulantes da ferrovia da RMRJ e a cidade”, retrata as contradições no espaço urbano do Rio de Janeiro e seu processo de segregação socioespacial, as formas de apropriação da cidade pelos trabalhadores ambulantes, relacionando o trabalho informal à vida urbana. Além de apresentar elementos para compreender a forma de reprodução social dos ambulantes e sua família, analisando o modo e as condições de vida desses sujeitos. Essa discussão foi concebida a partir do entendimento de que nas cidades são elaboradas as relações de produção e reprodução sociais, manifestando conflitos e podendo instigar os trabalhadores a refletirem sobre sua situação e formas de luta.

No último capítulo, “Conflitos, contradições e formas de resistência dos ambulantes da ferrovia da RMRJ”, primeiramente é apresentada e analisada a dinâmica das viagens nos trens urbanos de passageiros da RMRJ. Através de reportagens, observações empíricas e imagens, foram abordadas questões como religião e tráfico. Em seguida, é desenvolvida a exposição sobre os conflitos estabelecidos nas relações e condições de trabalho dos trabalhadores ambulantes nos trens. Destacam-se os relatos dos trabalhadores sobre apreensões, conflitos e competição no espaço ferroviário, tendo em vista sua maior expressão nos depoimentos colhidos. Em sequência, as contradições intrínsecas ao trabalho dos ambulantes são desvendadas, assim como são expressas as percepções que têm sobre exploração, vantagens e desvantagens de sua inserção nesta atividade, bem como sobre uma suposta regularização do trabalho ambulante no espaço ferroviário. Por último, são apresentadas as experiências de resistência dos trabalhadores ambulantes nos trens da RMRJ, por meio das estratégias e formas de organização engendradas por eles nas lutas diárias para continuar a sobreviver, a partir do trabalho que desenvolvem, no espaço ferroviário.

2. Experiências de trabalho dos ambulantes nos trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Celebração das contradições/1

Como trágica ladainha a memória boba se repete. A memória viva, porém, nasce a cada dia, porque ela vem do que foi e é contra o que foi.

Aufheben era o verbo que Hegel preferia, entre todos os verbos do idioma alemão. *Aufheben* significa, ao mesmo tempo, conservar e anular; e assim presta homenagem à história humana, que morrendo nasce e rompendo cria.

O livro dos abraços
Eduardo Galeano, 2008a, p. 122.

Reflexões sobre a precarização estrutural do trabalho são desenvolvidas ao longo deste capítulo. Para tanto, a categoria trabalho é aprofundada, por ser compreendida como categoria fundante e fundamental do ser social, assim como os conceitos de classe e experiência são desenvolvidos, tal como formulado por Thompson (1981). Parte-se do entendimento que a dialética da categoria trabalho é a base ontológica primordial da experiência.

Dessa forma, o capítulo em questão busca articular o processo de precarização estrutural do trabalho vigente no sistema capitalista às experiências de trabalho dos ambulantes nos trens da RMRJ. Destaca-se a superexploração do trabalho a que estão submetidos. São apresentados dados empíricos visando alcançar a apreensão do ser social em seu sentido ontológico, ou seja, estabelecendo o movimento entre concreto e abstrato.

2.1 Trabalho e precarização estrutural

Para desenvolver este item e caracterizar, posteriormente, a experiência de trabalho dos ambulantes, leva-se em conta o processo de precarização estrutural do trabalho presente no sistema capitalista, uma vez que tal processo é de suma relevância para a compreensão do fenômeno do desemprego e para a própria reprodução do capital. Cabe ressaltar que, neste sistema, as relações

sociais são marcadas pela exploração, em que determinados sujeitos (classe burguesa) compram a mercadoria¹⁷ força de trabalho para que esta gere o mais valor, necessário para a acumulação. Os sujeitos que vendem suas forças de trabalho (classe trabalhadora) são obrigados a fazê-lo, uma vez que não possuem outro meio para sobreviver.

Para se pensar a questão do trabalho na atualidade, é necessário ter como ponto de partida a relação homem-natureza, que é histórica e sofre mutações ao longo do tempo. Nesse sentido, Marx (2010a) fornece considerações básicas para a compreensão desse processo: no primeiro momento dessa relação o ser humano, através de sua própria ação, impulsiona, regula e controla seu intercâmbio material com a natureza, e, ao modificá-la, transforma também a sua própria natureza. Todavia, para melhor apreender as transformações nessa relação, deve-se atentar para o fato de que o que diferencia os períodos econômicos e suas fases não é o que se faz, mas como e com que meios se faz. É a partir desses meios que se torna possível constatar o desenvolvimento da força de trabalho humana, além de se indicar as condições sociais em que se realiza o trabalho (Marx, 2010a).

Para clarificar a distinção entre trabalho e emprego, buscou-se aporte em Lazzareschi (2007). A autora define trabalho como ação humanizadora do próprio ser humano, que nos diferencia dos outros animais, baseada em Marx. O trabalho é fonte de sociabilidade, ainda que, na sociedade regida pela ordem do capital, seja fonte de exploração e dominação. Lazzareschi define emprego como uma relação social de trabalho mais recente, datada da segunda metade do século XVIII, tendo em vista a consolidação do modo de produção capitalista moderno e as revoluções Industrial e Francesa. O emprego é uma relação contratual de trabalho entre proprietário e não proprietário dos meios de produção, em que se estabelecem as condições de compra e venda da força de trabalho.

Em todas as sociedades o trabalho estará presente, pois ele vincula todas as relações ao processo de produção e reprodução social, determinando e condicionando a vida, além de organizar a produção dos meios e bens

¹⁷ É importante fazer alusão ao conceito de mercadoria, que é central para a compreensão do sistema capitalista de produção. A mercadoria é um bem ou um objeto que satisfaz uma necessidade qualquer do homem e que pode ser trocado por outro bem. Ela possui dois valores: o valor de uso (a utilidade que o bem possui para quem o vai consumir) e o valor de troca (a proporção pela qual determinados valores de uso trocam-se por valores de uso de outras espécies). O trabalho, em relação à mercadoria, também apresenta um duplo aspecto: ele é concreto, destina-se a um fim determinado ou a produção de um valor de uso, e abstrato, referente ao dispêndio humano de força de trabalho, ao trabalho humano em geral. No modo de produção capitalista a força de trabalho transforma-se em mercadoria, passando a ser adquirida no mercado, logo possuindo também um valor de troca (Marx, 2010a).

necessários. Tal forma de organização compreende moldes próprios de divisão do trabalho em dada sociedade, envolvendo os processos referentes aos meios de trabalho e à apropriação do produto do trabalho. Portanto, a forma de organizar a divisão do trabalho, que abrange, sobretudo, os meios de trabalho e a força de trabalho, compõe as relações de produção e, por conseguinte, configura a estrutura econômica de uma determinada sociedade.

O processo de trabalho é o modo como o ser humano desenvolve o trabalho, utilizando um arsenal de procedimentos e intervindo, através de instrumentos de produção, como ferramentas, na transformação do objeto, que são matérias naturais brutas ou as já modificadas pela ação do trabalho, derivando daí o produto. Assim, os elementos que constituem o processo de trabalho são: a atividade que deve ser adequada para um fim, isto é, o próprio trabalho; a matéria que se aplica no trabalho, ou seja, o objeto de trabalho; e os meios ou instrumentos de trabalho (Marx, 2010a).

De acordo com Marx (2010a), a natureza do processo de trabalho não sofre alteração quando é realizada para o capitalista ou para o próprio trabalhador. As mudanças se operam no âmbito do controle das ações dos trabalhadores pelo capitalista, que passa a dirigir suas ações durante a realização do trabalho. Ao vender sua força de trabalho, o trabalhador se submete ao capital e aos meios de produção, em que o produto é propriedade do capitalista, não de seu produtor imediato, o trabalhador. O processo de trabalho não se limita mais à relação homem-natureza, mas se realiza através da alienação da força de trabalho, mediada pelo uso da máquina, que é transformada em mercadoria, possuindo valor de troca e alienando seu valor de uso.

Na sociedade capitalista o trabalho assume a finalidade de reprodução do capital antes mesmo de garantir a reprodução dos próprios homens. É por meio das relações sociais de produção que as sociedades produzem e reproduzem as suas condições materiais de existência, garantindo a produção e reprodução da vida social. Essas relações sociais de produção, a partir da segunda metade do século XVIII, e em sua forma amadurecida no século XIX, são determinadas pelo modo de produção capitalista. Neste modo de produção, o trabalho expressa sua centralidade na produção de mercadorias, e seus desdobramentos refletem uma contraditória dinâmica do processo de produção e reprodução das relações sociais.

No sistema capitalista de produção o trabalho se apresenta como instrumento de opressão e de desumanização do ser humano, uma vez que o

trabalho alienado é inerente a este sistema. Ao trabalhar, o sujeito em vez de se libertar, torna-se prisioneiro do seu próprio trabalho, possuindo com ele uma relação de estranhamento. Além de reconhecer no trabalho algo que o oprime, que o exaure e a que é impelido a recorrer para garantir a sua sobrevivência e, de tal modo, trabalha-se somente para satisfazer suas necessidades vitais. Para o capitalismo, o trabalhador é uma força de trabalho, que pode ser comprada, vendida ou descartada, conforme as necessidades de produção do sistema. Daí advém a legião de desempregados nos dias atuais.

Segundo Marx (2010b) a essência social da produção capitalista, a maneira como o capital se reproduz por meio de uma relação entre classes sociais antagônicas fica obscurecida ou oculta. Ao passo que a sociedade capitalista reproduz, em escala ampliada, as classes trabalhadora e burguesa, são dadas as condições históricas para a gênese do processo de acumulação de capital. Tal processo emerge do próprio antagonismo dessa relação social de produção, e, assim, se institui a dinâmica do próprio movimento de reprodução ampliada contínua dessa relação. Ou seja, acumulação e reprodução ampliada são dois momentos intrínsecos do mesmo movimento do capital regulado pela lei geral do valor.

Para o sistema capitalista o que importa é produzir mais valor, transformar dinheiro em capital. “A mais-valia se origina de um excedente quantitativo de trabalho, ou seja, da duração prolongada [e/ou intensificada] de um mesmo processo de trabalho” (Marx, 2010a, p. 231) – respectivamente, em suas formas absoluta e/ou relativa. 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 valor, valor excedente. Assim, o processo de produzir mais valor, extrair sobrevalor da força de trabalho, difere do processo de produzir valor.

O mais valor, 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 valor 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).

Cabe fazer referência ao fordismo, padrão de organização e gestão do trabalho e dos processos produtivos que transformou a produção industrial capitalista, expandindo-se para todo o setor industrial dos principais países. O empresário Henry Ford implementou, em 1914, uma forma de racionalização da produção capitalista baseada em inovações técnicas e organizacionais que se articulavam visando alcançar produção e consumo em massa. Esse modelo revolucionou a indústria automobilística ao introduzir a primeira linha de montagem automatizada. Além de produção e consumo de massa, o fordismo foi, acima de tudo, um modo de vida total. Os novos métodos de trabalho estavam indissoluvelmente ligados a um determinado modo de viver, de pensar e de sentir a vida (Gramsci, 1988).

A produção seriada intensificou o trabalho humano, desprezou o saber acumulado e a necessidade de aprendizado, limitando a identificação do trabalhador com o resultado de sua produção. Logo Ford passou a se preocupar com a vida íntima de seus funcionários, pois percebia que a disciplina fabril não se sustentava apenas com aumentos salariais. Gramsci (1988) destaca que na América a racionalização do trabalho e o proibicionismo estavam relacionados, citando como exemplos os inquéritos dos industriais sobre a vida íntima dos operários e inspeções das empresas para controlar a moralidade dos operários. Esse fenômeno americano era até então o maior esforço coletivo realizado para criar um novo tipo de trabalhador e de homem.

Nesse sentido, as iniciativas “puritanas” implementadas por Ford, tiveram o objetivo de conservar, fora do trabalho, um determinado equilíbrio psicofísico que impedisse o colapso fisiológico do trabalhador, pressionado pelo novo método de produção. Gramsci (1988) utilizou o termo “gorila domesticado” para explicitar como o taylorismo¹⁸-fordismo gostaria que o trabalhador se caracterizasse, visto que, neste padrão de gestão e organização do trabalho, o operário não precisava pensar, somente deveria obedecer e fazer a sua obrigação - característica disciplinar, de adestramento. Essas eram as expectativas para a sociedade americana da época - o “*american way of life*” da sociedade de produção e consumo de massas.

O trabalhador, através da atividade de trabalho dividida em tarefas, se distanciava cada vez mais do produto final, já que cada grupo passou a dominar apenas uma fase da produção, realizada em série e de forma

¹⁸ Taylorismo foi o modelo de administração desenvolvido pelo engenheiro norte-americano Frederick Taylor, buscando racionalizar o trabalho dos operários em etapas, sendo dividido em diferentes níveis de produção. O filme Tempo Modernos (1936), de Charlie Chaplin, ilustra bem esse processo do taylorismo-fordismo.

padronizada. O processo de trabalho, nesse momento, estava profundamente marcado pela separação entre concepção/controle e execução/operação da produção, além da necessária disciplinação da força de trabalho para os propósitos de acumulação do capital.

Contudo, ao mesmo tempo que se caminha sem necessidade de refletir sobre os movimentos necessários para, de forma sincronizada, se moverem todas as partes do corpo, assim acontece na indústria em relação aos gestos fundamentais do trabalho. Caminha-se automaticamente e, concomitantemente, pode-se pensar em tudo o que se deseja. Os industriais norte-americanos compreendiam bem essa dialética inerente aos novos métodos industriais - ação e pensamento, pois o “gorila domesticado” tinha a possibilidade de ter pensamentos pouco conformistas, principalmente, depois de superar a fase de adaptação. Daí advinha a necessidade de toda uma série de cautelas e iniciativas “educativas” empreendidas pelos industriais (Gramsci, 1988).

Essa questão envolveu, segundo Harvey (1993), múltiplos elementos, tais como repressão, familiarização, cooptação, que são organizados para além da fábrica, abrangendo a sociedade como um todo, pois a socialização do trabalhador nas condições da produção capitalista envolve o controle social amplo de suas capacidades físicas e mentais. O que havia de diferente no fordismo era seu reconhecimento de que produção em massa significava consumo de massa, com um novo sistema de reprodução da força de trabalho, um novo tipo de sociedade democrática racionalizada e modernizada. Ford acreditava que essa nova sociedade poderia ser construída tendo como base o poder corporativo de regulamentação da economia.

Assim, articulada ao fordismo havia uma política macroeconômica conhecida como keynesianismo, em referência ao economista britânico John Maynard Keynes, comprometida com uma forte intervenção econômica do Estado, a garantia do pleno emprego e o controle inflacionário. Tal política se concretizou nos países considerados centrais, através da regulação do mercado de trabalho, configurando um Estado de Bem-Estar Social¹⁹ que proporcionou melhores condições de vida à população, sobretudo dos países europeus (Franco, 2011). Os países europeus e os Estados Unidos, de formas diferenciadas, vivenciaram a chamada “Era de Ouro” do capitalismo, ou seja,

¹⁹ Pode-se definir o Estado de Bem-Estar Social, ou *Welfare State*, como “a forma moderna mais avançada de exercício público da proteção social” (Fiori, 2013, p. 1).

um período de grande prosperidade econômica, durante as décadas de 1950 e 1960 (Santos, 2012).

Antunes (2009) afirma que, ao se introduzir na indústria automobilística a organização científica taylorista, surgiu a forma mais avançada de racionalização do processo de trabalho ao longo do século XX. O êxito desse padrão teve como base o “compromisso social” entre trabalho corporativo, capital organizado e Estado. Esse “compromisso”, sob a alternância de partidos socialdemocratas, ou mesmo partidos burgueses, procurava delimitar o campo de luta das classes através da implementação de ganhos sociais e seguridade social em troca da adesão dos trabalhadores a esse modo de vida e de trabalho e ao “abandono” por parte dos trabalhadores do seu projeto histórico-societal (Gramsci, 1988). Por meio desse “compromisso”, deu-se a integração do movimento operário socialdemocrata ao sistema fordista, que culminou na subordinação dos organismos de representação política e sindical convertendo-os em verdadeiros cogestores do processo de reprodução do capital (Antunes, 2009).

Foi constituído, portanto, um conjunto de práticas de controle do trabalho, hábitos de consumo e configurações de poder político-econômico: o fordismo/keynesianismo. Gramsci (1988) enxergava no taylorismo/fordismo muito mais do que um conjunto de métodos para organizar racionalmente determinadas atividades laborativas. Ou seja, não se tratava de um simples desenvolvimento tecnológico, mas uma combinação de princípios que coagia, persuadia e cooptava os trabalhadores para além de suas ações no ambiente de trabalho, conformando um modo de vida útil à sua exploração pela classe dominante.

Harvey (1993), sinalizava haver, já nos anos 1960, indícios de problemas sérios no padrão fordista. Um deles era o fato de que Europa Ocidental e Japão tinham completado seu processo de recuperação, estavam com seus mercados internos saturados e precisavam de novos mercados para exportar o excedente de suas produções. Somava-se a isso, a queda da produtividade e lucratividade nos Estados Unidos, além do enfraquecimento de seu poder regulador do sistema financeiro internacional. Houve, ainda, em parte dos países considerados de “terceiro mundo”²⁰, uma onda de industrialização

²⁰ Historicamente, “terceiro mundo” é um termo da “Teoria dos Mundos” para descrever os países que se posicionaram como “neutros” na Guerra Fria, não se aliando nem aos Estados Unidos e os países que defendiam o capitalismo, nem à União Soviética e os países que defendiam o socialismo. O conceito mais amplo do termo pode definir os países em desenvolvimento e subdesenvolvidos, ou seja, os que possuem uma economia ou uma

fordista competitiva onde o “contrato social” com o trabalho era inexistente ou fracamente respeitado. A partir desse momento, a competição se intensificou de tal forma que, Europa Central e Japão, ao desafiarem a hegemonia americana no âmbito do fordismo, fizeram cair acordos, produzindo, inclusive, a desvalorização do dólar.

Esses movimentos trazem à tona mais contradições presentes no capitalismo, que nem o fordismo nem o keynesianismo conseguiam conter. É importante afirmar, todavia, que se assistia a uma das crises do modo de produção capitalista, uma vez que é próprio a esse sistema a presença de ciclos de avanço e estagnação, sendo, portanto, a crise inerente ao mesmo (Mandel, 1990). Harvey (1993) aponta a “rigidez” desse sistema como maior obstáculo, pois havia problemas de rigidez nos mercados, nos contratos de trabalho, nos investimentos, além do que todas as tentativas feitas para superar esses problemas esbarravam numa força aparentemente invencível, que era a classe trabalhadora, que promovia greves e reivindicava o cumprimento dos direitos trabalhistas.

Instalou-se, assim, uma profunda crise fiscal e de legitimação, que se acentuou com o aumento da capacidade excedente das corporações que não era utilizado, agravado ainda mais pela intensificação da competição. A soma desses fatores obrigou essas corporações a procurar alternativas para sair da crise, dentre as quais estavam a racionalização, a reestruturação e a intensificação do controle do processo de trabalho, que não foram suficientes para resistir à profunda recessão de 1973, colocando em cheque o compromisso fordista/keynesiano. Nesse contexto, uma série de novas experiências começou a tomar forma e representavam os primeiros sinais de

sociedade pouco avançada. Os países da África, da Ásia, com exceção do Japão, e da América Latina são considerados de “terceiro mundo” por não terem adquirido prosperidade econômica comparável à dos países europeus, Estados Unidos, Canadá e Japão. Nesta tese, trabalha-se com a teoria marxista da dependência, desenvolvida por Marini (2000). Para o referido autor, “o capitalismo é um modo de produção mundial que se articula em formações sociais, as quais isoladamente não representam mais que formas particulares de sua lógica global. Tal visão rompe assim com o enfoque eurocêntrico que postulava serem a Europa Ocidental e os Estados Unidos a essência do capitalismo e sua expressão modelar, enquanto a América Latina e a periferia seriam regiões de atraso, marcadas por formas pré-capitalistas ou insuficientemente capitalistas de organização econômica, política e social. O capitalismo constituiu-se através de uma economia mundial que instituiu uma divisão internacional do trabalho monopólica, hierarquizada e competitiva, baseada em formas distintas e complementares de especialização produtiva e gigantescas transferências de excedente e de mais-valia das periferias para os centros. A teoria marxista da dependência, ao lançar luz sobre o lugar da América Latina no sistema mundial capitalista, contribuía para desvendar sua gênese, suas estruturas e dinâmicas de evolução. Mais que uma teoria do capitalismo na periferia, constituía-se em ponto de partida para uma reinterpretação do capitalismo global e nos centros, mostrando as interconexões entre as distintas formações sociais que articulava” (Martins, 2017).

passagem para um processo de acumulação inteiramente novo e diferente do atual (Harvey, 1993).

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”, como conceituado por Harvey (1993), atingindo profundamente a organização do trabalho, mas também os produtos, padrões de consumo e mercados. Cabe destacar que o movimento “mais flexível” do capital acentua o efêmero, o fugaz e o contingente da vida moderna, diferentemente de valores sólidos e da “rigidez” que o padrão anterior conteria, dificultando, com isso, a ação coletiva dos trabalhadores.

Ao analisar a resposta capitalista à crise e aos rumos tomados pela política econômica, Antunes (2009) critica a forma como a mesma foi tratada, visto que se procurou enfrentá-la considerando somente seus aspectos mais superficiais, sem preocupar-se em reestruturar os “pilares” essenciais do modo de produção capitalista. Como não existia um projeto hegemônico do trabalho contra o capital, este empreendeu alternativas ousadas contra uma classe atordoada pelas mudanças então em curso, iniciando um processo de mutação no interior do padrão de acumulação. Houve, assim, maior dinamismo no processo produtivo que dava sinais de esgotamento, iniciando portando, a transição do padrão fordista para as novas formas de “acumulação flexível”.

Harvey (1993) ressalta, em sua análise, o confronto direto com a rigidez do fordismo por parte do novo sistema, que apoiado na flexibilidade dos processos e mercados de trabalho bem como nos padrões de consumo, envolveu mudanças rápidas e desiguais nos padrões de desenvolvimento. A “acumulação flexível” implicou níveis altos de desemprego estrutural, rápida destruição e reconstrução de habilidades, ganhos menores e, sobretudo, a redução do emprego regular, havendo supremacia do trabalho em tempo parcial, temporário ou subcontratado, além do retrocesso do poder sindical, uma das colunas políticas do regime fordista.

Esse constante processo de transformação provocou a redução do trabalhador industrial, fabril, tradicional, havendo um aumento do chamado “novo proletariado” e demais trabalhadores, também no setor de serviços, que têm como característica principal o trabalho precarizado. Esta característica passou a incidir também sobre os trabalhadores que exerciam atividades especializadas durante o fordismo e que viram seus postos de trabalho desaparecerem por conta das transformações em curso.

Assim, 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, e no que tange à esfera política, a afirmação do neoliberalismo. Este processo tem aprofundado a pobreza no mundo, a “flexibilização”²¹ 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 al., 2010).

Compreende-se que a denominada “flexibilização” do trabalho e do trabalhador é conduzida por outro padrão de racionalidade, um padrão “flexível” de organização da produção que altera as condições sociais e técnicas de organização do trabalho, tendo em vista as necessidades do processo de reprodução ampliada do capital, difundido em escala global. O “mundo do trabalho” é, categoricamente, influenciado pelas relações das forças produtivas em curso no domínio do capitalismo como um modo de produção propriamente global (Ianni, 1994).

Osorio (2014) sublinha que o capital, na sua caçada para alcançar mais lucro, investe relativamente mais em capital constante (máquinas, equipamentos, conhecimentos) que em capital variável (força de trabalho), visando aumentar a produtividade e conseguir que cada unidade de valor de uso (automóveis, televisões, celulares...) se aproprie de menos tempo de trabalho socialmente necessário, reduzindo seu valor e potencialmente seu preço. Assim, a acumulação do capital cresce para além da demanda por trabalhadores, assegurando a constituição de uma população trabalhadora sobrando para as necessidades de reprodução do capital.

Desde a década de 1960, 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”. De modo geral, esses autores expressaram que a “marginalidade” 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 afirmaram que o setor informal é parte do conjunto da economia capitalista.

²¹ Entende-se que a “flexibilização” é uma estratégia que o sistema capitalista impõe ao seu processo produtivo, afetando tanto os padrões de produção consolidados quanto os direitos adquiridos pela classe trabalhadora. O processo de “flexibilização” agrava as relações e condições de trabalho e a inserção no mercado de trabalho da maioria dos trabalhadores, além de restringir, ou, até mesmo, extinguir, as formas de proteção social.

De acordo com Machado da Silva (2003), a “teoria da marginalidade” sublinha as implicações sobre a estratificação social dos obstáculos de superação dos desequilíbrios estruturais identificados, utilizando o mesmo quadro de referência e se concentrando nos mesmos problemas da “teoria da modernização”. Articulando-se à “informalidade”, que se pautava em “estudos econômicos do subdesenvolvimento patrocinados por agências internacionais” (Machado da Silva, 2003, p. 145). Cabe apresentar a crítica à “informalidade” e “marginalidade”, uma vez que:

[...] a perspectiva dualista aparecia com duas variantes: para uma, o setor informal era aberto, apesar da maior facilidade de entrada e saída; para a outra, era fechado, ao menos para certas categorias de trabalhadores, fadadas a uma inserção produtiva marginal de mais longo prazo (Machado da Silva, 2003, p. 145-146).

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 “polo 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 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).

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 noções e conceitos: “perdas, precariedade e insegurança” (Borges, 2007, p. 81). Tais noções e conceitos podem ser correlacionados 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.

Neste estudo, considera-se a centralidade da categoria trabalho para elucidar o processo de superexploração a que os trabalhadores estão submetidos, visto que a diminuição do trabalho típico assalariado (emprego) não restringiu a centralidade desta categoria na sociabilidade capitalista.

A geratriz básica do corpo de conceitos da abordagem lukacsiana do marxismo, a sua ‘Ontologia do Ser Social’, é a categoria de trabalho. Essa categoria fundamenta a Ontologia de Lukács como eminentemente histórico-materialista, pois é a partir do trabalho que iremos compreender toda a especificidade do ser social face aos outros modos de ser (o ser orgânico e o ser inorgânico). É a categoria trabalho que é a matriz ontológica da experiência histórica que Thompson buscou resgatar no sentido dialético, contrapondo-se às leituras estruturalistas, pós-estruturalistas e culturalistas (Alves; Araújo, 2013, p. 64).

Assim, entende-se que o conceito de experiência tem como fundamento a categoria trabalho. Parece clara a apreensão dialético-materialista presente nessa relação entre trabalho e experiência, tendo em vista a centralidade do trabalho na constituição da vida social. O conceito de experiência foi desenvolvido no terceiro tópico deste capítulo. Por ora, seguem ponderações sobre o “mundo do trabalho”.

Segundo Antunes (2009), 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. Na mesma linha, elucida Vasapollo:

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).

Nesta discussão, acredita-se como pertinente ao desenvolvimento teórico a utilização da categoria "superexploração do trabalho", conforme estabelecida por Marini (2000) no final da década de 1960, como fundamento da teoria marxista da dependência, enfatizando sua relação com a gênese da acumulação capitalista. Para ele, a característica essencial da superexploração da força de trabalho é a negação das condições necessárias para os trabalhadores reporem o desgaste de sua força de trabalho, por conta do dispêndio superior de força de trabalho que o trabalhador é obrigado a realizar, o que gera o seu esgotamento prematuro, e devido ao impedimento de consumir o necessário para manter sua força de trabalho (Luce, 2012).

Para Marini (2000), a discussão da marginalidade social não poderia ser tratada desconexa da questão do aumento da produtividade do trabalho nos países dependentes, pois, para tornar viável esse processo, faz-se necessário para o capital um maior nível de exploração. Todo o mecanismo responderia a um impasse: de um lado, a ampliação do exército industrial de reserva e, do outro, a impossibilidade crônica de formação de um mercado interno, tendo em vista o subconsumo a que era submetido à classe trabalhadora (Wagner, 2009).

Kowarick (1975) afirma ser imprescindível indicar de modo mais preciso o que os autores que trabalham com a categoria superexploração definem pelo valor da força de trabalho, o que, por conseguinte, implica em determinar o limite mínimo para a remuneração do trabalhador. Esta é uma questão relevante. Contudo, ele restringia a crítica em uma dimensão, que parece equivocada, da ideia de marginalidade: dicotomia entre produção e circulação na forma de inserção nas estruturas produtivas, perdendo, assim, a perspectiva da totalidade na análise do sistema (Wagner, 2009).

A superexploração da classe trabalhadora pelo capital é própria de qualquer economia capitalista. Marx (2010a) expressa que o grau de exploração da força de trabalho não depende exclusivamente do nível salarial dos trabalhadores, ou seja, trabalhadores com salários equivalentes podem estar sendo relativamente mais ou menos explorados, de acordo com o mais valor produzido por cada um deles. A remuneração da força de trabalho abaixo

de seu valor é desvelada como uma lei imanente da produção capitalista, um efeito inevitável da existência de massas de desempregados, sem as quais o capital é incapaz de sobreviver.

Assim, a superexploração é o resultado do emprego combinado, em sua maioria, dos mecanismos de exploração da classe trabalhadora pelo capital, conforme analisados por Marx. Segundo Marini (2000, p. 125):

Pois bem, os três mecanismos identificados – a intensificação do trabalho, a prolongação da jornada de trabalho e a expropriação de parte do trabalho necessário ao operário para repor sua força de trabalho – configuram um modo de produção fundado exclusivamente na maior exploração do trabalhador e não no desenvolvimento de sua capacidade produtiva. A consequência do processo referido é que o trabalho acaba sendo remunerado abaixo do seu valor, configurando uma superexploração [...].

Nessa mesma direção, Sotelo (2015) define a superexploração do trabalho como um processo mediante o qual o capital usurpa uma parte do fundo de consumo do valor e da força de trabalho para convertê-lo em fonte suplementar da acumulação capitalista. Os mecanismos utilizados para obter este resultado se resumem a uma articulação eficaz entre as formas de produção de mais valor absoluto (basicamente de prolongação da jornada de trabalho) e de mais valor relativo (mediante o aumento da capacidade produtiva de trabalho com ajuda do desenvolvimento tecnológico), quando afeta os ramos produtores dos meios de produção e de consumo que produzem os insumos e artigos básicos que determinam o valor social da força de trabalho.

Diante desse processo, é relevante que a análise social, radicalmente crítica do passado recente, absorva da crítica da economia política os fundamentos necessários para entender os mecanismos de valorização do capital. Ao desvelar as leis de funcionamento do capitalismo, a dialética marxiana apreendeu leis tendenciais e que podem apresentar contratendências, desempenhando uma função de neutralizar as implicações das primeiras:

[...] a superexploração da força de trabalho consiste de uma lei de tendência própria do capitalismo dependente, a qual segue a orientação de contrarrestar a transferência de valor a que as economias dependentes estão submetidas na divisão internacional do trabalho (Luce, 2012, p.122).

Nesse sentido, a categoria superexploração da força de trabalho pode ser compreendida como um conjunto de modalidades que provocam a remuneração da força de trabalho inferior ao seu valor e o esgotamento abreviado da força físico-psíquica do trabalhador, e que conformam a base do

capitalismo dependente, junto com a transferência de valor e a divisão entre as fases do ciclo do capital (Luce, 2012).

Marini (2000) explicita a existência da desigualdade do nível de desenvolvimento das forças produtivas entre as nações. O que deriva em distinções relevantes quanto às suas concernentes composições orgânicas do capital, apontando para diferenciadas formas e níveis de exploração do trabalho. Ainda para o referido autor (2000), a lei capitalista das trocas desiguais, em que nações com maior desenvolvimento das forças produtivas se apropriam do mais valor produzido pelas nações com menor composição orgânica do capital, não se trata somente de um fenômeno restrito ao âmbito das relações internacionais, mas ocorre também no âmbito da luta intercapitalista de uma mesma nação.

Compreende-se que o capital é um valor em movimento que visa a sua valorização, havendo tensão e contradição entre valorização e desvalorização do capital. Considerando a crise do capitalismo em escala mundial, vive-se em uma era de crescente restrição e/ou destruição dos direitos sociais, em que o Estado burguês não pode ser “máximo para o capital” e “mínimo para o trabalhador” (Netto, 1993) sem constranger também os direitos políticos e civis. Ou seja, o capitalismo contemporâneo evidencia, com toda a sua pujança, seu caráter destrutivo, estando em jogo a sobrevivência da humanidade.

A produção recente de um contingente de trabalhadores considerados supérfluos, excedentários ou sobrantes deve ser relacionada à dinâmica atual do capitalismo contemporâneo que assumiu expressões diferenciadas, sobretudo, a partir da crise estrutural do capital, evidenciada mais fortemente, no início da década de 70, desencadeando um profundo reordenamento das bases econômicas, sociais e políticas da trajetória histórica do capitalismo fundada no pós-segunda guerra mundial (Alencar, 2005, p. 33).

Desde a década de 1970, a precarização vem adquirindo novos contornos, embora esteja presente desde as origens do capitalismo. Ela foi se transformando com o decorrer da história e vem expandindo-se. Assim, instaurou-se um processo mundial de precarização vivido também pelos países considerados desenvolvidos. A questão basilar é que a precarização se tornou central nessa fase do desenvolvimento capitalista, generalizando-se por “toda parte” (Druck, 2013).

Segundo Sotelo (2015), a precariedade é uma categoria imanente, histórica e estrutural, do trabalho assalariado dentro do sistema capitalista. Ou seja, a precariedade é uma propriedade inerente ao sistema capitalista. Enquanto que a precarização é um processo de atualização da dita

precariedade. Todavia, as formas de precarização do trabalho são novas formas de exploração, uma vez que a precarização é um suposto constitutivo da exploração da força de trabalho.

Para atualizar a precariedade através da precarização, o relevante para o sistema capitalista é debilitar fortemente o grupo de trabalhadores, aliená-lo, fragmentá-lo e submetê-lo aos imperativos da organização do trabalho que comandam e regulam as grandes empresas transnacionais que operam em escala global. Esta reatualização histórica da organização do trabalho é realizada, permanentemente, em função do processo de valorização e explica a atual precarização do trabalho, a partir da realidade concreta das transformações contemporâneas no “mundo do trabalho” vivenciadas pela classe trabalhadora, que vem se intensificando. Assim, a precarização da vida e do trabalho vem afetando, cada vez mais, as condições de existência dos trabalhadores e suas famílias.

Na medida em que a precariedade deteriora as condições de trabalho e restringe ou suprime os direitos sociais adquiridos pelos trabalhadores, reforça, concomitantemente, a captura da subjetividade e a superexploração do trabalho ao processo de exploração e valorização do capital. Assim, trabalho imaterial e superexploração do trabalho se articulam no mesmo espaço do processo de produção e se submetem às leis e condições da produção de mais valor (Sotelo, 2015).

Existe uma estreita relação entre trabalho e barbárie, que vem se manifestando através da desproteção jurídico-institucional generalizada dos vendedores e vendedoras de suas forças de trabalho em relação aos direitos trabalhistas e sociais. Na atualidade os sujeitos que vivem do trabalho trabalham, cada vez mais, em condições de desproteção, precariedade, insegurança, fadiga corporal e intelectual. Dessa forma, se impôs uma normatividade de trabalho que devolve ao trabalhador condições similares às que prevaleceram no século XIX quando, praticamente, o patrão e o Estado eram todo-poderosos para impor suas condições de exploração, de miséria e de trabalho ao conjunto da classe trabalhadora. Como esta situação não é conjuntural ou acidental, mas sim sistemática e estrutural, se arraiga dentro do metabolismo sociolaboral de reprodução do capital e cuja superação necessariamente implica, pois, a do próprio sistema (Sotelo, 2015).

Há uma tendência de desidentidade de classe, estando a maioria dos trabalhadores informais, precários, flexíveis, além dos empregados formais mais precarizados, à deriva. Nesse panorama, é vital encontrar formas de

articulação e mobilização desses trabalhadores rumo à construção de outra sociabilidade do trabalho e de vida. Contudo, até então, as resistências [rebeldias dos trabalhadores] não se mostraram suficientes para transformar a realidade.

“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 mencionar os que estão vulneráveis a ela e que corresponde a grande parte da população.

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 seja 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 personificações do capital que, apesar de sintetizarem as agressivas ambições contra o trabalho e a 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).

Flexibilidade aplica-se, pelo menos, a quatro campos e, com o passar do tempo, poderá desdobrar-se para outras práticas: 1) a flexibilidade quantitativa é empregada para indicar a redução de empregos; 2) a flexibilidade funcional refere-se ao exercício profissional das atividades cotidianas; introduzir polivalência em atividades e negócio é uma maneira de aplicá-la; 3) a flexibilidade de lugar relaciona-se com os usos do espaço na acumulação de capital; empresas e mão de obra relocam-se por territórios; 4) a flexibilidade de horas ou de tempos diz respeito às modalidades rígida ou flexível pelas quais as jornadas laborais são distribuídas (Rosso, 2007, p. 91).

Parece 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).

Pode-se expressar, mesmo que de forma generalizada, que os trabalhadores se sujeitam à 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. É possível dizer, hoje, que o capitalismo criou um exército de reserva de trabalhadores desempregados, desempenhando uma influência de redução das taxas de salário e abrindo, de tal modo, inovações oportunas de emprego lucrativo do capital (Harvey, 2003).

A existência do exército de trabalhadores de reserva é uma condição indispensável para a reprodução e expansão do capital. A maioria da população precisa trabalhar para o capital, independente das condições impostas, para sobreviver. Os capitalistas vêm controlando o trabalho, colocando os trabalhadores individuais em cada vez maior disputa e concorrência uns com os outros para ocupar 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 estratagemas de extração do sobretrabalho e as formas de precarização e destruição dos direitos sociais que foram duramente conquistados pela classe trabalhadora (Antunes, 2007).

As tendências mundiais em países capitalistas de centro, como Estados Unidos, Canadá e União Europeia, sublinham que a flexibilidade veio para ficar, mas parece que o capital não quer eliminar de todo o trabalho rígido, pois todo tempo de trabalho que produza valores acumuláveis são bem-vindos. Assim como os trabalhadores não querem “abandonar o trabalho-padrão, construído

por meio de lutas históricas” (Rosso, 2017, p. 166-167), interessando a redução das suas jornadas de trabalho sem redução salarial.

A precarização estrutural do trabalho²² é, portanto, componente da totalidade concreta do sistema mundial do capital e suas contradições. Na nova configuração do sistema capitalista a precariedade afigura-se 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).

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, por conseguinte, o contingente de trabalhadores serviços, formais ou informais, externos à produção do capital, que sobrevivem à custa da massa de mais valor social. Pode-se afirmar que “para homens e mulheres imersos na condição de proletariedade, trabalho é vida e vida é trabalho” (Alves, 2013, 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.

De tal modo, outro elemento presente no “mundo do trabalho” tem sido a tendência à ampliação dos mecanismos de desregulamentação e também de precarização da força de trabalho, mesmo quando se considera que as formas de reestruturação produtiva podem ser distintas tendo em vista a realidade específica. Vive-se 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; isto é, o proletariado que trabalha com informática também experimenta a precarização (Antunes, 2006).

Um caso que exemplifica o que foi dito acima é o da última trabalhadora entrevistada (ambulante 16), que trabalhou como operadora de telemarketing e chegou a exercer uma jornada de doze horas diárias de trabalho, como será visto no último item deste capítulo, experimentando um intenso processo de precarização do trabalho também quando trabalhava nessa função.

²² 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).

Manifesta-se, assim, um modo de produção baseado na maior exploração do trabalhador, estando presentes a intensificação do trabalho, o prolongamento da jornada de trabalho e a expropriação de parte do trabalho necessário para o trabalhador repor sua força de trabalho, ou seja, os três mecanismos identificados por Marini (2000) que constituem a superexploração do trabalho.

2.2

A superexploração do trabalho no Brasil

A superexploração do trabalho é experimentada por sujeitos que vivem em distintos países, porém com peculiaridades próprias dependendo da história de cada nação. Portanto, o Brasil é uma particularidade dentro da universalidade, considerando que o modo de produção (universal) ganha concretude nas formações sociais (particularidades). Isto é, as formações sociais (particulares) materializam as universalidades abstratas (Lukács, 1978).

É imprescindível se reportar à formação social do Brasil para compreender as particularidades do país. Prado Jr. (2011) expressou que o sentido do desenvolvimento brasileiro se assegurou pelo modo primeiro da colonização, onde se firmou o predomínio da exploração numa organização da produção sempre voltada para fora, visando atender aos interesses do mercado externo:

Se vamos à essência da nossa formação, veremos que na realidade nos constituímos para fornecer açúcar, tabaco, alguns outros gêneros; mais tarde ouro e diamantes; depois, algodão, e em seguida café, para o comércio europeu. Nada mais que isso. É com tal objetivo, objetivo exterior, voltado para fora do país e sem atenção a considerações que não fossem o interesse daquele comércio, que se organizarão a sociedade e a economia brasileiras. Tudo se disporá naquele sentido: a estrutura bem como as atividades do país. Virá o branco europeu para especular, realizar um negócio; inverterá seus cabedais e recrutará a mão de obra de que precisa: indígenas ou negros importados. Com tais elementos, articulados numa organização puramente produtora, industrial, se constituirá a colônia brasileira (Prado Jr, 2011, p. 29).

O referido autor definia o modo de produção no Brasil como capitalista desde as suas origens. Para ele, o processo de colonização foi resultado do movimento de acumulação originária do capitalismo comercial e as relações entre senhor de engenho e escravo já continham os germes das relações capitalistas, defendendo que o Estado brasileiro sempre foi capitalista. Deste ponto de vista, não houve revolução burguesa, todavia seria uma revolução

brasileira que ocorreria através de um longo processo de crise da ordem burguesa e constituição da ordem proletária.

Semelhante a esse pensamento, no que se refere às raízes do capitalismo no Brasil, Mazzeo (1997) expôs que “As formações sociais coloniais se apresentam, *já em sua gênese*, como capitalista, que se articulam com os polos econômicos dominantes da Europa, integrantes, então, do vasto processo de acumulação mundial do capital” (p. 80, grifos do autor). Nesse sentido, a existência do trabalho escravo foi imprescindível para o processo de acumulação de capital.

Enquanto que para Fernandes (2005), apesar dos móveis capitalistas terem sido introduzidos no país justamente com a colonização, apenas por meio da Independência, com a crise da sociedade colonial e a criação de um Estado Nacional, é que foram criadas as condições de desenvolvimento capitalista.

Da leitura dos autores referidos deduz-se que o sentido da colonização foi proporcionar condições para o fortalecimento do capital, contribuindo significativamente para a sua acumulação. A dependência é o elemento essencial do capitalismo brasileiro, condição da nossa subalternidade. “[...] ‘Cresça às custas do Brasil’. O desenvolvimento é um banquete com poucos convidados, embora seus resplendores enganem, e os pratos principais estão reservados à mandíbulas estrangeiras” (Galeano, 2007, p. 319).

É nítido o caráter contrarrevolucionário da burguesia brasileira no processo de dominação. A dominação burguesa demanda condições materiais necessárias para a abertura de caminhos para a sua concretização. Nesse processo, se sobressaem os níveis perversos de exploração da força de trabalho, havendo, em muitos momentos, uma pressão sobre o valor do trabalho, colocando-o para baixo.

Assim, ao estudar as particularidades da formação social brasileira, percebe-se que a história da nossa nação foi permeada de exploração, desde o Brasil colônia. Avançando para os processos ocorridos no século passado (XX), no que tange ao “mundo do trabalho”, verifica-se, por exemplo, que no Brasil não houve uma política de pleno emprego. O fordismo realmente foi “à brasileira”²³, estando a “flexibilidade” e a precariedade presentes na formação do nosso mercado de trabalho (Santos, 2012).

²³ Uma das mais significativas diferenças entre o padrão produtivo fordista mundial e o brasileiro foi a constituição de um “consumo de massa restrito”, uma vez que “ao contrário do que aconteceu nos países europeus, no Brasil o padrão de produção baseado no setor de bens

A classe trabalhadora vem apresentando níveis de informalidade altíssimos, estando desprovida de direitos e sem carteira de trabalho assinada, resistindo em uma sociedade onde predomina o desemprego, a precarização, o rebaixamento salarial e a perda cada vez maior de direitos. Nesse contexto, é notável a fragmentação dos trabalhadores a partir da fragilização de seus vínculos empregatícios, além do enfraquecimento dos mecanismos sindicais, componentes centrais do período fordista (Santos, 2012).

É consenso entre os estudiosos de diversas matrizes políticas que as expressões da “questão social”²⁴ vêm se diversificando e ampliando mundialmente. No caso brasileiro, visando particularizar a “questão social”, pode-se destacar “a flexibilidade estrutural e a precariedade das ocupações como características históricas do regime de trabalho no Brasil” (Santos, 2012, p. 232).

O desemprego “adquire o caráter de desemprego estrutural na economia brasileira desde que o capitalismo retardatário completa seu ciclo, no auge da ‘industrialização pesada’” (Santos, 2012, p. 173). Com o desenvolvimento do processo de reestruturação produtiva e o padrão de produção e gestão do trabalho fundamentado na “acumulação flexível”, o desemprego se intensificou no Brasil.

Em virtude desses processos, as expressões da “questão social” passam a ser cada vez mais criminalizadas. Cabe destacar que a criminalização da pobreza, assim como a naturalização de processos sociais, é a regra do jogo dominado pelo mercado. As frações mais empobrecidas da classe trabalhadora são usuárias do aparato do Estado pela via assistencial ou da repressão. Mais uma vez, a “questão social” passa a ser tratada também como “caso de polícia”, ou seja, quando ela “deve ser resolvida na base dos aparelhos repressivos do Estado” (Cerqueira Filho, 1982, p. 28).

Na década de 1930, a “questão social” passa a ser tratada também como “caso de política” e tem reconhecida, concomitantemente, a sua legitimidade e a sua legalidade. Assim, ela é abordada no interior do Estado,

de consumo duráveis consolidou-se com baixos salários, elevada dispersão e sem distribuição de renda” (Matoso, 1995 *apud* Santos, 2012, p. 168).

²⁴ Segundo Netto (2001), a “questão social” é oriunda da relação, contraditória e antagônica, entre capital e trabalho, tendo em vista ser uma relação de exploração do capital sobre o trabalho, além de ser constitutiva do desenvolvimento capitalista, que em cada momento produz diferentes manifestações da “questão social”. Assim, é possível depreender de sua análise que enquanto a sociabilidade estiver sob o comando do capital, a “questão social” e suas expressões perdurarão. O referido autor utiliza a expressão desta categoria entre aspas, para identificar a complexidade de processos envolvidos sob a designação de “questão social”.

considerando a desmobilização e a despolitização da classe trabalhadora nos marcos de uma concepção de “integração” e de “harmonia” entre as classes sociais (Cerqueira Filho, 1982). Foi uma estratégia do Estado o reconhecimento de direitos “pelo alto”, buscando desarticulá-los da força política e social da classe trabalhadora, além de enaltecer o paternalismo.

Neste sentido, pondera-se que, na atualidade, a “questão social” no Brasil é tratada como “caso de política” e “caso de polícia”. Política de cunho assistencialista, focal, visando, minimamente, mitigar as perversas consequências de uma desigualdade social gritante. Tal desigualdade não é tratada pelo Estado como um problema, mas sim um código, a regra do jogo nesta sociedade. No Brasil, em especial, parece que a regra é normatizar a desigualdade.

Não houve, ao longo da nossa história, uma política econômica comprometida com o “pleno emprego” do fordismo clássico. Os direitos sociais e trabalhistas não se generalizaram para o conjunto dos trabalhadores e, muito menos, se estabeleceu um padrão de regulação estatal nos moldes das sociedades de capitalismo avançado. O critério de inserção no mercado formal de trabalho sempre operou como mecanismo básico de definição de direitos sociais, instituindo o que Santos (1987) denomina de “cidadania regulada”, baseada em um sistema de proteção social de caráter contributivo e compulsório. Dessa forma, os sujeitos somente eram tratados como “cidadãos” se fossem trabalhadores inseridos em algumas das ocupações definidas por lei:

[...] cidadania cujas raízes encontram-se, não em um código de valores políticos, mas em um sistema de estratificação ocupacional, e que, ademais, tal sistema de estratificação ocupacional é definido por norma legal. Em outras palavras, são cidadãos todos aqueles membros da comunidade que se encontram localizados em qualquer uma das ocupações reconhecidas e definidas por lei [...]. A cidadania está embutida na profissão e os direitos do cidadão restringem-se aos direitos do lugar que ocupa no processo produtivo, tal como reconhecido por lei. Tornam-se pré-cidadãos, assim, todos aqueles, cuja a lei desconhece (Santos, 1987, p. 75).

Segundo Machado da Silva (2003), até os anos 1970, a noção de informalidade contribuiu para universalizar a aceitação da “cidadania regulada”, uma vez que explicava analiticamente e alimentava a perspectiva de uma incorporação progressiva à cidadania. O esvaziamento da noção de informalidade, como categoria analítica e referência ideológica, sucedeu-se com a difusão da noção de “empregabilidade” e, por sua extensão, de “empreendedorismo”.

Observa-se que, ainda nos dias atuais, diversos sujeitos, como os próprios ambulantes, sejam aqueles que vendem mercadorias diversas nos trens, ônibus ou outros espaços, não são considerados trabalhadores, em virtude da natureza da atividade exercida, muito menos cidadãos portadores de direitos. Tal distinção está pautada na posição social dos sujeitos, de acordo com o seu acesso à renda, ao seu poder aquisitivo, às suas condições de vida, além do nível de escolaridade. Ou seja, os sujeitos que experimentam a precarização do trabalho e da vida de uma forma intensa são, inúmeras vezes, discriminados pela própria sociedade.

Diante das transformações societárias, marcantes na sociedade brasileira a partir da década de 1990, devido aos impactos do processo de reestruturação produtiva, consolidou-se o desemprego estrutural e, conseqüentemente, houve a ampliação da informalidade²⁵ no trabalho, abrangendo amplos segmentos nas relações informais de produção.

Informalidade e precarização são características estruturais da sociedade brasileira, com base na análise dos processos sociais presentes na história econômica-política do Brasil. Todavia, tais características não são sinônimas, mas sim conceitos distintos. O trabalhador pode estar precarizado, mesmo estando submetido a relações de empregos formais, pois, 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 naquelas informalizadas, como também em relação às condições de trabalho.

Perante isso, é vital realizar problematizações teóricas, políticas e conjunturais, analisando a exploração da força de trabalho nos dias atuais, com base na chave de interpretação das leis do capital. E, dessa forma, é possível apreender a superexploração da força de trabalho como expressão da

²⁵ A informalidade pode ser vista como um conceito esvaziado de conteúdo por conta de suas limitações, principalmente quando associada apenas ao trabalho informal, que no Brasil é representado por aquele “sem carteira assinada”, muitas vezes sem contribuição à Previdência Social, ou seja, com ausência de vínculo e proteção social, porém funcional à acumulação capitalista. Neste estudo serão realizadas referências ao conceito porque diversos autores o utilizam de modo crítico. Para Malaguti, por exemplo, 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 denominados como “formais”, assim como se podem observar casos de “formalidade” no chamado setor informal. Logo, “[...] a formalidade e a informalidade coexistem, subsidiam-se, interpenetram-se e são indissociáveis” (Malaguti, 2001, p. 101).

particularidade do trabalho no Brasil, evidenciando o caráter da informalidade e da precarização.

A precarização impregna a vida dos trabalhadores, principalmente dos mais fragilizados em termos de vínculo empregatício, como é o caso dos ambulantes que trabalham na ferrovia da RMRJ. O que ocorre com esses trabalhadores 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 no “mundo do trabalho”. Com isso, observa-se a diminuição da luta política e a necessidade de sua recomposição sob formas mais coerentes diante desse novo contexto de precariedade (Santana; Ramalho, 2003).

Para legitimar “as reformas”, o sistema vigente requer a constituição de uma cultura do trabalho voltada para o empreendedorismo, competências e qualificações. A era do empreendedorismo é boa para os rentistas, não para os trabalhadores, apesar das ilusões propagadas. O Brasil possui extrema desigualdade e é um paraíso fiscal para os ricos, que não pagam os impostos que deveriam, além da antiga, e ainda presente, questão da concentração de propriedade da terra.

A expansão do capitalismo no Brasil possui uma particularidade, não reproduzindo o modelo clássico do capitalismo nos países mais desenvolvidos. Nesses últimos, as relações de produção vigentes continham em si as possibilidades para a expansão do capitalismo. Examinando-se esse processo, é possível entender que a relação entre dominação burguesa e transformação capitalista envolve processos econômicos determinados e extraeconômicos, como referentes às expressões culturais e políticas. Dessa forma, as relações de dominação repercutem em todas as dimensões da vida social, dada a inserção geopolítica do Brasil no processo internacional de desenvolvimento do capitalismo global.

Nos dias atuais é possível observar como ainda está muito presente o nosso passado colonial: não houve uma reforma agrária, por exemplo. O agronegócio, que hoje é um dos setores mais fortes da economia brasileira, está pautado em latifúndios (Congresso em Foco, 2016)²⁶. E isso traz

²⁶ Segundo a reportagem intitulada “Conheça as 11 bancadas mais poderosas da Câmara”, os deputados federais da bancada ruralista, a Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA), uma das maiores e mais organizadas bancadas da Câmara dos Deputados, reúnem-se semanalmente durante um almoço em uma mansão no Lago Sul, bairro nobre de Brasília. Divulgado com antecedência também para a imprensa, o “cardápio” – nome dado pela assessoria própria da FPA às pautas que estarão em debate – incluíam, na ocasião, a tributação de produtos agrícolas, a indenização de propriedades quando desapropriadas e a

repercussões políticas muito marcantes, tendo em vista a posição de destaque que tem no Congresso Nacional a “bancada ruralista”. A exploração permeou a nossa formação e, na verdade, ainda é extremamente marcante na nossa sociedade, mesmo considerando os avanços constitucionais. Para ilustrar esta questão, cabe citar, por exemplo, o artigo 6º da constituição brasileira, que considera como 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” (Brasil, 1988).

Mesmo com esse avanço em relação à legislação, o direito ao trabalho, assim como outros, não foi concretizado na realidade dos brasileiros. Somente em tese os cidadãos possuem o direito ao trabalho. 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. Porém, ainda que a nossa Constituição fosse cumprida, os trabalhadores continuariam sendo explorados pelo sistema capitalista, dada a sua natureza.

É pertinente associar as modalidades de superexploração do trabalho, como o prolongamento da jornada de trabalho e o aumento da intensidade do trabalho, aos processos experimentados pelos ambulantes da ferrovia da RMRJ. Os próprios expuseram que, mesmo sem ter a obrigatoriedade de cumprir uma carga horária previamente estabelecida, buscavam cumprir diariamente a carga horária que eles mesmos estipulavam, visando obter determinado rendimento. É importante refletir que se trata de uma carga horária extensa, ultrapassando 60 horas semanais para alguns, principalmente se forem considerados os espaços e condições onde esse trabalho é desenvolvido, bem como o desgaste físico que ele provoca, visto que os ambulantes estão, na maior parte do tempo, se movimentando.

Dessa forma, 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

indicação de membros para as comissões permanentes da Câmara dos Deputados. CONGRESSO EM FOCO. Agência Pública. Conheça as 11 bancadas mais poderosas da Câmara. **Notícias**. Brasília, 19 fev. 2016. Disponível em: <<https://congressoemfoco.uol.com.br/especial/noticias/conheca-as-11-bancadas-mais-poderosas-da-camara/>>. Acesso em: 20 jun. 2017.

de patamares infra-históricos de subsistência dos trabalhadores (Fontes, 2010, p. 355).

No que se refere ao perfil dos ambulantes nos trens da RMRJ, é possível afirmar que alguns possuem uma carga horária de trabalho extremamente extensa, como o ambulante 7, que afirmou trabalhar 84 horas por semana, como será apresentado no item a seguir. Trata-se, 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 as de suas famílias, em inúmeros casos. Também ocorre, cotidianamente, de trabalharem até alcançar determinado valor ou terem determinado número de produtos vendidos, nem sempre tendo horas fixas por dia de trabalho, como a entrevistada 11, que vendia quentinhas.

É relevante aludir a apreensão que se faz quanto às mudanças no “mundo do trabalho” que os vendedores ambulantes que trabalham na ferrovia vêm sofrendo. Considera-se que os mesmos são oriundos dos processos de “fragmentação, heterogeneização e complexificação” (Antunes, 2009) da classe trabalhadora na atualidade, abrangendo a totalidade dos trabalhadores, inclusive, os precarizados e desempregados.

Como fundamenta Tavares (2004) e de acordo com a direção que está sendo adotada 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 nas relações e condições de trabalho. Com isso, o trabalho informal se coloca como uma tendência que deve ser considerada: pelo modo que atualmente 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 o que ainda é impropriamente denominado de trabalho informal, que seria uma exceção permanente da mercadoria força de trabalho. Expandiu-se, e continua a aumentar a ocupação, e não o emprego, sendo cada vez mais comum encontrar sujeitos 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, que se pode ressaltar que a precarização vem se tornando a regra e não a exceção, ou, nos termos de Oliveira (2003), uma exceção permanente.

Na mesma direção, Machado da Silva (2003) 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. Nesse contexto, há uma clara ampliação de atividades alternativas precárias que compõem o chamado trabalho informal, como o comércio ambulante.

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)²⁷ referentes às ocupações com baixa produtividade e precárias condições de trabalho. A maioria das vagas abertas no mercado de trabalho não tem sido de empregos assalariados, mas 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 expressões reatualizadas da “questão social” constitutivas 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

²⁷ Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a PEA “compreende o potencial de mão de obra com que pode contar o setor produtivo, isto é, a população ocupada e a população desocupada, assim definidas: população ocupada - aquelas pessoas que, num determinado período de referência, trabalharam ou tinham trabalho mas não trabalharam (por exemplo, pessoas em férias). As pessoas ocupadas são classificadas em: Empregados - aquelas pessoas que trabalham para um empregador ou mais, cumprindo uma jornada de trabalho, recebendo em contrapartida uma remuneração em Dinheiro ou outra forma de pagamento (moradia, alimentação, vestuário, etc.). Incluem-se, entre as pessoas empregadas, aquelas que prestam serviço militar obrigatório e os clérigos. Os empregados são classificados segundo a existência ou não de carteira de trabalho assinada. Conta Própria - aquelas pessoas que exploram uma atividade econômica ou exercem uma profissão ou ofício, sem empregados. Empregadores - aquelas pessoas que exploram uma atividade econômica ou exercem uma profissão ou ofício, com auxílio de um ou mais empregados. Não Remunerados - aquelas pessoas que exercem uma ocupação econômica, sem remuneração, pelo menos 15 horas na semana, em ajuda a membro da unidade domiciliar em sua atividade econômica, ou em ajuda a instituições religiosas, beneficentes ou de cooperativismo, ou, ainda, como aprendiz ou estagiário. População Desocupada - aquelas pessoas que não tinham trabalho, num determinado período de referência, mas estavam dispostas a trabalhar, e que, para isso, tomaram alguma providência efetiva (consultando pessoas, jornais, etc.)”. IBGE. **Notas Metodológicas**. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/trabalhoerendimento/pme/pmemet2.sht>>. Acesso em: 21 jun. 2017.

aparecem como nova marca do “mundo do trabalho”, vinculando-se à própria lógica do novo desenvolvimento capitalista sob 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 Real²⁸, 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).

Durante a década de 1990 e início dos anos 2000, os ajustes realizados na economia brasileira penalizaram os trabalhadores por meio do crescimento do desemprego, da queda dos rendimentos e do aumento da insegurança. Nesse período prevaleceu a “flexibilização”, “entendida como o fortalecimento da auto-regulação pelo mercado em detrimento da regulação pública das relações de trabalho” (Krein et al., 2012, p. 7). Apesar de ter perdido força, principalmente a partir de 2004, diversos elementos constitutivos da “flexibilidade” ainda persistem na realidade brasileira, dando prosseguimento ao processo de precarização.

No Brasil foi aprovado o projeto da Reforma Trabalhista²⁹. O processo, proposto pelo então presidente do país Michel Temer³⁰, foi enviado ao Congresso no ano de 2016. Em sua tramitação, o projeto passou por discussões e aglutinou emendas, tendo sido aprovado na Câmara dos Deputados em 26 de abril de 2017 por 296 votos favoráveis e 177 contrários.

²⁸ 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 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, 2014).

²⁹ BRASIL. Lei n.º 13.467, de 13 de julho de 2017. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 14 jul. 2017. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13467.html>. Acesso em: 17 jul. 2019.

³⁰ Foi presidente da República Federativa do Brasil entre 31 de agosto de 2016 a 1º de janeiro de 2019, após o impeachment da titular, Dilma Rousseff. Anteriormente, Michel Temer havia sido vice-presidente desde 1º de janeiro de 2011.

No Senado Federal, foi aprovado em 11 de julho de 2017 por 50 a 26 votos. Foi sancionado pelo presidente Temer no dia 13 de julho de 2017.

A reforma foi criticada pela Central Única dos Trabalhadores (CUT) e outros sindicatos, pelo Ministério Público do Trabalho, pela Organização Internacional do Trabalho (OIT), além de movimentos sociais. Foi defendida por economistas e empresários, bem como pelo então presidente do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Ives Gandra Martins Filho.

A juíza do trabalho Valdete Souto Severo, doutora em Direito do Trabalho pela Universidade de São Paulo (USP), critica (*apud* Wottrich, 2018)³¹ a reforma trabalhista brasileira, uma vez que diversos aspectos da nova legislação violam regras da OIT e constituem um retrocesso dos direitos sociais. Severo (*apud* Wottrich, 2018) se refere à “reforma”, entre aspas, para demarcar sua compreensão de que a CLT foi alterada substancialmente, com o objetivo de proteger apenas os empregadores, subvertendo a razão histórica pela qual existe a legislação trabalhista.

Figura 2

Trabalhadores protestando contra as reformas, Brasil, estado da Bahia, 2017



Foto | José Cruz
Publicado no Jornal Grande Bahia

Fonte: Marques, 2017³². Foto de José Cruz.

³¹ WOTTRICH, L. Reforma trabalhista: um retrocesso dos direitos sociais. **Panorama Internacional**: Volume 3, nº 2, 2018. Disponível em: <<http://panoramainternacional.fee.tche.br/article/reforma-trabalhista-um-retrocesso-dos-direitos-sociais/>>. Acesso em: 24 mai. 2019.

³² MARQUES, L. Novos protestos contra reformas Trabalhista e da Previdência marcam 1º de maio no Brasil. **Jornal Grande Bahia**, 01 mai. 2017. Disponível em: <<http://www.jornalgrandebahia.com.br/2017/05/novos-protestos-contra-reformas-trabalhista-e-da-previdencia-marcam-1-de-maio-no-brasil/>>. Acesso em: 26 mar. 2019.

Na véspera da lei da reforma trabalhista entrar em vigor [em 10 de novembro de 2017], ocorreram novas manifestações contra as reformas trabalhista e da previdência em todo o país, convocadas por sindicatos e movimentos sociais, reunindo milhares de sujeitos. O maior protesto ocorreu no Rio de Janeiro, onde os manifestantes partiram em passeata da Igreja da Candelária até a Cinelândia. O então presidente da CUT do Rio de Janeiro, Marcelo Rodrigues, afirmou, na ocasião, que os atos em todo o país visavam protestar contra as perdas impostas aos trabalhadores, pronunciando: “O dia de hoje é para dizer que não vamos aceitar calados essa reforma trabalhista no país. Nós vamos para as ruas para anular ela. As perdas trabalhistas são a volta da escravidão” (Rodrigues *apud* Mello et al., 2017)³³.

A legislação (Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017) entrou em vigor, todavia, em 11 de novembro de 2017. Com mais de cem pontos de mudanças na CLT, dentre as quais se podem elencar: a jornada de trabalho intermitente, remuneração de acordo com horas trabalhadas, negociação do tempo de descanso do trabalhador, pagamento das custas de processos de ações trabalhistas e permissão de mulheres grávidas e lactantes em ambientes de trabalho considerados insalubres.

Soma-se a isso a chamada Lei da Terceirização (Lei nº 13.429/17), que permite a terceirização de qualquer atividade nas empresas, com prejuízo dos benefícios trabalhistas e aumento de tempo do trabalho temporário. A lei supracitada revela a imagem de um trabalhador “invisível, abstrato, sem identidade própria em seu ambiente laboral, sem plano de carreira, que não incorpora conhecimento técnico, que no quadro atual não tem condições de evoluir profissionalmente e materialmente” (Lole e Stampa, 2018, p. 11).

Outro golpe contra os trabalhadores vem se normatizar com a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) nº 6/2019, referente à reforma da previdência³⁴. Ela foi enviada ao Congresso Nacional em 20 de fevereiro de 2019 pelo presidente Jair Bolsonaro, filiado ao Partido Social Liberal (PSL). No mesmo dia, o deputado federal Paulo Pimenta do Partido dos Trabalhadores (PT) declarou: “O que Bolsonaro trouxe hoje para a Câmara foi

³³ MELLO, D. et al. Centrais sindicais fazem protestos contra a reforma trabalhista. **Agência Brasil**, 10 nov. 2017. Disponível em: <<http://agenciabrasil.etc.com.br/geral/noticia/2017-11/centrais-sindicais-fazem-protestos-contrareforma-trabalhista>>. Acesso em: 26 mar. 2019.

³⁴ BRASIL. Proposta de Emenda à Constituição n.º 6, de 20 fev. 2019. Modifica o sistema de previdência social, estabelece regras de transição e disposições transitórias, e dá outras providências. **Câmara dos Deputados**. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2192459>>. Acesso em 17 jul. 2019.

a proposta de DESTRUIÇÃO da previdência pública. Chamar o texto de ‘reforma’ é mais uma mentira do presidente mentiroso” (PT na Câmara, 2019)³⁵.

Seguem algumas proposições sobre a PEC em tela. A aposentadoria integral seria para uma minoria com capacidade de contribuir por 40 anos. A aposentadoria parcial, com valor rebaixado, 60% da média de todas as contribuições, seria inacessível para mais de 35% dos brasileiros, que não conseguiriam comprovar os 20 anos de contribuição. O reajuste dos benefícios deixaria de ser corrigido pela inflação. A idade mínima aumentaria de acordo com a expectativa de sobrevida. Na Previdência Rural, a idade mínima da mulher aumentaria cinco anos e o tempo de comprovação da atividade rural seria substituído por tempo de contribuição por 20 anos. A aposentadoria por invalidez seria de dois tipos: de primeira classe (acidente no trabalho) e de segunda classe (fora do trabalho), cujos valores de benefício seriam distintos, respectivamente, 100% e 60% da média de contribuições. Igualmente, haveria dois tipos de pensão por morte: de primeira e de segunda classe (que poderia ser inferior ao salário mínimo). Na proposta também está previsto a restrição ao acúmulo de aposentadoria e pensão. Haveria mais dificuldades para a aposentadoria de trabalhadores com deficiência, em que a deficiência considerada “leve” passaria a exigir 35 anos de contribuição (Fagnani, 2019)³⁶.

Trata-se de regras duras para um mercado de trabalho frágil e inseguro. Poucos conseguiriam cumprir as novas regras e haveria o risco de uma corrida em massa para a proteção assistencial, que não exige contribuição. Entretanto, a “reforma” arquiteta um muro de contenção fiscal, rebaixando o valor Benefício de Prestação Continuada (BPC) e aumentando a idade para os idosos sem renda terem acesso ao benefício. Assim, a “reforma” acentuaria o processo de retrocesso ao assistencialismo. Todavia, o que já estaria ruim poderia piorar:

A proposta é uma nova peça do projeto ultraliberal em implantação, cujo único objetivo é introduzir diretrizes transitórias até que a verdadeira reforma seja feita por meio de dezenas de leis complementares, mais fáceis de serem aprovadas no Congresso (Fagnani, 2019).

³⁵ PT NA CÂMARA. Petistas rechaçam “a maldosa Reforma da Previdência” de Bolsonaro. PT/DF. **Notícia**. Distrito Federal, 20 fev. 2019. Disponível em: <<http://www.ptdf.org.br/novo/2019/02/20/petistas-rechacam-a-maldosa-reforma-da-previdencia-de-bolsonaro/>>. Acesso em 26 mar. 2019.

³⁶ FAGNANI, E. Entenda como a reforma da Previdência aprofunda as desigualdades. **Carta Capital**, 25 mar. 2019. Disponível em: <<https://www.cartacapital.com.br/economia/entenda-como-a-reforma-da-previdencia-aprofunda-as-desigualdades/>>. Acesso em: 26 mar. 2019.

Atualmente, a PEC da reforma da previdência de 2019 é um dos temas mais importantes discutidos no Brasil. Não poderia ser diferente, afinal, é algo que vai interferir na vida de todos os trabalhadores brasileiros, principalmente daqueles que ainda não se aposentaram, mas tinham essa perspectiva. Na verdade, a aposentadoria é o sonho de muitos trabalhadores, que fica cada vez mais inalcançável, sobretudo dos mais precarizados, como dos ambulantes dos trens, que não contribuem para o regime de Previdência Social, como será exposto.

De acordo com a proposta apresentada pelo governo Bolsonaro, a ideia é criar no Brasil um sistema de aposentadorias nos moldes do sistema do Chile, que é um sistema de capitalização onde cada trabalhador faz contribuições para uma conta individual. No regime de capitalização, as contribuições são administradas por fundos privados, que procuram investir o dinheiro no mercado financeiro, buscando uma melhor rentabilidade. Segundo a proposta, esse sistema começaria a valer integralmente apenas para quem ainda não entrou no mercado de trabalho. Para os trabalhadores que já contribuem, mas ainda não possuem os requisitos para a aposentadoria, continuará a vigorar um sistema de repartição simples.

Percebe-se claramente a intenção do governo, atendendo a interesses do capitalismo financeiro, principalmente, em apostar na capitalização da previdência, medida que fará com que o dinheiro das contas individuais seja administrado por empresas privadas, que podem investir no mercado financeiro.

Na realidade, as “reformas” visam aumentar a lucratividade das empresas ao introduzir regimes de trabalho que restringem ainda mais os direitos duramente adquiridos pela classe trabalhadora. Não há relação entre a geração de empregos e a “flexibilização” das leis trabalhistas, conforme difundido pelo governo visando convencer parcela da sociedade e garantir o avanço de “reformas” que suprimem direitos. Sem dúvidas, trata-se de um retrocesso na história brasileira, que configura um processo de superexploração dos trabalhadores, através do prolongamento da jornada de trabalho, por exemplo.

Infelizmente, muitas famílias brasileiras se encontram em 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), ou seja, daqueles sujeitos que têm “como única alternativa de sobrevivência a ocupação em atividades de baixa produtividade, fora da relação assalariada e sem proteção social” (Filgueiras et al., 2004, p. 213).

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 compreender o contexto em que se vive, suas possibilidades, contradições e materialidade, para alcançar as alternativas de produção no que tange a ideias, saberes e conhecimento no trabalho (Vendramini, 2006).

Na década de 1980, o autor Oliveira já destacava que, do ponto de vista dos sujeitos que sobrevivem graças a uma ocupação na informalidade, as “consequências desse enorme flanco aberto na economia, no mercado de força de trabalho, na distribuição da renda, nas políticas sociais, na política com P maiúsculo” (Oliveira, 1988, p. 11), são as piores possíveis. As explorações são múltiplas, estando em jogo o modo de vida desses sujeitos e sua sobrevivência.

Harvey (2011) chama a atenção para o “problema da absorção do excedente de capital”³⁷, 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, o que 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, como também vários serviços de utilidade pública, entre eles: água, eletricidade, telecomunicações e transporte, tal como aconteceu com a Companhia Fluminense de Trens Urbanos (Flumitrens). Ou seja, a

³⁷ 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).

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).

O processo de privatização mencionado anteriormente precariza ainda mais o trabalhador porque os trabalhadores remanescentes das empresas estatais são descartados ou, se contratados pelas novas empresas, ganham menos. Quanto a isso, é preciso refletir que a precarização está presente desde as origens do capitalismo, mas, no processo histórico, 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).

A precarização impregna a vida dos trabalhadores, principalmente dos mais fragilizados em termos de vínculo empregatício, como é o caso dos ambulantes que trabalham na ferrovia da RMRJ. O que ocorre com esses trabalhadores 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, observa-se a diminuição da luta política e a necessidade de sua recomposição sob formas mais coerentes diante desse novo contexto de precariedade (Santana; Ramalho, 2003).

Nessa discussão sobre os processos de precarização estrutural e superexploração do trabalho já estão presentes os conceitos de classe e experiência, pois tais processos constituem a realidade dos sujeitos e, por conseguinte, suas experiências enquanto classe. Entretanto, os referidos conceitos serão desenvolvidos no próximo item para que, posteriormente, se possa compreender com mais propriedade a experiência de trabalho dos ambulantes da ferrovia da RMRJ.

2.3 Os conceitos de classe e experiência

Em qualquer sociedade conhecida historicamente existe um sistema de dominação, havendo grupos dominantes e outros dominados. No modo de produção capitalista, as classes sociais fundamentais são constituídas pela burguesia e por proletários, englobando todos os trabalhadores assalariados, sendo o proletariado a classe explorada nessa relação. Deste modo, a base da sociedade capitalista é uma relação de classe determinada, exigindo sujeitos que possuam os meios de produção e sujeitos que não possuam nada além de sua própria força de trabalho (Marx, 2010b).

Segundo Marx (1985), as condições econômicas transformaram a massa da população em trabalhadores, tendo a dominação do capital instituído para essa massa uma situação comum, interesses comuns. De tal modo, essa massa já era uma classe perante o capital, todavia não o era ainda para si mesma. Os interesses que esses trabalhadores defendem se tornam interesses de classe, sendo a luta de classe com classe uma luta política. Deste modo, Marx (1985) define “classe em si” e “classe para si”.

A “classe para si” seria formada por sujeitos que têm aspirações e oposições em comum, tendo consciência de ser uma classe e da seriedade dos interesses de classe. Portanto, possuem uma identidade de classe, podendo se organizar coletivamente para realizar reivindicações e contestar a ordem vigente. Enquanto que a “classe em si” não tem, necessariamente, consciência de classe, não se dando conta de pertencer a uma classe, mas reunindo condições objetivas para tal pertencimento.

Osorio (2014) destaca que todos os sujeitos pertencem a alguma classe social, independente da percepção que possuam a respeito da sua situação social, pois ocupam um lugar na organização societária e no processo produtivo intrínseco, mantêm relações inerentes quanto aos meios de produção, obtêm a riqueza de uma forma determinada e em proporções específicas e ocupam posições particulares em um sistema de dominação. Deste modo, o pertencimento a uma classe, fração ou setor é uma questão objetiva, considerando que o pertencimento a um setor social e a consciência deste pertencimento são dois aspectos distintos.

A “classe em si” agruparia a multiplicidade dos trabalhadores dos mais variados tipos que podem apresentar distintas formas de pensar e agir, não são proprietários dos meios de produção e dependem da venda de sua força

de trabalho para sobreviverem. Enquanto que “classe para si” seria o coletivo de trabalhadores articulado, a partir de pressupostos éticos e políticos, que possuem projeto político comum, em prol da extinção da propriedade privada e da venda da força de trabalho como mercadoria, e, por conseguinte, a superação da sociedade capitalista (Marx, 1985).

Dessa forma, o conceito de classe está indissociável da luta de classes, visto que a transição da “classe em si” para a “classe para si” acaba por manifestar as questões relacionadas à passagem da posição de classes para condição de luta de classes. A análise da transição entre esses dois momentos remete a uma reflexão a respeito da unidade entre fatores objetivos e subjetivos, coletivos e individuais, históricos e particulares, que contribuem na reconstrução de uma totalidade, considerando a classe como parte da totalidade orgânica do capital (Sobrinho, 2016).

É importante salientar que se reconhece, neste estudo, o conceito de classe para além da dimensão econômica, considerando também as dimensões política e sociocultural. Isto é, existem várias dimensões que se entrecruzam em sua constituição como classe trabalhadora que não são dadas exclusivamente do ponto de vista econômico. As relações de produção são relações sociais e, portanto, não dizem respeito exclusivamente às “relações de fábrica” (Oliveira, 1999, p. 36).

Para Thompson (1984), a classe é um acontecimento histórico, sendo derivada da observação do processo social ao longo do tempo. As classes se sucedem ao viver de homens e mulheres em suas relações de produção e ao experimentar suas situações determinantes no conjunto de relações sociais, com uma cultura e expectativas herdadas, e ao modelar tais experiências em formas culturais. Conclui: *“La clase es definida por hombres al vivir su propia historia, y, al final, es la única definición”*³⁸ (Thompson, 1984, p. 34). Ou seja, a classe é definida por si mesma ao seu fazer-se.

Thompson (1987) compreende a classe como algo que ocorre no âmbito das relações humanas de fato, podendo tal ocorrência ser evidenciada. É inerente ao conceito de classe a noção de relação histórica, que, como qualquer outra relação, é algo fluido, e deve estar sempre encarnada em sujeitos e contextos reais. O autor destaca, ainda, que não se pode existir duas classes distintas, como se fossem independentes, mas, posteriormente, colocadas em relação recíproca. “Não podemos ter amor sem

³⁸ “A classe é definida por homens enquanto vivem sua própria história, e, ao final, esta é sua única definição” (Tradução própria).

amantes, nem submissão sem senhores rurais e camponeses” (Thompson, 1987, p. 10).

As classes não existem como entidades separadas que olham ao redor, encontram um inimigo de classe e partem para o enfrentamento. Ao contrário, os sujeitos se percebem numa sociedade estruturada de modo determinado, por meio de relações de produção, fundamentalmente, suportam a exploração ou buscam sustentar o poder sobre os explorados, identificam os pontos dos interesses antagônicos, discutem sobre esses mesmos pontos e, no decorrer deste processo de luta, descobrem a si mesmas como uma classe, descobrindo, assim, a sua consciência de classe (Thompson, 1984). Cabe pontuar que este conceito de classe, empregado por Thompson, seria a “classe para si”, anteriormente definida por Marx (1985).

Nesse sentido, classe e consciência de classe são sempre o último e não o primeiro estágio de um processo histórico real, mas não no sentido literal e mecânico. Quando uma consciência de classe madura se desenvolve, os jovens podem ser “socializados” em um sentido classista, e as instituições de classe prolongam as condições para sua formação. Assim, podem ser gerados costumes ou tradições de antagonismo de classes que não correspondam mais a um antagonismo de interesses. Todavia, tudo isso faz parte da complexidade que comumente pode ser encontrada na análise histórica. A questão é que não se pode falar de classes sem que os sujeitos, diante de outros grupos, por meio de um processo de luta, inclusive em nível cultural, entrem em relação e em oposição sob uma forma classista, ou ainda sem que transformem as relações de classe herdadas, já existentes (Thompson, 2012).

A classe se delinea de acordo com o modo como homens e mulheres vivem suas relações de produção e segundo a experiência de suas situações determinadas, no interior do conjunto de suas relações sociais, com a cultura e as expectativas a elas transmitidas e com base no modo pelo qual se valeram dessas experiências em nível cultural. Nenhum modelo pode dar aquilo que “deveria ser” a “verdadeira” formação de classe em determinado “estágio” do processo. Na história, nenhuma formação de classe específica é mais autêntica ou mais real que outra. As classes se definem de acordo com o modo como tal formação acontece efetivamente (Thompson, 2012).

Diante da necessidade de compreender a experiência de trabalho dos ambulantes do espaço ferroviário da RMRJ, para buscar desvendar as teias dessas relações, apropriou-se do conceito de experiência desenvolvido por

Thompson (1981, 1984 e 1987). Tal conceito é considerado uma valiosa ferramenta para a 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”.

Thompson articula a análise das classes sociais ao estudo das “mentalidades coletivas”, que são as crenças, mitos, rituais, símbolos etc., seguindo o caminho trilhado pelos sujeitos, os locais vivenciados por eles, além dos registros e memórias existentes (Gohn, 1991, p. 24). Desta forma, apreendem-se as experiências coletivas dos trabalhadores, que são sujeitos em construção, assim como as classes são processos em formação, visto que é “a luta que forma a classe” (Gohn, 1991, p. 25).

Para entender melhor o conceito de experiência, é importante reportar, mais uma vez, à definição proposta 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).

Ressalta-se 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 (Thompson, 1981, p. 111).

Thompson (1981) desenvolve o conceito de experiência fazendo alusão ao modo pelo qual os sujeitos – individualmente ou em um grupo social – experimentam, em suas relações produtivas, necessidades, interesses e conflitos, traduzindo-os em respostas mentais e emocionais. Dessa forma, a experiência está relacionada à cultura, ao passo que ideias e sentimentos são experimentados por homens e mulheres como regras, valores, formas concebidas nas artes ou nas convicções religiosas e políticas.

Para entender um processo histórico, é preciso buscar, por meio de evidências históricas, compreender, portanto, 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, herdada e/ou partilhada, é adquirida no decorrer da vida, ou seja, em diferentes fases da vida, como infância, juventude, vida adulta e velhice, bem como atravessada e/ou determinada pelas dimensões de gênero e étnico-raciais, por exemplo, torna-se possível desenvolver esta articulação, visando aprofundar o conhecimento e analisar o que e como tem sido, para os ambulantes que trabalham na ferrovia da RMRJ, viver trabalhando de forma precarizada. Isto é, como tem sido esta luta diária, bem como o que esta experiência de trabalho e outras, concomitantes e/ou passadas, tem proporcionado em termos de aprendizagem para lidar com as situações enfrentadas no cotidiano e as reflexões produzidas sobre isto.

Dessa forma, para Thompson (1987), classe é uma formação tanto cultural quanto econômica, que acontece quando alguns homens, como resultado de experiências comuns, herdadas ou partilhadas, sentem e articulam a identidade de seus interesses entre si, e contra outros homens cujos interesses são diferentes e opostos aos seus. A experiência de classe é determinada, sobretudo, pelas relações de produção em que os homens nasceram ou se inseriram de modo involuntário. Enquanto que a consciência de classe é a forma como essas experiências são tratadas em termos culturais, ou seja, encarnadas em tradições, sistemas de valores, ideias e formas institucionais. Tanto a experiência quanto a consciência de classe aparecem como determinadas em tempos e lugares diferentes, mas não, precisamente, da mesma forma.

Antunes (2009) desenvolve uma noção ampliada de classe trabalhadora. Esta engloba todos os sujeitos que vendem sua força de trabalho em troca de salário, incluindo os precarizados, além dos trabalhadores informais e dos desempregados. Daí a necessidade de mobilização desta classe trabalhadora, de forma mais abrangente. Nesse sentido, um exemplo interessante é o dos “Precários Inflexíveis”, que surgiu em 2007 como um movimento de cidadãos de combate à precariedade e, em julho de 2012, tornou-se a primeira associação de combate à precariedade em Portugal³⁹.

³⁹ Segundo seu próprio estatuto, a associação é uma pessoa coletiva sem fins lucrativos, com personalidade jurídica, constituída por tempo indeterminado, que tem por objeto a defesa dos

Articulam-se as discussões estabelecidas por Antunes e Thompson no que diz respeito à compreensão da classe social enquanto elemento histórico, processual e relacional (Aquiles, 2011). A experiência de “subsunção real do trabalho ao capital”, vivida pelos sujeitos, é o elemento que vincula o conjunto complexo e diversificado que constitui a classe trabalhadora na atualidade. Ou seja, os sujeitos experimentam e vivenciam situações que os aproximam enquanto membros de uma concepção de classe, por oposição ao capital e por paridade na experiência de viver da força de trabalho. Partindo-se deste entendimento, pode-se investigar se a experiência dos sujeitos que vivem da venda da sua força de trabalho unifica a classe trabalhadora:

Na medida em que, historicamente, os sujeitos ‘experimentam’ situações determinadas pela totalidade das relações produtivas, podem se unir/organizar em torno de interesses e projetos comuns, em oposição a interesses e projetos distintos. Nota-se, nesse caso, a imbricação entre as estruturas, os sujeitos e a história enquanto processo para a formação de classes. Esta seria a operacionalização teórico-conceitual proposta por Thompson (Aquiles, 2011, p. 17).

Na perspectiva teórica de Thompson, a dimensão da luta adquire centralidade ao ser incitada pelas contradições e antagonismos entre os sujeitos. Através desta dimensão, os sujeitos identificados em experiências e interesses comuns estabelecem contato, de modo classista, com outros sujeitos e grupos constituídos por experiências e interesses diversos aos seus. Os sujeitos identificam os elos de interesses que os unem, por meio dos quais se organizam contra outros sujeitos articulados em classes (Aquiles, 2011).

As formações de classe adquirem destaque se notadas no processo histórico, uma vez que, assim, é possível perceber as continuidades de ações e comportamentos que vinculam os sujeitos em classes. Entretanto, as “experiências” vividas pelos sujeitos são influenciadas pelas contingências da história. No âmbito da processualidade dos acontecimentos, as relações de produção sofrem transformações, assim como as “situações” a que os sujeitos são dispostos também sofrem fraturas. “Ademais, a noção de classe traz consigo a noção de relação histórica. [...] A relação precisa estar sempre encarnada em pessoas e contextos reais” (Thompson, 1987, p. 10).

direitos de todas as trabalhadoras e todos os trabalhadores, em particular, de todos os sujeitos expostos 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. PORTUGAL. **Estatutos.** Associação de combate à precariedade – Precários Inflexíveis. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/0B4rUxvOVeEgxVzM0aTgyVHNKTG8/edit>>. Acesso em: 19 jul. 2019.

As contradições e conflitos gerados no processo de “experimentação” de “situações” de classes ensejam a centralidade dos processos de luta. Neste âmbito, considera-se classe como categoria histórica, vinculada a contextos e seres reais; experiência como elemento gerador de relações entre sujeitos e estruturas na processualidade dos fenômenos; lutas e contradições como resultado de situações experimentadas pelos sujeitos; a dupla dimensão da classe: interna, na perspectiva de compreender suas variações na composição e forma de ser; e externa, na relação entre sujeitos reunidos em classes distintas, por meio de projetos e interesses diversos (Aquiles, 2011).

Nesse sentido, o ponto de partida é aquele da concepção de Thompson de que “o solo ontológico da experiência é a história real” (Alves; Araújo, 2013, p. 60). A experiência vivida pelos trabalhadores se refere a uma condição existencial de proletariado, logo, uma experiência de classe. É justamente sobre essa experiência dos trabalhadores, que atualmente trabalham de modo precário, tendo como recorte o grupo de trabalhadores ambulantes da ferrovia da RMRJ, que se debruça nesta pesquisa.

Cabe também ressaltar que a contradição entre experiências vividas e percebidas⁴⁰, reveladas por Thompson, “é efetivamente o modo de operar da práxis social, cujo modelo objetivamente ontológico é o trabalho” (Alves; Araújo, 2013, p. 66). De acordo com Thompson (1987), a classe se constitui a partir de um combinado de experiências vividas, percebidas e compartilhadas entre os trabalhadores. As formulações de Martins (2014), através de sua sociologia sensível, realizada por meio de observações, por exemplo, dá relevância histórica ao que parece irrelevante para muitos, aos fenômenos miúdos do cotidiano. Entende-se sua convergência com as contribuições de Thompson, quando este trata da classe e de sua constituição – de seu “fazer-se”, “formar-se” enquanto classe – justamente através da experiência político-econômica e cultural dos sujeitos.

As experiências de trabalho, principalmente as permeadas pelo desemprego e pela insegurança social, se mesclam em distintas experiências de precariedade nas amplas dimensões de produção e reprodução social. Com isso, inúmeras vidas são estruturadas “no fio da navalha de precariedades várias e superpostas” (Telles; Hirata, 2007, p. 179). Tais experiências se

⁴⁰ “A experiência vivida remete ao ser social (a experiência I de Thompson). Mas não existe experiência vivida que não seja também experiência percebida (a experiência II de Thompson), no sentido de consciência social com percepção e entendimento da condição existencial. É a experiência II que remete à consciência social ou ideológica” (Alves; Araújo, 2013, p. 62).

desdobram no tecido urbano, agregando, inúmeras vezes, trabalho precário e precariedade de acesso a bens e serviços urbanos, como transporte e moradia, que caracterizam, também, de forma imbricada, suas condições e modo de vida. 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).

Destaca-se, também, “o argumento thompsoniano do peso do passado nas disposições presentes dos trabalhadores, da importância de sua experiência [...]” (Lopes, 2011, p. 73). Isso vai ao encontro de uma perspectiva histórica da formação de gerações de trabalhadores que adquirem alguns direitos sociais no decorrer de sua trajetória. Todavia, perdem os mesmos e vivenciam uma inflexão de precarização. Tanto que foi verificado o anseio de muitos dos ambulantes entrevistados em obter um emprego com “carteira de trabalho assinada” para, assim, supostamente, terem acesso às garantias previdenciárias.

A experiência do desemprego para os ambulantes da ferrovia da RMRJ e suas famílias é extremamente marcante, como será visto. Entende-se que os trabalhadores ambulantes 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, bem como de sua família, foram trabalhar como ambulantes na ferrovia. Essa foi a alternativa encontrada pelos ambulantes e, se inicialmente possuía um caráter provisório, com o decorrer do tempo se torna permanente (Jordão, 2014). Tal entendimento vai ao encontro da constatação de que, muitas das vezes, “o desemprego, pelos níveis crescentes de sua duração, deixa de ser uma situação ocasional, rara e transitória e passa a ser uma situação duradoura, demorada e reiterada” (Martins, 2014, p. 211).

O desemprego faz parte da biografia de muitos trabalhadores, sendo fundamental compreender que “o desemprego é um processo social que alcança tipicamente o trabalhador, o assalariado, e se define por um conjunto de situações sociais que se alternam ao longo de uma trajetória complicada” (Martins, 2014, p. 211). De fato, os trabalhadores ambulantes que desenvolvem suas atividades no espaço ferroviário da RMRJ possuem uma “trajetória complicada”, cuja marca é o desemprego. Este passou a ser cada vez mais vivido como uma experiência grupal e familiar, que exige estratégias de sobrevivência para enfrentar suas sequelas. Além do mais, o desemprego contemporâneo é expressão de uma ocupação rotativa dos trabalhadores, uma

tática que as empresas vêm utilizando para enfraquecer a capacidade de reivindicação social, sobretudo salarial e de aceitação de condições e relações de trabalho adversas, pelos trabalhadores. E, em última instância, minar as possibilidades de organização dos mesmos como classe, incidindo, fortemente, sobre suas condições de representação e organização coletiva e/ou sindical.

Os trabalhadores estão imersos num universo de ressurgimento de mecanismos de dependência material que podem afetar hierarquias, independências, projetos de vida, atingindo a família em relação aos valores de classe média da sociedade de consumo. Não apenas o trabalhador e sua família são afetados pelas consequências do desemprego, mas também são comprometidos os marcos de referência da inserção e da possibilidade de ascensão social que dominavam o imaginário popular (Martins, 2014).

Os sujeitos que ficam sem trabalho normalmente se inserem em uma situação de total desalento. Alguns chegam a adoecer e perdem o sentido da própria vida, uma vez que o trabalho é a base para a sustentação da vida, tanto material quanto simbólica. Sobre esse aspecto, é interessante notar a categoria do “desemprego oculto pelo desalento”, de acordo com o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese). Na verdade, trata-se de uma subcategoria, empregada pela Pesquisa de Emprego e Desemprego (PED), realizada em parceria entre a Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (Seade), do Estado de São Paulo, com o Dieese. A PED divulga 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 existentes, em relação ao trabalho, num mercado de trabalho pouco estruturado como o nosso.

Neste ponto, torna-se importante esclarecer que o “desemprego aberto” se refere aos sujeitos cuja única atividade é a procura de emprego; “desemprego oculto por desalento” refere-se aos sujeitos 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” refere-se aos sujeitos que possuem alguma ocupação em atividade precária (Seade *apud* Jardim, 2005). Esta estratificação é importante, também, para especificar melhor a dinâmica do desemprego em um mercado de trabalho

como o do Brasil, marcado em sua história por estas diferentes clivagens que evidenciam a situação de desemprego, informalidade e precariedade experimentada por inúmeros trabalhadores.

Como mencionado 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. Outros, como os trabalhadores ambulantes, estão vinculados à categoria “desemprego oculto pelo trabalho precário”. Esta subcategoria engloba a maioria dos sujeitos que compõe a categoria “desemprego oculto”. A fronteira entre essas subcategorias é extremamente tênue, podendo haver o câmbio de uma para outra de modo frequente.

Segundo os dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua - trimestral (Pnad Contínua)⁴¹, divulgados pelo IBGE no ano de 2019, o desemprego subiu e atingiu 12,7 milhões de sujeitos, sendo maior nos grandes centros urbanos. A taxa de desocupação no país foi de 12%, no trimestre móvel fechado em janeiro de 2019, acima dos 11,7% registrados, pela mesma pesquisa, no período encerrado em outubro de 2018, conforme pode ser visualizado no quadro 2 referente à taxa de desocupação no Brasil (Paradella, 2019)⁴².

⁴¹ A Pnad Contínua “visa acompanhar as flutuações trimestrais e a evolução, no curto, médio e longo prazos, da força de trabalho, e outras informações necessárias para o estudo do desenvolvimento socioeconômico do País”. IBGE. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua - PNAD Contínua. O que é. **Estatísticas / Sociais / Trabalho**. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/17270-pnad-continua.html?edicao=18386&t=o-que-e>>. Acesso em: 19 jul. 2019.

⁴² PARADELLA, R. Desemprego sobe e atinge 12,7 milhões de pessoas após dois trimestres de queda. **Agência IBGE Notícias**, 27 fev. 2019. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/23867-desemprego-sobe-e-atinge-12-7-milhoes-de-pessoas-apos-dois-trimestres-de-queda>>. Acesso em: 28 mar. 2019.

Quadro 2
Taxa de desocupação: Brasil, 2012-2019

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
nov-dez-jan		7,2	6,4	6,8	9,5	12,6	12,2	12,0
dez-jan-fev		7,7	6,8	7,4	10,2	13,2	12,6	
jan-fev-mar	7,9	8,0	7,2	7,9	10,9	13,7	13,1	
fev-mar-abr	7,8	7,8	7,1	8,0	11,2	13,6	12,9	
mar-abr-mai	7,6	7,6	7,0	8,1	11,2	13,3	12,7	
abr-mai-jun	7,5	7,4	6,8	8,3	11,3	13,0	12,4	
mai-jun-jul	7,4	7,3	6,9	8,6	11,6	12,8	12,3	
jun-jul-ago	7,3	7,1	6,9	8,7	11,8	12,6	12,1	
jul-ago-set	7,1	6,9	6,8	8,9	11,8	12,4	11,9	
ago-set-out	6,9	6,7	6,6	8,9	11,8	12,2	11,7	
set-out-nov	6,8	6,5	6,5	9,0	11,9	12,0	11,6	
out-nov-dez	6,9	6,2	6,5	9,0	12,0	11,8	11,6	

Fonte: IBGE, 2019: Pnad Contínua.

Nota: Somente os dados hachurados são comparáveis.

A taxa média de desocupação em 2018 foi a maior dos últimos sete anos em 13 capitais do país. O sudeste foi a região com maior proporção de capitais com recorde de desemprego em 2018, com altas registradas em 12,5% em Vitória, 12,6% no Rio de Janeiro e 14,2% em São Paulo (Peret, 2019)⁴³.

Na Pnad Contínua, divulgada pelo IBGE em fevereiro de 2018, o Rio de Janeiro já apresentava o segundo maior aumento no número de desocupados (157%) do país, havia passado de 494 mil em 2014, para 1,2 milhão de sujeitos sem trabalho no ano de 2017. No estado do Rio de Janeiro, o desemprego estava crescendo em razão da redução de vagas, principalmente, de -19% na indústria, -13,8% na construção civil e -8,4% nos serviços (Neto, 2018)⁴⁴.

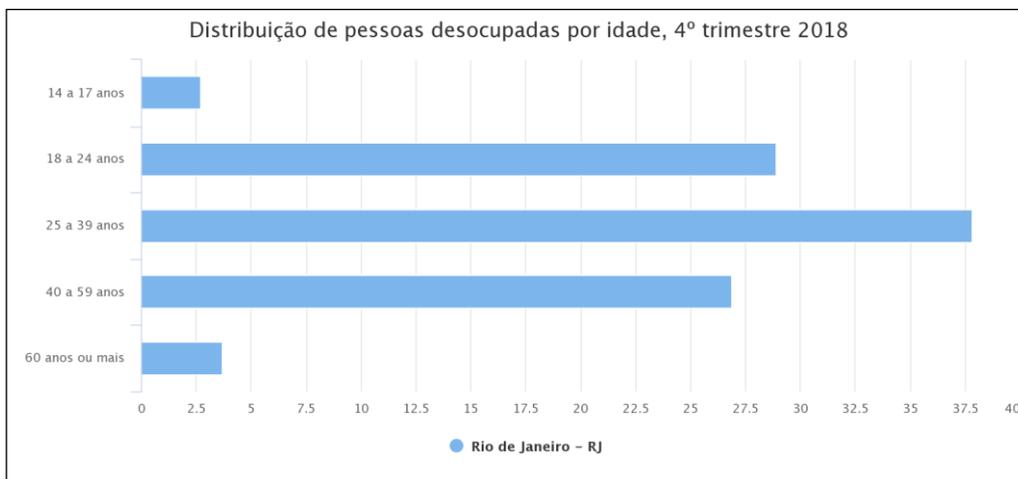
No gráfico a seguir, pode-se visualizar o grande contingente de desocupados na RMRJ, de acordo com a faixa etária, no quarto trimestre do ano de 2018, de acordo com a Pnad Contínua.

⁴³ PERET, E. Desemprego é o maior dos últimos sete anos em 13 capitais do país. **Agência IBGE Notícias**, 22 fev. 2019. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/23844-desemprego-e-o-maior-dos-ultimos-sete-anos-em-13-capitais-do-pais>>. Acesso em: 28 mar. 2019.

⁴⁴ NETO, J. Entre 2014 e 2017, desemprego cresceu mais em Santa Catarina e no Rio. **Agência IBGE Notícias**, 23 fev. 2018. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/20118-entre-2014-e-2017-desemprego-cresceu-mais-em-santa-catarina-e-no-rio-de-janeiro>>. Acesso em: 28 mar. 2019.

Gráfico 1

Distribuição de pessoas desocupadas, segundo faixa etária: RMRJ, 4º trim. 2018



Fonte: IBGE, Pnad Contínua.

É bem alto o contingente de desocupados, em idade ativa, na RMRJ, ainda que em nenhuma capital ou região metropolitana tenha havido redução na taxa de desocupação entre 2014 e 2018. Ao contrário, ocorreram aumentos bastante expressivos no período. Trata-se de um intenso desemprego metropolitano. O desemprego atingiu com menor intensidade o interior dos estados, de acordo com dados do quarto trimestre de 2018 da Pnad Contínua. No entanto, o interior do país sofreu mais com subocupação. “A situação de desigualdade entre o interior do país e as regiões metropolitanas leva a necessidade de se criar políticas públicas diferenciadas que possam melhorar a qualidade do mercado de trabalho e da renda no interior” (Saraiva, 2019)⁴⁵.

Um dado de suma importância se refere ao quantitativo de trabalhadores desalentados⁴⁶. No quarto trimestre de 2017, os desalentados no Brasil chegaram a 4,3 milhões de trabalhadores, era o maior contingente

⁴⁵ SARAIVA, A. Interior do país tem desemprego menor, porém sofre mais com subocupação. **Agência IBGE Notícias**, 08 mar. 2019. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/23919-interior-do-pais-tem-desemprego-menor-porem-sofre-mais-com-subocupacao>>. Acesso em 28 mar. 2019.

⁴⁶ Para o IBGE, a população desalentada é definida como “aquela que estava fora da força de trabalho porque não conseguiu trabalho adequado ou não tinha experiência ou qualificação, ou era considerada muito jovem ou idosa, ou não havia trabalho na localidade em que residia – e que, se tivesse conseguido trabalho, estaria disponível para assumir a vaga. Ela faz parte da força de trabalho potencial” Oliveira, N. Subutilização da força de trabalho atinge 27,6 milhões no Brasil. **Agência Brasil**, 16 ago. 2018. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2018-08/subutilizacao-da-forca-de-trabalho-atinge-276-milhoes-no-brasil>>. Acesso em: 28 mar. 2019.

desde o início da série histórica da Pnad Contínua, iniciada no 1º trimestre de 2012, quando os trabalhadores em situação de desalento somavam 1,9 milhão (Lima et al., 2018)⁴⁷. Todavia, atualmente, esse recorde foi superado, pois o número de trabalhadores desalentados chegou a 4,7 milhões no quarto trimestre de 2018, subindo 6,7% em relação ao mesmo trimestre móvel do ano anterior.

Outra questão relevante, nesse contexto, é que o trabalho sem carteira de trabalho cresceu em todos os estados brasileiros entre 2017 e 2018. Com a redução da contratação através da carteira de trabalho assinada - referência do emprego formal no país - e o aumento da informalidade, a contribuição para a Previdência Social também desmorona, conforme observado na realidade dos trabalhos precários, como dos ambulantes da ferrovia. Tais processos geram inúmeras questões permeadas de inseguranças no presente e, sobretudo, no futuro, como a ausência de auxílios perante as adversidades da vida.

Compreende-se que, para o trabalhador, o trabalho não é somente a ocupação, o vínculo empregatício, mas também o seu fruto, ou seja, o que lhe é proporcionado. Isto é, não é apreendido apenas em termos econômicos - bens de consumo, objetos e serviços - que mediatizam um modo de viver. Associado às condições de vida, o trabalho propicia, especialmente, esse modo de viver que amplia a multiplicidade de relações sociais que não se restringem à dimensão econômica dos relacionamentos. O trabalho é, mais ainda,

[...]um modo de imaginar a vida, o eu e o outro, um modo como o trabalhador imagina o seu trabalho e os resultados de seu trabalho, o que o trabalho viabiliza, mas também o que o trabalho não viabiliza. O desemprego desencadeia um refluxo nesse imaginário, uma redução nas expectativas sociais e econômicas, uma inversão da biografia imaginária do homem comum em relação ao que era essa biografia nos tempos do desenvolvimento industrial mais intenso e das intensas migrações em direção às grandes cidades [...] (Martins, 2014, p. 212).

Além disso, é importante concordar com Martins (2014) quando ele expressa que, no mundo moderno, há uma sociabilidade do trabalho gestada pelo trabalho, que depende do trabalho. Assim sendo, existe uma dimensão fenomênica do trabalho e da ocupação, um imaginário do trabalho, que se disseminou por toda a sociedade. Com isso, o emprego, a ocupação, o

⁴⁷ LIMA, A. et al. O desalento das pessoas que desistiram de procurar trabalho. **Agência IBGE Notícias**, 01 jun. 2018. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/21318-o-desalento-das-pessoas-que-desistiram-de-procurar-trabalho>>. Acesso em: 28 mar. 2019.

trabalho, se metamorfosearam num valor social e numa mediação constitutiva de relações sociais, da trama das relações que garantem a reprodução social e a vida cotidiana.

O sistema capitalista cunhou um mundo social que depende do emprego para se reproduzir, estabelecer identidades, definir referências. O emprego passou a ser uma aspiração e uma necessidade por tudo que significa e propicia. “Por isso, justamente, *nem toda ocupação é um emprego*” (Martins, 2014, p. 214, grifos do autor). No caso dos sujeitos dessa pesquisa, os ambulantes dos trens que trabalham no espaço ferroviário da RMRJ, eles podem estar ocupados precariamente, mas se consideram à procura de trabalho que ofereça proteção social e outras garantias. Subjetivamente, têm consciência de sua inserção precária, incerta e instável nas relações sociais, uma vez que a ocupação temporária é expressão de “exclusão”⁴⁸ e de não pertencimento, logo, não engendra uma rede de relacionamentos relativamente estável. Isto se dá porque são ocupações não valorizadas socialmente, como também não são reconhecidas como emprego.

De tal modo, “[...] *só é legitimamente emprego o trabalho que, além de assegurar o presente, assegure o futuro e assegure o futuro da família e não de uma só pessoa*” (Martins, 2014, p. 214-215, grifos do autor). Está posta a concepção de que o emprego é uma relação de trabalho que garante a inserção social do casal, mas também pode abranger a família extensa, como os pais e irmãos, além dos filhos. Embora, para o capital, o trabalho seja mediado pelo tempo da produção econômica e, assim, pelo tempo da jornada ou sua fração, para o trabalhador ele é medido também pelo tempo da reprodução social.

Sociologicamente, o desemprego deve ser observado como processo social de dessocialização de quem vivencia essa ruptura de vínculos e de relacionamentos. O desemprego invade o cotidiano como uma tragédia, rompe o cotidiano ao anular as relações sociais diárias ou mudar seu significado. No sentido lefebvriano, o desemprego age como revelador e analisador do que é a sociedade neste momento e, por conseguinte, desse e de outros problemas e contradições sociais - os possíveis e os obstáculos se revelam nesse processo. O desempregado, por sua liminaridade, numa pesquisa desse tipo, não entra somente como informante, mas também como

⁴⁸ Exclusão do mercado de trabalho e não o conceito de “exclusão social”, que não se coaduna com o marco teórico-analítico desenvolvido nesta tese.

consciência crítica de limites e possibilidades como analisador do que é a sociedade:

Em grande parte, a liminaridade referida está sociologicamente relacionada com o fato de que o desemprego desencadeia um processo de *dessocialização* de sua vítima, de ruptura das relações sociais, de rupturas simbólicas, decorrente da perda de eficácia dos valores que sustentam a vida cotidiana e seu lugar no processo de reprodução das relações sociais. Um processo que tem contrapartida na *ressocialização* provisória do desempregado para a circunstância do desemprego e não raro também *ressocialização* das pessoas com quem convive no dia a dia, a família, os amigos, os grupos de referência (Martins, 2014, p. 217, grifos no original).

Apreende-se, dessa forma, que a experiência do desemprego deve ser também analisada pelos próprios sujeitos da pesquisa. Eles não são meros transmissores de informações. É importante entender como é para eles vivenciar esse processo, o que eles pensam sobre a realidade, o seu trabalho atual e os trabalhos que já desenvolveram. Dessa forma, o próximo item deste capítulo demonstrará a experiência de trabalho do grupo de trabalhadores ambulantes da ferrovia da RMRJ.

2.4 A experiência de trabalho dos ambulantes

Ao analisar o caso da experiência do grupo social formado por ambulantes que trabalham nos trens urbanos da RMRJ, pretende-se alcançar o aspecto coletivo desta experiência. As experiências individuais de trabalhadores não qualificados⁴⁹, como é o caso da maior parte dos ambulantes da ferrovia da RMRJ, adquirem um caráter coletivo no que diz respeito à experiência de exploração e opressão à classe trabalhadora.

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. Em contextos de pobreza são manifestas as vulnerabilidades dos corpos mal nutridos, a fisiologia precarizada devido às

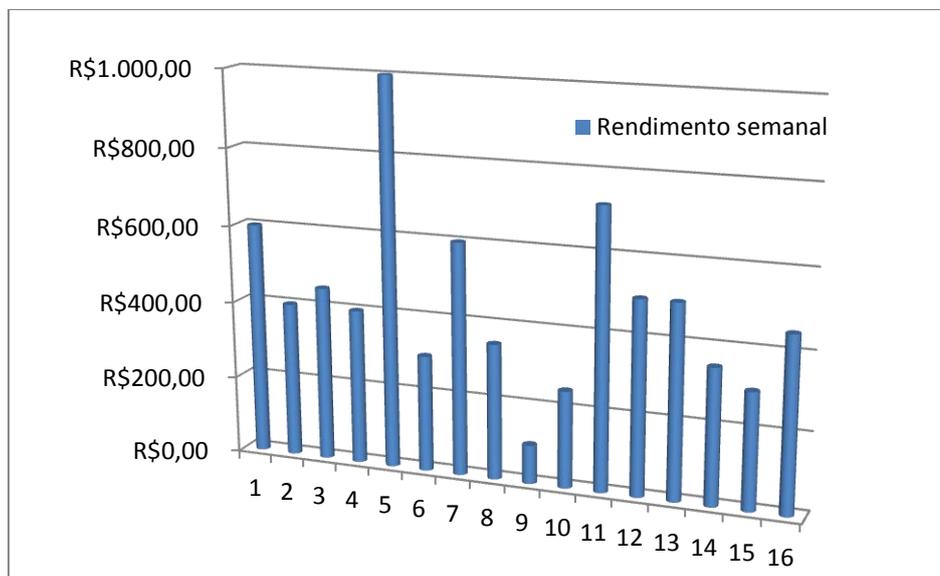
⁴⁹ Não qualificados no sentido de que não possuem profissionalização definida, escolaridade formal. Todavia, compreende-se que a educação não qualifica amplamente na ordem do capital, pois “[...] ao converter a educação em qualificação e requalificação profissional e, portanto, em potencial objeto de mercantilização, longe de se apontar para a ruptura com a exploração – como pretendem mostrar os apologetas da sociedade do conhecimento – o que se constata é que as reais necessidades de educação dos trabalhadores são absorvidas pelo capital, através da apropriação do tempo de vida do trabalhador, do seu conhecimento e das suas qualificações adquiridas no seu trabalho” (Amaral, 2012, p. 79).

péssimas condições de vida, a escassez do descanso, os corpos abatidos e o retraimento por cansaço demasiado (Franco et al., 2010). Podem-se observar algumas, ou melhor, várias dessas características na classe trabalhadora mais empobrecida. A feição sofrida dos pobres costuma assustar, principalmente, aqueles 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 ambulantes que trabalham na ferrovia da RMRJ, em sua maioria, têm uma aparência sofrida devido às suas péssimas condições de trabalho, e, conseqüentemente, de vida. A incerteza em relação ao rendimento, em virtude do movimento das vendas, está diretamente associada à insegurança quanto ao exercício do trabalho, que, por ser proibido pela SuperVia, muitas vezes é reprimido.

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, verificou-se uma variação significativa em relação ao rendimento dos mesmos. Os valores obtidos semanalmente por eles variavam de R\$100,00 a R\$1.000,00. Embora o valor máximo mencionado tenha destoado dos demais, o valor foi reafirmado pelo ambulante. Todavia, o mesmo não parece condizer com aquela realidade de trabalho, em comparação com os valores informados por outros ambulantes que vendiam as mesmas mercadorias na mesma estação ou em estações igualmente movimentadas. Além disso, percebe-se que a variação dos rendimentos deles pode 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, por exemplo, em que quase não há movimento, da época do ano e da desenvoltura do ambulante ao oferecer seus produtos. Para melhor visualização da variação verificada, segue o gráfico 2 referente ao rendimento semanal aproximado dos ambulantes entrevistados. Cabe mencionar que a numeração registrada nos próximos gráficos produzidos corresponde ao respectivo número do trabalhador entrevistado. Como exemplo, o número sete corresponde à sétima entrevista realizada com os trabalhadores ambulantes.

Gráfico 2
Rendimento semanal aproximado dos trabalhadores ambulantes
entrevistados: SuperVia/RMRJ, 2018



Fonte: Pesquisa de campo (2018). Elaboração da autora.

Em relação ao rendimento, a maioria dos trabalhadores ambulantes calculou, no momento da entrevista, quanto ganhava por semana. Os entrevistados tinham até uma noção e sabiam quanto ganhavam em média por dia, descontando o valor gasto na compra dos ingredientes para produzirem o que era vendido, como docinhos ou quentinhas, ou na própria mercadoria a ser revendida. O ambulante 1 expressou: “Tiro de lucro uns R\$100,00 por dia. Dá uns R\$600,00 por semana”. O ambulante 7 disse que conseguia obter cerca de R\$100,00 ou R\$150,00 quando estava bom, normalmente na primeira quinzena do mês, pois a segunda costumava ser fraca de vendas, segundo vários dos ambulantes entrevistados. A média de ganho semanal dos 16 entrevistados ficou no valor de R\$454,00.

Ao analisar tais depoimentos, percebe-se certo equívoco na utilização do termo lucro, pois, na verdade, quem lucra são as empresas capitalistas, que contratam trabalhadores para produzirem as mercadorias que os ambulantes estão vendendo. O rendimento obtido pelos ambulantes no processo de venda dessas mercadorias contribui para a sua própria reprodução e de sua família. Todavia, o lucro permanece nas mãos do capitalista (no caso, o fabricante dos produtos vendidos pelos ambulantes).

Aparentemente, a maioria dos trabalhadores ambulantes da ferrovia é proprietária dos seus meios de trabalho, por possuir determinadas

mercadorias, assim como o equipamento para transportá-las. Esses ambulantes obtêm as mercadorias comprando-as em algum depósito, e o suporte para transportá-las/vendê-las, como o isopor, para assim trabalharem. Todavia, 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 na dinâmica do seu trabalho, por não possuírem chefes e serem “donos” do seu negócio, mascara a exploração a que estão submetidos.

Os 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 “proletariado”, pois possuem uma relação de subalternidade com o grande capital, não tendo controle do mercado que os submete (Alves, 2013).

Considera-se relevante apresentar a dinâmica de trabalho dos ambulantes nos trens para o melhor entendimento das questões com as quais se deparam diariamente. Assim, para situar os ramais de trabalho e trajetos priorizados pelos ambulantes dos trens, são apresentadas, em sequência, informações pertinentes sobre a concessionária SuperVia, o detalhamento dos ramais da ferrovia da RMRJ, que foram ilustrados pela figura 1, apresentada anteriormente, além das estações e sua abrangência.

Conforme já expresso na introdução deste trabalho, atualmente a malha ferroviária operada pela SuperVia possui 270 km de extensão e é dividida em cinco ramais e três extensões, com 104 estações distribuídas em 12 municípios da região metropolitana do Estado: Rio de Janeiro, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Nilópolis, Mesquita, Queimados, São João de Meriti, Belford Roxo, Japeri, Magé, Paracambi e Guapimirim. Optou-se por observar a dinâmica de trabalho dos ambulantes nos cinco ramais principais: Deodoro; Santa Cruz; Japeri; Belford Roxo e Saracuruna. Para fins informativos, Paracambi é uma extensão do ramal Japeri, havendo apenas uma estação entre eles, Lages; já Vila Inhomirim e Guapimirim são extensões do ramal Saracuruna. Tais extensões percorrem municípios, citados anteriormente, que formam a RMRJ, também conhecida como Grande Rio.

Importante salientar que o serviço de trens da RMRJ é operado, desde 1º de novembro de 1998, pela SuperVia Concessionária de Transporte

Ferrovário S.A., que era formada pelas empresas espanholas Construcciones e Auxiliar de Ferrocarriles S/A. Ou seja, transferiu-se para a iniciativa privada este serviço, que antes era administrado pela Flumitrens, empresa estatal ligada ao governo estadual do Rio de Janeiro, como parte integrante do Programa Estadual de Desestatização, do governo de Marcelo Alencar.

Convém situar que no ano de 1984 o serviço de trens da RMRJ era controlado pela então criada Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU). A missão da referida companhia era modernizar, expandir e implantar sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos, operando aqueles sob administração do governo federal, buscando ampliar a mobilidade da população e contribuir para o desenvolvimento dos setores produtivos da sociedade e para a melhoria da qualidade de vida nos centros urbanos. Entretanto, a CBTU foi, gradualmente, sendo estadualizada e, no caso do Rio de Janeiro, efetivamente no ano de 1994, suas atribuições passaram para a Flumitrens (Stampa, 2011).

Em novembro de 2010, a Odebrecht TransPort, uma empresa da Organização Odebrecht, assumiu o controle acionário da SuperVia. Nessa ocasião, 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 significava 50 anos de administração da SuperVia no sistema ferroviário da RMRJ.

No ano de 2019, após um ano de negociações, a SuperVia será assumida pelo conglomerado japonês Mitsui, pois, segundo Jardim (2019)⁵⁰, a Mitsui finalizou a compra da SuperVia na madrugada do dia 22 de maio de 2019. A Odebrecht Transport, atual controladora indireta da companhia, reduzirá sua participação indireta de 72,8% para 11,33% dos papéis da concessão ferroviária. E a Mitsui, através de sua controlada Gumi, ficará com os 88,67% restantes. A participação da Mitsui na SuperVia já se dava de forma indireta. O grupo japonês, juntamente com duas outras empresas do Japão, tem 40% da Odebrecht Mobilidade que, por sua vez, tinha 60% da SuperVia (Rosa, 2019)⁵¹.

⁵⁰ JARDIM, L. Mitsui conclui compra da SuperVia. **O Globo Online**. O Globo Rio. Rio de Janeiro, 22 mai. 2019. Disponível em: <<https://blogs.oglobo.globo.com/lauro-jardim/post/mitsui-conclui-compra-da-supervia.html>>. Acesso em: 23 mai. 2019.

⁵¹ ROSA, B. Japoneses da Mitsui fecham acordo de compra da SuperVia por R\$ 800 milhões. **O Globo Online**. O Globo Rio. Rio de Janeiro, 08 mar. 2019. Disponível em:

Conforme informações obtidas junto ao site da SuperVia:

[...] Em maio de 2019, a GUMI - *Guarana Urban Mobility Incorporated* assumiu o controle acionário da SuperVia para dar continuidade ao processo de melhorias iniciado em 2011, no que diz respeito aos serviços oferecidos, frota de trens, infraestrutura, tecnologia, relacionamento com o passageiro, entre outros. Nosso caminho é o mesmo: trabalhar com dedicação para alcançar a transformação completa do sistema ferroviário e sermos cada vez mais parceiros do dia a dia de milhares de pessoas (SuperVia, 2019)⁵².

No que se refere aos ramais dos trens do espaço ferroviário da RMRJ, seguem especificidades dos cinco ramais. 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 Cristóvão, Maracanã, Mangueira, São Francisco Xavier, Riachuelo, Sampaio, Engenho Novo, Méier, Estação Olímpica de Engenho de Dentro, Piedade, Quintino, Cascadura, Madureira, Oswaldo Cruz, Prefeito 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. 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 MetrôRio⁵³. 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), 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.

<<https://oglobo.globo.com/economia/japoneses-da-mitsui-fecham-acordo-de-compra-da-supervia-por-800-milhoes-23508208>>. Acesso em: 02 abr. 2019.

⁵² SUPERVIA - TRENS URBANOS. A empresa. Site - PT - BR - Rev 13. **Quem somos**. Disponível em: <<https://www.supervia.com.br/pt-br/quem-somos>>. Acesso em: 22 jul. 2019.

⁵³ 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.

Aliás, cabe destacar que os trens rápidos que se deslocam para Santa Cruz param somente nas estações, localizadas na Zona Norte, de São Cristóvão, 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.

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 a qualquer estação após Deodoro, maior 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 Cristóvão, 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, localiza-se a estação Olinda (que é um distrito do município de Nilópolis) e depois a própria estação de Nilópolis, localizada ao centro deste município. Em sequência e logo após, fica a estação Edson Passos (que é um bairro do município de Mesquita), seguida pelas estações Mesquita e, ainda a ele pertencente, a de Presidente Juscelino, e a de Nova Iguaçu (outro município), Comendador Soares e Austin (ambos pertencentes ao município de Nova Iguaçu), Queimados (outro município), Engenheiro Pedreira (bairro do município de Japeri) e a estação deste último município, localizada em sua região central.

É usual no cotidiano ferroviário haver um revezamento de destinos no ramal Japeri, pois 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, muitos 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 sujeitos que moram na Zona Norte e trabalham na região da Baixada Fluminense. Segundo a usuária citada por Pires (2011), o pessoal que circula no ramal Japeri é “mais agitado, nervoso e sem educação”.

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 Cristóvão, Triagem, Jacarezinho, Del Castilho, Pilares, Tomás Coelho, Cavalcanti, Mercadão 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.

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 Cristóvão, 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 singularmente expressões da “questão social” e de violência urbana.

Quadro 3

Trabalhadores ambulantes entrevistados, segundo ramais e modalidades de trabalho, trajeto/estação de trabalho e local da entrevista: SuperVia/RMRJ, 2018

Entrevistado	Ramais de trabalho	Trabalha de forma	Trajetos/estação de trabalho	Estação da entrevista
Ambulante 1	Santa Cruz e Japeri	parada	São Cristóvão	São Cristóvão
Ambulante 2	Santa Cruz	parada/ itinerante	São Cristóvão	São Cristóvão
Ambulante 3	Santa Cruz e Japeri	parada/ itinerante	Madureira-Deodoro	Madureira
Ambulante 4	Japeri	parada/ itinerante	Deodoro-Japeri	Nilópolis
Ambulante 5	Japeri	itinerante	Maracanã e Madureira	Maracanã
Ambulante 6	Japeri	parada/ itinerante	Maracanã e Madureira	Maracanã
Ambulante 7	Deodoro	parada/ itinerante	Engenho Novo-Deodoro	Oswaldo Cruz
Ambulante 8	Belford Roxo	itinerante	Triagem-Mercadão de Madureira	Triagem
Ambulante 9	Belford Roxo	itinerante	Triagem-Pavuna	Triagem
Ambulante 10	Belford Roxo	itinerante	Triagem-Mercadão de Madureira	Mercadão de Madureira
Ambulante 11	Belford Roxo	parada	Mercadão de Madureira	Mercadão de Madureira
Ambulante 12	Deodoro	parada/ itinerante	Maracanã	Maracanã
Ambulante 13	Gramacho/Saracuruna	itinerante	Gramacho/Saracuruna	Triagem
Ambulante 14	Gramacho, Belford Roxo, Santa Cruz e Deodoro	itinerante	Gramacho e Belford Roxo	Triagem
Ambulante 15	Deodoro	parada	Méier	Méier
Ambulante 16	Deodoro, Santa Cruz e Japeri	itinerante	Engenho Novo-Deodoro	Deodoro

Fonte: Pesquisa de campo (2018). Elaborado pela autora.

De acordo com as informações contidas no quadro 3, a maioria dos ambulantes entrevistados trabalhava de forma totalmente itinerante ou parada/itinerante. Pelo que pode ser observado no trabalho de campo, tal dado expressa a dinâmica de trabalho dos ambulantes, visto que quando há ofensiva contra o trabalho ambulante na ferrovia, por parte dos agentes a serviço da SuperVia, estes trabalhadores ambulantes são colocados para fora da estação ou, na melhor das hipóteses, são “orientados” a “esconder suas mercadorias” e se retirar da plataforma.

Três ambulantes, entretanto, expuseram trabalhar de modo parado na estação. O ambulante 1 informou que trabalhava de forma somente parada naquele momento porque tinha um problema na perna, ou seja, estava sem condições físicas de andar pelas composições dos trens, além de estar cansado porque já havia “batido muito trem”. O mesmo já era idoso e

trabalhava como ambulante nos trens há 40 anos, como será visualizado no gráfico 4. A ambulante 11 informou que trabalhava totalmente parada porque vendia quentinhas numa estação bem movimentada e na ocasião da entrevista foi indagada por um ambulante quando ela iria vender as quentinhas na estação Triagem e ela respondeu que em breve. O plano dela era deixar o filho mais velho vendendo da estação Mercadão de Madureira e ela ir para estação Triagem sondar e, se possível, vender também por lá. E o ambulante 15, que “pagava o ponto⁵⁴” na estação para um ambulante veterano, que tinha ponto também em outra estação, para trabalhar ali de modo parado, todavia já havia sido colocado para fora da estação por agentes de segurança da SuperVia.

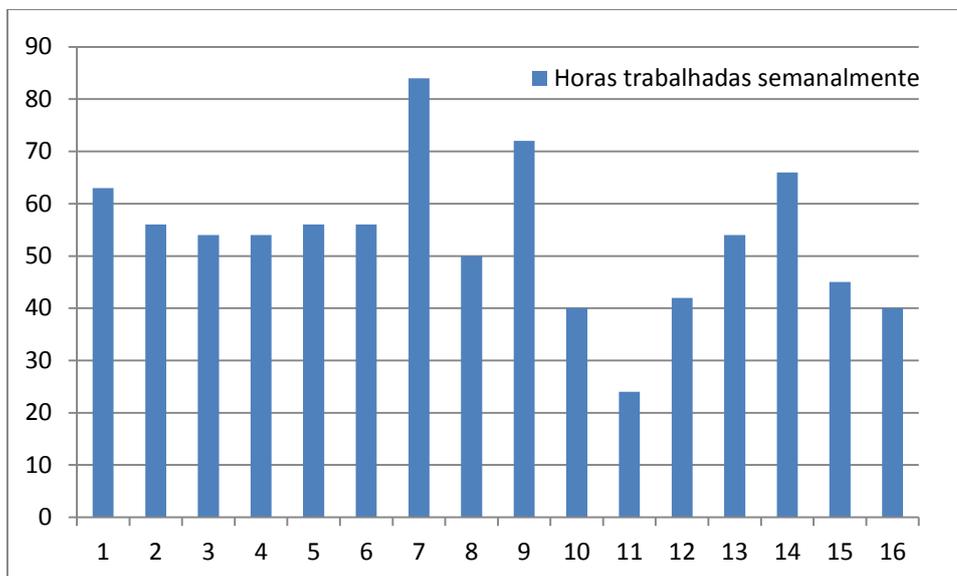
Os ambulantes 5 e 6 relataram que trabalhavam de segunda a sexta-feira na plataforma do ramal Japeri da estação Maracanã e sábado e domingo na estação Madureira porque já tinha gente na estação Maracanã. O ambulante 5 ainda acrescentou: “Estou cansado para continuar batendo trem”, por isso trabalhava parado na plataforma. Enquanto que o ambulante 7 trabalhava “batendo trem” no ramal Deodoro, no trajeto Engenho Novo-Deodoro. Já havia trabalhado no ramal Santa Cruz, mas desistiu porque era muito cheio: “Tem muito camelô”. A ambulante 10 trabalhava no ramal Belford Roxo, “no cruzamento Madureira-Triagem”, mas às vezes ia até a Central, mas não “batendo trem”, apenas para vender para “cliente-camelô” que trabalhava lá e gostava de comer os docinhos dela. A ambulante 16 trabalhava no ramal Deodoro, trajeto: Engenho Novo-Deodoro, pois havia um senhor que vendia as mesmas balas que ela e fazia o trajeto Central-Engenho Novo. Aos finais de semana ela fazia os ramais Japeri e Santa Cruz porque não tinha trem apenas para o ramal Deodoro.

Diferentemente dos demais entrevistados, o ambulante 14 foi o único que mencionou trabalhar em vários ramais: Gramacho, Belford Roxo, Santa Cruz e Deodoro. Apenas não citou o ramal Japeri. Disse que não tinha problema em transitar entre os ramais, mas não trabalhava de modo parado nas estações.

A seguir, o gráfico 3 apresenta a carga horária semanal de trabalho, expressa em horas, dos ambulantes entrevistados.

⁵⁴ O jovem ambulante 15 mencionou que “pagava o ponto”, ou seja, pagava semanalmente um valor acordado ao ambulante veterano, que seria o “dono do ponto”. Esclareceu que tudo ali era dele mesmo, referindo-se aos biscoitos, bebidas e isopor, mas o ponto era do veterano. Todavia, não soube explicar como o veterano “adquiriu” o ponto em questão.

Gráfico 3
Jornada de trabalho semanal (em horas) dos ambulantes entrevistados:
SuperVia/RMRJ, 2018



Fonte: Pesquisa de campo (2018). Elaborado pela autora.

A maioria dos ambulantes entrevistados que trabalhavam nos trens da RMRJ possuía uma jornada de trabalho extensa, igual ou superior a 40 horas semanais, com exceção da ambulante 11 que informou a carga horária de 24 horas semanais, mas não computou o tempo gasto com a compra e preparação dos alimentos para a produção das quentinhas. Eles definiam uma carga horária de trabalho diária, ainda que haja certa flexibilidade em virtude das demandas da vida, visando alcançar determinado rendimento. A seguir são apresentados estratos de depoimentos dos ambulantes entrevistados relacionados à dinâmica de trabalho diária, histórico de atividades exercidas e tempo de trabalho como ambulante.

Na ocasião da entrevista (2018) o ambulante 1 tinha 61 anos de idade, 40 anos de trabalho como ambulante na ferrovia, trabalhava das 11 às 20h (9 horas) diariamente, sem folga. Trabalhou por seis anos, no período noturno, para uma firma que prestava serviço à CBTU, atuava na área de limpeza, mas, segundo ele, na época do Collor (presidente), todos que não eram concursados foram mandados embora. Desenvolvia esse trabalho concomitante ao trabalho como ambulante nos trens da RMRJ; trabalhou na “caixaria” da Antártica e da Brahma; em sacolão da família em Senador Camará. Também trabalhava como ambulante nos trens na época em que trabalhava nesse sacolão. Destacou que antigamente tinha metade do

número de ambulantes. “Se hoje tem 2000, antes era 1000”, enfatizando que antigamente tinha pouca concorrência.

A ambulante 2 possuía 48 anos de idade, expôs ter um ano de trabalho como ambulante na ferrovia, também trabalhava sem folga na ferrovia das 12 às 20h (8 horas) diariamente. Trabalhou na área de vendas, como gerente e já havia sido operadora de caixa no supermercado Prix. Também vendeu empadas no Centro do Rio, mas veio para o trem porque tem mais movimento. Quanto à inserção na ferrovia, disse que entrou pela própria ferrovia, referindo-se que era uma ambulante autorizada, mas perderam o contrato com a SuperVia e não havia mais ambulantes autorizados.

O ambulante 3, com 51 anos de idade, trabalhava na ferrovia de segunda-feira a sábado das 12 às 20h (9 horas). Trabalhava como ambulante na ferrovia desde os 8 anos de idade, ou seja, há 43 anos. Saiu apenas quando conseguiu trabalhar como servente de obra.

O ambulante 4⁵⁵ tinha 24 anos de idade, quatro anos de trabalho como ambulante na ferrovia, também trabalhou antes em obra, como pintor e serralheiro. Trabalhava na ferrovia das 8 às 17h (9 horas) de segunda-feira a sábado. Expôs que, por estudar no período noturno, realmente encerrava as atividades às 17 horas para não chegar atrasado à escola. Mas, normalmente, ficava cansado e acabava dormindo no decorrer da aula.

O ambulante 5 tinha 29 anos de idade e expôs que trabalhava das 9 às 17h (8 horas) todos os dias, porém aos finais de semana era em outra estação. Destacou que nunca trabalhou de carteira assinada; não serviu ao quartel; nunca votou. Já trabalhou para o tráfico e também já roubou, inclusive ficou preso por três anos. Ingressou na ferrovia para trabalhar no ano de 2003, quando saiu de casa aos 14 anos de idade. Disse que trabalhava como ambulante na ferrovia havia 15 anos, contudo não subtraiu o tempo que ficou preso.

⁵⁵ Importante destacar que as entrevistas não foram gravadas, assim como as realizadas na ocasião da pesquisa realizada para a dissertação de mestrado (Jordão, 2014), para não inibir os ambulantes que, de um modo geral, têm receio de serem identificados pela SuperVia. Durante a entrevista com o ambulante 4, na estação Nilópolis, o guarda a serviço da SuperVia foi inspecionar na plataforma o que era feito, mas não atrapalhou a entrevista, apenas se aproximou e logo depois foi embora. Em virtude da preocupação de alguns ambulantes e da vigilância dos guardas, houve um esforço da pesquisadora para registrar na íntegra os depoimentos dos entrevistados em seu diário de campo. Tanto que o ambulante 4 percebeu tal fato e questionou a razão de ser anotado exatamente o que ele informava, expressando: “Posso tentar falar melhor... sem tantos erros!”. Tendo sido esclarecido que os erros gramaticais seriam corrigidos, quando digitados, mas era importante para a pesquisa o acesso ao depoimento original deles.

O ambulante 6, com 23 anos de idade, dois anos de trabalho como ambulante na ferrovia, também trabalhava 8 horas diariamente. Antes somente havia trabalhado em obra. “Estava parado na obra, aí pedi pra esse menino que morava lá”, referindo-se ao colega ambulante que já era veterano na ferrovia, que acatou o pedido e o colocou para trabalhar com ele, vendendo produtos distintos.

O ambulante 7 tinha 25 anos de idade, três anos de trabalho como ambulante na ferrovia, e relatou que trabalhava 12 horas por dia (das 9 às 21 horas) diariamente, sem folga. Já havia trabalhado como ajudante de obra, auxiliar de borracheiro [destacou que foi com carteira assinada, mas por menos de um ano] e pizzaiolo. “Estava desempregado e não tinha nada em vista...”, nessa ocasião falou com alguns colegas que já trabalhavam no ramal Deodoro, que o acolheram para trabalhar também naquele ramal.

O ambulante 8 possuía 27 anos de idade, dois anos de trabalho como ambulante na ferrovia, trabalhava em média 10 horas diárias de segunda a sexta-feira. Já havia trabalhado em obra e lava jato. Contou que começou a trabalhar na ferrovia como ambulante também porque estava desempregado.

A ambulante 9, com 34 anos de idade, tinha somente um mês trabalhando no trem, disse que era ambulante das 9 às 21h (12 horas) de segunda a sábado, na ferrovia ou em eventos na cidade do Rio de Janeiro, como no Boulevard Olímpico e no Parque de Madureira. Trabalhou como auxiliar de operações no supermercado Prezunic e também já trabalhou com limpeza. Trabalhava como “camelô” onde tinha movimento. Quanto à inserção na ferrovia, expôs “Vim porque estava precisando”, chegou para trabalhar no trem com uma colega veterana, que já trabalhava no trem.

A ambulante 10 tinha 24 anos de idade, trabalhava há três meses como ambulante na ferrovia, por oito horas diárias de segunda a sexta-feira, sem contar o tempo que gastava preparando os docinhos que vendia. Além de vender no trem, a ambulante vendia também pelas ruas, quando andava a caminho da estação, e no Mercadão de Madureira. Também aceitava encomendas. Já havia tentado trabalhar no trem aos sábados e domingos, mas avaliou: “não dá porque tem muito camelô e o trem demora muito a passar. Tipo, se hoje [quinta-feira] tem dois trens subindo [para Belford Roxo] e dois trens descendo [para a Central] no final de semana só tem um”. Já trabalhou como atendente de lanchonete, camareira e caixa. “Todas com carteira assinada”. Foi trabalhar no trem porque ficou desempregada. Chegou através de “indicação”. Tinha amigos que já trabalhavam nos trens e ela

mesma foi se apresentando aos demais. Ressaltou que tinha um “padrinho de linha”⁵⁶.

A ambulante 11 possuía 38 anos de idade, trabalhava há um ano e meio vendendo quentinhas na ferrovia de segunda a sábado. Informou trabalhar cerca de 24 horas semanais na ferrovia, mas não considerou o gasto de tempo diário para comprar e preparar os alimentos para a composição das quentinhas. Já trabalhou como camareira, cozinheira e bombeira civil em eventos, como Fifa Fan Fest⁵⁷, Festa do Tomate em Paty do Alferes e no Teatro Municipal. Também trabalhou por pouco tempo vendendo quentinhas nas Centrais de Abastecimento do Estado do Rio de Janeiro (Ceasa).

O ambulante 12, com 27 anos de idade, trabalhava havia quatro meses na ferrovia das 11 às 19h30min de segunda a sexta-feira. Já havia trabalhado na construção civil como armador e também em obra.

O ambulante 13 tinha 56 anos de idade, trabalhava havia cinco anos vendendo no trem e também vendendo “lá fora” da ferrovia. Disse que já vendeu de tudo. Também já fez muitos “biscates”. Trabalhou no Instituto Félix Pacheco (IFP) do estado do RJ, na área de processamento de dados por 24 anos. Ele e muitos outros funcionários foram demitidos e o caso estava na Justiça havia sete anos. Trabalhava no IFP das 7 às 16 horas, ressaltando que às vezes saía às 14 horas porque não fazia hora de almoço, e ainda fazia “bicos” como garçom. Informou, ainda, que também trabalhou como feirante, além de camelô, complementando: “Pra eu viver tenho que trabalhar. Pra beber, comer, vestir...”.

O ambulante 14 possuía 30 anos de idade, havia oito anos que trabalhava nos trens em média 11 horas diárias de segunda a sábado. Já havia trabalhado como ajudante de depósito em mercado por três meses. Entrou para trabalhar na ferrovia porque estava desempregado.

⁵⁶ “Padrinho de linha” é o trabalhador ambulante de referência do ambulante novato no espaço ferroviário. Costumeiramente, ele que consegue “permissão” com os demais ambulantes para o que o novato possa trabalhar em determinado ramal.

⁵⁷ São eventos de visualização pública organizados pela Fifa e pelas cidades sedes durante a Copa do Mundo da Fifa. “As *Fan Fests* são aquelas ‘festas populares’, padrão Fifa que devem ocorrer em todas as cidades sedes da Copa do Mundo, com telão, shows e promoções. Oficialmente, são o segundo maior evento da Copa, perdendo apenas para os jogos. Mas a verdade é que as *Fan Fests* servem para dar mais visibilidade às marcas patrocinadoras. São 20 empresas com as quais a Fifa já tem compromissos. Estima-se um público de mais de 15 milhões nesses encontros. E o custo é perto de zero para a Fifa. Afinal, quem paga são as prefeituras. O custo de cada uma delas varia, mas a estimativa é que gire em torno de 20 milhões de reais, computando estrutura, segurança, cachê dos artistas, banheiro químico e por aí vai”. AMADO, R. Como as “Fan Fests” da Copa se tornaram a nova pedra na chuteira da Fifa. **DCM**, 27 fev. 2014. Disponível em: <<https://www.diariodocentrodomundo.com.br/como-as-fan-fests-da-copa-se-tornaram-a-nova-pedra-na-chuteira-da-fifa/>>. Acesso em: 27 mar. 2019.

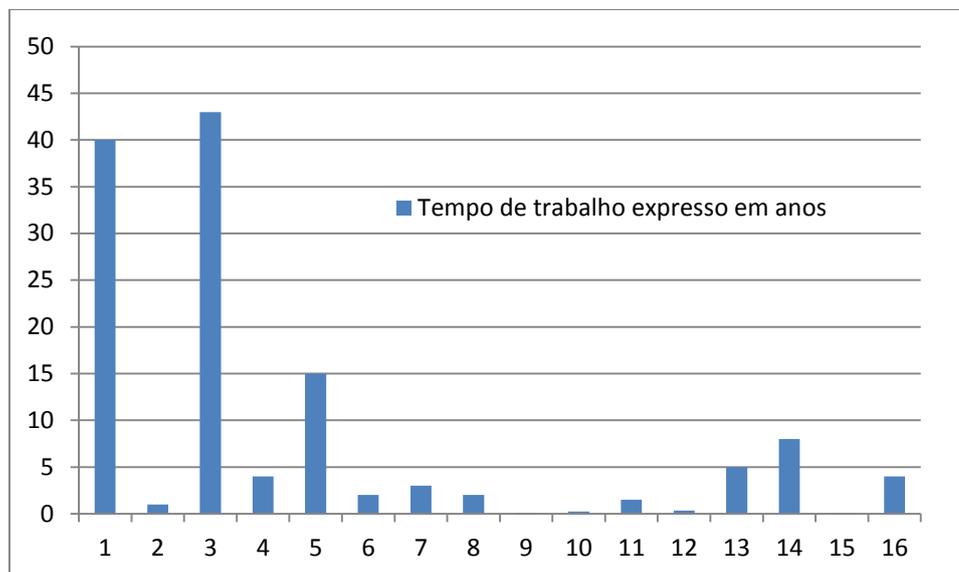
O ambulante 15, com apenas 17 anos de idade, trabalhava havia três semanas das 9 às 18 horas de segunda a sexta-feira. Começou a trabalhar aos 16 anos de idade. Já havia trabalhado como caixa em padaria, atendente em loja de material de construção e entregador em depósito de bebidas. Pagava R\$40,00 por semana ao “Sampaio”, que era o dono do ponto onde trabalhava. Conhecia o mesmo de Engenheiro Pedreira, que o chamou para trabalhar na ferrovia. Disse que “Sampaio” ingressava através da estação Engenho Novo e ele tinha pelo menos dois pontos de venda em plataformas nas estações Méier e Praça da Bandeira. As mercadorias eram de quem estava vendendo, mas o ponto era do “Sampaio”.

A ambulante 16 tinha 38 anos de idade e quatro anos de trabalho como ambulante na ferrovia, era uma universitária da Uerj e seu horário de trabalho era determinado de acordo com a sua grade de estudos. Como ela trabalhava no ramal Deodoro e a estação Maracanã fica bem próxima à Uerj, isso facilitava a sua vida. No decorrer do período acadêmico ela costumava trabalhar como ambulante na ferrovia de segunda a sábado das 9h às 14h30min ou 16h, dependia da aula da faculdade. Já trabalhou como auxiliar de escritório, caixa e operadora de telemarketing, trabalhava dobrado (12 horas por dia) nessa última função. Quanto à inserção na ferrovia, expôs: “Achei que não fosse dar certo porque era introspectiva, mas meu esposo falou para fazermos uma tentativa”. Ele já trabalhava como ambulante na ferrovia e também era estudante da Uerj. Antes de iniciar a faculdade, ela trabalhava nos trens das 8h às 19h30min e ganhava praticamente o dobro do que ganhava quando tinha aulas no período tarde/noite.

Conforme pode ser observado no gráfico 4, a seguir, foram entrevistados tanto ambulantes considerados veteranos (43 anos, 40 anos e 15 anos de trabalho como ambulantes na ferrovia) quanto novatos (poucos meses e até semanas de trabalho, como ambulante na ferrovia). Além de outros, que se pode considerar como tendo um tempo mediano de inserção - de um a oito anos de trabalho - como ambulantes nos trens da RMRJ.

Gráfico 4

Trabalhadores ambulantes entrevistados, segundo tempo de trabalho (em anos): SuperVia/RMRJ, 2018



Fonte: Pesquisa de campo (2018). Elaborado pela autora.

Sublinha-se o tempo de trabalho do primeiro e do terceiro trabalhadores ambulantes entrevistados, em que o primeiro informou ter 40 anos de trabalho como ambulante na ferrovia, enquanto o terceiro trabalhava como ambulante no espaço ferroviário havia 43 anos. Esse último iniciou esse trabalho aos oito anos idade, o que claramente se configura como trabalho infantil⁵⁸.

Segundo a Rede Peteca, os dados da Pnad, divulgados pelo IBGE no ano de 2015, 2,7 milhões de crianças e adolescentes, entre 5 e 17 anos, trabalhavam em todo o território nacional. Contudo, em 2017, o IBGE divulgou os dados do trabalho infantil no Brasil, com base em nova metodologia utilizada na Pnad, apontando que 1,8 milhões de crianças e adolescentes de 5 a 17 anos estavam trabalhando no ano de 2016 em atividades proibidas pela legislação, ou seja, em situação de trabalho infantil, tratando os demais casos mensurados como trabalho permitido.

‘Os números, embora alarmantes, não correspondem à realidade. Apontam falsa redução de mais de 1 milhão de crianças trabalhadoras, em relação ao ano 2015’, explica a procuradora do Trabalho Elisiane Santos. Nota explicativa

⁵⁸ “Trabalho infantil é toda forma de trabalho realizado por crianças e adolescentes abaixo da idade mínima permitida, de acordo com a legislação de cada país. No Brasil, o trabalho é proibido para quem ainda não completou 16 anos, como regra geral. Quando realizado na condição de aprendiz, é permitido a partir dos 14 anos. Se for trabalho noturno, perigoso, insalubre ou atividades da lista TIP (piores formas de trabalho infantil), a proibição se estende aos 18 anos incompletos”. REDE PETECA. O que é trabalho infantil. **Conceito**. Disponível em: <<https://www.chegadetrabalhoainfantil.org.br/trabalho-infantil/conceito/>>. Acesso em: 28 mar. 2019.

do Fórum Nacional de Prevenção e Erradicação do Trabalho Infantil (FNPETI) ressalta que ao apresentar o número de 1,8 milhões, não foram somados os dados de crianças e adolescentes que trabalham para o próprio consumo (Rede Peteca).

Houve, portanto, uma ocultação do trabalho infantil. Além disso, há tipos de trabalhos realizados por crianças e adolescentes conhecidos pela sociedade, como o próprio comércio ambulante, o guardador de carros e o guia turístico, tornando o trabalho na infância invisível, aumentando a extensão de sua aceitação⁵⁹. A sociedade deve reconhecer os impactos e consequências físicas e psicológicas na vida das crianças e adolescentes que trabalham, já que, antes de trabalhar, é necessário estudar, brincar, se socializar com outras crianças para se desenvolver de forma integral.

Ainda de acordo com a Rede Peteca, embora as estatísticas mostrem que o número de crianças trabalhando tenha diminuído em 47 milhões entre 2008 e 2012 em nível mundial, o trabalho infantil permanece comum e tem crescido no setor de serviços, saltando de 26% para 32% no mesmo período. O resultado publicizado mostra também que a mão de obra infantil é utilizada fora da agricultura, principalmente em países como Brasil, México e Indonésia.

Quanto à contribuição previdenciária, o ambulante 1 acreditava ter cerca de 15 anos de contribuição. Ele pensava em se aposentar por invalidez porque tem um “problema” na perna, mas, na ocasião da entrevista, não possuía nem o documento de identidade, tendo ressaltado que havia dado sua certidão de nascimento para um colega ambulante, pois este conhecia alguém que conseguiria um meio dele tirar os documentos sem pagar [demonstrando uma forma de rede entre os ambulantes]. Os ambulantes 10 e 12 relataram possuir sete anos de contribuição previdenciária. O ambulante 13 expôs ter 24 anos de contribuição previdenciária como funcionário do Estado do RJ. A ambulante 16 disse possuir, aproximadamente, 15 anos de contribuição previdenciária. Os demais ambulantes entrevistados informaram que nunca contribuíram, ou apenas o fizeram por um período restrito de

⁵⁹ Inclusive, o atual Presidente do Brasil, Jair Bolsonaro, no dia 04 de julho de 2019 expôs, em sua rede social, o seu desejo de descriminalizar o trabalho infantil, que não é permitido pela legislação brasileira. Acrescentou que somente não fará isso “porque seria massacrado” (Bolsonaro *apud* Arias, 2019). “Uma única criança que precise trabalhar em pleno século XXI para poder ajudar seus pais analfabetos é não só uma vergonha para um país rico e moderno como o Brasil, como também uma blasfêmia na boca de um presidente que se diz chamado por Deus para ‘mudar os rumos desta nação destrocada’ pelo fantasma da esquerda que ele e suas hostes inventaram”. ARIAS, J. Defesa do trabalho infantil, a última loucura do presidente. **El País**, 05 jul. 2019. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2019/07/05/opinion/1562353579_181800.html>. Acesso em: 08 jul. 2019.

tempo, enquanto possuíam carteira de trabalho assinada. Inclusive, dois dos entrevistados não sabiam o que era Previdência Social ou Instituto Nacional do Seguro Social (INSS).

O fato é que, na ocasião das entrevistas, nenhum dos ambulantes entrevistados contribuía para a Previdência Social, mesmo alguns sabendo da possibilidade de contribuição individual. Ou seja, não possuíam qualquer tipo de cobertura previdenciária e, em caso de doença, provavelmente, experimentaríamos situações de privação, conforme o seguinte depoimento: “Já passei sufoco! Necessidade mesmo! Em 2002 fiquei doente e não pude vir trabalhar no trem” (ambulante 1).

Isso porque o ganho monetário com o trabalho ambulante estava voltado à própria sobrevivência imediata, estendendo, na maioria dos casos, à família. Correlacionando tal dado à pretendida “reforma” da Previdência, pode-se concluir que os trabalhadores desempregados estarão, cada vez mais, longe de um dia obter a aposentadoria, visto que a contribuição mínima seria aumentada em cinco anos e o tempo mínimo atual, de 15 anos de contribuição, para se aposentar por idade, já não é alcançado por muitos trabalhadores.

Em relação à condição de desemprego, apenas o ambulante 15 considerava que não vivenciou nem sua família, embora ele também tenha informado que estava trabalhando na ferrovia temporariamente e pretendia voltar a trabalhar com o seu lava jato, destacando somente trabalhos precários que, na verdade estariam incluídos na categoria de “desemprego oculto pelo trabalho precário”, definida anteriormente. Já os demais entrevistados relataram experiências semelhantes, como: “Foi péssimo... Passei necessidade! Privação de alimentos! Passei por momentos críticos com a minha família” (ambulante 2).

No que concerne à experiência do desemprego e da luta pela sobrevivência, reporta-se, mais uma vez, à Thompson:

A experiência entra sem bater à porta e anuncia mortes, crises de subsistência, guerra de trincheira, desemprego, inflação, genocídio. Pessoas estão famintas: seus sobreviventes têm novos modos de pensar em relação ao mercado. Pessoas são presas: na prisão pensam de modo diverso sobre as leis. Frente a essas experiências gerais, velhos sistemas conceptuais podem desmoronar e novas problemáticas podem insistir em impor a sua presença (Thompson, 1981, p. 17).

Seguem os demais depoimentos coletados que expressam a experiência de desemprego dos trabalhadores ambulantes entrevistados. O

ambulante 3 considerava-se desempregado e ressaltou que o trem estava cheio de camelô por conta do desemprego. Nessa mesma direção, o ambulante 1 destacou que, devido ao desemprego, tinha muito mais ambulantes na atualidade que no passado. Segundo ele (ambulante 1), o número de trabalhadores ambulantes da ferrovia dobrou, conforme já exposto.

O ambulante 3 parecia muito triste e em desalento. Enquanto a entrevista era realizada, a SuperVia anunciava pelo alto-falante uma mensagem semelhante a veiculada pelo Metrô-Rio. A fim de ilustrar, cabe reproduzir o conteúdo das mensagens.

Não colabore com o comércio ilegal dentro do metrô. Você pode estar comprando mercadoria falsa, vencida ou de origem irregular. Seja consciente. Não financie o que é ilegal. Para sua conveniência, o metrô dispõe de lojas e quiosques nas estações” (Metrô-Rio, 2018).

A venda de produtos por vendedores irregulares é proibida nos trens e estações. Você pode comprar um produto de origem duvidosa ou até mesmo vencido. Não colabore com o comércio ilegal! (SuperVia, 2018).

Ao ouvir a mensagem, o ambulante 3 ressaltou o problema do desemprego, justificando que por isso havia tantos camelôs. O ambulante 4 disse que começou a trabalhar na ferrovia porque “estava desempregado e mente vazia é oficina do Diabo!”, parecendo articular a desocupação com a prática de atividades ilícitas.

Quanto à experiência de desemprego, o ambulante 7 informou: “Cara... Pra mim foi péssimo! Não sabia o que ia fazer... Tive que me virar!”. O verbo utilizado pelo ambulante “virar” pode ser associado ao termo *viração*⁶⁰, que é próprio dos mercados de trabalho informais e do trabalho precário, além de ser muito utilizado para se referir às formas de sobrevivência, como será desenvolvido no próximo capítulo deste trabalho.

Ainda no que compete à condição de desemprego, a ambulante 10 expôs que, com o falecimento da sua mãe, seu pai ficou desempregado porque teve depressão. Com isso, ela começou a trabalhar de carteira assinada no McDonald’s, onde era “esculachada e escravizada” e depois em outros lugares. Ressaltou que estava há quatro meses desempregada. A entrevistada expressou em seu depoimento que foi explorada quando

⁶⁰ “A *viração* é um termo muito expressivo e que poderia ser mais utilizado para compreendermos o mundo do trabalho brasileiro. Na década de 1990 foi utilizado pela professora Maria Filomena Gregori para analisar a trajetória de meninos de rua e suas formas de sobrevivência, assim como pela professora Vera Telles, para definir a trajetória entre trabalho formal e informal, atividades lícitas e ilícitas, empregos, bicos, trabalhos sem forma trabalho que constituem a sobrevivência na periferia” (Abilio *apud* Machado, 2017).

trabalhava de carteira assinada, inclusive utilizando o termo *esculacho*⁶¹, bastante empregado pelos ambulantes nos trens diante das relações conflituosas estabelecidas, conforme será visto. Todavia, a entrevistada em questão, não se considerava explorada vendendo seus produtos nos trens, como explicitado no quarto capítulo.

Os dados apresentados neste item buscaram expressar a incerteza da sobrevivência na vida de milhões de trabalhadores desempregados, dentre esses os trabalhadores precarizados, em especial dos ambulantes nos trens da RMRJ. O impacto da crise atual repercute na sociedade de tal forma que define e redefine experiências repletas de angústias provenientes do intenso processo de exploração, a qual os trabalhadores estão submetidos, mesmo sem, algumas vezes, se darem conta de tal processo e/ou de suas repercussões em diversas dimensões da vida social.

Neste capítulo foram desenvolvidas as categorias trabalho e superexploração do trabalho, dando ênfase ao processo de precarização estrutural do trabalho, em especial no Brasil. Também foram apresentados os conceitos de classe e experiência visando contribuir na discussão e análise das experiências de trabalho dos ambulantes que trabalham na ferrovia da RMRJ. No próximo capítulo, serão expressas as contradições no espaço urbano do Rio de Janeiro e as formas como os trabalhadores ambulantes, sujeitos dessa pesquisa, se apropriam desse espaço. Ademais, serão expostos elementos que contribuem para a compreensão do modo e condições de vida desses trabalhadores e suas famílias.

⁶¹ 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).

3. Os trabalhadores ambulantes da ferrovia da Região Metropolitana do Rio de Janeiro e a cidade

Objetos perdidos

O século XX, que nasceu anunciando paz e justiça, morreu banhado em sangue e deixou um mundo muito mais injusto que o que havia encontrado.

O século XXI, que também nasceu anunciando paz e justiça, está seguindo os passos do século anterior.

Lá na minha infância, eu estava convencido de que tudo o que na terra se perdia ia parar na lua.

No entanto, os astronautas não encontraram sonhos perigosos, nem promessas traídas, nem esperanças rotas.

Se não estão na lua, onde estão?
Será que na terra não se perderam?
Será que na terra se esconderam?

Espelhos

Eduardo Galeano, 2008b, p. 339.

No presente capítulo são articuladas, na exposição, discussões teóricas sobre o espaço urbano e o direito à cidade ao estudo sobre a experiência dos trabalhadores ambulantes nos trens da RMRJ. Com isso, foi desenvolvida a categoria questão urbana e apresentado, historicamente, o espaço da ferrovia, onde os ambulantes, sujeitos-chave da pesquisa, desenvolvem seu trabalho. De tal modo, é expressa a importância dos trens na RMRJ e para a formação dos subúrbios⁶² da cidade do Rio de Janeiro, assim como para outros municípios, como alguns entre aqueles que compõem a Baixada Fluminense.

Busca-se, também, neste capítulo, estabelecer a articulação entre as categorias trabalho, experiência e questão urbana, relacionando-as às experiências dos ambulantes que trabalham nos trens da RMRJ e suas famílias. Inicialmente, é desenvolvida reflexão sobre o espaço urbano do Rio de Janeiro e, em seguida, empreendida discussão a respeito da apropriação da cidade pelos ambulantes, compreendendo a relação entre trabalho informal e

⁶² “[...] Em sua dissertação de mestrado, o geógrafo Nelson da Nóbrega Fernandes (1995), ao investigar a história da categoria subúrbio no Rio de Janeiro entre 1858 e 1945, reconhece que essa palavra sofreu uma transformação em seu significado tradicional, fazendo com que deixasse de representar todas áreas circunvizinhas à cidade para designar, de forma particular e exclusiva, os bairros populares situados ao longo das ferrovias nos setores norte e oeste da cidade do Rio de Janeiro” (Ferreira, 2011, p. 103).

vida urbana. Posteriormente, são expostos elementos que circundam a reprodução social dos ambulantes e suas famílias e, dando continuidade à explicitação desse processo, a exposição sobre o modo e as condições de vida desses sujeitos é desenvolvida no último item deste capítulo.

3.1 Contradições no espaço urbano do Rio de Janeiro

A categoria questão urbana é de suma importância para este estudo, visto que são nos espaços públicos da cidade que os trabalhadores ambulantes desenvolvem seu trabalho. Eles se apropriam desses espaços como locais de trabalho necessários para a sobrevivência, sendo tais espaços “um lugar de contradições, de problematização da vida social” (Cunha, 2009, p. 78). Importante refletir que, desde o início do século XX, a população pauperizada já se apropriava dos espaços públicos da cidade como espaços de trabalho para sobreviver (Cunha, 2009).

Nos tempos atuais, é cada vez mais intenso o processo de privatização⁶³ de espaços e serviços urbanos, como é o caso do próprio serviço de transporte ferroviário urbano de passageiros da RMRJ, conforme já explicitado no capítulo anterior. Neste espaço ferroviário muitos trabalhadores desempregados vendem os mais diversos tipos de mercadorias, contribuindo para o processo de circulação e distribuição do capital. As redes de relações e práticas sociais estabelecidas pelos ambulantes conformam o espaço social, não somente o ferroviário, mas também os referentes aos outros circuitos por onde adentram. “Ao seguir os traçados dos percursos urbanos dos indivíduos e suas famílias, é a própria cidade que vai se perfilando” (Telles; Cabanes, 2006, p. 15).

Segundo Léfèbvre (2002), a produção do espaço é decisiva na reprodução da sociedade contemporânea. O urbanismo promove e legitima a redução da vida urbana ao mínimo. Todavia, tal olhar redutor não permite ver o urbano enquanto campo de tensões e conflitos, lugar dos enfrentamentos e contradições, unidade das contradições. A realidade urbana intervém tanto na produção e nas relações de produção quanto se vincula ao consumo, às redes de distribuição.

⁶³ “Para o mundo do trabalho brasileiro, o efeito das privatizações foi muito intenso e imediato. A adoção desse caminho enfraqueceu e desorganizou um pilar importante do sindicalismo dos trabalhadores no setor público. As empresas registraram, em média, reduções para menos de um terço de seu quadro de trabalhadores. A terceirização, a precarização e o desemprego resultantes desse processo fez explodir os bolsões de informalidade” (Stampa, 2011, p. 25).

De acordo com Léfèbvre (2001), o urbano é um conceito abstrato, um pensamento que dá sentido e natureza à cidade, uma maneira de organizar a vida, uma estrutura mental que permeia a vida e reproduz as relações que ele mesmo engendra. Já a cidade é um conceito concreto, uma materialidade visível do urbano, expressão deste. É o lugar da acumulação, possui historicidade e espacialidade, é uma expressão visível da totalidade socioespacial (Léfèbvre, 2001).

[...] o urbano é uma forma pura: o ponto de encontro, o lugar de uma reunião, a simultaneidade. [...] O urbano é cumulativo de todos os conteúdos, seres da natureza, resultados da indústria, técnicas e riquezas, obras da cultura, aí compreendidas maneiras de viver, situações, modulações ou rupturas do cotidiano. Todavia, ele é mais e outra coisa que a acumulação. [...] Ele se liga, de um lado, à lógica da forma, e, de outro, à dialética dos conteúdos... (Léfèbvre, 2002, p. 112, grifos do autor).

“O urbano é um fenômeno que se impõe em escala mundial a partir do duplo processo de implosão-explosão da cidade atual. Ele é um conceito, uma temática e, por necessidade de articulação teoria e prática, uma problemática” (Araújo, 2012, p. 134). Enquanto que “a cidade é uma mediação entre as mediações”, das relações sociais globais e das relações mais imediatas, ou seja, da “ordem distante e da ordem próxima” (Léfèbvre, 2001, p. 46). A cidade é o local de produção e reprodução das relações sociais, ela se dá num lugar e sobre o plano da vida imediata. Portanto, a cidade é “a projeção da sociedade sobre um local” (Léfèbvre, 2001, p. 56), é o lugar da reprodução social que dá concretude ao urbano.

Dessa forma, há uma diferenciação entre a cidade e o urbano. Para Léfèbvre: “a cidade [é] realidade presente, imediata, dado prático-sensível, arquitetônico – e, por outro lado, o ‘urbano’ [é] realidade social composta de relações a serem concebidas, construídas ou reconstruídas pelo pensamento” (2001, p. 49). Ressalta-se, nesse sentido, que o urbano precisa de uma base material para se realizar, que é a cidade. Ou seja, urbano e cidade são conceitos distintos, mas que demandam se encontrar, uma vez que se articulam num movimento dialético, formando o lugar do encontro.

O espaço urbano envolve o material e o imaterial, o objetivo e o subjetivo, o sujeito e o objeto, transcendendo as cidades. De tal modo, as cidades estão relacionadas à materialidade do período contemporâneo, que possui contradições em sua própria organização espacial. Contradições expressas nas formas espaciais, que contém a questão simbólica produzida pelas ideologias e representações, por meio das atividades políticas,

econômicas e culturais, intervindo na própria formação da sociedade (Ferreira, 2011).

Assim, discorre-se nesse capítulo sobre o processo histórico de formação do espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro, sobretudo no que tange ao surgimento dos trens de passageiros na RMRJ e seus impactos para a vida urbana e da cidade. Santos (2004) compreende que o espaço analisado sem a dimensão do tempo perde toda a riqueza da forma-conteúdo⁶⁴, uma vez que o espaço acumula diferentes temporalidades. Do mesmo modo, o tempo precisa do espaço para ter uma dimensão empírica, ou seja, para ser observado.

Como foi visto no capítulo anterior, deve ser retomada aqui a explicitação de que, na formação social brasileira, coexistiram, por longo tempo, relações de produção arcaicas, com teor escravista, e capitalistas, com a introdução dos novos elementos. Assim, a cidade do Rio de Janeiro passou a ser movimentada por lógicas diferenciadas, escravista e capitalista, provocando conflitos que repercutem, ainda hoje, em seu espaço urbano (Abreu, 2013).

É a partir do século XIX que a cidade do Rio de Janeiro dá início à transformação da sua forma urbana e apresenta realmente uma estrutura espacial estratificada em termos de classes sociais. Até então, o Rio de Janeiro era uma cidade em que a maioria da população era escrava, poucos eram os trabalhadores livres e um grupo reduzido compunha a elite econômica e política. Contudo, todos moravam um tanto perto, por conta da ausência de meio de transporte coletivo, além das necessidades de defesa. A burguesia se distinguia do restante da população mais pelas aparências de suas residências do que pelas localizações das mesmas (Abreu, 2013).

De acordo com Abreu (2013), houve mudanças substanciais na forma-conteúdo da cidade no curso do século XIX. A chegada da família real impõe ao Rio de Janeiro uma classe social, até então inexistente, e demanda novas obrigações materiais que atendam às vontades dessa classe e promovam o desempenho das atividades econômicas, políticas e ideológicas que a cidade passa a cumprir. No decorrer do século XIX foram lançados no espaço urbano os elementos que permitiram o afastamento dos usos da cidade e das classes sociais que coexistiam no antigo espaço colonial.

⁶⁴ Ao se analisar a produção de qualquer espaço se torna fundamental remeter à ideia de "forma-conteúdo", uma vez que esta "une o processo e o resultado, a função e a forma, o passado e o futuro, o objeto e o sujeito, o natural e o social" (Santos, 2004, p. 103).

[...] Essa separação só foi possível, entretanto, devido à introdução do bonde de burro e do trem a vapor que, a partir de 1870, constituíram-se nos grandes impulsionadores do crescimento físico da cidade. Um crescimento agora qualitativamente, já que os usos e classes 'nobres' tomam a direção dos bairros servidos por bondes (em especial aqueles da Zona Sul), enquanto que para o subúrbio passam a se deslocar os usos 'sujos' e as classes menos privilegiadas (Abreu, 2013, p. 140).

Nesse sentido, cabe apresentar melhor o papel desempenhado pelo trem na história do Rio de Janeiro. O período entre 1870 e 1902 representa tanto a fase de expansão acelerada da malha urbana quanto o início da etapa de um processo em que tal expansão passa a ser definida, sobretudo, pelas necessidades de reprodução de unidades específicas do capital nacional e estrangeiro (Abreu, 2013).

Os trens e bondes, controlados em grande parte pelo capital estrangeiro, assim como hoje⁶⁵, tiveram um papel indutor distinto no que compete à expansão física da cidade, contribuindo para o seu crescimento em direções qualitativamente diferenciadas. O trem atendeu a uma demanda de localização de sujeitos de baixa renda e de atividades consideradas menos nobres, como as industriais. Já o bonde atendeu à Zona Sul, tendo em vista que a ocupação seletiva da área já era presente. Dessa forma, trens e bondes possibilitaram a expansão da cidade e permitiram a consolidação de uma "dicotomia núcleo-periferia" (Abreu, 2013, p. 44) que se delineava antes mesmo de 1870.

Os trens foram responsáveis pela rápida transformação de freguesias, que, até então, se conservavam unicamente rurais, passando a atender áreas mais fragilmente integradas à cidade e atendendo aqueles que precisavam sair do centro por não terem condições de arcar com os custos. Houve uma expulsão da população pobre para as áreas dos subúrbios. Diferentemente dos bondes, que adentraram em áreas que já vinham sendo urbanizadas ou recortadas em chácaras desde a primeira metade do século XIX, oferecendo à população mais abastada transporte rápido e regular, pois elas já tinham poder de mobilidade. Ou seja, as áreas abertas pela ferrovia eras designadas aos mais pobres, que para lá se deslocaram, de modo espontâneo ou forçado (Abreu, 2013).

⁶⁵ O serviço de trens da RMRJ já foi operado por empresas espanholas e no ano de 2019 será operado pelo conglomerado japonês Mitsui, como já expresso no presente trabalho.

Em 1858 foi inaugurado o primeiro trecho da Estrada de Ferro Dom Pedro II, ligando a freguesia de Santana⁶⁶ a Queimados, atual município da RMRJ. Ainda em 1858 foram inauguradas as estações Cascadura e Engenho Novo⁶⁷, além da estação Maxambomba, atual estação de Nova Iguaçu. No ano de 1859 foram inauguradas as estações São Cristóvão e Sapopemba⁶⁸, atual Deodoro. Em 1961 foi inaugurada a estação São Francisco Xavier (Abreu, 2013). Logo, essas são as estações mais antigas da malha ferroviária da RMRJ.

Ainda conforme Abreu (2013), a existência de uma linha de subúrbios até Cascadura impulsionou, de pronto, a ocupação do espaço intermediário entre esta estação e o centro. Com isso, antigas olarias, curtumes, ou mesmo núcleos rurais, passaram a se transformar em pequenos vilarejos, e a atrair sujeitos em busca de uma moradia barata, originando uma elevação considerável da demanda por transporte, além da necessidade de aumentar o número de composições e de estações. Na década de 1860 foram inauguradas as estações de Riachuelo e Todos os Santos⁶⁹.

Em 1870, a linha de Cascadura passou a ser atendida por mais dois trens diários. Assim, inaugurou-se, de fato, o sistema suburbano de transporte, visto que os horários dos trens passaram a se ajustar mais aos horários de entrada e saída dos empregos no centro da cidade. Por conseguinte, o processo de ocupação da malha suburbana até Cascadura alcançou força ainda maior na década seguinte, levando à inauguração das estações Engenho de Dentro, Piedade, Rocha, Derby Club (atual estação Maracanã). Sampaio, Quintino, Méier, Mangueira⁷⁰ e Encantado⁷¹. Destaca-se também a estação Madureira, inaugurada em 1890 (Abreu, 2013).

⁶⁶ “Esta freguesia estendia-se por grande parte da região do porto, pelas cercanias do Morro da Providência e da Praça Onze” (Silva, 2015).

⁶⁷ Cascadura e Engenho Novo eram áreas rurais, mas já estabeleciam relações constantes com as freguesias centrais. A partir de 1861, tais relações foram intensificadas com a inauguração do serviço regular de trens até Cascadura. Cabe registrar que, nessa época, havia passagens de 1ª, 2ª e 3ª classes, com valores diferenciados em função do carro e do percurso. Por exemplo: a passagem de 1ª. classe custava, até o Engenho Novo, 900 réis, já até Cascadura custava 1\$500 réis (Abreu, 2013).

⁶⁸ Maxambomba e Sapopemba eram pequenos núcleos isolados que assentavam a uma população rural espalhada (Abreu, 2013).

⁶⁹ A estação Todos os Santos foi desativada e demolida, sobrando apenas ruínas do prédio ao lado da via férrea. Localizava-se entre as atuais estações Méier e Engenho de Dentro.

⁷⁰ A estação Mangueira foi fechada em agosto de 2014 para obras e tinha reabertura prevista para outubro de 2014, segundo a SuperVia. Ela era parada regular do ramal Deodoro. No entanto, de acordo com a SuperVia, estavam sendo feitos estudos de demanda para decidir o futuro da estação. Desde então, os moradores da Mangueira têm utilizado a estação Maracanã, assim como os usuários do Hospital Menino Jesus, por exemplo. A partir de fevereiro de 2016, os passageiros que desembarcam na estação Maracanã passaram a ter uma opção de saída através da estação Mangueira. Uma passarela de 77 metros permite a

Inicialmente, o processo de ocupação dos subúrbios adquiriu uma forma tipicamente linear, localizando-se as casas ao longo da ferrovia e, com mais densidade, em volta das estações. Todavia, as ruas secundárias, perpendiculares à via férrea, foram sendo reabertas pelos proprietários de terras ou por pequenas companhias loteadoras, um processo de desenvolvimento, que se intensificaria, cada vez mais, ao longo do tempo (Abreu, 2013).

Na década de 1880 duas novas ferrovias, de grande importância para o crescimento dos subúrbios, foram inauguradas. No ano de 1883 foi reaberta ao tráfego, temporariamente, a Estrada de Ferro Rio D'Ouro, na Baixada Fluminense. Essa ferrovia atravessava as freguesias de São Cristóvão, Engenho Novo, Inhaúma e Irajá, tendo sido instalada com a intenção de conduzir material para as obras de edificação da nova rede de abastecimento de água da cidade do Rio de Janeiro (Abreu, 2013).

Primeiramente, essa ferrovia foi aproveitada exclusivamente para os trabalhos de conservação do sistema adutor e distribuidor. Em seguida, passou a ter um serviço regular de passageiros, ainda que não tenha tido o mesmo papel indutor da ferrovia Dom Pedro II, uma vez que seu ponto terminal era afastado do Centro, na ponta do Caju. Todavia, tal fato não impediu que alguns núcleos se instalassem no decorrer de suas linhas, dentre as quais se sobressaem: Inhaúma, Vicente de Carvalho, Irajá, Colégio, Areal (atual Coelho Neto) e Pavuna, pois dava para chegar ao centro da cidade através de baldeação para os trens da Estrada de Ferro Dom Pedro II na altura da estação São Francisco Xavier (Abreu, 2013).

Apesar de percorrerem regiões mais baixas, propícias a inundações recorrentes, por estarem perto da orla da baía de Guanabara, a Rio de Janeiro *Northen Railway Company*, também chamada Estrada do Norte (futura Leopoldina *Railway*), teve fundamental importância, mais que a Rio D'ouro. Em 1886, sua primeira linha foi inaugurada, entre São Francisco Xavier e Mirity (atual Duque de Caxias). Assim, conectou uma cadeia de núcleos semiurbanos preexistentes, como: Bonsucesso, Ramos, Olaria,

ligação entre as duas estações internamente pela plataforma 1 da estação Maracanã até a plataforma da estação Mangueira. Ou seja, a estação Mangueira não foi reaberta de fato.

⁷¹ As estações Rocha e Encantado também foram desativadas e demolidas, restando somente uma passagem subterrânea para pedestre em ambas. A primeira estava localizada no bairro Rocha, entre as estações de São Francisco Xavier e Riachuelo. A segunda estava localizada no bairro Encantado, entre as estações Piedade e Engenho de Dentro.

Penha, Brás de Pina, Cordovil, Parada de Lucas e Vigário Geral⁷², que, por conta da relevante acessibilidade ao centro proporcionada pela ferrovia, desenvolveram-se em ritmo extremamente acelerado (Abreu, 2013).

Conforme Abreu (2013), em 1893 foi inaugurado o primeiro trecho da Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil, que, em 1903, foi incorporada à Central do Brasil com o nome de Linha Auxiliar. Esse trecho conectava Mangueira a Sapopemba (atual Deodoro), que já fazia parte da rede da Central. No ano de 1898 foram inauguradas as estações Vieira Fazenda (atual estação Jacarezinho), Del Castilho, Magno (atual estação Mercadão de Madureira) e Barros Filho.

É imprescindível fazer alusão ao que estava acontecendo nas áreas atendidas pelo bonde, na análise do crescimento dos subúrbios nessa época. Embora as freguesias Engenho Novo, Inhaúma e Irajá tivessem um crescimento demográfico acentuado entre 1872-1890, as freguesias centrais e aquelas periféricas ao centro, onde se concentrava a população mais pobre da cidade, também tiveram aumentos demográficos relevantes. Igualmente, as demais freguesias urbanas estavam em aberto processo de ocupação. Registra-se que toda a cidade, nessa época, experimentava o efeito de uma industrialização embrionária, que, inicialmente, buscou localizações próximas ao centro urbano, apenas se mudando para os subúrbios no século XX (Abreu, 2013).

A primeira década do século XX representa, para a cidade do Rio de Janeiro, uma época de grandes transformações, motivadas, sobretudo, pela necessidade de adequar a forma urbana às necessidades reais de criação, concentração e acumulação do capital. Com efeito, o rápido crescimento da economia brasileira, a intensificação das atividades exportadoras e, conseqüentemente, a integração cada vez maior do país no contexto capitalista internacional exigiam uma nova organização do espaço (aí incluindo o espaço urbano de sua capital), condizente com esse novo momento de organização social (Abreu, 2013, p. 59).

Nesse contexto, o prefeito Pereira Passos conduziu, entre os anos de 1903 e 1906, um amplo programa de reforma urbana no espaço carioca. A transformação da forma urbana pretendia resolver as contradições que ela apresentava, sendo necessário atualizar todo o processo de importação/exportação de mercadorias, que ainda possuía características coloniais em virtude da ausência de um moderno porto. Também era preciso criar uma nova capital que simbolizasse concretamente a importância do país

⁷² Esses bairros também foram “atendidos” pela Avenida Brasil, inaugurada no ano de 1946. Pode-se inferir que o eixo dessa avenida constituiu, portanto, o subúrbio rodoviário.

como principal produtor de café do mundo. Assim, expressando os valores e o modo de vida cosmopolita e moderno das elites econômicas e política nacionais (Abreu, 2013).

A chamada Reforma Passos envolveu inúmeras intervenções na cidade do Rio de Janeiro, porém a mais simbólica foi mesmo a construção da Avenida Central, vinculada, de um lado, com a Avenida Rodrigues Alves, de traçado paralelo ao novo porto decorrente do aterro do mar, e de outro, com a Avenida Beira-Mar, a qual, por sua vez, passava pelas praias do Flamengo e de Botafogo e se estendia até o Pavilhão Mourisco, atualmente demolido (Oliveira, 2002).

Importante salientar que, em nome da higiene e da estética, o prefeito Pereira Passos declarou guerra aos quiosques da cidade e proibiu a venda de vários produtos por ambulantes, afetando, conseqüentemente, as fontes de renda de grande contingente de trabalhadores. Além disso, ele proibiu o exercício da mendicância e demoliu uma série de cortiços (Abreu, 2013).

A Reforma Passos representou um exemplo típico de como novos momentos de organização social determinam novas funções à cidade. Representou, ainda, a primeira grande intervenção estatal maciça sobre o urbano, reorganizado sob novas bases econômicas e ideológicas, que não mais condiziam com a presença de pobres na área mais valorizada da cidade. Constituiu um modelo de como as contradições do espaço, ao serem “resolvidas”, muitas vezes geram novas contradições. Como os morros situados no centro da cidade, que, até então, eram pouco habitados, passando, rapidamente, a serem ocupados, constituindo uma forma de habitação popular, denominada favela, que marcou, densamente, a configuração da cidade do Rio de Janeiro no século XX (Abreu, 2013).

A destruição de inúmeros cortiços fez da favela⁷³ a alternativa para a população, que não parava de crescer, atraída pelo desenvolvimento industrial e pelos empregos na construção civil, residir próxima ao seu local de trabalho. Todavia, nem todos os que eram expulsos dos cortiços e

⁷³ O primeiro documento oficial a tratar explicitamente dessa nova forma de habitação social, a favela, que então se multiplicava na cidade, foi o Plano Agache (realização máxima da administração do prefeito, entre 1926 e 1930, Prado Júnior). Esse plano constituiu o exemplo mais notório da tentativa da classe dominante de controlar o desenvolvimento da forma urbana carioca, não concebendo a permanência das favelas nas áreas nobres da cidade. “A Revolução de 1930 [...] ‘arquivou’ o Plano Agache. As contradições urbanas por ele levantadas não poderiam, entretanto, ser arquivadas, posto que reais e precisavam ser enfrentadas pelo novo momento de organização social que se implantava no país. Paradoxalmente, a fórmula apresentada por Agache para a resolução dos problemas da República Velha – ou seja, a intervenção do Estado no processo de reprodução da força de trabalho urbana – se constituirá na mola mestra do novo regime que Getúlio Vargas implanta no país (Abreu, 2013, p. 90).

chegavam à cidade foram morar nas favelas. Houve um aumento considerável da população residente nas freguesias suburbanas do Engenho Novo e Inhaúma (Abreu, 2013).

O período de 1914-1978 foi muito favorável ao crescimento industrial do Rio de Janeiro, já que manteve no país e na cidade grande parte dos capitais que facilmente se afastariam por meio de importações ou gastos demasiados. Nessa época, o Rio de Janeiro era o maior centro fabril do país, com uma produção industrial duas vezes maior que a de São Paulo. Houve uma intensificação da atividade fabril, que também se favorecia da fartura de energia elétrica, produzida pela Light, e da abertura do novo porto do Rio de Janeiro. Havia uma primazia da localização próxima ao porto, sobretudo em São Cristóvão, entretanto, a existência de terrenos mais baratos nas áreas servidas pela ferrovia induziu diversas fábricas a eleger a localização suburbana (Abreu, 2013).

O processo de ocupação dos subúrbios se impulsionou bastante, todavia, quase sem nenhum investimento do Estado ou das concessionárias de serviços públicos, advindo daí uma paisagem caracterizada pela total carência de benefícios urbanísticos. Ao passo que a administração pública realizava obras de embelezamento e de valorização no centro e na Zona Sul da cidade. “[...] Trem, subúrbio e população de baixa renda passavam a ser sinônimos aos quais se contrapunha a associação bonde/zonasul/estilo de vida ‘moderno’” (Abreu, 2013, p. 57).

Efetivamente, o trinômio trem, subúrbio e pobreza se consolidou no início do século XX, com a propagação da ideologia da casa própria no subúrbio. Assim, a concepção de subúrbio passou a ser de áreas atendidas pela ferrovia, que foram abertas ao proletariado como um dos símbolos das modificações das relações sociais, que acomodavam e distinguiam as reformas urbanas ocorridas no Rio de Janeiro. Todavia, o subúrbio ferroviário não foi um lugar reservado aos pobres no que tange à habitação como direito social, já que a República expulsou os pobres da cidade e não garantiu, ao menos, o subúrbio ao proletariado da cidade (Ferreira, 2011).

“Na realidade, o crescimento desordenado decorre justamente do não reconhecimento do direito do pobre à habitação e à cidade” (Magalhães *apud* Silva; Barbosa, 2005, p. 134). Tal forma de crescimento se sucedeu tanto na região suburbana carioca quanto nas favelas também existentes em áreas consideradas nobres na cidade. Contudo, houve um movimento maior de distanciamento das frações da classe trabalhadora mais empobrecida para as

zonas Norte e Oeste da cidade do Rio de Janeiro, assim como para a Baixada Fluminense.

Segundo Abreu (2013), na década de 1920 estava difundida as bases para a formação da área metropolitana do Rio de Janeiro, assim como sua estrutura urbana. Tal estrutura assumia cada vez mais uma forma dicotômica: um núcleo abastecido de infraestrutura, onde a ação pública se fazia presente com potência, pois ali residiam as populações com maior poder aquisitivo, e uma periferia desprovida de infraestrutura, que era local de moradia das populações mais pobres, onde a ação do Estado era quase inexistente. Essa escassez distinguia, até mesmo, o próprio transporte ferroviário, vital para a reprodução da força de trabalho. Embora já com propriedades precárias naquela época, o transporte ferroviário aglutinava passageiros de modo progressivo, pois era o principal meio de transporte dos subúrbios.

Pode-se afirmar que já nos anos 20 começou a se conformar a área metropolitana do Rio de Janeiro, num padrão de estruturação interna dicotômico, no que se refere às condições urbanas de vida: um núcleo criado para abrigar as camadas de alto poder aquisitivo que pudessem garantir a rentabilidade do capital público e privado investido em equipamentos e serviços urbanos, e uma periferia onde a omissão do Estado definiu seu conteúdo social (Villaça, 2000, p. 62).

Ressalta-se que isso não significa que classes diferentes não possam ocupar o mesmo espaço. Exemplo disso são as favelas, ocupadas majoritariamente por sujeitos de baixa renda, existentes na Zona Sul da cidade do Rio de Janeiro. Assim, a proximidade geográfica, neste caso, não quer dizer que não exista segregação – há apenas o rompimento físico da distância social que separa ricos e pobres (Jordão, 2008).

O crescimento da cidade do Rio de Janeiro não foi acompanhado da melhoria do transporte coletivo de massa, sobretudo do transporte ferroviário. Até quando houve melhoria, com a eletrificação da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) no final da década de 1930, os subúrbios já estavam ocupados e a população pobre somente conseguia se estabelecer em áreas distantes, para além do perímetro do Distrito Federal⁷⁴.

⁷⁴ O Distrito Federal brasileiro foi uma divisão político-administrativa instituída pela primeira Constituição Republicana do Brasil, do ano de 1891. O antigo Município Neutro, território correspondente à atual localização do município do Rio de Janeiro, constituiu o Distrito Federal, continuando a ser a capital da União. O Rio de Janeiro foi, então, confirmado como capital da República; porém seria, desde essa época, uma capital provisória, pois constava, na referida Constituição, a possibilidade de transferir a sede do governo para a região pertencente à União localizada no planalto central do país. “Em 1960, o governo federal é transferido do Rio de Janeiro para Brasília, e o antigo Distrito Federal torna-se estado da Guanabara” (Rezende, 2002, p. 266).

Mesmo com a abertura de rodovias em direção à Baixada, que contribuiu para a expansão do Rio de Janeiro, o trem permaneceu sendo o fundamental encarregado pela integração de áreas afastadas à trama urbana. O transporte ferroviário muito colaborou para a ampliação da região metropolitana, possibilitando uma gama de iniciativas imobiliárias concretizadas cada vez mais longe do centro do Rio de Janeiro (Abreu, 2013).

Assim, a ocupação da cidade do Rio de Janeiro persistiu com o movimento desenhado desde o início do século XX: a progressiva redução da população residente na área central. Com isso, os subúrbios concentravam a população de menor poder aquisitivo e a Zona Sul se sustentou como área escolhida da população mais abastada da cidade. Destaca-se que “o conceito carioca de subúrbio é uma representação que sintetiza um discurso ideológico sobre o lugar dos pobres na cidade do Rio de Janeiro” (Ferreira, 2011, p. 104). Nesse sentido, o padrão de segregação que se reproduz por meio desse conceito reifica o subúrbio como ideologia, reconhecendo tanto os discursos que fazem apologia à ordem vigente quanto aos que resistem a ela, pois não ultrapassam as formas, qualificando apenas as aparências e reificando as práticas sociais com base na ideologia dominante.

O Rio de Janeiro, assim como as demais regiões metropolitanas brasileiras, traduz em seu espaço os sistemas de divisão do poder político e das derivadas formas de distribuição de renda do país, ambos demasiadamente concentradores e desiguais, tanto no nível regional quanto intrametropolitano e intraurbano. Ainda retratam o interesse do Estado de garantir a reprodução do capital em detrimento da reprodução da força de trabalho. Assim, provém “um modelo duplo e complementar de estruturação, parte formal (e oficial) e parte informal (e muitas vezes ilegal) [...]” (Abreu, 2013, p. 147).

No século XXI ainda há enormes contrastes nas cidades entre a população de determinadas áreas e outras. A segregação na cidade do Rio de Janeiro é consolidada também devido às decisões e aos investimentos que, normalmente, são dirigidos às populações de mais alta renda e aos turistas. Como decorrência, persiste a dualidade entre bairros considerados de classe média e alta, com boas moradias e investimentos em infraestrutura, e bairros populares, repleto de moradias de menor qualidade e precárias, havendo inúmeros casos de autoconstrução (Ferreira, 2011).

O que caracteriza a cidade do Rio de Janeiro não é, entretanto, uma "cidade partida", ou seja, a polarização entre ricos de um lado e pobres de outro, mas sim uma cidade desigual, que tem seu espaço social proveniente do confronto entre as classes sociais (Ribeiro, 1999).

Na dimensão urbana, a formação dos enclaves residenciais, sejam guetos, favelas ou condomínios de alta renda, assim como os processos de periferização, no caso latino-americano, e de suburbanização, nos países centrais, acionam, cada qual, dinâmicas de expulsão e atração populacional específicas que, por sua vez, interferem na reestruturação espacial em curso (Lago, 2004, p. 3).

Entende-se a segregação como “um processo dialético, em que a segregação de uns provoca, ao mesmo tempo e pelo mesmo processo, a segregação de outros” (Villaça, 2001, p. 148). Considera-se que a segregação das classes sociais domina a estruturação das metrópoles brasileiras, tendo como referência o conceito de segregação, que a compreende como um “processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões gerais ou conjuntos de bairros da metrópole” (Villaça, 2001, p. 142). Ou seja, o que produz a segregação de uma classe é sua concentração expressiva numa determinada região mais do que em qualquer outra região da metrópole.

Segundo Lago (2004), há um “novo padrão de segregação”, existente há mais de cinquenta anos, que supera a lógica dual de centro versus periferia, marcado pela distância física e social entre as classes, baseado:

[...] na escala de segregação, com redução da distância física entre ricos e pobres e na “natureza” da segregação, seja pela auto-segregação das camadas superiores e médias desconectados da vida urbana local, seja pela segregação compulsória das camadas inferiores, em espaços entendidos como disfuncionais para a economia urbana e de risco para a ordem urbana (Lago, 2004, p. 2).

Compreende-se, assim, que não há homogeneidade nem no centro, nem na periferia. Contudo, a Zona Sul da cidade do Rio de Janeiro, por exemplo, é ocupada em sua maior extensão por uma elite econômica, política e social e, por isso, esse espaço contém a maioria dos equipamentos coletivos, já que a ação do Estado privilegia as áreas onde está localizada a população de mais alta renda. Ou seja, a distribuição de recursos não é a mesma. Esta igualdade é bastante evidente ao se olhar para os bairros periféricos da mesma cidade, onde faltam diversos equipamentos coletivos fundamentais para proporcionar boas condições de vida aos sujeitos que ali

residem. E, aliás, os equipamentos coletivos que existem são, em sua maioria, precários, não atendendo plenamente a população a que se destina.

Então, uma questão importante diz respeito à concentração não somente de serviços urbanos, como também de oportunidades oferecidas pelo mercado de trabalho nas áreas consideradas centrais, que são marcadas por uma dinâmica abastada em atividades de gestão, finanças, negócios, entretenimento e, ainda, outras atividades terciárias.

O domínio burguês sobre as condições de deslocamento espacial dos sujeitos, enquanto consumidores, produz impacto na estrutura urbana. A segregação burguesa traz para a sua direção de deslocamento os equipamentos coletivos, dominando-os. Controla-se, assim, a produção do espaço urbano, de acordo com os seus interesses de consumo, tendo em vista as suas condições de vida. Desta forma, são produzidos espaços diferenciados, devido a esse domínio que não é somente espacial, mas econômico-político e sociocultural, visto que as distâncias geográfica e social estão intimamente relacionadas.

Vale ressaltar que não existe uma luta da segregação *stricto sensu*, mas sim sua expressão como luta de classes, já que a estruturação do espaço urbano

[...] se dá sob a ação do conflito de classes em torno das vantagens e desvantagens do espaço urbano, ou, [...] em torno da disputa pela apropriação diferenciada do espaço urbano enquanto produto do trabalho (Villaça, 2001, p. 328).

É claro que a distribuição espacial das classes determina a distribuição dos equipamentos coletivos, e, de forma geral, todos os serviços, tanto privados quanto públicos. Há uma clara desigualdade entre os espaços. Percebe-se que a dinâmica urbana não reflete apenas a estrutura social de uma dada sociedade num tempo histórico, visto que, além disso, ela é um mecanismo de reprodução das desigualdades. As melhorias viárias, por exemplo, surgiram no Brasil por causa do interesse imobiliário das camadas de mais alta renda por determinada região e direção de crescimento da metrópole. Assim, o que definiu, historicamente, o investimento público no sistema viário em determinada região foram os interesses burgueses.

Pode-se confirmar esta situação citando a construção da própria linha férrea, que se deu, inicialmente, para atender os interesses da família imperial

na sua ida à Petrópolis⁷⁵, ou seja, caracterizando, de tal modo, o investimento público para atender interesses dominantes. Até hoje não se ouviu falar em projetos de criação ou mesmo de ampliação dos transportes coletivos, como o metrô, por exemplo, nas imediações do subúrbio da Leopoldina, nem de melhoria significativa dos que já existem, como o próprio trem, apesar das inúmeras demandas.

Historicamente, portanto, onde a classe dominante se concentra ocorrem inúmeras melhorias públicas. Já não se pode dizer o mesmo dos subúrbios cariocas ou da Baixada Fluminense do estado do Rio de Janeiro, pois nestes espaços estão segregadas, em sua maioria, os trabalhadores pobres. Assim, as camadas da classe trabalhadora mais empobrecida, além de terem um acesso precário aos equipamentos coletivos, devido à ação do Estado não fortalecer sua produção e reprodução nos espaços onde estão localizadas, ainda são obrigadas a vivenciar situações que expressam as desigualdades da segregação socioespacial.

São as frações de classe de mais alta renda que buscam a autosegregação e, ainda, escolhem os espaços da direção de crescimento por causa dos atrativos do “sítio natural”, ou seja, aos bens que a natureza proporciona à gênese da cidade, onde ela será construída. Na cidade do Rio de Janeiro esta classe escolheu, obviamente, crescer na direção do litoral.

Outro fator relevante nessa escolha é, sobretudo, devido à sua articulação aos serviços urbanos, à sua inserção na estrutura urbana – a qual, na verdade, elas próprias produziram. Elas procuram levar para estes locais os mais significativos equipamentos urbanos. Com isso, as camadas de mais alta renda nem precisam sair da região onde estão concentradas, devido à estruturação desigual e segregada do espaço urbano. Ou seja, a burguesia

⁷⁵ “A linha que unia o centro do Rio de Janeiro a Petrópolis e Três Rios foi construída por empresas diferentes em tempos diferentes. Uma pequena parte dela é a mais antiga do Brasil, construída pelo Barão de Mauá em 1854 e que unia o porto de Mauá (Guia de Pacobaíba) à estação de Raiz da Serra (Vila Inhomirim). O trecho entre esta última e a estação de Piabetá foi incorporada pela E. F. Príncipe do Grão Pará, que construiu o prolongamento até Petrópolis e Areal entre os anos de 1883 e 1886. Finalmente a estação de Areal foi unida à de Três Rios em 1900, já pela E. F. Leopoldina. Finalmente, o trecho entre a estação de São Francisco Xavier, na Central do Brasil, e Piabetá foi entregue entre 1886 e 1888 pela chamada E. F. Norte, que nesse último ano foi comprada pela R. J. Northern Railway. Finalmente, em 1890, a linha toda passou para o controle da Leopoldina. Em 1926 a linha foi estendida até a estação de Barão de Mauá, aberta nesse ano, eliminando-se a baldeação em São Francisco Xavier. O trecho entre Vila Inhomirim e Três Rios foi suprimido em 5 de novembro de 1964. Segue operando para trens metropolitanos todo o trecho entre o centro do Rio de Janeiro e Vila Inhomirim”. ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. **Histórico da linha**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_petropolis/petropolis.htm>. Acesso em: 15 abr. 2019.

produz espaço e transforma o “sítio natural” em “sítio social”⁷⁶, tendo em vista que esta classe conduz a estruturação do espaço (Villaça, 2003).

As unidades administrativas do Estado, muitas vezes, se transferem para essa região visando atender aos interesses da classe dominante, colaborando para que seja propagado, segundo seus valores ideológicos, que esta região representa “a” cidade. Contribuem, desta maneira, para que a imagem da cidade como um todo seja vista como sendo essa região, não considerando, ao veicular essa imagem da cidade, a existência de subúrbios e periferias que fazem parte da mesma cidade.

Apesar de também haver sujeitos pobres nas áreas centrais e na Zona Sul, isso não elimina o fato de que a maioria dos sujeitos pobres está segregada em periferias afastadas do centro da cidade. Esses sujeitos consideram que estão longe de tudo, isso por causa de diversos processos, como, por exemplo, o perverso sistema de transportes proporcionado, entre outras limitações e/ou restrições. E, ainda, de forma abrangente, devido à dificuldade, em geral, de ter acesso à cidade, como será visto nos depoimentos dos trabalhadores ambulantes.

Deste modo, muitos moradores de periferias mais distantes das áreas centrais gastam tempo demasiado de deslocamento para atuarem no mercado de trabalho. Diferentemente dos sujeitos que, embora residam também em periferias, como o Morro de São Carlos, que se situa no Estácio e, por isso, estão mais próximos das áreas centrais. Com isso, é possível perceber, cada vez mais presente, a expansão e mercantilização em regiões de favelas localizadas mais próximas ao mercado de trabalho, valorizando estes espaços, que têm crescido mais verticalmente, devido à mobilidade que se adquire ao se morar próximo aos serviços urbanos.

Considerando estas características, pode-se observar que nos estudos sobre segregação é fundamental remeter às questões das localizações e do tempo de deslocamento para a compreensão do processo de dominação por meio do espaço e o desempenho do controle ou domínio dos tempos de deslocamento nesta dominação (Villaça, 2003). E, ainda, a investigação dos aspectos econômicos, políticos e ideológicos presentes neste processo, inclusive, não se limitando, exclusivamente, ao deslocamento para o trabalho, mas também para o acesso aos demais bens e serviços que conformam a

⁷⁶ Para Santos *apud* Villaça, a “[...] especulação imobiliária deriva, em última análise, na conjugação de dois movimentos convergentes: a superposição de um *sítio social* ao *sítio natural* e a disputa entre atividades e pessoas por dada localização” (2003, p. 141, grifos no original).

vida social – afinal, ainda seria restritivo considerar esta população apenas como força de trabalho, na medida em que se tratam de relações sociais envolvendo, articuladamente, produção e consumo, que constituem não somente as desigualdades, mas a própria segregação socioespacial e as formas de dominação correspondentes.

Nessa direção, é relevante definir o conceito de espaço intraurbano:

[...] estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho – como no deslocamento casa/trabalho –, seja enquanto consumidor – reprodução da força de trabalho, deslocamento casa-compras, casa-lazer, escola, etc. (Villaça, 2003, p. 20).

Assim, o que domina a estruturação do espaço intraurbano é, segundo Villaça (2003), a luta entre as classes sociais pela localização, que ocorre por causa das condições de consumo e não de produção. Para este autor, o espaço intraurbano é estruturado sob a dominação dos interesses de consumo, enquanto que a cidade, a rede urbana e o espaço territorial são forças de produção. Isso porque as localizações se definem pelas condições e alternativas de acessar os recursos do espaço urbano.

Apesar da análise de Villaça (2003) “isolar” a esfera do consumo, a partir de uma análise marxista clássica se torna necessário articular as duas dimensões. Afinal, a produção não existe sem o consumo, assim como o consumo não existe sem a produção.

Há uma disputa também entre classes em relação ao domínio do tempo de deslocamento, tendo em vista as condições materiais de sobrevivência. A burguesia é a classe que mais consegue exercer esse domínio, produzindo um espaço urbano para si que otimiza as suas condições de deslocamento, tendo a possibilidade de conduzir os prós e contras abrangidos nas localizações. As condições de deslocamento são decisivas na estruturação do espaço intraurbano, pois se colocam no contexto de reprodução das classes sociais e nas suas condições de dominação e subordinação.

Um aspecto central a ser sublinhado é que a produção/consumo de espaço é produção/consumo de localização, e, ainda, toda produção de localização é produção de tempo, também por causa do tempo de deslocamento dos sujeitos a ela relacionados. Pode-se, assim, observar a relação dialética entre tempo e espaço.

No decorrer da discussão acerca dos processos segregativos é fundamental perceber que toda cidade é produto de um entrelaçamento histórico de muitas estruturas sociais e toda sociedade é contraditória. Ou

seja, a sociedade se produz e é oriunda da ação de diferentes forças agindo em diversas direções (Villaça, 2003).

O modelo predominante de segregação é o de “setores de círculo”⁷⁷, e, no contexto brasileiro, o deslocamento da burguesia se deu exatamente através de “setores de círculo”, e não de “anéis concêntricos”, havendo, assim, uma acentuada estratificação social em nossas metrópoles. Tal organização através de setores define a localização e a expansão das áreas residenciais de maior poder aquisitivo e provoca maior controle do espaço, do Estado e da ideologia.

Através da ideologia, a classe dominante legitima as condições de exploração que são exercidas sobre a classe trabalhadora, transformando as suas ideias em predominantes em uma sociedade em certo período histórico. Para exercer tal domínio, a burguesia se aproveita de alguns estratégias, que são ideológicos, como a naturalização de processos sociais, como as expressões da questão social.

Este processo se expressa, por exemplo, quando se dá a “universalização” de interesses particulares, fazendo passar a imagem da cidade apenas como a parte da cidade que é de interesse daqueles que dominam. Essa ideologia, pautada na primazia da imagem, sustenta a ação do Estado ao priorizar essa parte da cidade, pois investindo nessa área estaria investindo na cidade porque esta parte representaria “a” cidade como um todo.

Neste estudo, a questão referente à acessibilidade aos recursos urbanos torna-se central, pois desta depende a possibilidade de viver na cidade, produzindo e reproduzindo a vida material através do trabalho e, para isto, de forma relacionada, para os diferentes âmbitos de sua reprodução, os sujeitos precisam se deslocar. O deslocamento requer o uso de energia e a perda de tempo. O primeiro pode ser recuperado, já o segundo é irrecoverável, dominando, então, o primeiro e determinando a estruturação do espaço urbano (Villaça, 2003).

⁷⁷ Segundo Zàrate (1991), própria à abordagem geográfica, a Teoria dos Setores de Círculo considera que os usos do solo se dispõem em setores, provocando a aglutinação em determinada região, enquanto que na Teoria dos Anéis Concêntricos, os usos do solo e as áreas residenciais se dispõem em forma de anéis concêntricos ao redor do espaço central. Na abordagem geográfica há uma ênfase nos estudos dos modelos de estrutura interna da cidade fundados na Escola de Chicago. Porém, apesar de contribuírem para a investigação relativa à organização das cidades, é importante ter uma postura crítica em relação a eles, pois os mesmos possuem um enfoque ecológico que, às vezes, acaba por naturalizar processos sociais.

É interessante destacar, em convergência com todo o processo discutido até aqui, que o espaço urbano é desigual. Esta desigualdade é caracterizada pela disponibilidade diferenciada de equipamentos, infraestrutura e acessibilidade entre todos os pontos do espaço urbano. A segregação burguesa é um mecanismo de apropriação em torno das conveniências do espaço desigual.

A segregação socioespacial é, portanto, o processo de lutas pela apropriação diferenciada dos equipamentos e/ou da localização, enquanto valor de uso do espaço produzido (Villaça, 2003). Há uma desigualdade social gritante que produz espaços extremamente desiguais, do ponto de vista dos equipamentos e das localizações. Não apenas o valor de uso tem um papel fundamental no processo de segregação socioespacial, mas, igualmente, o valor de troca está implicado nessa relação. Isso porque as relações sociais abrangem “todas as esferas necessárias para a reprodução do capital, como a circulação, a distribuição e o consumo, além da esfera da produção” (Oliveira, 1998, p. 36).

Assim, é através da relação dialética entre tempo e espaço que o tempo surge, também, como aquele de deslocamento dos sujeitos e, o espaço, como forma de controle do tempo, por meio de um trabalho coletivo em que as classes entram em conflito. A tendência é de apropriação diferenciada dos frutos do trabalho envolvidos nessa produção e, neste sentido, a segregação viabiliza a dominação através do espaço e, assim, a burguesia domina o espaço de acordo com os seus interesses.

Essa conjuntura acarreta a segmentação vertical do território, implicando mudanças quantitativas e qualitativas no nível local, podendo causar tensões, relacionados aos processos vinculados à vida social em sua totalidade. É impossível discutir forças de verticalidades e horizontalidades sem recorrer à discussão travada por Santos (2005). Para ele, as verticalidades são as redes, o espaço de alguns, enquanto as horizontalidades são o espaço banal, ou seja, o espaço de todos, do cotidiano.

As horizontalidades serão os domínios da contigüidade, daqueles lugares vizinhos reunidos por uma continuidade territorial, enquanto as verticalidades seriam formadas por pontos distantes uns dos outros, ligados por todas as formas e processos sociais (Santos, 2005, p. 139).

As relações globais precisam dos lugares para se materializar, tendo em vista que o global não existe sem o local, ou seja, ele somente se realiza

no lugar. Apesar dos processos globais atuarem em escalas diferentes dos locais, ambos demandam se encontrar porque há a necessidade de conexão de ações micros a macros; ou buscando sempre atingir a reflexão que no espaço, como “forma-conteúdo”, operam sujeitos locais e globais. É nesta perspectiva, também, que Harvey destaca que a organização da vida material e da reprodução social deve ser analisada ao travar a discussão em torno do desenvolvimento das diferenças geográficas (Harvey, 2004).

No atual estágio de desenvolvimento capitalista o capital financeiro impera, e acaba por incidir nas reestruturações urbanas. Devido à crescente mobilidade do capital, a tendência é haver um crescimento dos subsídios locais ao capital e, ao mesmo tempo, uma significativa redução da provisão local aos “menos favorecidos”. De tal modo, o Estado vai se distanciando dos interesses da classe trabalhadora, se submetendo e estando sujeito às regulações globais e, com isto, a vida urbana vai perdendo o seu conteúdo público.

Para Harvey (2004) o espaço é uma estrutura da totalidade social e é neste espaço que as diferenças geográficas se produzem, acarretando a segregação do e no espaço. Tais diferenças não são determinadas apenas por causa dos diferentes tempos históricos que atuam no espaço, mas também em virtude das dimensões econômicas, políticas, sociais e culturais ali presentes e em disputa. Tudo isso está relacionado à luta de classes presente na realidade. Através dela se pode pensar nos elementos para superar a reprodução desigual do espaço, visando não somente impedir essa lógica de espaços desiguais e segregados, mas de alcançar a emancipação humana, sendo a política essencial para a realização dessa mediação.

3.2

A apropriação da cidade pelos trabalhadores ambulantes

Para compreender a apropriação da cidade pelos ambulantes que trabalham nos trens da ferrovia da RMRJ, foi desenvolvida a relação entre o trabalho informal e a vida urbana. Com isso, são retomadas as discussões travadas no capítulo anterior - sobre as relações de exploração dos trabalhadores, precarização do trabalho e desemprego, tão em pauta na sociedade capitalista contemporânea - em articulação ao estudo desenvolvido, no primeiro tópico deste capítulo, sobre o espaço urbano do Rio de Janeiro.

Estas formulações são processadas a partir do entendimento que o direito à vida urbana se refere ao direito à produção social do espaço.

Entende-se que as transformações ocorridas no “mundo do trabalho” contribuem para a alteração dos tempos, espaços e ritmos da experiência urbana. As trajetórias urbanas dos sujeitos e suas famílias, ou seja, seus atravessamentos em espaços sociais diversos, nos percursos individuais e coletivos do trabalho, nas relações estabelecidas na vida cotidiana, nos circuitos que articulam moradia e cidade, nos serviços acessados, são mediações importantes para, entre outras, compreender o processo em curso. As recomposições societárias nas situações do trabalho precário e desemprego afetam o tempo e o espaço, uma vez que as tramas sociais configuram espaços urbanos (Telles; Cabanes, 2006).

De acordo com Oliveira (2003), a realidade apresenta uma “unidade de contrários”, onde o “moderno” se expande e sustenta por meio da existência do “arcaico”. Desta forma, o “arcaico” não seria antípoda do “moderno”, e sim seu complemento histórico e socialmente necessário. 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. Para a geração de jovens, os shopping centers e os lugares notórios de consumo e lazer, que expressam a “modernidade” das sociedades capitalistas, são referências significativas. O desenvolvimento das formas capitalistas “modernas” não impede a existência de formas socioeconômicas “atrasadas”, como dela se alimenta para manter ou elevar as taxas de lucro. Com isso, as degradantes condições de vida da maioria da população são reproduzidas.

A mercantilização, cada vez maior, da vida social cristaliza um processo de coisificação das relações sociais e da personificação das coisas. O “mundo do trabalho” atual consolida e intensifica todas as dimensões do trabalho alienado, afetando a saúde e o meio ambiente (Franco, 2011). A precarização do trabalho está intrinsecamente relacionada à precarização da vida - isto é, o trabalho precário repercute em todas as dimensões da vida social. São negados, no plano cotidiano, a milhares de “cidadãos” brasileiros que compõem a classe trabalhadora, na atualidade, os diversos direitos garantidos constitucionalmente, como o direito à cidade⁷⁸.

⁷⁸ O direito à cidade foi definido no Brasil pela Constituição Federal de 1988 e regulamentado somente em 10 de julho de 2001 pela lei 10.257, denominada de “Estatuto da Cidade”. A referida lei “estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade

Cabe fazer referência às formulações de Harvey (2014) sobre o direito à cidade e, evidentemente, a importância do urbano, guiando-se pelos ensinamentos de Léfèbvre (2001). Este publicou em 1967 a obra denominada “O direito à cidade”⁷⁹, afirmando que o direito era uma queixa e, concomitantemente, uma exigência:

A queixa era uma resposta à dor existencial de uma crise devastadora da vida cotidiana na cidade. A exigência era uma ordem para encarar a crise nos olhos criar uma vida urbana alternativa que fosse menos alienada, mais significativa e divertida, porém, conflitante e dialética, aberta ao futuro, aos embates (tanto tangíveis quanto imagináveis), e à eterna busca de uma novidade incognoscível (Harvey, 2014, p. 11).

Segundo Harvey (2014), do papel desempenhado pela sensibilidade que surge das ruas que nos cercam, pelos inevitáveis sentimentos de perda, irritação ou desespero oriundos da repressão, do desemprego, do desleixo das periferias, pode surgir as rebeldias e esperanças. Portanto, a ideia do “direito à cidade” surge das ruas, como um grito de socorro das sujeitos oprimidos em tempo de desalento. A luta pela cidade como um todo envolve as lutas de várias frentes que possuem pautas específicas.

Léfèbvre (2002) dava ao urbano grande destaque na estratégia revolucionária, apreendendo o potencial revolucionário dos movimentos urbanos. Na década de 1960 ele já sinalizava que a “classe trabalhadora” era formada por trabalhadores urbanos, e não apenas por operários fabris. Nas décadas seguintes observou que esse é um tipo bem diferente de formação de classe – fragmentado e dividido, múltiplo em suas aspirações e necessidades, em geral itinerante, bem mais desorganizado e fluido do que solidamente implantado.

A reprodução das relações de produção implica no alargamento do modo de produção e da sua base material. Dessa forma, o capitalismo se ampliou por todo o globo e condicionou as forças produtivas anteriores e as transformou em seu proveito, assim como constituiu novos setores de produção e, por conseguinte, de exploração e de dominação (Léfèbvre, 1972). A classe operária, historicamente, é a base da produção das relações de produção, mas ela não está sozinha, pois no seu entorno estão outros grupos periféricos, todos juntos formando a classe trabalhadora em sua

urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental”, art. 1º, parágrafo único (Brasil, 2001).

⁷⁹ “Direito à cidade” é uma expressão de Henry Léfèbvre, para este autor: “O direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade) estão implicados no direito à cidade” (2001, p. 135).

heterogeneidade e complexidade. É junto a essa classe, mais ampla, que a burguesia busca difundir a ideologia, base do seu pensamento estratégico. A difusão e a reprodução da ideologia dominante são formas de controlar a sociedade, buscando o consenso e o consentimento da classe explorada.

Essa ideologia batalha para alcançar uma hegemonia sobre o conjunto da sociedade e, por esta razão, deve-se entender a base material das ideologias no enraizamento social das ideias que difundem. A ideologia em si não diz nada, sendo preciso localizá-la dentro da estrutura da sociedade, uma vez que dependendo das condições materiais é que se estabelecem as concepções de mundo, a ideologia. Os portadores das ideologias são as classes sociais, as mesmas convivem em confronto e reproduzem-se. Elas não eliminam as contradições, apenas as encobrem e, por essa razão, são criadas e recriadas (Harvey, 2014).

É a própria classe trabalhadora que reproduz a sua situação de classe, tendo em vista que o seu processo de vida faz enriquecer o capitalista e, ao mesmo tempo, os trabalhadores ficam cada vez mais desgastados e empobrecidos. O capital busca controlar o trabalhador não somente no seu ambiente de trabalho, mas na sua vida como um todo, como ocorreu claramente durante o período fordista, conforme visto no primeiro tópico do capítulo anterior. Assim, o capital visa difundir a ideologia dominante, procurando propagar o consenso através de padrões normatizados, contendo, assim, a organização da classe trabalhadora (Harvey, 2014).

O discurso ideológico da classe burguesa é propagado como um projeto social “humanizado” quando, na verdade, as condições de trabalho e de vida das classes subalternas são desumanas. Todavia, não é apenas no local de trabalho que as relações sociais são reproduzidas, e sim em todo o espaço social. As relações de poder estão presentes em toda a vida social e podemos percebê-las no cotidiano, assim como é também no espaço social que surgem as contestações do que está posto na realidade (Harvey, 2014).

A reestruturação produtiva provocou transformações referentes ao rebatimento espacial da vida social, assim como a passagem de uma economia fundamentada na indústria para outra baseada nos serviços, gerando mudanças na cidade em sua totalidade. Como se tem como referência a classe trabalhadora em seu sentido ampliado, cabe capturar as contradições e, mesmo, metamorfoses, uma vez que em grande parte do mundo capitalista, as fábricas ou desapareceram ou diminuíram tão drasticamente que a classe operária industrial clássica foi dizimada. O trabalho

em serviços, e em permanente expansão de manter e criar a vida urbana, é, cada vez mais, realizado por trabalhadores precários, quase sempre em jornadas em tempo parcial e com salários irrisórios. O chamado “precariado” substituiu o “proletariado” tradicional (Harvey, 2014).

Segundo Braga (2012) o termo “precariado” se refere ao proletariado precarizado, sendo, portanto, parte constitutiva da classe trabalhadora. Nesse contexto, a precariedade é uma dimensão inerente ao processo de mercantilização do trabalho, sendo 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” (Braga, 2012, p. 17).

O desenvolvimento capitalista extinguiu a cidade tradicional, vitimada por sua interminável necessidade de dispor da acumulação desenfreada de capital capaz de financiar a expansão interminável e desordenada do crescimento urbano, sejam quais forem suas consequências sociais, ambientais ou políticas. Para Léfèbvre (2001), nossa tarefa política consiste em imaginar e reconstituir um tipo totalmente novo de cidade a partir do repulsivo caos de um desenfreado capital globalizante e urbanizador. Contudo, isso não pode ocorrer sem a criação de um vigoroso movimento anticapitalista, cujo objetivo central seja a transformação da vida urbana no nosso cotidiano (Harvey, 2014).

Léfèbvre (2002) tinha plena consciência da força e do poder das práticas dominantes para não reconhecer que a tarefa fundamental era erradicá-las por meio de um movimento revolucionário muito maior. A totalidade do sistema capitalista de acumulação infinita, assim como suas estruturas relacionadas de poder de exploração de classe e do Estado, deve ser derrubada e substituída. Reivindicar o direito à cidade é uma estação intermediária na estrada que

conduz a esse objetivo. Isso nunca poderá ser um objetivo em si mesmo, ainda que, cada vez mais, pareça ser um dos caminhos mais propícios a se seguir (Harvey, 2014).

Somente quando a política se concentrar na produção e reprodução da vida urbana, dando origem a impulsos revolucionários, será possível concretizar lutas anticapitalistas capazes de transformar radicalmente a vida cotidiana. Quando se entender que os que constroem e mantêm a vida urbana têm uma exigência fundamental sobre o que eles produziram, e que uma delas é o direito inalienável de criar uma cidade mais em conformidade com seus verdadeiros desejos, se alcançará uma política do urbano que venha a fazer sentido (Harvey, 2014).

É imprescindível lutar pelo direito à cidade em sentido amplo, dando concretude aos direitos dos sujeitos. Direito ao uso da centralidade, dos lugares privilegiados, ao invés de serem expulsos para locais segregados, classificados como “para trabalhadores, para imigrantes e para marginalizados” (Ferreira, 2011, p. 81). Quanto aos lugares de moradias, os ambulantes entrevistados expuseram, em sua maioria, morar com suas famílias em conjuntos habitacionais ou em construções improvisadas, os chamados “puxadinhos”, realizados na extensão da casa da sogra, por exemplo. Apenas o ambulante 5 expressou pagar aluguel para fins de moradia. Alguns expuseram mudanças de residências recorrentes por áreas periféricas, enquanto outros narraram serem “crias”⁸⁰ do lugar onde ainda moravam.

O fato é que os ambulantes entrevistados residiam em periferias urbanas das zonas Norte e Oeste do município do Rio de Janeiro, bairros de municípios que compõe a Baixada Fluminense, além do município de Japeri. Nesse sentido, “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

⁸⁰ A gíria “cria” significa quando o sujeito mora há bastante tempo em um mesmo local e conhece muitos sujeitos daquele espaço. Exemplo: “Sou cria do morrão”. QUAL É A GÍRIA. As gírias mais faladas do Brasil! **Significado de: cria.** Disponível em: <<https://www.qualeagiria.com.br/giria/cria/>>. Acesso em: 08 abr. 2019.

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.

Trabalho, moradia, política: três polos de referência, abrindo-se a feixes de relações e composições com a vida social, urbana e política. Três polos que se conjugam numa história comum e na configuração desses territórios. Jogo cruzado de referências que arma a tessitura de um mundo social e permite que as histórias singulares entrem em ressonância no tempo político da cidade. É por referência a essa configuração que se têm elementos para entender alguma coisa da virada dos tempos para além da constatação do aumento da pobreza, do desemprego e da violência. Ela ajuda a entender as inflexões que os mais jovens sinalizam. São os jovens personagens dessas histórias que podem nos informar alguma coisa sobre os vetores e linhas de força que desestabilizam campos sociais prévios, ou os redefinem, deslocam suas fronteiras, abrem-se para outros e também traçam as linhas que desenham as novas figuras da tragédia social (Telles, 2010, p. 131).

Nesse sentido, destaca-se o relato obtido na ocasião da pesquisa de campo realizada durante o mestrado, em que um dos ambulantes entrevistados expôs que a sua casa foi construída em terreno comprado no bairro de Paciência, município do Rio de Janeiro, com o dinheiro que recebeu de indenização da Rede Ferroviária, quando de sua demissão, pois antes morava de aluguel. Ele relatou que 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 CBTU e a Flumitrens⁸¹. 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. 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 e assim trabalhava havia 6 anos (Jordão, 2014).

Tendo como foco a rede de mediações e conexões que articulam e, concomitantemente, transbordam campos de práticas nas suas formas estabelecidas, relacionados ao trabalho, à moradia, ao consumo e aos serviços, o urbano é revelado. A vida urbana pode vir à tona a partir das experiências dos sujeitos. Assim, as dinâmicas urbanas que definem as condições de acesso à cidade e seus espaços, a teia dos sujeitos, as

⁸¹ “O processo de privatização da Flumitrens mostrou-se perverso, tanto para os usuários dos serviços, como para os ferroviários e todos aqueles que, de alguma forma, dependem da ferrovia para a sua sobrevivência. Todos foram afetados com a concessão do transporte ferroviário para a iniciativa privada” (Stampa, 2011, p. 189).

modalidades de apropriação dos espaços e seus recursos podem ser apreendidas (Telles; Cabanes, 2006).

Sobre a dimensão territorial das desigualdades sociais na RMRJ, Lago (2007) verificou, a partir de dados censitários, que os trabalhadores mais precarizados, como ambulantes e biscateiros, apresentaram uma relativa ampliação, no período compreendido entre 1991 e 2000, quanto ao exercício dos seus trabalhos, sobretudo, no município de residência. Nesse caso, a imobilidade desses trabalhadores precarizados e dos desempregados estaria correlacionada à “descentralização perversa” (Lago, 2007, p. 290) de uma economia popular assinalada pela precariedade das condições de trabalho.

As dimensões política, econômica e sociocultural experimentadas pela classe trabalhadora se expressam e se articulam com a questão urbana, através das relações entre produção e consumo (necessidades dos ambulantes e necessidades dos consumidores), entre produção e reprodução social. Para entender tais relações na vida dos sujeitos-chave dessa pesquisa, seguem os dados informados pelos ambulantes entrevistados no que diz respeito às mercadorias compradas por eles para o desenvolvimento do seu trabalho, distribuindo e consumindo, dessa forma, parte da produção capitalista.

Na ocasião da entrevista o ambulante 1 vendia água, refrigerantes, cerveja, cigarros a varejo, jujubas, pipocas e peles⁸². As bebidas e as jujubas ele comprava em depósito no bairro de Santíssimo. Disse que pegava fiado e pagava no final do dia. Já havia comprado em depósito na Central, mas lá “tão prendendo”, referindo-se à ofensiva da SuperVia nas plataformas da estação Central do Brasil. As pipocas e peles eram trazidas “fresquinhas” [*sic*] pela neta de uma senhora que fazia as mesmas no bairro de Cosmos. À noite ele mandava o dinheiro para ela.

Para a descrição não ficar repetitiva, elaborou-se um quadro informativo relativo às mercadorias vendidas pelos ambulantes entrevistados e o local onde adquiriam as mesmas.

⁸² Peles são biscoitos salgados à base de farinha de trigo, fritos em óleo ou banha e temperadas com sal. Tem aspecto e sabor semelhante à pele do porco frita, lembrando o torresmo. Normalmente, são vendidas em plásticos transparentes, sem qualquer rótulo ou informações, por trabalhadores ambulantes nos espaços urbanos.

Quadro 4

Trabalhadores ambulantes entrevistados segundo mercadorias vendidas e formas de aquisição: SuperVia/RMRJ, 2018

Entrevistado	Mercadorias vendidas	Formas de aquisição
Ambulante 1	Água, refrigerantes, cerveja, cigarros a varejo, jujubas, pipocas e peles.	Em depósitos e diretamente da senhora que fazia as peles.
Ambulante 2	Empada Imperial (vários sabores) a R\$1,00. No passado vendia produtos da Nestlé (chocolates e biscoitos), além de cigarros a varejo.	Depósitos. Comprava as empadas de fornecedor (ganhava 50% do valor e pegava cerca de 120 unidades por dia).
Ambulante 3	Bebidas, biscoitos e doces.	Depósitos em Olinda e no Mercado de Madureira. Pagava as mercadorias ao comprar.
Ambulante 4	“Gelado” (água, refrigerantes, cerveja) e biscoitos (quando o tempo estava frio).	Depósito em Olinda. Também pagava as mercadorias ao comprar.
Ambulante 5	“Gelado”, pele e biscoitos.	Depósito no Jacarezinho.
Ambulante 6	“Sempre vendi gelado!”.	Depósitos em Anchieta e Madureira. Comprava diariamente.
Ambulante 7	Diversos doces a R\$1,00. Já havia vendido peles e “gelado”.	Depósitos próximos à Central.
Ambulante 8	Balas, doces e chocolates.	Mercadão de Madureira.
Ambulante 9	Pipocas, amendoins e picolés, somente nos dias quentes.	Comprava pipocas doces no Mercado de Madureira, já amendoim e picolé adquiria no centro de Belford Roxo.
Ambulante 10	Doces caseiros (R\$1,00 o pequeno e R\$2,00 o grande).	Comprava os ingredientes no Mercado de Madureira.
Ambulante 11	Quentinhas a R\$10,00 para ambulantes, funcionários, passageiros... “Para quem quiser!”. Já havia vendido bolo de pote.	Comprava os ingredientes no supermercado e ela mesma preparava as quentinhas.
Ambulante 12	Peles, biscoitos, doces e refrigerantes.	Depósitos próximos à Central.
Ambulante 13	“Variado... Trabalho com tudo na verdade”. Na ocasião da entrevista vendia palitos de chocolate.	Depósitos no centro da cidade do Rio de Janeiro.
Ambulante 14	Peles e bebidas. Disse que já havia vendido “muita coisa”, como chocolates e biscoitos.	Comprava em Manginhos.
Ambulante 15	Pele, biscoitos e bebidas.	Depósitos próximos à Central do Brasil, “perto de onde passa o VLT ⁸³ ”.
Ambulante 16	Balas de banana Joyce. Já havia vendido doces e chocolates.	Comprava em três locais: Central (mais habitual), Madureira e Padre Miguel.

Fonte: Pesquisa de campo (2018). Elaborado pela autora.

A ambulante 10 sublinhou que, na primeira metade do mês, as vendas eram boas, já na outra metade do mês eram ruins. Os ambulantes dependem da disponibilidade financeira dos passageiros para comprarem as

⁸³ “O VLT é o Veículo Leve sobre Trilhos, chamado assim porque, mesmo pesando algumas toneladas, ajuda a tornar deslocamentos de curta e média distância mais confortáveis e seguros. No caso do Rio, a função do VLT Carioca é facilitar a locomoção no Centro e Região Portuária, seja realizando a ligação com ônibus, barcas e metrô ou mesmo deixando o usuário na porta dos principais eventos culturais ou áreas de negócios da cidade. Atualmente, o VLT opera em duas linhas. Ambas saem da Praia Formosa, próximo à Rodoviária, sendo a linha 1 com destino ao Santos Dumont e a linha 2 à Praça XV. Ao todo, o sistema conta com 26 paradas/estações em operação”. VLT CARIOCA. Sobre o VLT. Perguntas Frequentes. 1. **O que é o VLT?** Disponível em: <<https://www.vltrio.com.br/#faq>>. Acesso em: 21 jul. 2019.

mercadorias vendidas por eles. Ela (ambulante 10) disse que já havia vendido salgadinhos na porta de casa, mas não deu certo porque sua rua era muito deserta. Tinha uma planilha de gastos, com o valor que gastava com o gás, por exemplo, e ganhos. Seu pai ajudava a projetar suas ideias. Construiu um caixote de madeira personalizado e encapado para ela colocar os docinhos. Mas o material que prendia o caixote ao pescoço às vezes roçava a sua pele e incomodava um pouco.

Os ambulantes entrevistados foram indagados se a realização de jogos da Copa do Mundo de 2014 na cidade do Rio de Janeiro e as Olimpíadas de 2016, sediadas na cidade do Rio de Janeiro, afetaram o seu trabalho. Também foram questionados sobre possíveis impactos sobre seu trabalho quando da intervenção federal, iniciada em fevereiro do ano de 2018, em curso durante a realização das entrevistas para este estudo, e finalizada em dezembro do mesmo ano. Seguem os depoimentos mais expressivos.

“Durante a Copa trabalhava escondido nos trens. Já nas Olimpíadas não perturbaram” (ambulante 1). “Conseguir nós conseguia trabalhar, só que não dava pra ficar parado. Toda hora no desce e sobe” (ambulante 3). Tanto o ambulante 1 quanto o ambulante 3 referiram-se às andanças demasiadas pelas composições dos trens para desenvolverem seu trabalho. O ambulante 3 ressaltou que sua coluna estava bastante comprometida de tanto carregar peso. Então, quando podia, trabalhava parado na estação de Madureira. Considerava que a intervenção federal não mudou nada e “Nem passou perto da onde eu moro!”.

O ambulante 4 avaliou que durante a Copa e as Olimpíadas não deu para trabalhar direito. Informou que: “Com a intervenção federal diminuíram os roubos de cargas, não acabaram, mas diminuíram. O que foi bom para os camelôs porque antigamente tinha muito roubo de carga e os passageiros perguntam se é carga roubada do Chapadão. A gente andava até com a nota do depósito pra provar”. Afirmando, com isso, a necessidade de justificar a origem da mercadoria vendida, pois havia passageiros que desconfiavam das mesmas.

Enquanto que o ambulante 5 expressou: “Bombou!”, referindo-se ao seu trabalho como ambulante nos trens no decorrer da Copa e das Olimpíadas. Ele expôs que ficou “batendo trem” porque os ambulantes não podiam vender nas plataformas. Disse que também não podiam vender nos trens, mas acrescentou: “Nós é golpista!”, vendia a “R\$10,00 o latão para os gringos”,

aprendeu até a falar cerveja, “bee”, na língua deles. Quanto à intervenção federal, considerava que os soldados do Exército deveriam ir logo embora.

O ambulante 7 expôs que na Copa e nas Olimpíadas deu para vender mais, pois os guardas ficavam mais do lado de fora por causa dos estádios. Quanto à intervenção federal, disse: “A parte boa é que tem mais segurança na rua, menos assaltos; a parte ruim é que, como moro em comunidade, fui abordado por viatura do Exército que começou a dizer que se achasse droga ia ficar ruim, mas eu nunca usei drogas. Só cigarro. É o meu vício”. Ou seja, ele foi revistado e intimidado.

Os ambulantes 6, 8, 9 10 e 11 não trabalhavam nos trens da ferrovia durante a Copa de 2014 e as Olimpíadas de 2016. Todavia, a ambulante 10 fez questão de dizer que na última Copa do Mundo, realizada nos meses de junho e julho de 2018, ela estava torcendo para o Brasil perder logo porque os sujeitos ficavam “segurando dinheiro”, isto é, economizando, e não compravam os seus docinhos, mesmo expressando vontade, por causa dos jogos do Brasil, que demandavam gastos com bebidas e petiscos. Inclusive, o noivo dela observou que alguns até desviavam o olhar para ela porque deveriam estar com vontade de comer um docinho. Quanto à intervenção federal, ela achava que os militares deveriam “agir sem esculachos, sem desrespeitos, sem corrupção, protegendo a população de furtos, roubos e assassinatos”. Acrescentou: “Defendendo a população e não impedindo de trabalhar. Deveria ter respeito de ambas as partes!”. Contou um caso de uma senhora roubada recentemente, ali perto da estação Mercadão de Madureira, e que ela ainda estaria pagando as prestações do celular, exclamando: “É um absurdo!”.

Quanto à intervenção federal, o ambulante 12 disse: “Não tá adiantando nada! Sempre foi ruim [a realidade]. Não sabem lidar com a gente. Tudo corrupto!”. O ambulante 14 considerava que as vendas foram boas durante a Copa e Olimpíadas no Brasil. No que compete à intervenção federal disse: “Continua a mesma coisa!”.

Já o ambulante 15 contou que durante a Copa foi vender “cerveja Brahma” no entorno do Maracanã [ele tinha 13 anos de idade nesse período]. “O Exército tá na rua, mas assalto tem todo dia”. Havia sido assaltado na estação Queimados e levaram R\$150,00, mais o celular, que valia cerca de R\$1.000,00, e o “chinelo original” dele. Destacou, ainda, a ocorrência de assaltos e conflitos constantes perto de sua casa.

A ambulante 16 preferiu não trabalhar durante a Copa de 2014. Relatou que durante as Olimpíadas foi um período bem crítico quanto às apreensões, mas ela foi cautelosa. No que tange à intervenção federal: “acho complicado porque temos um sistema de segurança que não funciona”.

Constata-se nos depoimentos anteriores que, de um modo geral, os ambulantes que trabalhavam nos trens da RMRJ deram continuidade à venda das suas mercadorias durante a Copa de 2014 e as Olimpíadas de 2016, recorrendo às estratégias diante de maior repressão por parte da SuperVia nas plataformas de algumas estações. Já no que se refere à intervenção federal o único entrevistado que correlacionou diretamente os efeitos de tal intervenção ao desenvolvimento do seu trabalho foi o ambulante 4, mencionando a redução dos roubos de carga e, por conseguinte, da desconfiança dos passageiros quanto à origem das mercadorias. Para os demais entrevistados, a intervenção federal não provocou mudanças ou piorou a situação, destacando-se as abordagens repletas de desrespeitos e, até mesmo, violência.

No Rio de Janeiro, as mortes cometidas por policiais do Estado se multiplicaram no decorrer do ano de 2018. Segundo dados oficiais do Instituto de Segurança Pública (ISP), autarquia vinculada à Secretaria de Segurança Pública, foram 1.444 mortes de janeiro até novembro. É o maior número de mortes desde que se iniciou a série histórica, no ano de 2003, e um aumento de 39% com relação ao mesmo período de 2017, quando foram registradas 1.042 ocorrências (ISP *apud* Betim, 2018)⁸⁴. Houve um aumento no número de tiroteios durante o período da intervenção, sendo registradas 8.237 ocorrências desde o início da intervenção até às 9h da manhã do dia 15 de dezembro de 2018, conforme a plataforma Fogo Cruzado⁸⁵ (*apud* Betim, 2018). Nos 10 meses anteriores à intervenção, entre os dias 16 de abril de 2017 até 15 de fevereiro de 2018, foram registrados 5.669 tiroteios (*apud* Betim, 2018).

⁸⁴ BETIM, F. Menos latrocínios e mais mortes por policiais. Qual é o legado da intervenção no Rio? Intervenção Federal no Rio de Janeiro. Brasil: **El País**, 28 dez. 2018. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2018/12/27/politica/1545875863_659881.html>. Acesso em: 24 abr. 2019.

⁸⁵ “O Fogo Cruzado é laboratório de dados sobre violência armada que agrega e disponibiliza dados e informações através de um aplicativo para tecnologia mobile combinado a um banco de dados. Uma plataforma digital colaborativa que tem o objetivo de registrar a incidência de tiroteios e a prevalência de violência armada na região metropolitana do Rio de Janeiro e de Recife [...]”. INSTITUTO UPDATE. Plataforma digital colaborativa que tem o objetivo de registrar a incidência de tiroteios e a prevalência de violência armada. **Fogo Cruzado**. Disponível em: <<https://www.institutoupdate.org.br/project/fogo-cruzado-pt/>>. Acesso em: 24 abr. 2019.

Segundo avaliação do Observatório da Intervenção, vinculado ao Centro de Estudos e Segurança e Cidadania (CESeC), da Universidade Cândido Mendes, prevaleceu a lógica de confronto no período da intervenção federal (*apud* Betim, 2018). Para os pesquisadores do referido centro de estudos, não houve um direcionamento em investigação e em recuperar as instituições de inteligência. Com isso, os moradores de favelas foram afetados, havendo inúmeras mortes, inclusive de crianças, adolescentes e jovens, assim como também ocorreram mortes de agentes de segurança pública, como de policiais militares e civis, além de militares do Exército (*apud* Betim, 2018).

De acordo com os últimos dados divulgados pela plataforma Fogo Cruzado (2019)⁸⁶, no primeiro semestre de 2019 foram registrados 4.169 tiroteios/disparos de arma de fogo na RMRJ. Comparado com o primeiro semestre de 2018, período em que foi decretado o início da intervenção federal, houve uma queda de 10% no número de tiros este ano. No total, 1.502 sujeitos foram baleados na RMRJ: destes, 772 morreram e 730 ficaram feridos. Comparado com o primeiro semestre de 2018, quando houve 791 mortos e 633 feridos, houve um aumento de 15% no número de feridos. A presença de agentes de segurança nos episódios de violência armada mapeados também aumentou em 25%, passando de 913 casos no primeiro semestre de 2018, para 1.144 este ano.

A Zona Norte teve o maior número de tiroteios/disparos de arma de fogo na RMRJ no primeiro semestre de 2019, registrando 1.360 casos, o que equivale a 33% do número total de tiros. Em segundo lugar do número de tiroteios/disparos está a Baixada Fluminense, com 971 casos, tendo concentrado o maior número de mortes, 287 casos, representando 37% de todos os registros da RMRJ (Fogo Cruzado, 2019). Infelizmente, os dados revelados mostram como os espaços urbanos da RMRJ estão violentos, principalmente as periferias urbanas, afetando a vida dos sujeitos que moram e circulam nesses espaços, como os ambulantes. Convém ressaltar que o atual governador do Rio de Janeiro, Wilson Witzel, legitima o uso da violência armada por parte dos agentes do estado, contribuindo para o aumento dos casos de morte por intervenção desses agentes⁸⁷.

⁸⁶ INSTITUTO UPDATE. Grande Rio tem mais de 4 mil tiros no primeiro semestre de 2019. **Fogo Cruzado**, 05 jul. 2019. Disponível em: <<https://fogocruzado.org.br/grande-rio-tem-mais-de-4-mil-tiros-no-primeiro-semester-de-2019/>>. Acesso em: 08 jul. 2019.

⁸⁷ AFONSO, N. Com Witzel, agentes de segurança do RJ matam mais que no início das cinco gestões anteriores. Folha de São Paulo. **Agência Lupa**, 24 mai. 2019. Disponível em:

Ainda no que tange ao espaço urbano da RMRJ, os ambulantes entrevistados também foram indagados sobre como consideravam que seu trabalho contribuía para a cidade. Vários não responderam, alguns alegaram que não sabiam como. Seguem os depoimentos coletados.

O ambulante 3 expressou: “Tudo que a gente compra a gente está pagando imposto e a gente compra todo dia. Quando não vende, tem que levar pra casa e trazer no dia seguinte”, referindo-se às mercadorias compradas diariamente para trabalhar como ambulante nos trens. Já mencionando também os gastos da vida diária, para além do trabalho, o ambulante 7 expôs: “Eu estou contribuindo porque compro mercadorias: leite, doces, fraldas...”.

Em relação aos impostos pagos, conforme o Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação (IBPT), eles podem representar até mais de 80% do preço de um produto (*apud* Alvarenga, 2015)⁸⁸.

Segundo Guedes (2019)⁸⁹, a afirmação de que “o Brasil arrecada muito e gasta mal” tem sido, inclusive, expressa matematicamente, por meio do Índice de Retorno de Bem-Estar à Sociedade (Irbes), calculado pelo IBPT. No ano de 2017, o Brasil ficou em 30º lugar na lista dos países avaliados segundo uma equação que levava em conta a carga tributária e o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), que no caso era de 0,754. Em posições melhores, havia tanto países com carga tributária baixa, como Irlanda e Uruguai, quanto alta, como Alemanha e Dinamarca.

Há 32 anos no Congresso Nacional, o senador Paulo Paim, do PT do Rio Grande do Sul, reclama da falta de mudanças significativas na questão tributária: “Na verdade, houve remendos aqui e ali, mas esse tema jamais é enfrentado efetivamente, porque os poderosos do país não têm interesse. Como eles se dão bem com o sistema atual de tributação, somente falam, mas não deixam acontecer” (*apud* Guedes, 2019). De acordo com esse senador, ao invés de reforma da previdência, a reforma tributária deveria ser

<<https://piaui.folha.uol.com.br/lupa/2019/05/24/witzel-mortes-aco-es-policiais/>>. Acesso em: 08 jul. 2019.

⁸⁸ ALVARENGA, D. Quanto pagamos de impostos? Globo.com. Economia. **G1**, 10 out. 2015. Disponível em: <<https://especiais.g1.globo.com/economia/2015/quanto-pagamos-de-impostos/>>. Acesso em: 08 mai. 2019.

⁸⁹ GUEDES, A. Sistema tributário leva a país desigual, avaliam senadores. Agência Senado. Economia. **Diário da Jaraguá**, 21 abr. 2019. Disponível em: <<https://www.diariodajaragua.com.br/economia/sistema-tributario-leva-a-pais-desigual-avaliam-senadores/446818/>>. Acesso em: 08 mai. 2019.

o tema debatido no Congresso, pois seria daí que sairiam os recursos para alavancar o país.

Precisamos de uma ampla discussão no intuito, inclusive, de descentralizar o poder. Que seja uma tributação progressiva, onde os ricos paguem mais e os da classe média e abaixo paguem menos. Eu tenho esperança de que conseguiremos fazer justiça, deixando de tirar dos pobres mais do que lhes está sendo tirado (Paim *apud* Guedes, 2019).

Na mesma direção, o senador Jorge Kajuru, do Partido Socialista Brasileiro (PSB) de Goiás, sublinhou (*apud* Guedes, 2019) que se fala muito em reforma da previdência, mas se esquece da reforma tributária. Destacou, ainda, que a desigualdade social, um dos maiores males do Brasil, depende do combate aos “privilégios de classe” em matéria tributária, em parte responsáveis por colocar o país em 79º lugar na classificação da Organização das Nações Unidas (ONU) quanto ao desenvolvimento humano, mesmo sendo a oitava maior economia do mundo.

O senador Plínio Valério, do Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB) do Amapá, defendeu (*apud* Guedes, 2019) a redução nos impostos incidentes sobre a comida que vai ou deixa de ir para a mesa dos brasileiros. Ressaltando que, segundo os dados da Associação Brasileira da Indústria de Alimentos (Abia), o peso médio dos tributos sobre mantimentos no Brasil chega a 22,5%, enquanto o padrão internacional fica em torno de 6,5% no preço final ao consumidor. No caso dos enlatados, chega a 37,5%. Já sobre o arroz e o feijão, os tributos médios ficam em 18%.

Constata-se este absurdo: o Brasil, com uma imensa produção de alimentos e uma população pobre, cobra [dessa parcela da população] 22,5%, enquanto a Alemanha fixa imposto médio de 7% sobre a comida, e a França, 5%. Trata-se de uma equação simples: menos impostos, como eu defendo, significa mais dinheiro no bolso, significa mais consumo, mais produção e mais emprego (Valério *apud* Guedes, 2019).

O fato é que o Brasil taxa, em demasia, o consumo, assim, os sujeitos que têm renda menor pagam, proporcionalmente, mais impostos. Diante dessa realidade injusta, a classe trabalhadora sofre com o peso da carga tributária que incide no valor de tudo, inclusive, dos alimentos básicos, como a comida, conforme apresentado.

Retomando os depoimentos dos ambulantes entrevistados sobre a questão da contribuição do trabalho deles para a cidade, alguns entrevistados expuseram o atendimento das necessidades dos passageiros:

O povo vem com sede e fome e encontra aqui tudo fresquinho (ambulante 5).

As pessoas querem alguma coisa (ambulante 6).

Meus docinhos trazem felicidade para os passageiros (ambulante 10).

Os passageiros não ficam com sede e fome dentro do transporte público (ambulante 14).

Diferentemente de todos os depoimentos coletados, a ambulante 9 destacou: “Mantendo a cidade limpa!”. Todavia, o trabalho dos ambulantes não tem relação com atividade de limpeza. Inclusive, foi possível observar no trabalho de campo, que vários trabalhadores ambulantes nos trens da RMRJ sujam o espaço da ferrovia, sobretudo, os trilhos. Já o ambulante 12 respondeu: “Menos um para roubar, estar envolvido em tráfico...”, fazendo referência ao trabalho com atividades ilícitas que muitos jovens acabam desenvolvendo na atualidade.

O tráfico de drogas está entre as piores formas de trabalho infantil, mas, infelizmente, ser recrutado pelo tráfico para trabalhar no mercado das drogas pode ser muito mais rentável do que qualquer outro trabalho para diversos jovens. O envolvimento nesse tipo de trabalho é uma forma do adolescente adquirir autonomia financeira, além de socialização (Malvasi *apud* Rede Peteca, 2018).

Enquanto que a ambulante 16 expressou:

O trabalho do camelô é muito antigo... Praticamente desde que existe o trem. Os pontos de vendas que existem na ferrovia são a partir da ideia central do camelô. Ocorreu uma evolução comercial. Há camelôs atravessadores que encomendam produtos chineses de tecnologia a pedido do cliente. É um shopping! (ambulante 16).

Quanto aos pontos de venda terem se apropriado da ideia central do camelô, citada pela ambulante 16, pode-se exemplificar com os carrinhos da Ragazzo vendendo coxinhas a preços populares (duas por R\$2,00), na ocasião de uma ida a campo no ano de 2018, e refrigerantes na plataforma da estação Deodoro. Segundo o funcionário da Ragazzo, esse carrinho estava operando ali havia dois meses. Como essa informação foi obtida em junho de 2018, o carrinho estava ali desde abril de 2018. Havia outro operando na plataforma da estação Central, além de um quiosque nessa estação. Havia também uma loja da Ragazzo na estação Deodoro. A Ragazzo vendia muitos salgadinhos, mas nem tanto refrigerantes, pois estes, de acordo com o próprio trabalhador da Ragazzo, “têm preço de shopping”: R\$5,90 a lata, e no trem as garrafinhas de Pepsi-cola, guaraná Antártica ou Grapette eram vendidos a R\$2,00.

Como foi visto, inclusive através da ilustração proporcionada pelo quadro 4, em geral, são trabalhadores pobres vendendo para trabalhadores

pobres, usuários do sistema ferroviário da RMRJ. Isto é, trata-se de uma distribuição - por vezes, incluindo a produção própria, doméstica - de mercadorias populares para frações populares da classe trabalhadora, como será melhor desenvolvido na exposição do próximo capítulo. Também se considerou relevante, no presente estudo, compreender a percepção dos ambulantes entrevistados sobre a renovação da frota ferroviária e se esse processo afetou a dinâmica de trabalho deles. Seguem alguns depoimentos coletados sobre essa questão.

Trem novo é melhor, mas no quentão [trens que não possuíam ar condicionado] a gente vendia mais gelado e ganhava mais dinheiro! Ficava todo mundo com calor e comprava mais! (ambulante 1).

Acho muito bom ter trem com câmera pra inibir assalto. Que tá demais nos trens! (ambulante 2).

Legal, maneiro, mais conforto... Já trabalhei muito no quentão (ambulante 5).

Os caixotes [modelo mais antigo de trem] vem pra cá [ramal Belford Roxo]. O que é um absurdo porque o valor da passagem é o mesmo pra todo mundo. A pessoa paga o mesmo preço por Gramacho, que tá só com trens novinhos, dá pra ver quando estou lá em Triagem e pra cá só os reformados (ambulante 10).

Os trens ficaram bem melhor, mas só reformaram alguns (ambulante 11).

Os trens melhoraram. Só para Belford Roxo que tem os caixotes (ambulante 14).

O trem único, com passagem interior entre as composições, foi um choque para os camelôs porque ele tem sistema de câmera e áudio (ambulante 16).

Constata-se nos depoimentos revelados a percepção dos ambulantes quanto à melhoria dos trens que circulavam na RMRJ, embora em alguns ramais, em especial Belford Roxo, os trens novos não tenham chegado. Tal fato deixava muitos usuários revoltados, inclusive os trabalhadores ambulantes, pois se sentiam preteridos. Verifica-se também que a modernização dos trens provocou a queda nas vendas de alguns trabalhadores ambulantes, principalmente os que trabalham com bebidas. Enquanto a ambulante 2 considerava ser uma boa iniciativa os trens novos possuírem câmeras, podendo, dessa forma conter os assaltos, a ambulante 16 destacou o espanto dos ambulantes diante da existência das câmeras, já que, oficialmente, a prática do trabalho ambulante é proibida tanto nas plataformas quanto nas composições nos trens da RMRJ.

É notável a melhoria nas condições dos trens do sistema ferroviário da RMRJ em comparação ao passado, onde o sucateamento predominava. Na década de 1970 se deu o processo de deterioração da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), referência do transporte ferroviário no Brasil, que foi extinta em janeiro de 2007 (Stampa, 2011). Para o controle dos trens de subúrbio, foi criada em 1984 a CBTU, que foi estadualizada e, no Rio de Janeiro, suas atribuições foram absorvidas pela Flumitrens no ano de 1994

que, após todo um processo preparatório de sucateamento e esvaziamento foi, por fim, privatizada em 1998 (Stampa, 2011), conforme já apresentado no último tópico do capítulo anterior.

A SuperVia recebeu em dezembro de 2018 o sexto trem novo da série 5000⁹⁰. Com isso, a frota da ferrovia foi renovada e a idade média dos trens seria de 13 anos. A SuperVia começou a renovar a frota em 2012, com a entrega de 30 trens chineses. Já em 2014, foram entregues outros 70 trens, também chineses, totalizando 100 novos trens, além da reforma de trens antigos, que estão em circulação desde 2012. Apesar desta renovação, a população usuária dos trens e os trabalhadores da ferrovia continuam sofrendo com os infortúnios diários.

No dia 28 de março de 2019 um trem descarrilhou e bateu em um poste na estação Saracuruna, suspendendo parte da circulação de trens do ramal Saracuruna. Segundo o *twitter* da Supervia⁹¹, o ramal ficou operando da seguinte forma:

Gramacho-Central do Brasil = circulação normal
 Gramacho-Saracuruna = circulação suspensa
 Saracuruna-Guapimirim = circulação suspensa
 Saracuruna-Vila Inhomirim = circulação suspensa

Ou seja, os sujeitos que embarcam e desembarcam em estações mais longínquas, após a estação Gramacho, ficaram sem acesso às mesmas. O caso ocorreu a pouco mais de um mês quando duas composições bateram na estação São Cristóvão, deixando um morto e oito feridos. Segue imagem da mencionada colisão.

⁹⁰ “O trem da série 5000 tem capacidade de transportar até 2.600 passageiros, é equipado com ar-condicionado, espaço para cadeirantes e pessoas com necessidades especiais, câmeras internas e externas, dispositivo de comunicação de emergência e bagageiros, além de monitores de LCD e painéis eletrônicos indicativos de próxima estação e lado do desembarque”. LOBO, R. Usuários da SuperVia ganham novo trem da série 5000. **ViaTrobelus**, 05 dez. 2018. Disponível em: <<https://viatrolebus.com.br/2018/12/usuarios-da-supervia-ganham-novo-trem-da-serie-5000/>>. Acesso em: 26 abr. 2019.

⁹¹ SUPERVIA. **Twitter**, 28 mar. 2019. Disponível em: <https://twitter.com/SuperVia_trens?ref_src=twsrc%5Egoogle%7Ctwcamp%5Eserp%7Ctwgr%5Eauthor>. Acesso em: 26 abr. 2019.

Figura 3

Colisão entre trens na Estação São Cristóvão: SuperVia/RMRJ, 2019



Fonte: Boeckel et al, 2019⁹². Foto de Ráisa Pires.

Esse acidente aconteceu na manhã do dia 27 de fevereiro de 2019. Dois trens se chocaram na estação São Cristóvão, que é uma das estações mais movimentadas da ferrovia da RMRJ, mais precisamente na plataforma do ramal Deodoro. Os trens faziam o trajeto Central-Deodoro. O maquinista de um dos trens ficou preso nas ferragens e morreu após sete horas de resgate. Outros oito sujeitos ficaram feridas e foram levadas a hospitais.

Um dos feridos liberados é o encanador Sandro Ricardo Moreira, morador de Duque de Caxias, que estava indo para Cascadura e teve uma luxação no joelho esquerdo durante a colisão do trem. Sandro contou que a composição ficou parada por dez minutos antes do impacto. “Eu rolei no chão, bati e machuquei”, disse o encanador, que todos os dias faz a baldeação na estação de São Cristóvão (Boeckel et al., 2019).

A SuperVia informou ter aberto uma sindicância para apurar a causa desse acidente. Uma das hipóteses analisadas pela concessionária é uma falha no sistema que regula a aceleração dos transportes. O *Automatic Train Protection* (ATP), sigla em inglês que significa “proteção automática dos trens”, não permite que o maquinista ultrapasse um sinal fechado. Ou seja, um problema no ATP poderia ter causado a colisão entre os trens na estação de São Cristóvão. O professor de Engenharia de Transporte da PUC-Rio, José Eugênio Leal, afirmou que a batida não ocorreria se o ATP estivesse funcionando. “Se estava somente na mão do maquinista, dependendo da

⁹² BOECKEL, C. et al. Colisão entre trens deixa 9 feridos no Rio; resgate de maquinista durou mais de 7 horas. **G1 - Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 27 fev. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/02/27/trens-colidem-na-zona-norte-do-rio.ghtml>>. Acesso em: 13 mar. 2019.

velocidade, ele não conseguiria frear. A questão central é essa. Por que esse trem entrou numa linha que tinha trem de passageiros parado?”, disse Leal (Jornal Hoje, 2019)⁹³.

Segundo a SuperVia, os trens que saem da Estação Praça da Bandeira na direção Zona Oeste normalmente atingem os 50 quilômetros por hora. Depois, reduzem para 30/35 quilômetros por hora e, na ponta da plataforma de São Cristóvão, começam a frear. O então presidente da Supervia, José Carlos Prober, afirmou que o maquinista não conseguiu ter contato visual com o trem que estava parado. Segue o depoimento do referido presidente da SuperVia na ocasião:

De alguma forma, ele não foi avisado da presença desse trem em plataforma. Então não houve a paragem obrigatória no sinal anterior. Ele entra na plataforma de São Cristóvão em curva. Então, o maquinista infelizmente não conseguiu ter contato visual com o trem que estava parado. Portanto ele não fez nenhum movimento de frenagem do trem porque ele não tinha informação do trem parado em plataforma (Jornal Hoje, 2019).

A Supervia disse que apuraria as causas do acidente num prazo de 30 dias. A resposta poderia vir das caixas pretas, que registram áudios dos maquinistas, panes elétricas e todo contato feito com o controle do sistema ferroviário. Todas as informações contidas nessas caixas pretas já estavam sendo analisadas por técnicos da Agência Reguladora dos Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro (Agetransp), a agência que regulava e fiscalizava o setor. A Polícia Civil também investigava o que teria provocado a batida entre os dois trens (Jornal Hoje, 2019).

Quanta às avarias ocorridas com frequência no espaço ferroviário, o ambulante 1 não considerava que interferia no trabalho dele. Já os ambulantes 3 e 9 disseram que acabavam vendendo mais. O ambulante 4 destacou que, na semana da entrevista, o trem já havia parado quatro vezes. Ele considerava ruim para o desenvolvimento do seu trabalho porque as estações e os trens ficavam muito cheios e dificultava o trânsito das pessoas. “É um atraso! Vende mais, mas atrapalha todo mundo” (ambulante 5). “Já andei nos trilhos de Engenho de Dentro até Piedade e ajudei senhora de idade a subir pra estação” (ambulante 7).

⁹³ JORNAL HOJE. Supervia investiga se falha em sistema de freios de trem causou acidente que matou maquinista no Rio. **G1 - Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 28 fev. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/02/28/supervia-investiga-se-falha-em-sistema-de-freios-de-trem-causou-acidente-que-matou-maquinista-no-rio.ghtml>>. Acesso em: 13 mar. 2019.

A ambulante 10 já precisou andar pelos trilhos um bom caminho e não foi fácil pular para a plataforma. Vários camelôs a auxiliaram e também ajudaram outros sujeitos, “camelôs e passageiros”, que tiveram dificuldades. A ambulante 11 presenciou um trem descarrilhar. Isso ocorreu há pouco tempo. Tiveram que descer do trem e andar pelos trilhos de Belford Roxo até a plataforma da estação Coelho da Rocha. “Uma pessoa foi ajudando a outra” (ambulante 11). “Vira e mexe dá problema... Poderiam fazer mais coisas pra melhorar” (ambulante 12). “Já tive que descer do trem e andar pelos trilhos” (ambulante 14). O último entrevistado citou, ainda, uma situação em que estava na Central em um sábado por volta das 19h30min e não havia mais trem para Gramacho. “Aí foi um problema... porque tive que sair da estação e pegar ônibus pra voltar pra casa” (ambulante 14). A ambulante 16 expôs que ficou no trem parado por mais de uma hora entre uma estação e outra.

Mesmo com a renovação da frota ferroviária, os usuários da ferrovia, tanto os passageiros que demandam do serviço de trens quanto os trabalhadores da ferrovia, como os ambulantes, ainda experimentam problemas diários. Estes, em sua maioria, são oriundos da estrutura precária do sistema ferroviário. Por conseguinte, ocorrem transtornos, como estações fechadas e circulação dos trens interrompida, além dos acidentes causados. Inclusive, essa precariedade provoca perdas humanas, como do maquinista devido à colisão mostrada na figura 3 e dos dois funcionários terceirizados pela SuperVia que foram mortos após serem atropelados por um trem em março de 2013 (O Globo, 2013)⁹⁴. No mínimo, pode-se conjecturar que em ambos os casos o sistema de sinalização não estava funcionando devidamente.

Esses dados expressam tanto as péssimas condições de trabalho dos sujeitos que trabalham na ferrovia da RMRJ quanto os riscos experimentados também pelos demais usuários da do espaço ferroviário, constituído, em sua maioria, por trabalhadores que utilizam os trens diariamente nos deslocamentos casa-trabalho. Tais questões contribuem para limitar a mobilidade dos sujeitos no espaço urbano, restringindo, ainda mais, as possibilidades de acesso à cidade.

⁹⁴ O GLOBO. Dois funcionários terceirizados morrem atropelados por trem. **O Globo Online**. O Globo Rio. Rio de Janeiro, 28 fev. 2013. Disponível em <<http://oglobo.globo.com/rio/dois-funcionarios-terceirizados-morrem-atropelados-por-trem-7701867>>. Acesso em 08 mai. 2019.

Os ambulantes nos trens da RMRJ, assim como muitos outros trabalhadores brasileiros, não usufruem o direito à cidade de uma forma plena. A segregação socioespacial e as desigualdades sociais, econômicas, políticas e culturais são marcadas no traçado urbano como características das cidades brasileiras, que abrangem a maioria da população do país. Historicamente, os planos urbanísticos e os investimentos públicos serviram, em predominância, para atender uma elite econômica e política, deixando milhões de sujeitos sem acesso adequado a condições mínimas de vida nos grandes centros urbanos. No item seguinte são desenvolvidas dimensões alusivas ao âmbito da reprodução social dos ambulantes e sua família, visando compreender essa experiência de privações em diversos aspectos da sociabilidade capitalista.

3.3 Elementos que circundam a reprodução social dos ambulantes

Neste item são apresentados diversos elementos relacionados às experiências presentes e passadas dos ambulantes entrevistados no que se refere à moradia, abrangendo região e situação de residência, à composição familiar, à renda per capita⁹⁵ mensal e aos gastos da família. Além disso, são apresentadas, ainda, as ocupações dos familiares, tanto dos que compunham o grupo familiar atual, como companheiras(os) e filhos, quanto da família de origem, como pais e irmãos, visando alcançar o pressuposto relativo à reprodução geracional da inserção no trabalho de ambulantes e suas famílias.

Segundo Léfèbvre (1977), o conceito de reprodução das relações sociais tem por referência a totalidade, sobre o que ocorre no movimento desta sociedade no plano global. Cada vez mais o espaço se torna o meio de reprodução das relações sociais, sendo hierarquizado, objeto de investimentos públicos e privados, reserva de valor ou mesmo quando abandonado. Possivelmente, o desafio seja alcançar o rompimento com a ocultação e desvelar essa dominação do espaço (Ferreira, 2011).

⁹⁵ Para o cálculo da renda per capita familiar, deve-se somar o valor total dos rendimentos mensais da família, chamado de renda bruta familiar, seguida da divisão do valor pelo número de integrantes da família que residem na casa. MINISTÉRIO DA CIDADANIA. Como Calcular a Renda Per Capita Familiar. **Secretaria Especial do Desenvolvimento Social**. Brasil, 22 jun. 2015. Disponível em: <<http://mds.gov.br/assistencia-social-suas/beneficios-sociais/bpc/como-calcular-a-renda-per-capita-familiar>>. Acesso em: 21 jul. 2019.

Deste modo, busca-se desenvolver, inicialmente, a concepção da totalidade das relações sociais para, em seguida, apreender as manifestações da “questão social” na vida dos ambulantes e suas famílias. Para tanto, analisa-se o movimento da realidade e as suas contradições que, assim como as relações sociais, são reproduzidas e transformadas no espaço ao longo do tempo.

Assim, a reprodução das relações sociais é a reprodução da totalidade do processo social, a reprodução de determinado modo de vida que envolve o cotidiano da vida em sociedade: o modo de viver e de trabalhar, de forma socialmente determinada, dos indivíduos em sociedade (Iamamoto; Carvalho, 2003, p. 72).

Percebe-se, também, que a noção de reprodução das relações sociais não somente envolve a reprodução da força viva de trabalho e dos meios objetivos de produção, mas também atribui um sentido ampliado à reprodução que, ao mesmo tempo, compreende as formas de consciência social.

As contradições de interesses objetivos inerentes às relações sociais, através das quais se efetiva a produção, são cunhados pela apropriação do trabalho excedente sob a forma de mais valor. A reprodução da riqueza é realizada através da exploração da capacidade de trabalho do sujeito e, deste modo, o trabalho alienado com as suas contradições é sustentado pelas relações sociais. É junto à classe trabalhadora, no seu sentido mais ampliado, que o capital busca difundir sua ideologia, base do seu pensamento estratégico. A difusão e a reprodução da ideologia dominante são formas de controlar a sociedade, buscando o consenso e o consentimento da classe explorada.

Essa ideologia busca alcançar uma hegemonia sobre o conjunto da sociedade e, por esta razão, deve-se entender a base material das ideologias no enraizamento social das ideias difundidas por elas. A ideologia em si não diz nada, daí a necessidade de localizá-la dentro da estrutura da sociedade, uma vez que dependendo das condições materiais é que se estabelecem as concepções de mundo. Vale ressaltar que os portadores das ideologias são as classes sociais. Essas ideologias convivem em confronto e se reproduzem desde que haja o conflito objetivo das classes sociais. Elas não eliminam as contradições, apenas as encobrem e, por essa razão, são criadas e recriadas.

O discurso ideológico do capital é propagado como um projeto social “humanizado” quando, na verdade, as condições de trabalho e de vida da classe trabalhadora são desumanas. Todavia, não é apenas no local de

trabalho que as relações sociais são reproduzidas, e sim em todo o espaço social. As relações de poder estão presentes em toda a vida social e podem ser percebidas no cotidiano, assim como é também no espaço social que surgem as contestações do que está posto na realidade. Daí a importância de se identificar e compreender as manifestações da “questão social” na realidade dos trabalhadores ambulantes. Afinal, a “questão social” expressa as diferenças econômicas, políticas e culturais das classes sociais presentes no âmbito da reprodução social.

Dessa forma, seguem os depoimentos pertinentes às experiências dos ambulantes entrevistados e suas famílias. Pode ser observado nas seguintes apresentações como os lugares de moradia, a estrutura familiar e o rendimento das famílias, além das suas respectivas despesas, contribuem para explicar como sua forma de reprodução social desenha o espaço urbano.

O ambulante 1 residia em moradia própria num conjunto habitacional no município de Nova Iguaçu/RJ. Demorou a se recordar o nome do bairro onde morava, depois lembrou que se chamava Belga. Morou por 50 anos em Senador Camará. Também morou por pouco tempo com uma sobrinha em Santa Cruz. Até os cinco anos de idade ele morava no interior de Minas Gerais (“na roça”) com os pais, que já faleceram, além de cinco irmãos, três destes já falecidos. Moravam com ele, na ocasião da entrevista: uma filha de 37 anos, cinco netos e um bisneto. Com o trabalho como ambulante ele sustentava todos. Sobre as despesas, disse que gastava com comida e roupa: “todo dia deixo uns R\$50,00 com a minha filha para ela comprar leite e fraldas e eu compro na Vest10, cada peça é R\$10,00”. Como ele ganhava, aproximadamente, R\$2.400,00 por mês, rendimento obtido com o trabalho como ambulante, a renda per capita familiar mensal era de R\$342,85. O salário mínimo no Brasil no ano de 2018 era de R\$954,00. Assim, a renda per capita dessa família era de menos de meio salário mínimo.

A ambulante 2 residia em moradia própria no bairro de Campo Grande, Rio de Janeiro/RJ. Veio do estado do Espírito Santo para o Rio de Janeiro aos 22 anos de idade para trabalhar. Disse que somente retornaria ao Espírito Santo com uma boa situação financeira. Todavia, ressaltou acreditar que, com a conclusão do curso profissionalizante. “tem como crescer e a tendência é ficar aqui”, referindo-se ao Rio de Janeiro. Moravam com ela: um filho de 11 anos, uma filha de 18 anos que tinha um filho de dois anos e estava grávida, além do genro (desempregado) de 21 anos, que era servente

de pedreiro quando aparecia “bico”. Com o trabalho como ambulante, ela sustentava a todos deste núcleo familiar. Gastava com: “Comida, contas... Tudo!”. O ex-marido a ajudava financeiramente, com cerca de R\$500,00 por mês. Logo, como ela ganhava em torno de R\$1.600,00 por mês, a renda per capita era de R\$420,00.

O ambulante 3 residia no bairro Belmonte, Nova Iguaçu/RJ, em moradia própria, num conjunto habitacional. Sempre morou em Nova Iguaçu. A esposa de 53 anos de idade, que já foi “camelô”, vendia doces, mas não trabalhava mais porque estava com os joelhos bastante comprometidos, morava com ele. O trabalho dele como ambulante sustentava ambos. Como despesas, citou compras e prestações das Casas Bahia. A renda mensal familiar per capita era de R\$900,00.

O ambulante 4 residia em Juscelino, município de Mesquita/RJ, morava na casa dos sogros. Antes morava em Engenheiro Pedreira, bairro mais populoso do município de Japeri, com a avó paterna, que o criou desde os três meses de idade. Os pais moravam em Engenheiro Pedreira, mas não viviam juntos. Tinha dois irmãos por parte de pai e mais quatro por parte de mãe. Na ocasião da entrevista ele morava com a esposa de 23 anos de idade, que “Nunca trabalhou e nem procura. Ela é quieta!”, a sogra era “do lar”, o sogro trabalhava como mecânico de ar condicionado, não sabia o quanto ele ganhava, e o cunhado estava desempregado. Disse que gastava com compras, água e luz. O ambulante em questão destacou que o dinheiro dele era somente para ele e a esposa. “Não temos filhos. Graças a Deus! Agora que estamos há sete anos juntos que pensamos em ter. Tenho amigo que já tem oito!”. Então a renda per capita seria de R\$800,00, desconsiderando os demais membros da família, pois não foi possível calcular a per capita “ideal”, mais abrangente, pois ele não soube informar quanto o sogro ganhava.

O ambulante 5 residia em casa alugada na rua Cândido Benício, no bairro Campinho, Rio de Janeiro/RJ. Havia morado em muitos morros e favelas. Reclamou de pagar R\$600,00 de aluguel e as contas todas. Alegou que morar no morro é melhor porque não precisa pagar contas (“tem gato net”), mas com a presença da milícia não dava mais para morar lá. Morava com a esposa e duas filhas adolescentes. Quanto às despesas, mencionou: “Tudo! Aluguel, água, luz, TV a cabo, mercado”. Informou que a mulher dele era diarista e ganhava cerca de R\$3.600,00 por mês. “Minha mulher é guerreira! Todo dia vai pra casa diferente”, tem muito conhecimento pelo

“ZAP”⁹⁶, ou seja, muitos contatos, além de indicações. Ele tinha mais três filhos fora do casamento “pelas minhas contas. É tudo de favela... Agora que voltei com a minha mulher”, referindo-se à mãe das duas filhas mais velhas. Contou que tinha uma mulher da favela grávida dele; sem considerar outras que ele já se relacionou, mas não tinha conhecimento se engravidaram. Quando indagado sobre o valor que ganhava como ambulante, ele disse: “Não gosto nem de ficar comentando, mas tiro uns R\$1.000,00 por semana. Todo mundo come um pedaço do bolo”, pois, além da família que residia com ele usufruir desse ganho, ele mandava dinheiro para a mãe e as mulheres que tiveram filhos dele, inclusive a grávida. Perguntado se esse valor estava englobando a compra de mercadorias, ele destacou que não, era ganho dele.

Assim, o ganho de R\$4.000,00 mensais foi reafirmado pelo ambulante 5, mas não parecia condizer com aquela realidade de trabalho, vide os valores informados por outros ambulantes que vendiam os mesmos produtos na mesma estação ou em estações igualmente movimentadas. De toda forma, a soma do rendimento dele e da esposa, segundo ele, totalizava R\$7.600,00, o que geraria a renda per capita familiar de R\$1.900,00 considerando todos os integrantes daquela casa. Todavia, ele afirmou que mandava dinheiro para três filhos fora do casamento, além da mulher que estava grávida dele e sua mãe. Ou seja, quatro sujeitos [incluindo ele] que moravam na sua residência e mais cinco sujeitos “comiam do bolo”, conforme afirmação dele.

O ambulante 6 morava com os pais em residência própria no município de Mesquita/RJ. Ajudava financeiramente em casa e também contribuía com R\$200,00 por mês para o sustento da filha de quatro anos de idade, que morava com a mãe. A mãe da sua filha trabalhava em farmácia e morava em Nova Iguaçu/RJ. A mãe dele já foi diarista e atualmente vendia doces na porta de casa, ganhava cerca de R\$320,00 por mês. O pai sempre foi pedreiro, cobrava R\$100,00 a diária quando tinha trabalho na obra, e era ambulante nos trens da RMRJ (vendia pele), ganhava cerca de R\$2.000,00 por mês. Como o ambulante 6 ganhava, em média, R\$1.200,00 por mês, a

⁹⁶ “Zap” sigla, habitualmente, utilizada para se referir ao WhatsApp, que “[...] é um aplicativo de troca de mensagens e comunicação em áudio e vídeo pela internet, disponível para smartphones Android, iOS, Windows Phone, Nokia e computadores Mac e Windows. O programa tem mais de 1,5 bilhão de usuários ativos mensais espalhados por mais de 180 países”. OLHAR DIGITAL. WhatsApp: história, dicas e tudo que você precisa saber sobre o app. **Notícia**. Redação Olhar Digital, 20 dez. 2018. Disponível em: <<https://olhardigital.com.br/noticia/whatsapp-historia-dicas-e-tudo-que-voce-precisa-saber-sobre-o-app/80779>>. Acesso em: 24 jul. 2019.

renda per capita familiar era de R\$1.173,33, considerando ele e os pais, ou seja, o número de integrantes daquela residência.

O ambulante 7 residia em “comunidade”, moradia própria, em cima da casa da sogra, no bairro de Senador Vasconcelos, Rio de Janeiro/RJ. “Nasci e fui criado em Senador Vasconcelos”. Morava com a esposa de 22 anos de idade, que nunca havia trabalhado, e o filho de dois anos de idade. Com o trabalho como ambulante ele sustentava-os. Somente com o filho gastava cerca de R\$300,00 com lenço umedecido, fralda... Também citou despesas com alimentação, wi-fi, conta de luz. A renda per capita familiar mensal era de R\$800,00.

O ambulante 8 residia no bairro Gramacho, Duque de Caxias/RJ, em moradia própria. Já havia morado em São Bento, também pertencente ao município de Duque de Caxias. Tinha um filho de sete anos de idade que vivia com a mãe no bairro de São Bento. Morava com a esposa de 38 anos de idade, que era costureira, mas não estava trabalhando. O trabalho dele como ambulante sustentava ambos. Gastava com compras e contas. A renda per capita familiar mensal era de R\$700,00.

A ambulante 9 residia em moradia própria no bairro Graças, pertencente ao município de Belford Roxo/RJ. Ela disse que vendeu a casa anterior que ganhou do governo e comprou esse apartamento, mas iria vendê-lo para morar numa casa no mesmo bairro. Já havia morado em Nova Sepetiba e no Complexo da Maré. Morava com o esposo de 29 anos de idade, que era pedreiro, mas estava desempregado, o filho de 14 anos de idade e a filha de um ano e seis meses. As suas duas outras filhas, de cinco anos e de nove anos de idade, moravam em Nova Sepetiba com o seu ex-marido, que também estava desempregado. Estavam morando na casa da mãe dele, que trabalhava em casa de família e sustentava o filho e as netas. Ele a colocou na Justiça por conta das crianças. Não era sempre que dava, mas ela gostava de pegar as filhas para passar o final de semana com ela. Comprava muita coisa no trem: macarrão, esponja [estavam com ela na entrevista]. “Aqui vende tudo! Salaminho...”. Expôs passar necessidade, afirmando: “Estou precisando de cesta básica. A fralda está acabando. Não tenho cama, nem guarda-roupa, mas tenho uma TV de 32 polegadas que eu comprei quando trabalhei no Prezunic”. Afirmou que devia cerca de R\$7.500,00 de condomínio, pois morava lá há quase quatro anos e nunca pagou, e também devia conta de luz. A renda per capita familiar mensal era de apenas R\$100,00.

A ambulante 10 residia em moradia própria no bairro de Madureira, Rio de Janeiro/RJ. Apenas tinha lembrança de lá, mas a mãe dizia que já moraram no bairro de Tomás Coelho, também na cidade do Rio de Janeiro. Morava com o pai, de 56 anos de idade, desempregado, que fazia “bico” em obra. Ela tinha um noivo, de 23 anos de idade, que trabalhava como técnico de câmeras, de carteira assinada para uma firma que terceirizava seus serviços. Ele contribuía financeiramente para ela comprar seus ingredientes e ajudava também enrolando docinhos. Estavam juntos havia sete anos: “ele me deu colo quando perdi minha mãe”. A mãe era dona de casa e com o seu falecimento o pai da ambulante teve depressão. Considerava o noivo já seu esposo, embora ainda não residissem na mesma casa e disse que ele queria casar. Gastava com água, luz, internet, gás e comida. A renda per capita familiar mensal era de R\$500,00, considerando a ambulante e seu pai.

A ambulante 11 residia em moradia própria no bairro de Xavante, Belford Roxo/RJ. Morava com o marido de 27 anos de idade e três filhos (com as idades de 19, 14 e 11 anos). O filho mais velho já havia repetido várias vezes a escola e, como estudava à noite, ela pretendia colocá-lo para trabalhar vendendo quentinhas com ela no trem. Os outros filhos a ajudavam a cortar legumes, por exemplo. Estava com o atual marido havia seis anos. Ele trabalhava em lavanderia e ganhava um salário mínimo, R\$954,00. A família gastava com internet e mercado. A ambulante ganhava em torno de R\$2.880,00 por mês, então a renda per capita familiar mensal era de R\$766,80. No decorrer da entrevista, ela contou que gastou cerca de R\$800,00 para colocar implantes no cabelo. A ambulante 9 também usava implantes semelhantes.

O ambulante 12 sempre viveu na “comunidade” situada no bairro Sampaio, Rio de Janeiro/RJ. Morava em residência própria com a esposa de 23 anos de idade. Ela trabalhava como auxiliar de serviços gerais e ganhava R\$1.200,00 mais R\$300,00 de ticket alimentação mensalmente. Gastavam com água, mercado, TV a cabo e prestações (disse que a esposa queria tudo inox, ex: geladeira e fogão). Afirmou que luz não pagava, pois tinha “gato”. A renda per capita familiar mensal era de R\$1.750,00.

O ambulante 13 morava no bairro Jardim Primavera, Duque de Caxias/RJ. Disse que residia em moradia própria em área da Reduc⁹⁷ -

⁹⁷ Termo significa: Refinaria Duque de Caxias. Maiores informações podem ser obtidas em: PETROBRAS. **Refinaria Duque de Caxias** (Reduc). Disponível em:

Petrobras. Morava sozinho, apenas com seus cachorros. Ele era viúvo. Possuía três filhos e dois netos, mas não tinha contato com eles. Sua renda per capita era de R\$2.000,00.

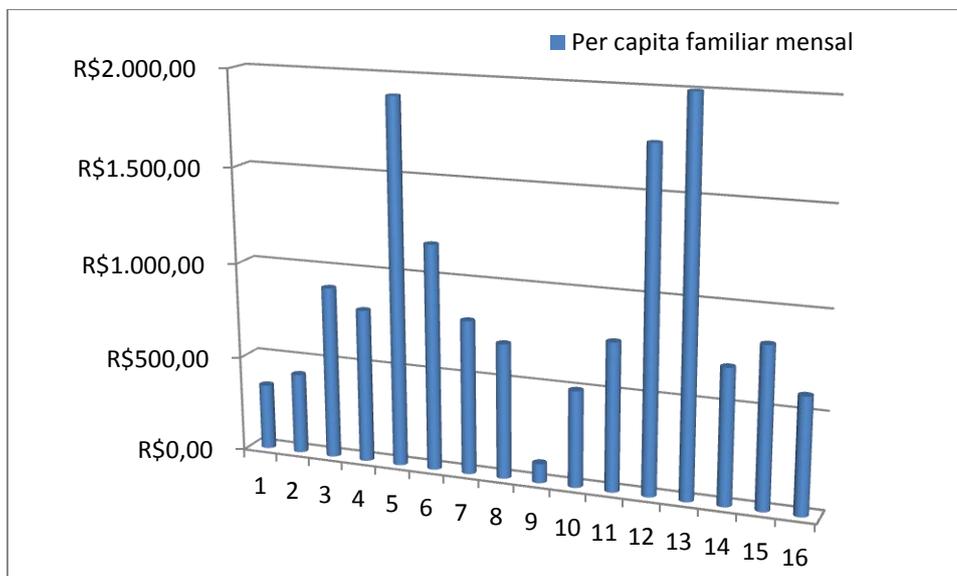
O ambulante 14 residia no bairro Gramacho, Duque de Caxias/RJ, em moradia própria. Morava com a esposa de 26 anos de idade, que nunca havia trabalhado. Com o trabalho como ambulante ele sustentava ambos e um filho de sete anos de idade que não morava com ele. A única despesa mencionada foi com compras no mercado. A renda per capita familiar mensal era de R\$700,00.

O ambulante 15 residia no bairro de Engenheiro Pedreira, município de Japeri/RJ. Todavia, o jovem ambulante não sabia que seu bairro pertencia à Japeri, afirmando “fica perto de Japeri”. Residia em moradia própria com os pais e dois irmãos ainda adolescentes. O pai trabalhava como encarregado de obra e ganhava cerca de R\$2.000,00 e a mãe era merendeira da escola municipal onde ele estudava e recebia R\$954,00 mensalmente. Os pais que gastavam com as despesas da família. Ele disse que gastava com roupa, cachaça e energético. A renda per capita familiar mensal era de R\$700,00.

A ambulante 16 morava no bairro de Deodoro, Rio de Janeiro/RJ, em residência própria, com o esposo de 43 anos de idade, também ambulante nos trens da RMRJ, e a filha adolescente. Ele não estava conseguindo trabalhar por conta de um quadro de fibromialgia. Ela ressaltou que já havia morado com a sua família de origem no bairro de Guadalupe, Rio de Janeiro/RJ, também em moradia própria. Gastavam com internet, telefone, TV a cabo alternativa, Netflix. Não pagavam luz e água por morarem em “comunidade”. A renda per capita familiar mensal era de R\$600,00.

No gráfico 5, apresentado a seguir, está expresso o valor da renda per capita familiar mensal dos trabalhadores entrevistados, permitindo ilustrar esta caracterização do rendimento mensal familiar dos ambulantes que trabalham nos trens urbanos, na RMRJ.

Gráfico 5
Valor per capita familiar mensal dos trabalhadores ambulantes
entrevistados: SuperVia/RMRJ, 2018



Fonte: Pesquisa de campo (2018). Elaborado pela autora.

Como pode ser visualizado no gráfico 5, entre os dezesseis trabalhadores ambulantes entrevistados, 12 possuíam uma renda per capita familiar mensal menor que o valor de R\$1.000,00. Porém, a renda per capita familiar mensal da ambulante 9 era extremamente baixa, assim como também eram bastante baixas as rendas per capitas dos ambulantes 1 e 2, sendo menores que meio salário mínimo. Enquanto outras eram relativamente altas diante das demais, como a do ambulante 5, a do ambulante 12 que morava apenas com a esposa e ambos trabalhavam, além do ambulante 13, que morava sozinho. Contudo, convém ressaltar que o ambulante 12 contribuía com o sustento de três filhos do relacionamento anterior e o ambulante 5 mandava mensalmente uma quantia de dinheiro para cinco sujeitos, conforme já exposto em seu depoimento.

O que distingue o grupo de trabalhadores por conta própria é a abrangência de sujeitos com reduzida possibilidade de investimento no negócio e para a própria formação, 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 e pode se estabelecer

como uma alternativa à miséria (Cacciamali, 2000). Esta advertência é importante, pois evidencia a precariedade não apenas das condições e relações de trabalho, mas também de vida. E, dessa forma, se afasta tanto de outros grupos de trabalhadores que, de fato, podem estar se inserindo a partir da posição ocupacional de conta própria, adquirindo, aparentemente, alguma vantagem, quanto evidencia a distância da realidade retratada pelo trabalho dos ambulantes da ferrovia de qualquer ideário do empreendedorismo (Machado da Silva, 2003).

No que diz respeito aos gastos, todos os ambulantes entrevistados sublinharam, com exceção do jovem ambulante 15, despesas familiares relacionadas à sobrevivência, sobretudo, com a alimentação. Poucos gastavam com serviços básicos de fornecimento de água e luz, visto que a maioria acessava esses serviços de forma não oficial. Todavia, mesmo recorrendo às formas alternativas de acesso aos serviços, os gastos com alimentação eram demasiados para a maioria, tendo em vista a composição familiar e a renda per capita mensal alcançada.

Na atualidade, as vagas abertas no mercado de trabalho têm sido de ocupações sem remuneração fixa, por conta própria, autônomo, trabalho independente, de cooperativa, entre outras. Entretanto, o salário mínimo continua sendo uma referência nacional para que seja refletido sobre o poder de consumo da classe trabalhadora. Nesse sentido, destaca-se que o salário mínimo nacional teve um aumento de, apenas, 4,6% entre os anos de 2018 e 2019⁹⁸, onerando a população que luta para suprir as demandas da vida diária, já que o referido reajuste não contempla os demais aumentos, como o preço dos alimentos.

Segundo o Dieese, o salário mínimo necessário⁹⁹ em abril de 2019 seria de R\$4.385,75, ou seja, mais que quatro vezes o salário nominal, que é o salário mínimo nacional vigente. Portanto, este salário está completamente

⁹⁸ No ano de 2018 o valor do salário mínimo nacional era de R\$954,00, passando para R\$998,00 no ano de 2019.

⁹⁹ 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. DIEESE. Pesquisa nacional da Cesta Básica de Alimentos. **Salário mínimo nominal e necessário**. Disponível em: <<http://www.dieese.org.br/analisecestabasica/salarioMinimo.html>>. Acesso: em 10 mai. 2019.

defasado para atender as necessidades relacionadas à reprodução social do trabalhador e de sua família.

Em abril de 2019, o custo da cesta básica subiu em todas as dezoito capitais analisadas pela Pesquisa Nacional da Cesta Básica, conforme divulgado pelo Dieese. A cesta básica mais cara do país foi a de São Paulo, onde o conjunto de alimentos essenciais custava, em média, R\$522,05, seguida pela cesta do Rio de Janeiro, R\$515,58, e de Porto Alegre, R\$499,38. Nos primeiros quatro meses de 2019, todas as cidades analisadas pela pesquisa apresentaram alta acumulada no custo da cesta básica (Cruz, 2019)¹⁰⁰.

Voltando aos depoimentos referentes aos gastos dos entrevistados, o ambulante 5 ressaltou que era melhor morar na favela porque não precisaria pagar contas, entretanto, afirmou que devido à presença da milícia, não dava mais para morar lá. Convém lembrar que este trabalhador entrevistado já foi apresentado, anteriormente, em sua narrativa de já ter se envolvido com tráfico, tanto que ficou preso por alguns anos, logo não poderia retornar à favela para morar novamente, pois havia confrontos entre as milícias e o tráfico, tendo predominado a milícia na favela em questão. Há outros tipos de situação no espaço urbano da RMRJ em que as milícias cooptam o tráfico.

O tráfico de drogas se fortaleceu no final dos anos 1970, enquanto que a milícia é mais recente e com uma estrutura mais por dentro do poder do Estado. A milícia tem uma estrutura de poder econômico, político e cultural que favorece grupos que se fortalecem com controle militarizado de áreas, de acordo com Alves (*apud* Fábio, 2018)¹⁰¹.

As milícias surgiram no Rio de Janeiro como um grupo composto por policiais da ativa, ex-policiais civis e militares, agentes penitenciários e bombeiros. A intenção das milícias não é proteger a população, conforme muito propagado, mas sim alcançar ganhos e poder, assim como os traficantes. Para isso, as milícias cobram uma “taxa de segurança” dos estabelecimentos comerciais e dos próprios moradores da localidade onde estão situadas. Tal custo é apresentado tanto pela extorsão direta, quando os

¹⁰⁰ CRUZ, E. Cesta básica em 18 capitais teve alta em abril, aponta Dieese. **Agência Brasil**, 07 mai. 2019. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2019-05/cesta-basica-em-18-capitais-tiveram-alta-em-abril-aponta-dieese>>. Acesso em: 10 mai. 2019.

¹⁰¹ FÁBIO, A. O que são e como atuam as milícias do Rio de Janeiro. **Nexo**. Expresso, 10 abr. 2018. Disponível em: <<https://www.nexojornal.com.br/expresso/2018/04/10/O-que-s%C3%A3o-e-como-atuam-as-mil%C3%ADcias-do-Rio-de-Janeiro>>. Acesso em: 09 abr. 2019.

milicianos ameaçam abertamente os moradores para obter o pagamento, quanto de modo mais sutil, através de ameaças veladas (Cherobino, 2016).

Dessa forma, as milícias extorquem as populações desses locais, cobrando por suposta segurança, comissões ilegais sobre venda de botijões de gás, água, TV a cabo ilegal, ou “gatonet”, transporte, além de venda de terrenos. Logo, articulam múltiplas formas de ganhos e estruturas de poder. Tudo isso, com determinado respaldo do Estado, tendo em vista a relação de membros das milícias com o aparato de segurança do Estado e, até mesmo, de políticos.

Segundo Alves (*apud* Fábio, 2018), entre 1995 e 2000 as milícias estavam em processo de formação, relacionadas às ocupações de terras urbanas pela população empobrecida, sem acesso à habitação, sem apoio de políticas públicas e sociais, sem luz, água, transporte e com necessidade de garantir a sobrevivência na Zona Oeste do Rio e na Baixada Fluminense. Durante a primeira década dos anos 2000, houve um fortalecimento das milícias, como, por exemplo, em Rio das Pedras, uma das favelas localizadas na Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro. Primeiramente, a milícia era considerada uma medida de autodefesa cidadã, tendo sido defendida por figuras públicas. Depois isso foi sendo desconstruído, sobretudo devido ao sequestro de jornalistas do jornal O Dia que realizavam matérias sobre as milícias na favela Batam, localizada também na Zona Oeste. No ano de 2008 houve a Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) das milícias, presidida pelo então deputado estadual do Rio de Janeiro Marcelo Freixo, do Partido Socialismo e Liberdade (PSOL), em que 287 envolvidos, entre eles parlamentares, foram denunciados. Com isso, as milícias desenvolveram um trabalho menos ostensivo, contudo não deixaram de crescer.

Para Alves (*apud* Simões, 2019)¹⁰², é comum familiares de milicianos serem empregados em gabinetes de deputados e vereadores, afirmando: “No Rio de Janeiro, a milícia não é um poder paralelo. É o Estado”. Atualmente existe a presença da milícia nos bairros de São Bento e Pilar, que pertencem ao município de Duque de Caxias/RJ, mas, praticamente, cada município da Baixada Fluminense conta com a presença da milícia. Seropédica, município que compõe a RMRJ, por exemplo, é uma cidade dominada por milicianos. As milícias cobram até do trabalhador moto-táxi, que precisa pagar uma taxa

¹⁰² SIMÕES, M. No Rio de Janeiro a milícia não é um poder paralelo. É o Estado. **Agência Pública**, 28 jan. 2019. Disponível em: <<https://apublica.org/2019/01/no-rio-de-janeiro-a-milicia-nao-e-um-poder-paralelo-e-o-estado/#.XFbM06G3CzE.twitter>>. Acesso em: 15 abr. 2019.

de R\$80,00 por semana para trabalhar, e do pipoqueiro, que paga R\$50,00 por semana, havendo diversos tipos de extorsão (Alves *apud* Simões, 2019). Embora a milícia tenha um discurso que se constituiu para se contrapor ao tráfico, com o tempo a maioria da população constatou que quem se contrapõe a ela pode morrer.

Em suma, as milícias dominaram diversas áreas da RMRJ, principalmente as mais abandonadas pelo poder público historicamente, como as favelas. Tal processo sustenta uma forma de segregação urbana que se materializa em uma estrutura social que produz e reproduz espaços desiguais e de violência.

Lago (2000) ressalta que as desigualdades e o processo de segregação na RMRJ revelam o empobrecimento da população com aumento da desigualdade de renda, precarização do trabalho e crescente vulnerabilidade do trabalhador, além de profunda crise habitacional. Os trabalhadores brasileiros que vivem nas metrópoles, em especial, tornaram-se, desde os anos 1980, mais pobres no que se refere à renda do trabalho e mais “vulneráveis” quanto à estabilidade desse trabalho. Assim, o aumento da instabilidade do trabalho e da incerteza em relação ao rendimento mensal é um fator que intervém claramente nas possibilidades de acesso aos serviços básicos e moradia, por exemplo.

Voltando aos sujeitos dessa pesquisa, pode-se afirmar que, de modo geral, os ambulantes possuem um prolongamento da sua jornada de trabalho, visando obter determinado rendimento para suprir as necessidades de sua própria reprodução e de sua família, conforme desenvolvido ao longo deste estudo. Com isso, ocorre um intenso desgaste da sua força de trabalho e, muitas vezes, eles não conseguem suprir as energias necessárias para dar andamento à vida. Nesse sentido, convém expor dois depoimentos dos trabalhadores ambulantes da ferrovia coletados durante a pesquisa de campo.

Um dos ambulantes, não entrevistados, que estava na plataforma da estação Mercadão de Madureira, disse aos demais que embora o tempo [clima] frio desse sono, ainda mais depois do almoço, ele precisava “atingir a meta de trabalho”, tendo revelado que no dia anterior conseguiu atingi-la. Proferiu que a rotina era de acordar cedo, por volta das cinco horas, e dormir tarde, 23 horas ou meia-noite. Ou seja, dormia diariamente somente por seis horas, às vezes menos. Também expressando uma rotina desgastante, o ambulante 3 contou que costumava chegar em sua casa, depois da sua

jornada de trabalho na ferrovia, por volta de uma hora da manhã porque parava de passar ônibus e tinha pouca van trabalhando. Além do trem, ele precisava utilizar outro meio de transporte nos deslocamentos casa-trabalho.

Quanto à composição familiar atual dos ambulantes entrevistados, observa-se relativa heterogeneidade entre os trabalhadores entrevistados. Nota-se a existência de grandes famílias para os padrões atuais, como, por exemplo, na residência do ambulante 1, em que viviam quatro gerações: ele, filha, neto e bisneto. Também se percebe a composição de famílias extensas, incluindo os genros, caracterizando os novos “arranjos familiares”. Todavia, constata-se, ainda, a presença de núcleos reduzidos, formados apenas pelo casal, como retratados pelos ambulantes 3 e 8, além da situação do ambulante 13, que vivia somente com seus animais de estimação.

Voltando às narrativas dos trabalhadores e visando complementar os dados sobre suas famílias, são apresentadas as informações coletadas quanto à naturalidade, profissões e histórico de ocupações de membros das famílias. E, para tanto, esta caracterização é ilustrada por alguns estratos de depoimentos que se sobressaíram.

O ambulante 1 relatou que os pais eram de Minas Gerais, o pai era ajudante de caminhão e conseguiu se aposentar, já a mãe era cozinheira, teve acidente vascular cerebral (AVC) e morreu antes de se aposentar. A filha de 37 anos, que tinha mais dois filhos, que não moravam com eles, trabalhou apenas por dois meses como cozinheira. A filha de 32 anos morava em Bangu, na Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro, e trabalhava tomando conta de uma senhora, ou seja, era cuidadora de idosos, e o filho de 35 anos morava em Santa Cruz, também naquela região, e trabalhava na área de limpeza. A esposa era doméstica e depois trabalhou no sacolão. Eles tiveram um sacolão em Senador Camará, mas que, segundo informou, foi vendido após sua morte, aos 38 anos de idade. Havia cinco anos que ela havia falecido. Ela ficou doente após a morte do filho que, aos 16 anos de idade, foi atingido por uma bala perdida e ficou paraplégico, tendo falecido aos 24 anos de idade, sendo que ela teve esse filho quando adolescente ainda, aos 14 anos de idade ou menos.

O ambulante 3 contou que os pais também eram naturais de Minas Gerais, o pai era eletricista, conseguiu se aposentar, mas logo em seguida faleceu, enquanto que a mãe era “do lar” e ficou com a pensão do marido. Atualmente ela morava com cinco filhos, somente um trabalhava como autônomo, sendo que era ela que sustentava a casa. A filha do ambulante

tinha 18 anos, morava em São Cristóvão, era autônoma, trabalhava com vendas de casa em casa. O filho faleceu aos 21 anos de idade, quando caiu do ônibus e bateu com a cabeça, ele era camelô e vendia doces com a mãe em uma barraquinha no município de Nova Iguaçu.

O ambulante 7 narrou que os pais eram do Rio de Janeiro. A mãe sempre foi “do lar”, tinha 54 anos de idade e recebia ajuda financeira dos filhos. O pai, já falecido, era autônomo, trabalhava como mecânico, lanterneiro, pintor e não deixou pensão. Tinha dois irmãos: um de 21 anos de idade, que tinha dois filhos e trabalhava como borracheiro, e uma de 30 anos de idade, que era “do lar” e cuidava dos três filhos. “Graças a Deus eu só tenho um filho!”. A esposa era “do lar” e nunca havia trabalhado.

A ambulante 9 disse que a mãe era camelô, tinha uma banca no centro de Belford Roxo. O pai fazia “bico” como pedreiro. Ela tinha cinco irmãs, de 20, 21, 23, 25 e 38 anos de idade, que estavam desempregadas, mas já haviam constituído família. O esposo era pedreiro, mas estava sem trabalho; em seu último serviço, trabalhou sem carteira assinada por três anos. Ele estava tomando conta do bebê deles enquanto ela trabalhava como “camelô”. Ele tinha mais dois filhos. Como a ambulante 10 foi entrevistada cerca de dois meses depois da ambulante 9, ela contou que a mulher com aplique nos cabelos, que vendia pipocas também no ramal Belford Roxo, que foi entrevistada em junho de 2018, “parou de trabalhar porque casou”. A ambulante 10 teria dito à ambulante 9 para continuar a trabalhar para “não depender de homem”, para ser independente, mas ela falou que o marido iria sustentá-la.

A ambulante 10 tinha quatro irmãs, duas por parte de pai e duas por parte de mãe. Ela era a caçula. Não tinha contato com duas irmãs que moravam no município de Duque de Caxias/RJ. Através da sua rede social, Facebook, teve conhecimento que uma dessas irmãs agora era lésbica, antes seu pai também não sabia. Acrescentou que essa irmã já havia sido muito maltratada pelo ex-marido. Era vítima de violência doméstica. Das irmãs que ela tinha contato, uma era cabelereira e a outra era ajudante de obra. Tinha 16 sobrinhos ao total. Nove sobrinhos moravam na casa ao lado da sua e eram “cobaias” dos docinhos que ela fazia para vender. “Eles adoram!”.

A ambulante 11 expôs que os pais já haviam falecidos. A mãe era chef de cozinha e o pai era aposentado, trabalhou como eletricitista da CBTU. Ela tinha quatro irmãs: uma trabalhava na lavanderia, outra tinha barraca de doce, outra trabalhava em sacolão e outra estava aguardando a recolocação

do seu trailer de lanches na praça, que a prefeitura de Belford Roxo retirou. Estava com o atual marido havia seis anos. Ele era gerente da loja do Clube de Regatas do Flamengo, localizada na Gávea. Saiu de lá havia três anos. Também já havia trabalhado com a colocação de outdoor. O ex-marido, pai de dois de seus filhos, trabalhava como auxiliar de serviços gerais no Dental da Barra. E o outro, pai de um dos filhos, “morreu porque se meteu com coisa errada. Na época em que ele saiu de casa disse que iria comprar um negócio, mas nunca mais voltou”.

O ambulante 12 contou que a mãe era auxiliar de serviços gerais, mas estava desempregada. O pai morreu quando ele tinha oito anos de idade, nunca havia trabalhado e “fazia merda”, devido ao envolvimento com drogas. Ele afirmou ter sido criado pelos avós. Ele tinha três filhos, de nove, oito e cinco anos de idade, que moravam com a mãe. Tinha quatro irmãs: uma trabalhava nos Correios, uma não trabalhava, as outras duas trabalhavam, mas ele não sabia com o quê. A esposa atual trabalhava como auxiliar de serviços gerais, mas já havia trabalhado em lanchonete e vendendo em loja de material de construção.

Os pais do ambulante 13 já eram falecidos. O pai foi engenheiro e também comerciante. A mãe foi bancária nos bancos Real, Nacional e Banerj. Ele era viúvo e a esposa também foi bancária. Tinha três filhos e dois netos. Contou que dois filhos trabalhavam na Polícia Federal, na fronteira entre o Brasil e o Paraguai, e o outro, que morava na Rua Conde de Bonfim, no bairro Tijuca, pertencente à cidade do Rio de Janeiro, trabalhava na Marinha. No entanto, ele não tinha contato com os filhos,

A ambulante 16 expôs que o pai já era falecido. Ele era artista, trabalhava com desenhos. A mãe morava em Manguariba, localidade pertencente ao bairro de Paciência, situada na cidade do Rio de Janeiro, e trabalhava como cuidadora de idosos. Já havia sido doméstica e cozinheira, chegaram a trabalhar juntas vendendo quentinhas por um tempo. A irmã tinha 43 anos e trabalhava com cinema. O irmão tinha 46 anos e trabalhava como professor de dança em São Paulo. O esposo já foi operador de telemarketing, bilheteiro do metrô, camelô de ônibus e do trem. Trabalhava, esporadicamente, como camelô do trem por questão de saúde, pois sentia muita dor devido à fibromialgia. Então, era ela que sustentava a família. Ambos eram alunos da Uerj, ela cursava o 3º período de Geografia e ele o 8º período de Letras.

As naturalidades dos pais dos ambulantes entrevistados foram Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro. Houve uma predominância de naturalidade do estado do Rio de Janeiro, entre os ambulantes entrevistados, sendo que apenas o ambulante 1 era natural de Minas Gerais e a ambulante 2 do Espírito Santo¹⁰³.

Outras ocupações exercidas pelos pais, mencionadas pelos demais ambulantes entrevistados, foram: lavrador, “do lar”, faxineiro(a), encarregado, diarista, distribuidor de panfletos, camelô, pedreiro, ambulante nos trens, atendente, “bicos” em obra, caminhoneiro, doméstica, merendeira. Ocupações dos irmãos dos ambulantes entrevistados: diarista, vendedora de passagem de avião, ajudante de caminhão, cozinheiro, pedreiro, ajudante no mercado, faxineira, atendente em farmácia e cuidador de idosos. Ocupações dos companheiros(as): auxiliar de portaria, “do lar”, diarista, camelô, doméstica, atendente, costureira e auxiliar de serviços gerais.

Portanto, os trabalhos desempenhados pelos entrevistados, anteriormente ao trabalho como ambulante, apresentados no capítulo anterior, assim como o histórico de trabalho realizados por seus pais, companheiras(os), irmãos e filhos revelam uma experiência de trabalho precário em que o desemprego se faz presente. Tal experiência é expressa pelo presente trabalho dos entrevistados, assim como pelos seus trabalhos exercidos: ajudantes de diversos tipos, de mecânico, em obra, assim como auxiliares, de escritório, de serviços gerais, em supermercado, operadora de telemarketing, atendentes, entregadores, camareiras, cozinheiras, pizzaiolo, lava jato e bombeira civil, além do próprio trabalho para o tráfico.

Convém ressaltar que as ocupações mais citadas pelos ambulantes entrevistados, desempenhadas por membros de suas famílias, foram: ajudante, auxiliar, atendente, camelô, cozinheira, diarista, “do lar”, doméstica e pedreiro. Alguns trabalhos não foram identificados devido ao entrevistado não saber ao certo a ocupação do familiar. Exemplo: a irmã da ambulante 16 trabalhava com cinema, mas ela não soube informar qual era a função da irmã naquela área, poderia ser câmara, figurinista etc.

Verifica-se que algumas atividades se reproduziram de pais para filhos, como o próprio trabalho ambulante, que era realizado tanto pelo ambulante 6 quanto por seu pai, assim como eram os trabalhos da ambulante 9 e sua mãe, por exemplo. Ou seja, são transmitidos de geração para geração,

¹⁰³ Além de Alagoas, naturalidade citada pelo ambulante com o qual não foi possível concluir a entrevista.

evidenciando a reprodução da inserção sócio-ocupacional. Não houve e não há mobilidade social, quicá qualquer possibilidade de alteração da inserção no trabalho e mesmo ascensão. Pelo contrário, percebe-se a reiteração das condições de trabalho e, conseqüentemente, de vida.

Alguns trabalhos precários são comuns de serem realizados pela classe trabalhadora mais empobrecida, como doméstica, “do lar”, auxiliar e atendente, enquanto outros são preenchidos pelos sujeitos à medida que surgem, como o cuidador de idosos, tendo em vista o aumento da expectativa de vida da população. Em geral, são atividades de trabalho permeadas por uma intensa precariedade, sendo que a maioria das inserções ocupacionais não contava com vínculo trabalhista, os valores obtidos com os mesmos eram inconstantes, tornando o presente difícil e o futuro incerto. Deste modo, constatou-se que o desemprego oculto pelo trabalho precário e pelo desalento estava presente nas experiências dos ambulantes entrevistados e sua família.

Em síntese, evidencia-se o prolongamento da jornada de trabalho, situações irregulares de inserção no trabalho, atividades realizadas nas fronteiras do que é considerado “legal” e “ilegal” - o que não quer dizer que não sejam legítimas - e, portanto, são trajetórias marcadas pela constante repreensão, com a possibilidade de apreensão de suas mercadorias, com o questionamento dos próprios consumidores sobre sua procedência, além da violência do Estado. Isto é, trata-se de uma reprodução da dominação e da desigualdade que permeiam não só o mercado de trabalho, mas a vida social brasileira. Ainda que no decorrer da discussão sobre reprodução social possam ser alcançados elementos referentes ao modo e condições de vida dos ambulantes, eles serão desenvolvidos com mais profundidade no próximo item.

3.4 Modo e condições de vida dos trabalhadores da ferrovia

Observando o contexto brasileiro, percebe-se 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 dos equipamentos públicos e/ou de sua localização, enquanto valor de uso do espaço produzido, é

possível enfatizar que estão localizados, com maior frequência, nas áreas mais abastadas economicamente. Apesar disso, há, também, equipamentos em áreas periféricas, porém a maioria se encontra em estado deplorável de conservação, o que dificulta ou inviabiliza a sua utilização, com algumas evidências passíveis de ser captadas nas entrevistas com os ambulantes que trabalham nos trens urbanos.

Considera-se relevante mencionar os equipamentos urbanos acessados pelo próprio ambulante e por sua família, relacionados à infraestrutura (sistemas de comunicação, energia, iluminação pública e saneamento); aos serviços de abastecimentos (água, esgoto e coleta de lixo); à segurança pública e proteção; à circulação e ao transporte; ao esporte e ao lazer; à cultura; à religião; à assistência social; à educação; e à saúde. Tais informações, articuladas ao que já foi discutido neste capítulo, são importantes para a compreensão do seu modo e das suas condições de vida.

Para tanto, foram priorizadas as percepções dos ambulantes entrevistados quanto ao acesso aos aludidos equipamentos urbanos. A maioria dos ambulantes entrevistados informou que havia infraestrutura no local onde moravam. Os estratos de depoimentos a seguir especificam esta identificação.

É asfaltado e clarinho! (ambulante 1).

Pago tudo... Melhor morar na favela! (ambulante 5).

Luz tem, asfalto não (ambulante 8).

Nós mora em comunidade e se junta pra fazer as coisas (ambulante 12).

Não tem água, nem luz... É uma vergonha! Não tem iluminação pública!

Querem cobrar da gente, mas não tem nada. Começaram a construir rede de saneamento, mas pararam (ambulante 13).

Muito ruim... Fica tudo escuro! (ambulante 14).

O saneamento é parcial... Tudo feito pelos moradores da comunidade (ambulante 16).

Foi possível perceber, ainda, nos depoimentos coletados, referentes à infraestrutura urbana, que os ambulantes entrevistados, muitas vezes, se organizam com outros moradores para realizar melhoramentos em suas regiões de moradia, que deveriam ser feitos por organizações públicas visando proporcionar condições de vida dignas. A ambulante 16, por exemplo, ressaltou que tudo era feito por moradores à base da improvisação, referindo-se aos sistemas de comunicação, energia, iluminação pública e esgoto. Nesse sentido, é possível afirmar que as experiências de lutas dos sujeitos para enfrentar as escassezes comuns em espaços periféricos acabam por uni-los.

Em relação ao abastecimento de água, serviço de esgoto e coleta de lixo, a maioria dos ambulantes entrevistados expôs que era “normal” [sic]. Já a ambulante 11 disse que jogavam lixo na caçamba da praça. O ambulante 12 informou que contribuía com R\$20,00, mensalmente, para a associação de moradores visando o abastecimento de água. Disse, ainda, que tinha caçamba de lixo entulhando a quadra [de esportes] que ficava interditada por tanto lixo. “A prefeitura não faz nada!” (ambulante 12). Os ambulantes 13 e 15 esclareceram que a água era de poço e não havia rede de esgoto, nem coleta de lixo. O ambulante 14 proferiu: “Dentro da comunidade só passa na principal”, referindo-se à coleta de lixo, assim como a ambulante 16 que, também, informou haver coleta de lixo apenas na rua principal.

Quanto à Segurança Pública, alguns informaram que não tinha, enquanto outros citaram o Departamento de Polícia Organizado (DPO), como também “Tem PM, Exército e BOPE¹⁰⁴” (ambulante 15). Também foi citada a existência de um “batalhão no outro lado do conjunto” habitacional em que moravam (ambulantes 1 e 3). Já outro entrevistado, afirmou a inexistência, dizendo: “Não, tá amarrado!” (ambulante 14). Observa-se, ainda, a expressão de um dos ambulantes entrevistados que denota o tipo de tratamento recebido por estas frações populares: “Tem, mas é como se não tivesse. Eles perturbam... tem conflito por causa deles. Como sempre, esculacham! Perguntam se tem passagem pela cadeia, se é usuário [de drogas]... Só abordam dessa maneira” (ambulante 12).

Ao serem indagados sobre os meios de transporte utilizados por eles e suas famílias, todos os ambulantes entrevistados citaram “trem e ônibus” ou apenas “trem”. O ambulante 5 também citou a sigla BRT¹⁰⁵ e destacou: “Tudo de graça!”, pois pulava os muros, ou seja, ingressava pelos “desvios”¹⁰⁶. Outros entrevistados citaram “van”¹⁰⁷ e a ambulante 10 acrescentou: “viação

¹⁰⁴ Batalhão de Operações Policiais Especiais (BOPE).

¹⁰⁵ *Bus Rapid Transit* (BRT) – “BRT é uma sigla inglesa que significa transporte rápido por ônibus. É um modo de transporte que simula algumas características do metrô, como vias segregadas, embarque em nível, pagamento fora dos veículos e informações ao consumidor, o que lhe confere as qualidades de um sistema de transporte de alta capacidade. Está presente em mais de 200 cidades de todos os continentes”. BRT. Dúvidas frequentes. **O que é BRT?** Disponível em: <<http://brtrio.com/duvidas>>. Acesso em: 10 mai. 2019.

¹⁰⁶ “Desvios” são formas alternativas que os sujeitos fazem uso para ingressar no transporte público sem pagar pelo preço da tarifa.

¹⁰⁷ “[...] As vans têm se popularizado em cidades como o Rio de Janeiro no atendimento a demanda de serviços considerados não convencionais ou informais. Existem ainda casos constatados da utilização destas vans em rotas normalmente operadas por serviço regular de ônibus urbano”. BALASSIANO, R. Transporte por vans - o que considerar no processo de regulamentação? **Transportes**. v. 4, n. 1, 1996. Disponível em: <<https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/294>>. Acesso em: 06 fev. 2019.

canela”. O ambulante 14 disse que, às vezes, utilizava Uber¹⁰⁸ e o ambulante 15 foi o único que mencionou carro, moto, bicicleta, além de trem e ônibus. Portanto, todos os ambulantes entrevistados e suas famílias dependiam do serviço de trens da RMRJ, assim como muitos outros sujeitos que compõe a classe trabalhadora.

Cabe mencionar que na RMRJ o custo que a população tem com transporte é muito alto. As tarifas de transporte público custavam em abril de 2019: trem R\$4,20; metrô R\$4,60; barca R\$6,30 e ônibus municipal R\$4,05. Isto sem mencionar os valores das tarifas dos ônibus intermunicipais, que costumam ser bem mais caros. A passagem de trem na RMRJ custava R\$4,20 no ano de 2018, que compreende o período em que as entrevistas foram realizadas para este estudo, tendo aumentado para R\$4,60 a partir de fevereiro de 2019. Estes valores configuram um reajuste de cerca de 10%, onerando os usuários da ferrovia na RMRJ.

De acordo com a SuperVia¹⁰⁹, durante a sua administração, que iniciou a operação dos trens urbanos de passageiros a partir de novembro de 1998, conforme visto, o recorde de passageiros transportados foi de 735 mil, alcançado no dia 17 de agosto de 2016 em virtude das Olimpíadas Rio 2016. No entanto, a ferrovia já transportou cerca de um milhão de passageiros por dia no ano de 1984. Ou seja, esse meio de transporte coletivo atende uma massa significativa de passageiros e tem potencial para atender ainda mais. Todavia, o que a população demanda é qualidade nos serviços prestados no campo dos transportes públicos e nos demais âmbitos da vida social.

¹⁰⁸ “A Uber é uma plataforma que conecta usuários a motoristas parceiros, uma opção de mobilidade a preços acessíveis que funciona em uma plataforma prática. O aplicativo foi idealizado em 2009, quando Garrett Camp e Travis Kalanick, criadores da Uber, enfrentaram dificuldades para encontrar um carro para transportá-los ao fim de uma conferência na França. Com a ideia em mente, os dois retornaram ao seu país natal, os Estados Unidos, e a Uber começou a funcionar na cidade de São Francisco em 2010. No Brasil, a Uber chegou em 2014 e, desde então, já transportou mais de 20 milhões de usuários em nosso país, com mais de 500 mil motoristas parceiros no território nacional. Hoje, a Uber está presente em 65 países do mundo e em mais de 600 cidades, sendo mais de 100 delas no Brasil. A Uber se esforça diariamente para expandir ainda mais suas operações, oferecendo uma alternativa de mobilidade confiável e eficiente nas mais diversas regiões do planeta”. UBER. Descubra o que é o Uber e saiba como ele funciona. **O que é a Uber**. Brasil, 16 set. 2018. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/o-que-e-uber/>>. Acesso em: 10 mai. 2019. Todavia, cabe sublinhar que o grupo de estudos “GE Uber”, da Coordenadoria Nacional de Combate às Fraudes nas Relações de Trabalho (Conafret) do Ministério Público do Trabalho, realizou um estudo sobre as novas formas de organização do trabalho relacionadas à atuação por meio de aplicativos, em especial a norte-americana Uber. O estudo definiu como neofeudal o tipo de trabalho que vem sendo desenvolvido por meio dessas plataformas. INSTITUTO HUMANITAS UNISINOS (IHU). Trabalho na Uber é neofeudal, diz estudo. ‘São empreendedores de si mesmo proletarizados’. **Revista IHU On-Line**, 13 mai. 2019. Disponível em: <<http://www.ihu.unisinos.br/589086-trabalho-na-uber-e-neofeudal-diz-estudo-sao-empreendedores-de-si-mesmo-proletarizados>>. Acesso em: 23 mai. 2019.

¹⁰⁹ SUPERVIA - TRENS URBANOS. A empresa. Site - PT - BR - Rev 13. **Quem somos**. Disponível em: <<https://www.supervia.com.br/pt-br/quem-somos>>. Acesso em: 22 jul. 2019

No que se refere ao esporte e lazer, muitos dos ambulantes entrevistados informaram que não tinham acesso. Outros responderam que no local onde moravam tinha centro esportivo, como o “Parque Madureira”¹¹⁰, mas a maioria não frequentava, apenas dois destacaram que às vezes jogavam bola. O ambulante 3 disse que gostava de sair com a esposa para o shopping e para o centro do Rio, “nem que for a pé”. A ambulante 10 mencionou que ia ao cinema. O ambulante 12 costumava frequentar pagode e baile funk e o ambulante 15 gostava de ir ao shopping em Queimados e frequentava “Choperias e Baladas”.

Quanto aos equipamentos culturais, os ambulantes, em sua maioria, também expuseram não terem acesso ou não saberem da existência na região onde moravam. Seguem algumas declarações específicas. O ambulante 1 expressou: “não tem, só uma associação de moradores que não faz nada pela gente!”. A ambulante 10 informou que na Nave do Conhecimento¹¹¹ eram oferecidos “cursos de graça”, inclusive ela começou a cursar inglês¹¹² na unidade localizada no Parque de Madureira, mas havia saído porque não gostou. Já o ambulante 12 expôs: “Tem nada... Político só

¹¹⁰ “O parque não é superlativo apenas em suas medidas, sendo o terceiro maior da cidade, mas também nos itens e opções de lazer que oferece aos moradores da Zona Norte carioca. Quadras de vôlei, basquete e futebol, além de um campo de grama sintética para partidas de futebol dividem o espaço com fontes, riachos, quiosques, pista de skate, pomar e brinquedos. Árvores nativas, palmeiras, além de flores e quilômetros de grama, tomando o espaço amplamente arborizado. Práticas sustentáveis, como o controle de resíduos sólidos, uso da água da chuva, captação e uso de energia solar e iluminação de baixo consumo fazem parte do dia a dia do parque. O parque, que acompanha a linha férrea que corta o bairro, conta ainda com dois espaços culturais: a Arena Carioca, que receberá apresentações culturais, e a Praça do Samba, espaço dedicado ao gênero musical tão influente no bairro que conta com suas das mais antigas agremiações cariocas – Portela e Império Serrano”. RIOTUR. Com mais de 3,15 km de extensão, o Parque Madureira leva diversão, lazer e cultura para a região. **Parque Madureira**. Disponível em: <http://visit.rio/que_fazer/parque-madureira/>. Acesso em: 09 mai. 2019.

¹¹¹ O Projeto Naves do Conhecimento foi criado no ano de 2012 pela Prefeitura do Município do Rio de Janeiro, sendo coordenado pela Secretaria Municipal de Ciência e Tecnologia. “As Naves do Conhecimento democratizam o acesso ao universo digital em ambientes colaborativos e criativos. Oferecem oficinas, cursos e eventos relacionados à Informática Básica, Economia Criativa, Tecnologias da Informação, Robótica e Programação, Trabalho e Empreendedorismo. São nove unidades, localizadas nas zonas Norte e Oeste do Rio de Janeiro: Engenho de Dentro, Irajá, Madureira, Nova Brasília, Padre Miguel, Penha, Santa Cruz, Triagem e Vila Aliança”. NAVE DO CONHECIMENTO. **Unidades**. Disponível em: <<https://navedoconhecimento.rio/#unidades>>. Acesso em: 07 mai. 2019.

¹¹² “O Projeto Naves do Conhecimento, através da Secretaria Municipal de Desenvolvimento, Emprego e Inovação, oferece o curso *EnglishWorks* desenvolvido pela *Sequoia Foundation* para este projeto. O objetivo deste curso é ensinar inglês utilizando a área de turismo como contexto e os recursos tecnológicos disponíveis nas Naves do Conhecimento”. NAVE DO CONHECIMENTO. **Cursos disponíveis. EnglishWorks**. Disponível em: <<http://moodle.navedoconhecimento.org.br/>>. Acesso em: 07 mai. 2019.

quer saber de roubar!”. A ambulante 16 citou a Nave do Conhecimento e as Lonas Culturais¹¹³.

Em outubro de 2018, seis Naves do Conhecimento: Irajá, Madureira, Padre Miguel, Penha, Santa Cruz e Vila Aliança (localizada em Bangu), fecharam por falta de pagamento da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro. A interrupção das atividades era por tempo indeterminado, até que a situação fosse regularizada. Secretarias informaram que trabalhavam para buscar os recursos necessários ao pagamento, sendo que o fechamento das unidades interrompeu as atividades da Semana Nacional da Ciência e Tecnologia. Em agosto de 2018, outras duas unidades, Cidade Olímpica (situada no Engenho de Dentro) e Nova Brasília (pertencente ao Complexo do Alemão), chegaram a ser fechadas por falta de pagamento, mas as naves foram reabertas no dia seguinte, de acordo com a organização social que administrava os espaços (Ávila, 2018)¹¹⁴.

Segundo Augusto (2019)¹¹⁵, no final do mês de março de 2019, das nove Naves do Conhecimento, três ainda estavam fechadas: Engenho de Dentro, Nova Brasília e Triagem. Apesar de abertas, as unidades Irajá, Penha, Padre Miguel, Madureira, Santa Cruz e Vila Aliança eram alvos de reclamações sobre as condições de funcionamento. A reportagem da BandNews FM foi até a Nave do Conhecimento de Madureira, em março de 2019, e constatou que, embora tenha sido reaberta, a unidade não possuía sistema de refrigeração. Uma funcionária, que preferiu não gravar depoimento, disse que os profissionais do projeto estavam sem pagamento desde dezembro de 2018. Os usuários daquele espaço percebiam a

¹¹³ Lona Cultural é o nome comum de uma série de teatros de arena cobertos, administrados pela Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, onde ocorrem atividades de cunho cultural como shows, peças teatrais, oficinas, feiras de arte e artesanato, cursos, etc. As Lonas Culturais receberam o nome de algum notável artista brasileiro, com exceção da Lona Cultural Terra, que assim foi nomeada devido à música homônima de Caetano Veloso. Seguem os nomes das Lonas Culturais: Carlos Zéfiro, Elza Osborne, Gilberto Gil, Herbert Vianna, Hermeto Pascoal, João Bosco, Sandra de Sá, Terra, Jacob do Bandolim e Renato Russo. Localizadas, respectivamente, nos bairros de Anchieta, Campo Grande, Magalhães Bastos, Maré, Bangu, Vista Alegre, Santa Cruz, Guadalupe, Jacarepaguá e Ilha do Governador. PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Relação de lonas culturais municipais do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Cultura – SMC. **Lonas Culturais**. Rio de Janeiro, 02 jan. 2018. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/smc/lonas-culturais>>. Acesso em: 24 jul. 2019.

¹¹⁴ ÁVILA, E. Seis Naves do Conhecimento fecham as portas por falta de pagamento da Prefeitura do Rio. **G1 - Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 18 out. 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/blog/edimilson-avila/post/2018/10/18/naves-do-conhecimento-fecham-as-portas-por-falta-de-pagamento-da-prefeitura-do-rio.ghtml>>. Acesso em: 07 mai. 2019.

¹¹⁵ AUGUSTO, F. Conhecimento são alvos de reclamações sobre condições de funcionamento. **BandNews FM**. Rio de Janeiro, 26 mar. 2019. Disponível em: <<https://bandnewsfmrio.com.br/editorias-detalhes/naves-do-conhecimento-sao-alvos-de-reclamacao>>. Acesso em: 07 mai. 2019.

degradação dos equipamentos e a redução de opções de lazer do bairro com a interrupção dos serviços.

No dia 23 de março de 2019 foi publicada, no Diário Oficial do Município, a autorização de repasse no valor superior a R\$870 mil, após a aprovação da prestação de contas de agosto a outubro de 2018. O valor correspondia a um terço do total repassado normalmente. Enquanto isso, a unidade de Triagem, que não tinha previsão de reabertura, era vista com sinais de abandono. O Instituto Usina Social, responsável pela gestão administrativa e tecnológica das Naves do Conhecimento, afirmou que pretendia publicar a data do pagamento de janeiro, mas ainda não havia previsão dos valores correspondente aos meses de novembro e dezembro de 2018 por falta de orçamento disponível (Augusto, 2019).

Quanto ao projeto das Lonas Culturais, ele nasceu no ano de 1993, a partir da iniciativa de Ives Macena, que ainda era, em novembro de 2018, gestor da Lona Elza Osborne, localizada em Campo Grande, e do então chefe de gabinete da RioArte¹¹⁶, Ricardo Macieira, na gestão de Eva Doris Rosental, que encontraram uma forma de aproveitar as lonas doadas pelos governos inglês e holandês na conferência Rio-92¹¹⁷. Segundo Macieira (*apud* Autran; Porcionio, 2018), a ideia era promover inclusão social com participação das comunidades, porém, com a decisão da prefeitura de licitar os espaços das lonas no ano de 2008, instaurou-se uma crise e o projeto começou a desmoronar.

Atualmente, tanto as Naves do Conhecimento quanto as Lonas Culturais sofrem com falta de verbas e violência no entorno. Vinte e cinco anos após a inauguração da Lona Cultural Elza Osborne, que abriu caminho para as outras nove unidades espalhadas pelas zonas Norte e Oeste da cidade, ela luta para se manter de pé, assim como as demais. As Lonas Culturais são consideradas como um tipo de Circo Voador¹¹⁸ de seus

¹¹⁶ O Instituto Municipal de Arte e Cultura (RioArte) foi criado em junho de 1979. Tinha como objetivo promover e desenvolver diferentes campos culturais como artes visuais, dança, música e teatro. O RioArte foi o responsável por elaborar e executar as políticas culturais da Secretaria Municipal de Cultura ao longo dos mais de 20 anos de funcionamento, tendo sido desativado pelo ex-prefeito César Maia em fevereiro de 2006 (Carvalho, 2013).

¹¹⁷ Foi uma Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento, também conhecida como Eco-92.

¹¹⁸ O Circo Voador é um tradicional espaço cultural da cidade do Rio de Janeiro. Foi inaugurado em 1982, na praia do Arpoador, em Ipanema, sendo um lugar de divulgação da arte. A ideia inicial era manter o Circo Voador funcionando por um mês, mas o circo permaneceu lá por três meses e só não ficou mais porque a fiscalização desarmou a lona. Depois de muita luta dos artistas, em outubro de 1982, a Prefeitura destinou alguns de seus terrenos para que um fosse escolhido e o Circo Voador instalado. O eleito foi na Lapa, próximo aos Arcos. O Circo foi fechado em 1996 em decorrência de uma ação do então prefeito da

territórios. Em novembro de 2018, quatro das dez Lonas Culturais não receberam o último repasse de dinheiro da prefeitura, que deveria ter sido feito no mês agosto, referente aos meses de setembro, outubro, novembro e dezembro (Autran; Porcidonio, 2018)¹¹⁹.

Evidencia-se que os equipamentos culturais localizados em bairros situados nas zonas Norte e Oeste da cidade do Rio de Janeiro, por exemplo, estão deteriorados, não recebendo os investimentos necessários por parte do poder público. Ao analisar as áreas onde as classes sociais estão concentradas, é possível constatar a desigualdade social e a segregação socioespacial como resultantes deste processo. É importante considerar a coexistência de diferentes situações sociais e urbanas, que constituem o processo de segregação, presentes no espaço social, assim como a presença da oposição de classes na dinâmica espacial e social da organização da cidade (Preteceille; Ribeiro, 1999). Outra dimensão de grande relevância no processo de reprodução social dos trabalhadores e suas famílias se refere ao poder das instituições religiosas na vida desses sujeitos.

Em relação à religião dos trabalhadores entrevistados, o ambulante 1 disse: “sou católico e minha filha é do Candomblé”, enquanto que os ambulantes 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 15 se declararam evangélicos, a ambulante 10 era católica praticante e a ambulante 11 era umbandista. O ambulante 4 explicitou que era evangélico da Assembleia de Deus e que andou “desviado”, mas voltou. O ambulante 5 disse que não frequentava mais igreja, mas tinha fé em Deus, citou algumas passagens do evangelho e disse que proibiram os crentes de pregar nos trens, acrescentando: “Falar em Deus não pode, pagode pode”¹²⁰. Ele contou que toda sexta-feira tinha pagode no trem da Central até Queimados. O ambulante 12 disse: “Só Deus!”. O ambulante 13 não informou. O ambulante 14 afirmou que “não tinha” religião, assim

cidade do Rio de Janeiro, César Maia, que alegou irregularidades no espaço, que teve sua estrutura demolida. Em 2002, sob o comando de Maria Juçá, um movimento passou a lutar pelo retorno do Circo Voador. Assim, por determinação judicial, a prefeitura teve que reconstruir o Circo Voador. Em 2004 ele foi entregue aos produtores e funcionários que lá trabalhavam no ano de 1996. LUCENA, F. História do Circo Voador. **Diário do Rio**. Rio de Janeiro, 18 mai. 2015. Disponível em: <<https://diariodorio.com/historia-do-circo-voador/>>. Acesso em: 07 mai. 2019.

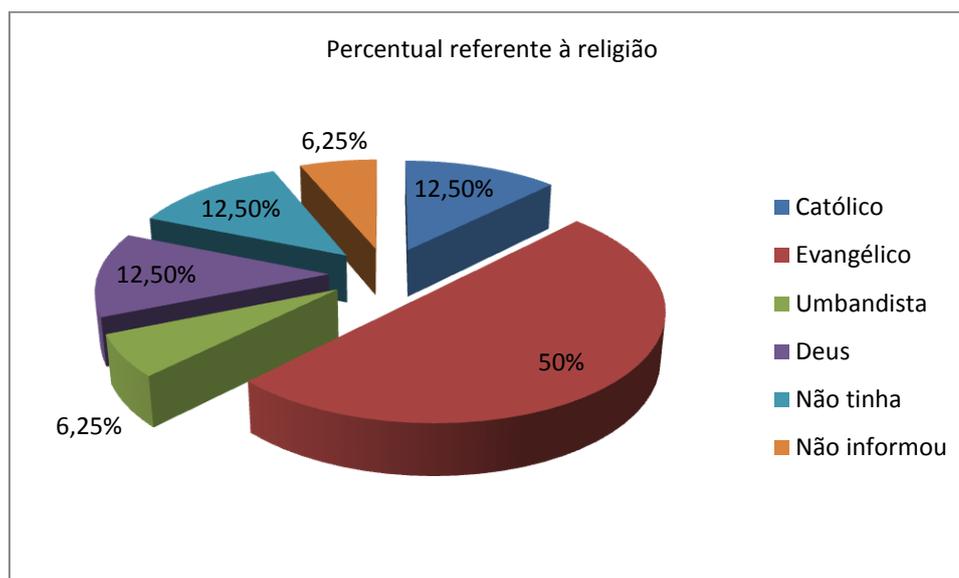
¹¹⁹ AUTRAN, P; PORCIDONIO, G. Lonas culturais chegam aos 25 anos sem festa. **O Globo Online**. O Globo Rio. Rio de Janeiro, 09 nov. 2018. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/cultura/lonas-culturais-chegam-aos-25-anos-sem-festa-23205654>>. Acesso em: 07 mai. 2019.

¹²⁰ São repetidas, através do alto-falante, nas plataformas das estações da ferrovia que: “As manifestações religiosas são proibidas nos trens e estações. Preze por viagens mais agradáveis e respeite o direito de ir e vir de todos” (SuperVia, 2018).

como a ambulante 16. Enquanto que o ambulante 15 disse ser evangélico, ficou batizado por quatro anos, mas não frequentava mais.

Apresenta-se o gráfico 6, na sequência, visando contribuir na melhor visualização das respostas informadas pelos ambulantes entrevistados no que compete à religião seguida por eles.

Gráfico 6
Religião informada pelos trabalhadores ambulantes entrevistados:
SuperVia/RMRJ, 2018



Fonte: Pesquisa de campo (2018). Elaborado pela autora.

Ainda quanto à religião, cabe registrar que a ambulante 9 contou que a mãe era missionária e os tios eram pastores. Disse que gostaria de abrir um ponto de pregação na garagem da casa nova. Durante a entrevista apareceu um “amigo” dela de Belford Roxo/RJ. Todavia, no decorrer desse encontro ficou claro que eram apenas vizinhos do mesmo condomínio e não sabiam, até então, o nome um do outro, apesar da “intimidade” nos conselhos, como expressos a seguir. O “amigo”, que afirmou atualmente ser candomblecista, mas ainda frequentador da igreja evangélica, disse que não tem mais visto a ambulante na igreja e a aconselhou a voltar e contribuir com os 10% do que ela ganhava com o trabalho. Ele destacou: “Emprego é difícil e você não vai conseguir, mas trabalho você tem aqui”, referindo-se ao trabalho dela como ambulante nos trens.

Nesse diálogo que ele estabeleceu com a ambulante, houve uma tentativa de diferenciar emprego e trabalho. Isto é, tratou-se de evidenciar o

trabalho como atividade própria ao homem, que cria sua sociabilidade, embora na sociedade capitalista seja fonte de exploração. E quanto ao emprego, sua expressão nos marcos de uma dada regulação social ao longo da história de desenvolvimento do capitalismo.

Dando continuidade ao diálogo propriamente dito, o “amigo” da ambulante 9 expôs, ainda, que a viu passar no condomínio fazendo farra com umas mulheres mal vistas. Ela disse que estava apenas se divertindo e, embora elas tivessem indo para o bar, ela frisou: “não gosto desse trem não”, referindo-se à bebida alcoólica, tendo afirmado que tomou somente refrigerante. Quanto à igreja, ela disse que vai retornar e que tinha em casa um dinheiro guardado e que daria uma parte para a igreja, mas o dinheiro havia sumido. Disse que não tinha como saber quem pegou o dinheiro porque a casa era frequentada por muita gente, como irmãs e primos. Juntos cantaram um louvor da igreja e ela se emocionou bastante. Ela informou o número do apartamento onde morava no condomínio ao “amigo”, apresentaram seus nomes um ao outro, e ela deu a ele uma sacola com coisas que comprou no trem, como miojos, caixa de leite e esponjas para ele deixar com o marido dela, que estava em casa tomando conta do bebê deles.

No diálogo anteriormente apresentado foi bastante significativo perceber o poder do dízimo¹²¹ na vida de inúmeros sujeitos. Eles, inclusive, mencionaram no diálogo que a vida poderia não estar caminhando bem em virtude da não contribuição, como se fosse uma punição pelo não pagamento. Outro dado relevante foi o percentual de 50% de ambulantes entrevistados que se declararam evangélicos. Poderia, ainda, ser acrescentado o percentual de 12,5% que declararam “Deus”, pois, por não estarem frequentando a igreja, não assumiram ser evangélicos, embora tenha ficado claro o papel dessa religião em suas vidas no curso dos seus depoimentos.

No que diz respeito à Assistência Social, os ambulantes entrevistados a compreenderam, de uma forma geral, como sinônimo de acesso ao benefício do Programa Bolsa Família (PBF). Dos 16 entrevistados, a metade disse que naquele momento não tinha acesso e a outra metade disse que tinha. O ambulante 1 disse que somente havia “Bolsa Família” no Centro de Nova

¹²¹ “A décima parte, que é paga às Igrejas, párocos delas, e pessoas eclesiásticas para sua (...) sustentação; que assim como estes sustentam aos fiéis com o pasto espiritual da doutrina e sacramentos, assim é razão, que os fiéis sustentem aos tais ministros com a décima parte dos frutos que colhem” (Bluteau *apud* Rodrigues, 2013). RODRIGUES, S. Por que dar dízimo é diferente de dizimar. **Veja**. Sobre Palavras, 02 abr. 2013. Disponível em: <<https://veja.abril.com.br/blog/sobre-palavras/por-que-dar-dizimo-e-diferente-de-dizimar/>>. Acesso em: 22 jul. 2019.

Iguaçu, referindo-se ao Centro de Referência de Assistência Social (CRAS), e dava uma hora da casa dele. Já havia recebido auxílio do PBF na época que morava em Santa Cruz com a sobrinha, mas foi cortado. Disse que havia dado entrada novamente “nos papéis”, mas não sabia o que aconteceu.

A ambulante 2 tinha acesso e recebia R\$120,00 do PBF. O ambulante 5 disse que suas filhas recebiam em torno de R\$250,00. O ambulante 7 disse que a esposa recebia apenas R\$39,00 do PBF, acrescentando: “Não dá pra nada!”. A ambulante 9 recebia R\$170,00 do PBF e sublinhou que estava precisando de cesta básica. A ambulante 11 recebia mensalmente R\$193,00. O ambulante 12 disse que não tinha acesso, mas as irmãs recebiam benefício do PBF e acreditava que a mãe dos filhos também recebia. O ambulante 15 informou que a mãe recebia R\$124,00 do PBF. Já a ambulante 16 disse que atualmente não tinha acesso ao PBF, mas, no passado, havia recebido e estava inscrita no CadÚnico¹²².

Sobre o desemprego e o acesso à assistência social, a ambulante 16 relatou: “Complicado... Sempre trabalhei! Nunca parei de trabalhar. Nunca pude realmente parar de trabalhar. Mas já aconteceu de sair de um trabalho e demorar quatro meses para iniciar o outro. Fome a família não passou, mas foi bem difícil. Recebia Bolsa Família, mas era pouco!”.

[...] diante da realidade de aproximadamente metade dos trabalhadores não ter acesso a nenhum mecanismo de proteção social relativo ao trabalho, em vista de sua inserção em atividades precárias e informais, acentuam-se mecanismos governamentais de assistência social que correspondem, no mais das vezes ao único tipo de direito social por eles acessado (Santos, 2012, p. 219).

Mesmo acessando os programas de transferências de renda, a população em situação de pobreza ou em extrema pobreza¹²³ ainda passa, todavia, por privações em diversos âmbitos. Como a ambulante 16 sublinhou em seu depoimento, o valor do benefício é insuficiente diante das demandas da vida.

¹²² “O Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico) é um instrumento que identifica e caracteriza as famílias de baixa renda, permitindo que o governo conheça melhor a realidade socioeconômica dessa população. Nele são registradas informações como: características da residência, identificação de cada pessoa, escolaridade, situação de trabalho e renda, entre outras”. MINISTÉRIO DA CIDADANIA. Cadastro Único. O que é e para que serve, **Secretaria Especial do Desenvolvimento Social**. Brasil, 02 jul. 2015. Disponível em: <<http://mds.gov.br/assuntos/cadastro-unico/o-que-e-e-para-que-serve>>. Acesso em: 25 abr. 2019.

¹²³ Segundo o IBGE, é considerado em situação de extrema pobreza quem dispõe de menos de US\$1,90 por dia, o que equivale a aproximadamente R\$140,00 por mês. Já a linha de pobreza é de rendimento inferior a US\$5,5 por dia, o que corresponde a cerca de R\$406,00 por mês. Essas linhas foram definidas pelo Banco Mundial para acompanhar a pobreza global (IBGE, 2018).

Muitas famílias não conseguem suprir suas necessidades básicas. 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, contudo, que as melhorias nas condições de vida da classe trabalhadora, através da expansão necessária dos serviços sociais, não alteram a essência exploradora do capitalismo.

Como foi apresentado anteriormente, ao evidenciar, historicamente, a emergência e avanço da articulação entre Fordismo e Keynesianismo, a socialdemocracia, por exemplo, é uma ideologia política que apoia intervenções econômicas e sociais do Estado para promover justiça social dentro de um sistema capitalista. Dessa forma, é favorável a uma política que envolva Estado de Bem-Estar Social, sindicatos e regulação econômica para promover distribuição de renda mais igualitária e um compromisso para com a democracia representativa. Os socialdemocratas visam reformar o capitalismo democraticamente através de regulação estatal e da criação de programas, como o PBF (um programa de transferência de renda), que diminuam ou mitiguem as injustiças sociais inerentes ao capitalismo. Contudo, o que se constata, atualmente, em quase todo o mundo, é o aumento das desigualdades, destacando-se as econômicas e sociais.

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 e precárias, as condições de vida de frações da classe trabalhadora também o são da mesma forma. Nesse processo, é de suma importância a educação para a vida dos sujeitos.

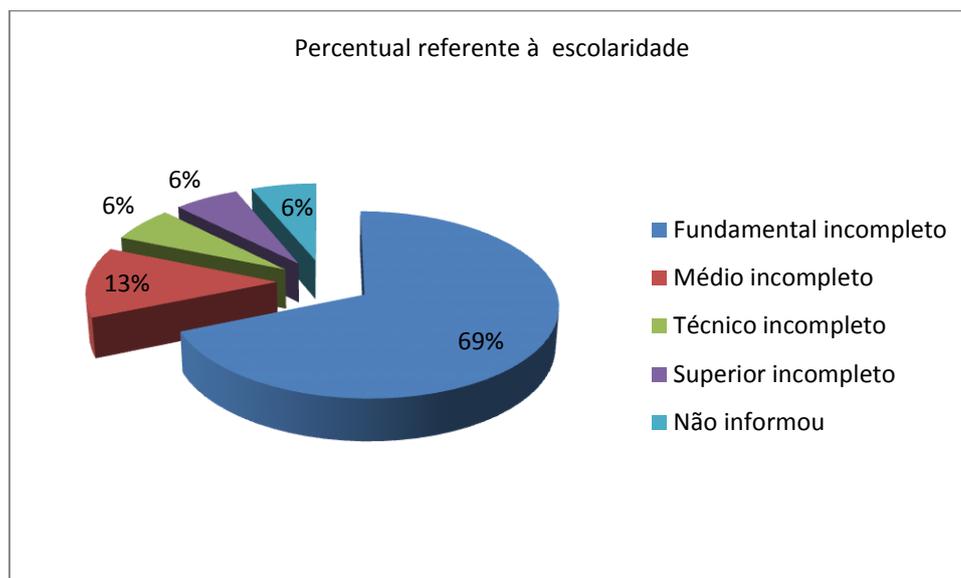
Segundo Frigotto (2003), a educação, quando alcançada no plano das determinações e relações sociais, é constituída e constituinte destas relações, se encontrando historicamente como uma arena de disputa hegemônica. Portanto, nem sempre é transversal a concepção de educação ampliada. Esta vai além da relação “ensino aprendizado”, abrangendo as visões de mundo e as dimensões da vida social, sendo reveladora de determinadas práticas e saberes e constituindo-se como uma proposta pedagógica diferente da adotada hegemonicamente pela maioria das escolas. “A escola é uma instituição social que mediante suas práticas no campo do conhecimento,

valores, atitudes e, mesmo, por sua desqualificação, articula determinados interesses e desarticula outros” (Frigotto, 2003, p. 44).

Embora a concepção ampliada de educação não seja restrita a escolarização, ela compreende a mesma. Dessa forma, torna-se relevante analisar o nível de escolaridade dos ambulantes entrevistados. Segue o gráfico apresentando as informações coletadas a esse respeito.

Gráfico 7

**Nível de escolaridade dos trabalhadores ambulantes entrevistados:
SuperVia/RMRJ, 2018**



Fonte: Pesquisa de campo (2018). Elaborado pela autora.

Um dado alarmante expresso no gráfico 7 se refere ao percentual de 69% de ambulantes entrevistados que não completaram, ao menos, o ensino fundamental. A ambulante 9, por exemplo, declarou: “Só sei ler e escrever meu nome”, dependendo da ajuda de terceiros para calcular o troco e saber quanto de rendimento era obtido com o seu trabalho. Estes dados vêm ao encontro da questão lacunar da Educação, na formação social brasileira, uma vez que, tragicamente, três entre cada dez brasileiros têm limitações para ler, interpretar textos, identificar ironia e fazer operações matemáticas em situações da vida cotidiana e, por isso, são considerados analfabetos funcionais (Fajardo, 2018)¹²⁴.

¹²⁴ FAJARDO, V. Como o analfabetismo funcional influencia a relação com as redes sociais no Brasil. **BBC News Brasil**, 12 nov. 2018. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-46177957>>. Acesso em: 07 mai. 2019.

Segundo o Indicador de Analfabetismo Funcional (Inaf), no ano de 2018, o grupo de analfabetos funcionais representava praticamente 30% da população brasileira entre 15 e 64 anos, porém esse percentual já foi maior, chegou a 39% no ano de 2001. A pesquisa classifica os níveis de alfabetismo em cinco faixas: analfabeto (8%) e rudimentar (22%), que formam o grupo dos analfabetos funcionais; e elementar (34%), intermediário (25%) e proficiente (12%), que ficam na classificação de alfabetizados. Foram entrevistadas 2.002 sujeitos entre 15 e 64 anos de idade, residentes em zonas urbanas e rurais de todas as regiões do país (Fajardo, 2018).

O grupo de analfabetos funcionais reúne os analfabetos absolutos, que assinam o nome com dificuldade, mas conseguem, eventualmente, ver preços de produtos, conferir troco, ligar para um número de telefone e identificar um ônibus pelo nome; e os rudimentares, que somente leem o suficiente para localizar informações explícitas em um texto curto, sabem somar dezenas, mas não conseguem identificar qual operação matemática é necessária para resolver um problema, por exemplo (Fajardo, 2018).

De acordo com a referida pesquisa, entretanto, mesmo com suas dificuldades, os analfabetos funcionais são usuários frequentes das redes sociais. Entre eles, 86% usam WhatsApp, 72% são adeptos do Facebook e 31% têm conta no Instagram. Assim, quando se comparar o índice de uso entre os dois grupos (alfabetizados e não-alfabetizados) a diferença não é tão grande. Entre os considerados proficientes, por exemplo, 89% usam o Facebook. Todavia, o acesso a essas plataformas é mais limitado. “Essas pessoas não vão tirar proveito das redes sociais para conseguir informações, garantir direitos, porque não conseguem discernir conteúdos. Teriam a mesma limitação com um jornal escrito, por exemplo; a diferença é que este elas não vão acessar”, afirmou a pesquisadora Ana Lima, responsável pela elaboração do indicador (*apud* Fajardo, 2018).

A pesquisadora Ana Lima (*apud* Fajardo, 2018) ressaltou que a escolaridade é o fator determinante do nível do analfabetismo, mas, ao mesmo tempo, ela não garante o que é esperado. Tanto que 4% dos analfabetos funcionais cursavam o ensino superior, nível de ensino em que se pressupõe um aluno plenamente alfabetizado. Seguem os relatos dos ambulantes entrevistados no que diz respeito aos motivos que os levaram a parar de estudar.

O ambulante 1 parou de estudar para trabalhar e, quando perguntado, disse que gostaria de retornar, mas achava que não tinha mais tempo. A

ambulante 2 informou que pagava R\$420,00 na escola privada, referente ao seu curso técnico profissionalizante, mas gostaria de cursá-lo em escola pública. Tinha muita vontade de fazer faculdade. Mas disse que a filha deu muito trabalho a ela e não tinha cabeça, inclusive estava grávida de seis meses e já tinha um filho pequeno.

De acordo com Frigotto (2003), há uma nítida diferenciação da educação ou formação humana para a classe dominante e a classe trabalhadora. Os segmentos das classes dirigentes não são impulsionados, por exemplo, a cursarem o ensino técnico, ao contrário da classe trabalhadora.

Na perspectiva das classes dominantes, historicamente, a educação dos diferentes grupos sociais de trabalhadores deve dar-se a fim de habilitá-los técnica, social e ideologicamente para o trabalho. Trate-se de subordinar a função social da educação de forma controlada para responder às demandas do capital (Frigotto, 2003, p. 26).

O contexto é de desarticulação dos interesses da classe trabalhadora em todas as dimensões da vida social e isso, de certa forma, é propagado ideologicamente também por muitos estabelecimentos educacionais em prol dos interesses da classe dominante, ou seja, do capital. É difundida a necessidade da “qualificação” como requisito necessário do acesso aos postos de trabalho, todavia, esta nem sempre significa uma qualificação efetiva, mas sim “novas” modalidades de especialização do trabalhador coletivo.

Os relatos a seguir guardam forte relação da centralidade do trabalho como estratégia de sobrevivência. O ambulante 3 parou de estudar aos oito anos de idade para trabalhar na ferrovia vendendo doces. “Aqui tem como correr. Na rua perde!”, referindo-se às mercadorias. “Na minha idade, não dá mais não”, quando indagado se pretendia retomar os estudos. Já o ambulante 4 estudava à noite, mas disse que não conseguia se concentrar e acabava dormindo muito na sala de aula. Ele estudava em uma escola municipal no município de Mesquita. Já havia feito curso de informática, iniciado um de soldador, mas parou porque não gostava de “levar choque” e queria trabalhar como segurança. Enquanto que o ambulante 5 expôs: “Tem que trabalhar! Caçar... Se não, não come. Pra não morrer! O mundo é ruinzão... já sofri muito... Saí de casa menorzão... Já passei sufoco mesmo. Todo mundo passa e não tem jeito mesmo”.

No evolir da produção capitalista desenvolve-se uma classe de trabalhadores que, por educação, tradição e hábito, reconhece as exigências

desse modo de produção como leis naturais e evidentes por si mesmas (Marx, 2010b). A sociedade capitalista busca ocultar as relações sociais entre homens, buscando transformá-los em seres passivos. Além de separar o produto do produtor, tal sociedade impulsiona a autonomia da coisa com relação à ação dos homens, favorecendo o processo de imobilização, naturalização e banalização das desigualdades; “não há alternativa é a expressão mais ouvida” (Ferreira, 2011, p. 76). Todavia, por ser lugar da reprodução, o espaço também é lugar da contestação, da rebeldia, lugar da ação. Assim, no espaço existem sujeitos que naturalizam a desigualdade, mas também há aqueles que se indignam e lutam contra o estado de coisas vigentes.

O ambulante 6 também parou de estudar para trabalhar e disse: “Gostar nós gostaria”, quando perguntado se gostaria de retornar os estudos. O ambulante 7 também relatou que parou de estudar para trabalhar, acrescentando: “Perdi meu pai com 14 anos. Tive que ajudar minha mãe e ainda tinha um irmão mais novo. Não tive escolha!”. Gostaria de retornar e expôs: “Se eu soubesse quanto o estudo ia fazer falta, não tinha parado”. O ambulante 8 parou de estudar para trabalhar porque “criou família” cedo. Já havia estudado à noite e tinha vontade de retornar. A ambulante 9 parou de estudar para ajudar em casa com 17 anos de idade. Disse que tinha vontade de retornar, mas não conseguia vaga. O filho de 14 anos de idade foi morar recentemente com ela e também não estava estudando.

A ambulante 10 também parou de estudar para trabalhar porque o pai ficou desempregado. Estudava numa escola que foi extinta, por isso ingressou num colégio estadual no Méier, mas não havia conseguido continuar e pretendia fazer o Exame Nacional para Certificação de Competências de Jovens e Adultos (Encceja) para obter a certificação do Ensino Médio. A ambulante 11 contou que havia feito um curso de reciclagem para bombeiro civil e gostaria de cursar gastronomia.

O ambulante 12 foi expulso do colégio aos 16 ou 17 anos de idade por ser muito bagunceiro, segundo o próprio. Quando indagado se gostaria de retornar disse: “Agora não dá! À noite fica mais difícil... Cheguei a fazer a inscrição, mas não tinha vaga. Mas quero retornar porque concurso precisa de 1º ano”. O ambulante 14 expressou: “Quis parar... Tenho vontade de retornar, mas ainda não corri atrás”. O ambulante 15 estudava no período noturno numa escola municipal e a ambulante 16 cursava o 3º período do curso de Geografia na Uerj.

Sublinha-se nos depoimentos referentes à educação que, dos 16 ambulantes entrevistados, metade expressou, claramente, que parou de estudar para trabalhar, pois tiveram que contribuir para o próprio sustento e de sua família. Apenas quatro dos ambulantes entrevistados ainda estudavam, de modo concomitante ao trabalho desenvolvido nos trens. Era notório que a dinâmica trabalho-estudo era desgastante e prejudicava o potencial de aprendizado desses sujeitos, conforme exposto pelo ambulante 4, que não conseguia se concentrar e acabava dormindo na escola. Além da educação, outra instituição fundamental para a vida dos sujeitos é a saúde.

Quanto ao acesso ao serviço de saúde, o ambulante 1 expôs que tinha Clínica da Família próxima de onde morava e o hospital D. Pedro II em Santa Cruz dava cerca de 50 minutos de carro. A ambulante 2 disse: “Tem tudo. É muito desenvolvido!”, referindo-se ao bairro onde morava, Campo Grande. O ambulante 3 disse que tinha clínica da família, mas não tinha Unidade de Pronto Atendimento (UPA) nem hospital. O ambulante 5 expressou que nunca havia feito exames: “Tá marcado pro dia 1º!”, afirmando que no 1º dia do mês de julho realizaria exames pela primeira vez porque andava sentindo muito cansaço. Todavia, a data informada era um domingo.

O ambulante 6 contou que, quando passava mal, a família, que morava em Mesquita, usava a UPA de Edson Passos. O ambulante 7 narrou que o filho fazia tratamento no Instituto Nacional de Câncer (INCA) porque nasceu com câncer. De três em três meses ele fazia monitoramento lá e já havia passado por várias cirurgias. Ele acompanhava o filho e a esposa quando estava com dinheiro. Do contrário, precisava ir para o trem trabalhar.

A ambulante 10 relatou que foi à UPA de Rocha Miranda, mas não tinha nem médico nem remédio. Aí teve que ir à unidade de Campinho, que ficava mais longe da casa dela. Ela disse, ainda, que acessava o atendimento com ginecologista através da Clínica da Família. A ambulante 11 informou que, recentemente, havia sido aberto um hospital perto de sua casa. O ambulante 15 contou que na região onde morava havia policlínica e “negócio de ganhar neném”, ou seja, maternidade. A ambulante 16 expôs acessar a Clínica da Família.

Já o ambulante 12 expressou indignado: “Descaso... o hospital não receber a gente!”, citando o caso da senhora que teve atendimento recusado no hospital Getúlio Vargas após nove horas de peregrinação e faleceu. Acrescentando, sobre si próprio, “fui consultado pra tentar operar o joelho e nada...”. O entrevistado demonstrou grande revolta contra o Estado devido à

falta de acesso da população aos estabelecimentos de saúde, que foram precarizados por vários governos corruptos. Nesta mesma direção, o ambulante 13 contou que, próximo à sua residência, havia projeto para ter UPA, mas a verba foi desviada devido à corrupção.

Verificou-se uma série de dados que contribuem para corroborar que os equipamentos urbanos acessados pelos trabalhadores ambulantes e por suas famílias não recebem os investimentos necessários para oferecer um atendimento de qualidade à classe trabalhadora, sobretudo nas suas frações mais empobrecidas. Nesse contexto, destaca-se que os locais de moradia dos ambulantes entrevistados eram localizados em bairros periféricos, que possuem, em sua maior parte, estruturas precárias, assim como as construções de suas casas. Outro fator extremamente relevante diz respeito ao baixo valor, em geral, da renda per capita desses trabalhadores e suas famílias, restringindo o poder de consumo deles, inclusive para produtos de “primeira necessidade”, como alimentos, medicamentos, vestuário etc.

Para finalizar este capítulo, cabe sinalizar que os aspectos comentados e analisados sobre as condições e modo de vida articulados à inserção de trabalho como trabalhadores ambulantes nos trens urbanos evidenciam as limitações e/ou a ausência de garantias mínimas para dar andamento a vida. O Estado deveria implementar políticas públicas, inclusive habitacional, que contemplassem a totalidade da cidade, dificultando, com isso, o poder de controle, como das milícias, nas regiões em que o Estado não tem domínio. O não direito ao trabalho, à educação, à saúde, à cidade, entre outros, configuram a realidade social de milhares de brasileiros, expostos a esse capitalismo devastador, que intensifica, por meio de inúmeras estratégias, a superexploração à classe trabalhadora.

Neste capítulo, a categoria questão urbana foi desenvolvida para fundamentar a relação dos ambulantes que trabalham na ferrovia da RMRJ com o espaço urbano. Articulou-se a categoria trabalho a essa discussão, abrangendo as experiências dos ambulantes em questão e suas famílias para além do âmbito do trabalho, envolvendo também outras esferas que contribuem para expressar sua reprodução social. Tal questão está articulada à discussão do urbano e vida na cidade que, para estes sujeitos, se expressa como segregação socioespacial. No próximo capítulo, serão expostos os conflitos, contradições e formas de resistência dos sujeitos dessa pesquisa, apresentando a dinâmica das viagens nos trens, buscando ilustrar e

compreender as relações estabelecidas no espaço ferroviário e, por conseguinte, as experiências dos trabalhadores ambulantes.

4. **Conflitos, contradições e formas de resistência dos ambulantes da ferrovia da Região Metropolitana do Rio de Janeiro**

Os livres

De dia, são guiados pelo sol. De noite,
pelas estrelas.

Não pagam passagem e viajam sem
passaporte e sem preencher formulários
na alfândega e na imigração.

Os pássaros, os únicos livres neste
mundo habitado por prisioneiros, voam
sem combustível, de polo a polo, pelo
rumo que escolhem e na hora que querem,
sem pedir licença aos governos que se
acham donos do céu.

O caçador de histórias
Eduardo Galeano, 2016, p. 15.

Neste capítulo são apresentadas reflexões sobre os conflitos e contradições referentes ao trabalho dos ambulantes nos trens no espaço da ferrovia da RMRJ, retratando, sobretudo, as possíveis formas de resistência desses trabalhadores. Estas são fundamentais neste estudo porque se parte do pressuposto que o trabalho clandestino é a primeira forma de resistência dos trabalhadores ambulantes que desenvolvem suas atividades na ferrovia para serem inseridos no “mundo do trabalho”. Tal inserção está diretamente pautada na luta pela sobrevivência, dos próprios trabalhadores ambulantes e de suas famílias. Deste modo, estão articuladas tanto às estratégias de sobrevivência, mais relacionadas à busca por condições materiais de existência, quanto às formas de resistências, pertinentes às lutas dos trabalhadores, mesmo que ainda dispersas.

Assim, inicialmente, embarcou-se em uma viagem na ferrovia, buscando demonstrar a dinâmica dos trens urbanos de passageiros da RMRJ. Optou-se por realizar movimentos de idas e vindas relacionados ao campo teórico-empírico e ao processo histórico correspondente à discussão em questão. Em seguida, conflitos e contradições no trabalho dos ambulantes nos trens foram clarificados e analisados. Por último, foram examinadas as experiências de resistência dos trabalhadores ambulantes nos trens da RMRJ. Convém ressaltar que, ao longo do presente capítulo, buscou-se articular os conceitos de classe e experiência e a categoria superexploração da força de trabalho,

desenvolvidos no segundo capítulo, além da discussão sobre o direito à cidade, empreendida no terceiro capítulo desta tese.

4.1

A dinâmica das viagens nos trens urbanos de passageiros

Neste item são expostas imagens e observações da pesquisa de campo, assim como trechos de alguns diálogos estabelecidos presencialmente e outros publicados em matérias em jornais e vídeos postados na Internet sobre o trabalho ambulante na ferrovia, visando apresentar a dinâmica das viagens nos trens urbanos de passageiros da RMRJ. Ademais, procurou-se, com esses elementos, contribuir na compreensão das relações constituídas e estabelecidas entre os trabalhadores ambulantes no espaço da ferrovia.

Em todos os ramais da ferrovia da RMRJ, as paisagens das janelas dos trens revelam favelas em sequência, terrenos baldios, edifícios invadidos, enfim, estruturas precárias, inclusive por onde os trens circulam. Durante a pesquisa de campo realizada para este estudo, uma passageira proferiu para os demais, que estavam naquela composição do trem parada na estação do Engenho Novo, que o percurso todo poderia ser daquele jeito: um cenário florido. Parecia uma miragem, mas de fato havia brotado flores ao lado dos trilhos, semelhantes às cerejeiras em flor. Isso se deu numa época específica do ano e abrangia um ínfimo percurso do trajeto. De fato: “Cada vagão é um mundo. Cada viagem, uma surpresa” (Briso, 2015)¹²⁵.

É comum a existência do tráfico de drogas em diversas estações, sobretudo nos ramais de Belford Roxo e Santa Cruz. Em vários pontos, sujeitos usam crack como se estivessem fumando cigarro. Nos vagões lotados, transitam tanto trabalhadores ambulantes quanto pedintes:

um cego passa pedindo esmola. O velho sabe usar as palavras. — Olhem para mim, já que não posso olhar para vocês. Só peço aquilo que seu coração achar que eu mereço. E que não for fazer falta — diz, sacolejando o boné cheio de moedas (Briso, 2015).

No que diz respeito ao trabalho dos ambulantes nos trens, foi possível observar, numa das idas a campo, ambulantes trabalhando nos trens, dois

¹²⁵ BRISO, C. Culto, samba nos vagões dos trens do Rio e a “alegria de pobre”. **O Globo Online**. O Globo Rio. Rio de Janeiro, 09 nov. 2018. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/culto-samba-nos-vagoes-dos-trens-do-rio-a-alegria-de-pobre-17199359>>. Acesso em: 07 mai. 2019.

palhaços se apresentando e passando o chapéu em seguida, além de um portador de deficiência pedindo ajuda financeira. A figura 4, apresentada a seguir, extraída do vídeo postado no Youtube pelo ambulante Fernando Sousa, apelidado “Fernandinho”, sobre a venda de balas na composição do trem da ferrovia da RMRJ, ilustra situação semelhante, pois exhibe ambulante e pedinte [ao fundo] ocupando o espaço ferroviário.

Figura 4

Trabalhador ambulante vendendo nos trens: SuperVia/RMRJ, 2016



Fonte: Sousa, 2016¹²⁶.

O referido ambulante produziu pelos menos cinco vídeos retratando a dinâmica de trabalho dos vendedores ambulantes nos trens urbanos de passageiros. O vídeo intitulado “Dia a dia de um camelô nos trens do Rio de Janeiro: *parte 3*”¹²⁶ exibe ambulantes, passageiros e pedintes convivendo no mesmo espaço. No vídeo de mesmo nome, mas referente à “*parte 4*”¹²⁷, o depoimento de um ambulante, colega de “Fernandinho”, é exposto:

Acho que vou embora. Só arrumar o do gás. O gás acabou... Aí vim arrumar do gás. Senão não rola comida no barraco. Não tem fogão a lenha. Vou passar a comprar dois [botijões] pra deixar um de reserva.

Fica evidenciado, no relato apresentado, a importância dos rendimentos do trabalho de ambulante para suprir suas próprias necessidades de

¹²⁶ SOUSA, F. Dia a dia de um camelô nos trens do Rio de Janeiro: *parte 3* FERNANDINHO METE BALA NOS CLIENTES kkk. **Youtube**, 22 nov. 2016. (6m17s). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=fyonoQyi2mU>>. Acesso em: 12 dez. 2018.

¹²⁷ SOUSA, F. Dia a dia de um camelô nos trens do Rio de Janeiro: *parte 4* FERNANDINHO METE BALA NOS CLIENTES kkk. **Youtube**, 23 nov. 2016. (10m2s). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=UuvxlEnBtwM>>. Acesso em: 12 dez. 2018.

alimentação e de sua família, dependentes do gás de fogão para cozinhar os alimentos. Deste modo, o ambulante trabalhava para a sobrevivência imediata. Malaguti (2000) já afirmava que o trabalho informal era a única forma de sobrevivência para milhões de brasileiros e que a informalidade era o “arrimo” da maior parte da população trabalhadora brasileira, constituindo-se a regra nacional de pertencimento ao “mundo do trabalho”.

Aqui é importante trazer algumas observações registradas no diário de campo (intitulado Cadernos do Trem, conforme trechos apresentados no Apêndice C). Estes registros foram realizados no início do primeiro semestre de 2018, quando da exploração do campo, mas em momento anterior à realização das entrevistas propriamente ditas. Um jovem ambulante, que aparentava ter cerca de 15 anos de idade, estava na plataforma da estação Engenho Novo ensacando suas balas para serem vendidas. Outro ambulante, que parecia possuir cerca de 30 anos de idade, desembarcou vendendo carregadores de celular universal e fones de ouvido. No trem, rumo à Deodoro, uma ambulante, que aparentava ser uma mulher transgênero masculino, perceptível pelo tipo físico e voz, vendia balas Juquinha. Havia muitos jovens vendendo balas no decorrer desse trajeto.

Na maioria das estações havia pelo menos um ambulante vendendo de modo “parado” com seu isopor de bebidas, normalmente contendo água e refrigerantes, além de um saco com biscoitos, batatas e pipocas. Foi possível observar que a estação de Deodoro estava modernizada e, segundo um funcionário da SuperVia, disponível para dar informações aos usuários, não havia mais ambulantes autorizados usando coletes da Nestlé e Pepsi, mas ainda havia vendedores de jornais no período da manhã.

Também foi possível constatar a presença de músicos na ferrovia, sendo que a figura 5, apresentada adiante o ilustra. Havia cinco na estação Deodoro, quatro deles seguiram para a Central do Brasil no trem parador. Entraram no primeiro vagão e dois deles se apresentaram no trem, o vocalista com violão e sua parceira com o violino, também houve participação de um dos outros músicos com um trompete.

Antes da apresentação musical e instrumental, de uma forma eloquente e educada, o vocalista disse que eram artistas de rua e gostariam de divulgar seu trabalho. Perguntou se poderiam se apresentar e destacou que, caso alguém se incomodasse com o som, poderia falar que eles seguiriam para outro vagão. Após a apresentação, “passaram o chapéu” e disseram que

também gastavam com a manutenção dos equipamentos. Ficaram lisonjeados quando alguns passageiros pediram para tirar fotos deles.

Em diálogo estabelecido com o vocalista, ele expôs que era natural de Belém, Pará, e que tinha vindo para o Rio de Janeiro no ano anterior [2017] para “viver da arte”. Trabalhavam em todos os ramais dos trens, também já havia trabalhado em ônibus e praças, por entender que todos os sujeitos deveriam ter acesso à arte. Não tinham vivenciado situação de conflito com os ambulantes, inclusive ressaltou que alguns gostavam do som deles, e acreditava que todos tinham espaço para trabalhar ali na ferrovia.

Figura 5

Artista de rua no espaço urbano: via de acesso às estações metrô e ferroviária do Maracanã, Rio de Janeiro, 2018



Fonte: Minine, 2018¹²⁸.

O artista de rua revelado na figura 5 foi fotografado na passarela de pedestres que dá acesso às estações de metrô e ferroviária do bairro Maracanã, na cidade do Rio de Janeiro (Minine, 2018). Coincidentemente é o mesmo trabalhador com o qual a pesquisadora manteve contato, durante o trabalho de campo no primeiro semestre de 2018. Para ele, seu trabalho:

Tem como objetivo principal levar cultura e alegria para o povo, tocando e cantando nos trens, ônibus, praças etc. [...] o trabalho do artista de rua é sempre voltado para o bem social, para o coletivo. Ele é feito exclusivamente para atender as pessoas, àqueles que irão usufruir dessa arte. Nesse sentido, o objetivo principal do artista de rua, na minha concepção, vindo bem de dentro, não é ganhar dinheiro, mas sim levar um enriquecimento cultural para o

¹²⁸ MININE, R. Música e poesia no vagão. **A Nova Democracia**. Ano XVII, nº 213 - 2ª quinzena de julho e 1ª de agosto de 2018. Disponível em: <<https://anovademocracia.com.br/no-213/9209-musica-e-poesia-no-vagao>>. Acesso em: 01 fev. 2019.

povo, realizar um trabalho social e não comercial ou relacionado à carreira (Menezes *apud* Minine, 2018).

Os artistas de rua também precisam de recursos financeiros para a sobrevivência, pois, afinal, são também trabalhadores. Isto é, ainda que, em sua resposta, tenha preferido privilegiar o conteúdo de seu trabalho, evidenciando o papel da cultura e da arte, não se deve esquecer que ele é um trabalhador como os demais e, também, precisa deste trabalho para dar andamento à vida, como todos os demais trabalhadores e trabalhadoras.

Nesse âmbito artístico nos trilhos da RMRJ, cabe apresentar a iniciativa “Arte no vagão”, que se define “uma manifestação espontânea e voluntária, resultante do estreitamento em seu cerne das relações sócio/culturais, reafirmado na crescente e indiscutível aceitação por parte da população e usuários dos transportes coletivos”. Também define a palavra vagão:

A raiz da palavra vagão é a palavra vago, que vai além do seu significado popular, associado somente aos vagões de metrô e trem, no caso dos coletivos artísticos, a palavra vagão abrange todo e qualquer espaço vago da cidade, pois a cidade em si sempre foi manjedoura e palco para manifestações artísticas/culturais, já fazendo parte característica de nossa identidade como nação¹²⁹.

A “Arte no vagão” criou um abaixo assinado solicitando a toda população e aos órgãos competentes pelo cumprimento das leis que regem o estado democrático, a garantia de segurança dos artistas e o reconhecimento da contribuição da arte para a sociedade. Destacou-se que:

Os artistas e coletivos, em comum acordo, levam sempre em consideração as condições de lotação das composições, principalmente em horários de pico, onde o próprio ato de viajar em condições de superlotação já é incômodo por demais para a população.

Através de tal abaixo assinado, pediu: “o cumprimento de direitos, diálogos e leis que contemplem a segurança e integridade dos artistas, os protegendo de atroz atos repressivos, muitas vezes violentos, no caso do metrô em específico”. Reconheceu-os “como trabalhadores os agentes de segurança, que, no exercício de sua função, muitas vezes conflituosa, cumprem normas que lhes são orientadas pela direção ou inteligência responsável pela estratégia de ação”. A “Arte no vagão” solicitou, assim:

A solução destes conflitos através do diálogo transparente e democrático, se faz também necessário a ratificação da proposta de lei já protocolada na ALERJ (Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro) da lei que contemple as manifestações artísticas conscientes dentro dos vagões do

¹²⁹ PETIÇÃO PÚBLICA. Arte no Vagão Para: www.alerj.rj.gov.br. **Abaixo assinado**. Disponível em: <https://peticaopublica.com.br/pview.aspx?pi=BR_103597>. Acesso em: 01 fev. 2019.

metrô, trem, ônibus, barcas, BRTs e espaços vagos e carentes de ações criativas, construtivas e colaborativas para a cidade do Rio de Janeiro.

Representou, então, uma conquista para os artistas que desenvolviam seus trabalhos nas barcas, trens e metrô, o reconhecimento oficial da manifestação cultural nas estações desses modais no âmbito do Estado do Rio de Janeiro, de acordo com a Lei nº 8120/2018¹³⁰. Tal lei entende por manifestação cultural as apresentações de música vocal e/ou instrumental, de poesia, teatro, dança, entre outras. Embora a reivindicação dos artistas fosse mais ampla, a lei não abrangeu os ônibus, BRTs e “espaços vagos e carentes de ações criativas, construtivas e colaborativas para a cidade do Rio de Janeiro”.

Em março de 2019 [quando a autora desta tese voltava de uma de suas orientações], no trem do ramal Deodoro que saía da Central, um artista de rua se apresentou no vagão com voz e violão. Ele cantou a música “Chão de giz”¹³¹, do artista brasileiro Zé Ramalho¹³². Todavia, antes contextualizou, afirmando que o mencionado artista havia escrito aquela música em um dos piores momentos da vida dele. Então sugeriu que todos fizessem o movimento de encontrar força no amor, na arte, perante as dificuldades da vida. Depois ele cantou uma música de Tim Maia¹³³, explicitando que o referido músico morou no município de Belford Roxo e poderia ter feito algumas de suas canções nos trens.

Ao final de sua apresentação, o artista citou o Diário Oficial do Rio de Janeiro, de setembro de 2018, para destacar a permissão dos artistas de ruas se apresentarem nos trens, barcas e metrôs do Rio de Janeiro. Ressaltou a importância de outros estados brasileiros também regularizarem o trabalho

¹³⁰ ALERJ. **Lei Nº 8120**, de 25 de setembro de 2018. Regulamenta a manifestação cultural nas estações de barcas, trens e metrô no âmbito do estado do rio de janeiro e dá outras providências. Disponível em: <<http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/contlei.nsf/c8aa0900025feef6032564ec0060dfff/1dfc90b8f42a80cb832583160062dee9?OpenDocument>>. Acesso em: 01 fev. 2019.

¹³¹ “Chão de Giz é uma das composições mais famosas do artista e consiste em uma letra poética repleta de metáforas. Por este motivo, existem também várias interpretações possíveis”. CULTURA GENIAL. Música Chão de Giz, de Zé Ramalho. **Música**. Disponível em: <<https://www.culturagenial.com/musica-chao-de-giz/>>. Acesso em: 24 jul. 2019.

¹³² Nome artístico de José Ramalho Neto, nascido em Brejo do Cruz, município pertencente ao estado da Paraíba, nascido em 3 de outubro de 1949. É um compositor, cantor e violinista. ZÉ RAMALHO. In: **ENCICLOPÉDIA Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileiras**. São Paulo: Itaú Cultural, 2019. Disponível em: <<http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa7663/ze-ramalho>>. Acesso em: 24 de Jul. 2019. Verbete da Enciclopédia. ISBN: 978-85-7979-060-7.

¹³³ Nome artístico de Sebastião Rodrigues Maia, nascido no Rio de Janeiro, em 28 de setembro de 1942, tendo falecido em Niterói, no dia 15 de março de 1998. Tim Maia foi um dos principais nomes do cenário musical brasileiro tendo passeado por vários estilos musicais. CULTURA MIX. Quem Foi Tim Maia? **Nacionais**. Disponível em: <<https://musica.culturamix.com/artistas/nacionais/quem-foi-tim-maia>>. Acesso em: 24 jul. 2019.

dos artistas de rua dessa forma e, ainda, que em países europeus e no Uruguai já é regulamentado há tempos. “Para todos trabalharem com dignidade, não importa se é artista, ambulante ou presidente!”, acrescentando: “Do chapéu a gente vive e sobrevive”, passando o mesmo e contanto com a colaboração dos passageiros, mas, sobretudo, pedindo “aplausos e boas energias”.

Contudo, em 24 de junho de 2019, o Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro considerou inconstitucional a Lei Nº 8120, de 25 de setembro de 2018, conforme publicado, em Diário Oficial, no dia 02 de julho de 2019¹³⁴. A referida lei foi questionada na Justiça pelo então deputado estadual Flávio Bolsonaro, atualmente senador. Segundo o desembargador relator do caso, as apresentações podem prejudicar o sossego dos passageiros (Bom Dia Rio, 2019)¹³⁵.

Entende-se que tanto os artistas de rua quanto os sujeitos-chave deste estudo são trabalhadores que estão no espaço da ferrovia batalhando para a sobrevivência. Os vendedores ambulantes (re)vendem as mercadorias que são compradas (no caso de revenda) ou produzidas por eles (como nos casos de refeições ou docinhos). Os artistas de rua também podem ser considerados trabalhadores ambulantes que vendem sua arte em troca de uma contribuição consciente, não obrigatória, mas também em prol da luta pela sobrevivência.

Mesmo quando as manifestações culturais ainda não eram permitidas no espaço ferroviário, antes de setembro de 2018, elas já existiam de modo sistemático e, provavelmente, continuam sendo na atualidade, apesar da proibição oficial. Conforme Briso (2015), aproveitando as brechas na vigilância, toda sexta-feira, no final do dia, havia sambistas tocando nos trens rumo a Japeri e Santa Cruz, enquanto voltavam para casa. Todos bebiam, fumavam e cantavam. Próximos à Madureira, os sambistas entoavam Paulinho da Viola. Emocionado, um homem abraçou a equipe do jornal *O Globo* e disse: “Sabe o que é isso? Alegria de pobre!” (*apud* Briso, 2015), que dura “até o despertador tocar, na madrugada de segunda-feira, quando o trem chamar de volta seus trabalhadores” (Briso, 2015).

¹³⁴ PODER JUDICIÁRIO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (PJRJ). Consulta Processual por Número. **Processo No: 0055833-71.2018.8.19.0000**. Disponível em: <<http://www4.tjrj.jus.br/ejud/ConsultaProcesso.aspx?N=201800700229>>. Acesso em: 22 jul. 2019.

¹³⁵ BOM DIA RIO. Justiça do RJ proíbe apresentações de artistas em estações e vagões de trem, metrô e nas barcas. **G1 - Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 25 jun. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/06/25/justica-do-rj-proibe-apresentacoes-de-artistas-em-estacoes-e-vagoes-de-trem-metro-e-nas-barcas.ghtml>>. Acesso em: 22 jul. 2019.

O espaço ferroviário da RMRJ, por onde transitam milhares de sujeitos diariamente, tanto nos deslocamentos casa-trabalho quanto quando utilizado para desenvolver o próprio trabalho - como no caso dos trabalhadores ambulantes - também é, há muito tempo, portanto, um espaço cultural e de lazer. Como visto, assim se constitui através de diferentes manifestações culturais, seja de exposição de músicas, seja de apresentações de cordel, teatro, entre outras, que são compartilhadas com os usuários da ferrovia.

Dando prosseguimento às andanças no campo, numa das viagens realizadas em agosto de 2018 foi observado que a plataforma da estação Maracanã, onde param os trens dos ramais Gramacho e Belford Roxo, estava lotada por volta das 12h30min. O trem que seguia no sentido a Belford Roxo chegou cheio. Havia um intervalo grande entre a ida de um trem e outro, como de costume. No trajeto Maracanã-Mercadão de Madureira foi possível visualizar a distância de, aproximadamente, três palmos entre o trem e a plataforma. Com isso, um idoso teve dificuldade para ingressar na composição do trem e contou com a ajuda de dois passageiros. Logo cederam lugar para esse idoso se sentar [tanto em um lugar comum quanto naqueles que têm o destino preferencial para idosos, pessoas com deficiência, gestantes ou com criança de colo].

Entre as estações Triagem e Jacarezinho era notória a presença de vários pontos de esgoto a céu aberto, montanhas de lixo acumuladas, banca de produção do tráfico com diversos jovens ensacando pó branco, barraquinhas vendendo bebidas [refrigerantes, cerveja, água, guaraná natural] e comidas [quentinhas e salgadinhos]. Inclusive, a ambulante 2 expôs que almoçava no Jacarezinho, provavelmente em uma dessas barraquinhas. Também era claro nesse trajeto o maior quantitativo de vendedores ambulantes e esses, em sua maioria, pareciam mais empobrecidos, vide a sua aparência [arcada dentária, marcas de expressão, vestimentas etc.]. Um deles anunciou “Comprar barato não é vergonha não... É sabedoria!”. Outro intitulava suas mercadorias como da “loja do pretinho”, referindo-se a si próprio. Um vendedor de doces, como paçocas e pé de moça, apresentava seus produtos através da sua própria apresentação de hip hop e contando com o auxílio da sua caixa de som portátil.

Havia um alto-falante nas plataformas das estações Maracanã e Mercadão de Madureira comunicando, de modo repetitivo, as advertências tanto sobre os "vendedores irregulares" - numa clara referência aos

trabalhadores ambulantes, conforme já mencionado - quanto em relação ao direito ao acesso a vagões pelas mulheres, assim expressas:

A venda de produtos por vendedores irregulares é proibida nos trens e estações. Você pode comprar um produto de origem duvidosa ou até mesmo vencido. Não colabore com o comércio ilegal! (SuperVia, 2018).

O carro feminino funciona das 6h às 9h e das 17h às 20h. É direito delas e você deve respeitar. Lembramos que nos trens de oito carros, o carro válido é o mais distante do maquinista (SuperVia, 2018).

Acrescenta-se, ainda, uma terceira advertência veiculada pelos autofalantes da SuperVia, dirigida à “proibição” de manifestação religiosa: “As manifestações religiosas são proibidas nos trens e estações. Preze por viagens mais agradáveis e respeite o direito de ir e vir de todos”. (SuperVia, 2018).

As manifestações de qualquer religião são práticas proibidas no espaço ferroviário, oficialmente desde o ano de 2007, conforme publicado pelo Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro (JUSBRASIL, s.d.)¹³⁶. Afinal, a ferrovia continua sendo um espaço público, uma vez que somente os serviços de transporte foram concedidos para a iniciativa privada. No entanto, as pregações são frequentes naquele espaço, inclusive, existindo horários específicos para a realização de cultos no vagão, como pode ser exemplificado por meio da reportagem a seguir.

Fomos para a estação de Japeri às 5h em busca dos cultos evangélicos, proibidos desde 2007, mas ainda presentes nos vagões do primeiro horário. A estação centenária do antigo terminal está entregue aos cupins. Qualquer dia virá abaixo. Entramos no terceiro vagão. Perto da estação de Santíssimo, a cantoria começa baixinho: ‘Glória, glória, aleluia, glória, glória, aleluia’. Um sujeito prega com o coração: ‘O homem é burro, irmãos. Eu sou burro. A gente deixa uma mulher bonita em casa para ficar com outra menos formosa na rua. Eu sei do que estou falando, já estive nesse lugar’. Já na Central, diz: — Pessoas chegam chorando, no fim da viagem, dizendo que iam matar, roubar, mas mudaram de ideia. Peço desculpas a quem não gosta, mas não posso parar (Briso, 2015).

Ou seja, embora ciente que os cultos são proibidos nos trens e incomodam os passageiros que não coadunam com essa prática religiosa no espaço ferroviário, o pastor insistia em realizar suas pregações matinais. Isso porque tinha muitos adeptos que participavam e acreditavam no que era compartilhado, inclusive quanto às experiências narradas, como sujeitos que teriam deixado de roubar e matar por causa da pregação. O que se constata,

¹³⁶ JUSBRASIL. TJ proíbe culto em trens, mas exime Supervia de apreender objetos. **Notícias.** Jusbrasil, s.d. Disponível em: <<https://mp-rj.jusbrasil.com.br/noticias/1877319/tj-proibe-culto-em-trens-mas-exime-supervia-de-apreender-objetos>>. Acesso em: 09 mai. 2019.

então, é que parece haver uma grande confusão e exploração da boa fé dos trabalhadores que são usuários dos trens.

Ainda no que se refere à importância da religião na experiência desses sujeitos, convém descrever que numa das idas a campo, mais precisamente em 17 de agosto de 2018, no trem que partiu da Central rumo à Deodoro, a pesquisadora observou a entrada de dois sujeitos na composição que se apresentaram a todos como pastor Jeferson e missionária Cristiane. O pastor Jeferson expôs para o público a situação do espaço onde estava situada a congregação Missões ADVEC Filial Austin¹³⁷. Disse que reabriram havia um ano e meio o espaço e precisavam pagar mensalmente a prestação do terreno, que foi cobrado recentemente por um sujeito sem escrúpulos, segundo ele. Por isso, estavam em missão nos trens havia quatro meses vendendo balas Halls de diversos sabores a R\$1,00.

O pastor ressaltou, ainda, que a venda de balas não era para o sustento de ambos, mas para que a congregação não fechasse. Disse aos passageiros que poderiam procurá-los no Facebook por “Missões ADVEC Filial Austin”. Então pediu para os sujeitos, independente de religião, mas que acreditavam em Deus, fecharem os olhos para acompanhar a oração realizada pela missionária Cristiane. Ela fez uma pregação que mobilizou diversos passageiros. A venda de Halls feita pelos dois alcançou diversos interessados no vagão.

A experiência dessa apresentação no trem é de uma simbiose de culto com trabalho ambulante. Mistura de fé e trabalho. A religião se apropriando da fé dos sujeitos para desenvolver a atividade mercadológica. A figura 6, apresentada a seguir, ilustra as mensagens veiculadas.

¹³⁷ ADVEC é a sigla de Assembleia de Deus Vitória em Cristo, a Igreja da Palavra, ligada ao pastor Silas Malafaia, conhecido no país por sua forte atuação política. “[...] No dia 2 de março de 2010, o pastor Silas Lima Malafaia foi indicado de forma unânime pelo ministério da igreja para assumir a liderança da Assembleia de Deus na Penha, hoje Assembleia de Deus Vitória em Cristo. Desde então o ministério da ADVEC está em expansão constante graças a liberalidade de um povo que sabe onde semeia. Hoje, nossa história continua a ser escrita pelas mãos de mais de 35 mil membros”. ADVEC. Igreja da Palavra. **Nossa história**. Disponível em: <<https://www.advec.org/>>. Acesso em: 07 mai. 2019.

Figura 6
Missionários trabalhando nos trens: SuperVia/RMRJ, 2018



Fonte: Missões ADVEC filial Austin, 2018¹³⁸.

Na página do Facebook apontada havia muitas fotos e mensagens¹³⁹, como de agradecimento ao “AMIGO, IRMÃO E EVANGELISTA” que estava vendendo nos trens com eles. Outra mensagem dizendo que um amigo saiu do trem lotado ao vê-los e ficou com eles até às 23 horas vendendo balas. Uma mensagem relatando a própria experiência da missionária: “Bom dia amados então vamos p mais um dia de missão nos trens, confesso q não tem sido fácil, mas a ajuda e o carinho de vcs tem nos ajudado que Deus os conceda um dia abençoado e uma semana de vitória, fiquem todos na paz”. O pastor apresentou alguns jovens como: “esses são nossos jovens e filhos na fé” (Missões ADVEC filial Austin, 2018).

No espaço destinado a informações sobre o perfil do Facebook em questão, constava o seguinte: “Estamos fazendo uma grande obra, de modo que não podemos parar. Nosso maior objetivo é ganhar almas para reino de Deus. Levar cura e liberdade aos cativos” (Missões ADVEC filial Austin, 2018)¹⁴⁰. Também havia diversas legendas das fotos postadas ressaltando

¹³⁸ MISSÕES ADVEC FILIAL AUSTIN. Publicações. **Facebook**, 17 ago. 2018. Disponível em: <<https://www.facebook.com/Miss%C3%B5es-ADVEC-filial-Austin-225782324561479/>>. Acesso em: 22 ago. 2018.

¹³⁹ As mensagens apresentadas estão grafadas de modo fiel ao texto original.

¹⁴⁰ MISSÕES ADVEC FILIAL AUSTIN. Sobre. **Facebook**, s.d. Disponível em: <https://pt-br.facebook.com/pg/Miss%C3%B5es-ADVEC-filial-Austin-225782324561479/about/?ref=page_internal>. Acesso em: 09 abr. 2019.

que o objetivo das missões nos trens era a compra do terreno. Seguem alguns trechos.

HOJE É DIA 10 DIA DE PAGAR NOSSA PRESTAÇÃO DO TERRENO E FALTAM APENAS 300 REAIS, MAIS CREIO Q DEUS E VCS IRÃO NOS AJUDAR. QUE DEUS VOS ABENÇOE E VENHA SUPER ABUNDAR NO LAR E NA VIDA DE VCS, GRAÇA E PAZ POVO DE DEUS (Missões ADVEC filial Austin, 2018)¹⁴¹.

Mantendo o foco na compra do terreno na ADVEC FILIAL AUSTIN Deus irá surpreender o sacrifício sendo feito para manter este local de adoração pois sou pastor e tenho que fazer jus ao meu chamado vendendo balas nos trens para garantir essa obra com as portas abertas (Missões ADVEC filial Austin, 2018).

Percebem-se mensagens apelativas, propositivas de relações de troca, em que o sujeito que contribuir também seria amparado por Deus, como se fosse mérito pelo reconhecimento de algo maior, por se tratar de auxiliar uma obra em um estabelecimento de louvação ao senhor. O pastor, no momento da apresentação no trem, ressaltou que não estava vendendo para fins de sobrevivência, como os demais ambulantes - todavia, certamente, que algum rendimento recebe, uma vez que também necessita garantir a sua sobrevivência e quiçá a de familiares. Todos são trabalhadores ambulantes vendendo mercadorias e contribuindo para o escoamento da produção capitalista. Como a venda do pastor invoca a fé dos sujeitos, acaba tendo mais adeptos naquele espaço para a compra das balas.

Destaca-se que, em uma das mensagens, contida no Facebook, o pastor Jeferson afirmou que já estava havia quase oito horas em missão nos trens e ainda faltava mais quatro horas. Ou seja, totalizando 12 horas de jornada de trabalho diária, possuindo, assim como a maioria dos trabalhadores ambulantes do espaço ferroviário, uma jornada de trabalho extensa. Configurando, diante do prolongamento da duração do trabalho e da intensidade do trabalho, que não assegura ao trabalhador a reprodução normal de sua força de trabalho, uma situação de superexploração, conforme Marini (2000).

A figura 7, apresentada a seguir, refere-se ao ambulante pastor vendendo balas nos trens da RMRJ.

¹⁴¹ Reitera-se que o conteúdo está grafado assim de forma a coincidir com o original.

Figura 7

Pastor vendendo balas nos trens: SuperVia/RMRJ/2018



Fonte: Missões ADVEC filial Austin, 2018¹⁴².

Muitos sujeitos, principalmente aqueles que constituem as frações mais empobrecidas da classe trabalhadora, sentem necessidade de pertencer a alguma religião, seja para se fortalecer diante das adversidades da vida e/ou para se aproximar da ideia de alcançar uma vida melhor na “pátria espiritual”, entre outras “razões”. Nesse sentido, cabe referenciar Marx (2010c), que apreendia o caráter contraditório da “angústia” religiosa: ora de legitimação da sociedade existente ora de protesto contra tal sociedade.

A miséria religiosa constitui ao mesmo tempo a expressão da miséria real e o protesto contra a miséria real. A religião é o suspiro da criatura oprimida, o ânimo de um mundo sem coração, assim como o espírito de estados de coisas embrutecidos. Ela é o ópio do povo (Marx, 2010c, p. 145).

No caso da ADVEC, por ser uma atividade ligada à igreja liderada por Silas Malafaia, além do apelo da religião, pesa muito o nome do pastor pentecostal, que também é psicólogo e autor de alguns livros, como “Silas Malafaia em Foco: O que pensa o pastor mais polêmico do Brasil sobre os

¹⁴² MISSÕES ADVEC FILIAL AUSTIN. Publicações. **Facebook**, 10 ago. 2018. Disponível em: <<https://www.facebook.com/Miss%C3%B5es-ADVEC-filial-Austin-225782324561479/>>. Acesso em: 22 ago. 2018.

mais importantes temas da atualidade”, lançado no ano de 2018. Ele é bastante conhecido por sua atuação política e pelo discurso de ódio sobre temas como direitos dos homossexuais e direito ao aborto, bem como por defender a chamada “teologia da prosperidade”¹⁴³. Nas eleições de 2012, o referido pastor foi cabo eleitoral evangélico do candidato José Serra do PSDB à Prefeitura de São Paulo e contribuiu para eleger 24 prefeitos e 16 vereadores em sete estados. Nas eleições de 2014, fez campanha para Aécio Neves, também do PSDB, candidato à Presidência da República. Os políticos mencionados foram derrotados, respectivamente, por Fernando Haddad e Dilma Rousseff, ambos do PT. Em 2018 fez campanha para Bolsonaro à Presidência da República. O fato é que o pastor em questão tem grande influência religiosa e política sobre um grupo significativo de sujeitos, fiéis ao que ele propaga.

No trabalho de campo foram percebidas práticas relacionadas às tradições, costumes e simbologias. Ao se observar a linha férrea, percebe-se estruturas muito antigas e que não recebem manutenção necessária há muito tempo. Tal situação pode causar acidentes e afetar os usuários/trabalhadores dos trens, os usuários de outros meios de transportes e pedestres e os ambulantes que trabalham diariamente naquele espaço e transitam entre os carros, quando o semáforo está vermelho, oferecendo as mercadorias aos motoristas. A imagem da figura 8, apresentada a seguir, ilustra também esta precariedade das instalações da ferrovia.

¹⁴³ “[...] não se deve esquecer que, precisamente na América Latina, está se alargando o manto de uma concepção religiosa (considerá-la como ‘teologia’ é excessivo) antitética. É a chamada ‘teologia da prosperidade’ de matriz neoliberal e conservadora. Ela parte de uma afirmação antigo-testamentária, criticada, aliás, pelo próprio Jesus (leia-se João 9, 1-3), segundo a qual ao delito corresponde um castigo, a um sofrimento, uma culpa, a uma riqueza, a bênção divina que endossa a obra do beneficiado. Então, identifica-se na saúde, no bem-estar, no sucesso econômico-social, na ‘prosperidade’, justamente, a bênção ou a aprovação de Deus. Pobreza, doença, miséria, infelicidade, em vez disso, sinalizariam o juízo e a maldição divina. Essa justificação mecânica do bem e do mal, que está nos antípodas da leitura ‘liberacionista’, tem atualmente um grande sucesso em muitos grupos religiosos sul-americanos, sobretudo de natureza pentecostal-carismática ou em novas ‘Igrejas’ evangélicas, que têm um forte impacto sobre a população marginal, como força ilusória, e sobre a própria vida política (por exemplo, no Brasil, é o caso de muitos partidários de Bolsonaro e do prefeito do Rio de Janeiro, chefe de uma nova ‘Igreja’). INSTITUTO HUMANITAS UNISINOS (IHU). Teologia da Libertação ou da Prosperidade? Artigo de Gianfranco Ravasi. **Revista IHU On-Line**, 21 mai. 2019. Disponível em: <<http://www.ihu.unisinos.br/78-noticias/589319-teologia-da-libertacao-ou-da-prosperidade-artigo-de-gianfranco-ravasi>>. Acesso em: 22 jul. 2019.

Figura 8
Instalações da ferrovia no bairro de Engenho Novo, cidade do Rio de Janeiro/RJ: SuperVia/RMRJ, 2019



Fonte: Jordão, 2019¹⁴⁴.

Como pode ser observado, na imagem da figura 8, lê-se “E.F.C.B. 1921”, fazendo referência à Estrada de Ferro Central do Brasil que deve ter recebido alguma reforma no ano de 1921, uma vez que a estação Engenho Novo foi inaugurada no ano de 1858. Trata-se de uma inscrição antiga da ferrovia no elevado sobre a rua Silva Freire, no bairro do Engenho Novo. Atualmente, quando os trens passam por cima dessa estrutura, ocorrem estrondos e tremores no entorno, além de haver vazamentos contínuos na estrutura, molhando os pedestres, ciclistas, automóveis e ônibus que transitam ali diariamente. Já foi noticiada nas principais mídias televisivas essa situação, mas nada foi feito pelas autoridades competentes até então, permitindo identificar perspectivas de uma possível tragédia anunciada. Também andam ali por cima, onde circulam as locomotivas, diversos sujeitos que ingressam por “desvios” ao longo da ferrovia, sobretudo muitos ambulantes que trabalham nos trens.

Nesse sentido, verifica-se que o espaço urbano está sendo transformado de forma destrutiva para a população, principalmente a mais empobrecida. Durante o trabalho de campo, em trajetos pela ferrovia, foi possível observar dois sujeitos, moradores de rua, dormindo na estação Engenho Novo, como era comum na maioria das imediações das estações da ferrovia da RMRJ. Eles estavam deitados em espaço coberto, em região

¹⁴⁴ Imagem registrada pela autora desta tese em 23 abr. 2019.

anterior às escadas de acesso à estação. Também neste percurso, havia vários ambulantes na plataforma da referida estação, como também era habitual, convivendo ambulantes e guardas de forma amistosa. Nas composições do trem do ramal Deodoro rumo à Central, havia jovens com uniformes “a serviço da instituição de caridade Anjos do Senhor”, de Guapimirim, vendendo cocadas. Assim como havia pedinte, aparentemente com baixa visão, tendo em vista o uso de bengala para portador de deficiência visual.

Nas plataformas da estação Maracanã uma gravação da SuperVia era emitida, através das caixas de sons, informando: “Você é um pequeno empreendedor e quer divulgar seu trabalho? Pode colocar seu cartão de visita no Mural da Supervia, na Central, em frente à plataforma Belford Roxo”.

Na estação Deodoro havia duas placas informativas indicando que em duas plataformas, cujo acesso era diferente, passavam os trens expressos rumo à Central do Brasil. Todavia, nas duas continham os mesmos dados. O usuário desce em uma delas, mas o trem passa na outra. Cerca de seis sujeitos ficaram confusos e retornaram para a parte de cima da estação. Até porquê, sem a presença dos ambulantes, as plataformas estavam bem desertas. Então um guarda, que estava utilizando o colete contendo a frase “Posso ajudar?”, foi questionado em qual das plataformas o próximo trem expresso passaria. Ele orientou os usuários a ficarem lá em cima para avistar o trem: se o trem viesse pela direita era uma plataforma, já se ele viesse pela esquerda era outra. Ou seja, um sujeito com dificuldade de locomoção, sem agilidade para descer rapidamente as escadas, para acessar a plataforma, perderia o trem expresso. Tanto que um senhor idoso se dirigiu à plataforma onde passava o trem parador rumo à Central, para não correr o risco de perder novamente o trem.

Ainda durante a pesquisa de campo, do trem que saiu da estação Triagem em direção à Central, foi possível observar que havia poucos ambulantes na estação Maracanã, assim como na estação São Cristóvão. No trajeto, havia uma jovem ambulante vendendo palha italiana¹⁴⁵ nas

¹⁴⁵ “Poucos sabem, mas - apesar do nome - a palha italiana é um doce brasileiroíssimo. Nos últimos anos, a iguaria se popularizou ainda mais, tendo conquistado lugar no paladar dos brasileiros ao lado de outros doces-tendência como o brownie e o creme de avelã. De quebra, acabou virando oportunidade de negócio para aqueles que buscam uma renda extra ou empreender. Apesar da novidade do sabor, o doce combina ingredientes bastante comuns no país, como leite condensado, achocolatado, biscoito de maisena, manteiga e açúcar. Mesmo com a grande demanda por receitas de palha nos sites de culinária, cresceu também o interesse pelo produto pronto para ser consumido”. DINO. De origem no sul, palha italiana conquista o paladar dos brasileiros e vira negócio. **Terra**, 13 mar. 2017. Disponível em:

composições dos trens. Antes de iniciar a venda ela pedia licença e informava que estava vendendo para pagar a própria faculdade e a de sua irmã. Após chegar à estação Central, essa jovem ambulante, e outros trabalhadores ambulantes, deixaram a plataforma de desembarque e foram em direção à plataforma de embarque e ingressaram no trem rumo à Gramacho, não no de Belford Roxo, onde estavam antes. Ou seja, trabalhavam pelo menos nesses dois ramais. Somente iniciaram as vendas após a locomotiva mover-se.

No momento anterior à venda, em que a ambulante comunicava que estava realizando aquele trabalho para pagar na rede privada, provavelmente, a sua faculdade e também a de sua irmã, pareceu que a intenção era sensibilizar os passageiros. Identificou-se naquela comunicação um pedido, subentendido, de ajuda para que ela e a irmã pudessem dar continuidade aos estudos.

Assim como o pastor ambulante que vendia balas nos trens, a vendedora de palha italiana estava informando, de modo não tão explícito, aos passageiros, possíveis compradores, que aquele trabalho não era para fins de sobrevivência, como se a sua razão fosse mais legítima. Parece ocorrer uma hierarquia de prioridades e, o mais contraditório, é que a sobrevivência não seria apreciada como prioritária para esses sujeitos.

Conforme Malaguti (2000), a sobrevivência material da classe trabalhadora dificilmente pode ser garantida por um único tipo de rendimento do trabalho, demandando, inúmeras vezes, uma associação de atividades regulares e irregulares, de trabalho assalariado com “expedientes” legais e ilegais. Assim, o sucesso na diversificação das formas de mobilização da força de trabalho e das fontes de seus rendimentos elucida, em grande parte, a própria sobrevivência de largas frações da classe trabalhadora.

A jovem ambulante que vendia palha italiana foi abordada [pela pesquisadora] no trem e se dispôs a ser entrevistada em outro momento. Ocorreram tentativas de agendamento, mas, segundo informou, a ambulante, por questões de saúde, foi para Minas Gerais, seu estado de origem, visando realizar um tratamento, dificultando a realização da entrevista.

Em sua entrevista, a ambulante 16 relatou que costumava comprar palha italiana, e que inclusive sua filha adorava, com a moça que vendia nos trens dizendo que era para pagar a faculdade dela e da irmã. Ou seja, a

<<https://www.terra.com.br/noticias/dino/de-origem-no-sul-palha-italiana-conquista-o-paladar-dos-brasileiros-e-vira-negocio,0aba2ca030ace2da1af66ca4177819a8r95pkw7m.html>>. Acesso em: 24 jul. 2019.

mesma ambulante retratada anteriormente. A ambulante 16 descobriu que a irmã dela era quem fazia a palha italiana. Ao encontrá-la, um dia, vendendo chocolate Kit Kat, perguntou pela palha italiana e ela disse que a irmã não pôde fazer naquela semana. A ambulante 16 contou, ainda, que, no início, a moça tinha uma fala robotizada ao anunciar a venda, mas já estava ficando mais desenvolvida.

Ao explorar a estação Central, o quadro de avisos intitulado “Espaço do empreendedor” foi fotografado, o mesmo que havia sido anunciado pelo alto-falante na estação Maracanã, localizado em frente à plataforma de embarque para o ramal Belford Roxo.

Figura 9

Imagem do quadro “Espaço do empreendedor”, Estação Central do Brasil na cidade do Rio de Janeiro: SuperVia/RMRJ, 2018



Fonte: Jordão, 2018¹⁴⁶.

Após o título “Espaço do empreendedor”, consta o seguinte conteúdo na imagem em questão:

Faz um bolo decorado delicioso? Troca muito bem o salto de um sapato?
Faz uma boa manutenção em computadores? Sabe dar aula de matemática como ninguém?

¹⁴⁶ Imagem registrada pela autora desta tese em 17 ago. 2018.

Divulgue aqui o seu produto ou serviço e mostre para o mundo o que faz de melhor. Você pode colocar o seu anúncio no espaço que estiver vazio, mas não vale retirar o do amigo (SuperVia, 2018).

Como pode ser observado na imagem anterior, não constava nenhum espaço vazio para que um novo anúncio pudesse ser acrescentado. Na realidade, parece não haver espaço para esses trabalhadores nem no quadro, apresentado na imagem da figura 9, nem no mercado de trabalho. A ideia de empreendedorismo, amplamente propagada pelo Estado e por empresários, transfere para os sujeitos a responsabilidade individual de inserção no mercado de trabalho.

Ao se produzir o empreendedorismo como uma poderosa ideologia, busca-se construir e consolidar um entendimento de que são as atitudes e comportamentos individuais adquiridos no processo de qualificação que induziriam os trabalhadores a se adaptarem, com maior facilidade, à sociabilidade exigida pelo capital e, por conseguinte, alcançar sucesso profissional (Amaral, 2012). No entanto, embora seja difundido o potencial meritocrático dos sujeitos, constata-se que na sociabilidade vigente não há espaços de possibilidades de ascensão para todos, ainda mais para aqueles que experimentam precárias condições existenciais, como os ambulantes.

Apresentada esta dinâmica da realidade dos espaços dos trens da ferrovia, em andanças durante o trabalho de campo, o próximo tópico se volta para expor os conflitos presentes nas condições e relações de trabalho dos ambulantes no espaço ferroviário e que foram passíveis de ser identificados. Tanto os conflitos entre os ambulantes e os agentes a serviço da SuperVia quanto entre os próprios ambulantes são expostos. Tais conflitos são provenientes do processo de fragmentação da classe trabalhadora em suas características, na atualidade, tendo em visto o incentivo ao maior empreendimento de si e, por conseguinte, trazendo maior competitividade e concorrência entre os trabalhadores. Com isso, os trabalhadores estão se digladiando entre si e, na maioria das vezes, não se dão conta que todos estão sendo usurpados pelas estratégias do capital. Embora esses trabalhadores pertençam à classe trabalhadora, independente da percepção que possuam a respeito da sua situação social, não possuem consciência deste pertencimento. Logo, constituem a “classe em si”, mas não a “classe para si” (Marx, 1985), conforme já apresentado no primeiro capítulo e que será melhor desenvolvido no terceiro tópico deste capítulo.

4.2 Conflitos constituídos nas condições e relações de trabalho

Trabalhar nos trilhos da RMRJ é uma batalha. Como o trabalho de vendedor ambulante não é permitido no espaço ferroviário da RMRJ, os trabalhadores ambulantes se organizam como podem. Normalmente, existe um acordo entre eles e que quase todos respeitam: cada um trabalha em um ramal. Os preços também são combinados. Uma vendedora de doces foi ameaçada por outro ambulante na frente da equipe do jornal *O Globo* (Briso, 2015). Tal fato ocorreu no ramal de Belford Roxo e a razão era que, como a ambulante estava no final do expediente e querendo ir embora, oferecia balas Halls a R\$0,60 a unidade e o estipulado seria R\$1,00. Por conta disso, ela foi ameaçada de morte (Briso, 2015).

Situação análoga ocorreu, em janeiro de 2019, nas areias da praia de Ipanema, quando foi observado, pela autora desta tese, o diálogo entre dois ambulantes. Ambos vendiam batatas chips, tendo um perguntado ao outro se havia visto o rapaz de azul também vendendo batatas chips. O ambulante que perguntou destacou que o referido rapaz nem estava anunciando o preço das mercadorias dele porque estava vendendo mais barato do que o “determinado”: uma batata custava R\$2,00 e três custavam R\$5,00. O mencionado rapaz estaria vendendo a R\$1,00 cada unidade. O ambulante que iniciou o diálogo disse que iria “pegar ele” (usando, provavelmente, a força física para agredi-lo), como fez na semana anterior com outro sujeito que também vendia mais barato.

A figura 10 reproduz imagem, extraída do vídeo postado no Youtube pela reportagem de A Nova Democracia (AND), referente ao depoimento de um ambulante vendendo chocolates da Nestlé, balas Halls e outras em uma composição de trem na ferrovia da RMRJ. A equipe do referido jornal foi nos trens da RMRJ, no Calçadão de Bangu¹⁴⁷ e no mercado da Uruguaiana¹⁴⁸, assim como nas ruas ao seu entorno, que ficam repletas de vendedores

¹⁴⁷ No Calçadão de Bangu há tanto lojas quanto ambulantes vendendo os mais diversos produtos. É um espaço do bairro de Bangu transitado por pedestres, inclusive, muitos usuários da ferrovia, tendo em vista a proximidade da estação Bangu.

¹⁴⁸ “O Mercado Popular Uruguaiana é o maior e mais famoso centro comercial informal Carioca. Localizado na Rua Uruguaiana, no Centro, principal bairro comercial do município do Rio de Janeiro, o Mercado Uruguaiana é composto de um conjunto de quatro quarteirões que juntos contém mais de 1500 camelódromos. Diariamente é comercializada uma ampla variedade de produtos, desde celulares e Nextel, videogames, eletrônicos e informática em geral a roupas, bolsas, perfumes e brinquedos. É uma opção barata e variada para a população há mais de 15 anos”. MERCADO POPULAR DA URUGUAIANA. Conheça o Mercado Popular Uruguaiana RJ. **Início Uruguaiana RJ**. Disponível em: <<http://www.mercadopopularuruguaiana.com/>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

ambulantes, em setembro de 2017, dialogar com os trabalhadores ambulantes, pois no mês anterior (agosto de 2017) ocorreu uma ofensiva contra os ambulantes que trabalhavam em Bangu por parte da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

Figura 10

Depoimento de trabalhador ambulante nos trens: SuperVia/RMRJ, 2017



Fonte: A Nova Democracia (AND), 2017¹⁴⁹.

O ambulante, retratado na figura 10, denunciou a usurpação experimentada pelos trabalhadores ambulantes. Sublinhou a dificuldade em obter emprego e em trabalhar como ambulante nos ônibus, o que ocasiona um maior quantitativo destes trabalhadores nos trens. Idêntico depoimento foi coletado na estação Mercadão de Madureira, onde um dos ambulantes que estava na plataforma falou para os demais: “Estou aqui pra levantar um dinheiro mais rápido. Nos ônibus tá foda!”, visto que os motoristas não estariam deixando os ambulantes ingressarem nos ônibus para vender.

Sobre as situações de concorrência entre os trabalhadores, é importante destacar que o ambulante, cuja imagem foi ilustrada na figura 10, também expressou o possível conflito entre os próprios pares, trabalhadores ambulantes, que vendem igual mercadoria no mesmo vagão. Expôs, ainda, que alguns sujeitos acabam se envolvendo com crimes, especificamente roubos, além de ressaltar o aumento do preço dos alimentos, exemplificando

¹⁴⁹ Imagem extraída do vídeo intitulado: A vida e a resistência dos camelôs no Rio de Janeiro. **Youtube**, 26 set. 2017. (7m1s). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=ok78wn5qS5E>>. Acesso em: 13 dez. 2018.

que o arroz e o feijão estavam muito caros e “o governo tá fazendo nós fazer isso... comprar miojo pra comer” [sic].

A referida alta do preço dos alimentos proporciona uma alimentação deficitária, pobre em nutrientes, para frações mais empobrecidas da classe trabalhadora. A inflação de alimentos e bebidas ficou maior em março de 2019 e foi a principal responsável pela aceleração do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA)-15 do mês, divulgado pelo IBGE. Os preços dos alimentos para consumo em casa subiram 1,91% em março, com destaque para o feijão carioca, que aumentou 41,44%, maior impacto individual no IPCA-15 do mês, de acordo com o IBGE. Também ficaram mais caros: a batata-inglesa, que teve um aumento de 25,59%, e o tomate, 16,73%, além de outros itens importantes na cesta de consumo das famílias, como frutas e leite (Bôas, 2019)¹⁵⁰.

Cabe pontuar que a alta dos preços dos alimentos é mais um elemento da exploração aos consumidores de média e baixa renda. Há bastante tempo os trabalhadores já vêm sendo lesados por tarifas dos serviços privatizados no corruptíssimo processo das privatizações, como eletricidade, telefone, e pedágios etc., impostos diretos e indiretos e taxas de juros extorsivas (Benayon, 2008)¹⁵¹.

Pode-se acrescentar também o processo de privatização dos trens urbanos de passageiros da RMRJ ocorrida no ano de 1998, havendo o predomínio de um compromisso com interesses econômicos privados em detrimento do interesse social público. As principais vítimas desse processo são os trabalhadores e usuários que ficam expostos a condições precárias de trabalho e transporte, chegando a ter a própria vida posta em risco (Stampa, 2011).

Acrescenta-se, ainda, a figura 11, que também foi extraída do vídeo postado no Youtube pela reportagem de um trabalhador ambulante vendendo chocolates da Nestlé, além de balas Juquinha, nos trens da ferrovia da RMRJ, seguida de seu depoimento.

¹⁵⁰ BÔAS, B. Alta de alimentos responde por mais da metade da inflação. **Valor**, 26 mar. 2019. Disponível em: <<https://www.valor.com.br/brasil/6181887/ibge-alta-de-alimentos-responde-por-mais-da-metade-da-inflacao>>. Acesso em: 01 mai. 2019.

¹⁵¹ BENAYTON, A. A alta de preços dos alimentos. **A Nova Democracia**. Ano VII, nº 45, agosto de 2008. Disponível em: <<https://anovademocracia.com.br/no-45/1799-a-alta-de-precos-dos-alimentos>>. Acesso em: 01 mai. 2019.

Figura 11

Relato de trabalhador ambulante nos trens: SuperVia/RMRJ, 2017



Fonte: A Nova Democracia (AND), 2017¹⁵².

O trabalhador ambulante retratado na figura 11 afirmou que trabalhava há um ano como ambulante nos trens, antes trabalhava como servente de obra. Expôs que com o trabalho como ambulante nos trens ele garantia a sobrevivência, mas as vendas estavam fracas. Nesse sentido, pode-se afirmar que “a imigração para o setor informal é um recurso em última instância, uma ‘migração de sobrevivência’, e não um ideal acalentado” (Malaguti, 2000, p. 92). O ambulante mencionou, ainda, a possibilidade de haver uma operação “Choque de Ordem” nos trens, que era um receio que prejudicaria o desenvolvimento do trabalho dos ambulantes na ferrovia, tendo em vista a ocorrência de operação semelhante no Calçadão de Bangu no mês anterior (agosto de 2017).

Numa das idas à ferrovia da RMRJ, no primeiro semestre de 2018, visando realizar o trabalho empírico, foi observado que todos os ambulantes trabalhavam de forma bastante tranquila e sem repressão por parte da SuperVia ou qualquer outro agente externo. No entanto, quinze dias depois, não havia nem ambulantes, nem artistas de rua em todo o ramal Deodoro, seja nas plataformas ou composições dos trens. Muitos agentes da SuperVia, que costumavam trabalhar em “parceria” com os ambulantes, e alguns vigilantes com o colete do “Grupo Predial Sistema de Segurança” (GPS),

¹⁵² Imagem extraída do vídeo intitulado: A vida e a resistência dos camelôs no Rio de Janeiro. **Youtube**, 26 set. 2017. (7m1s). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=ok78wn5qS5E>>. Acesso em: 13 dez. 2018.

estavam nos vagões e plataformas reprimindo o trabalho dos ambulantes e artistas.

Constatou-se, durante a pesquisa de campo, ser frequente a ofensiva da SuperVia contra os trabalhadores ambulantes e dos artistas de rua no espaço ferroviário da RMRJ. Portanto, foi possível, através do trabalho de campo, identificar que situação deles era muito instável durante o processo de coleta de dados. Tal fato impactava diretamente na obtenção de renda desses sujeitos e, por conseguinte, em sua própria sobrevivência e de suas famílias.

Cabe destacar, mais uma vez, que durante a entrevista ao ambulante 4, na estação Nilópolis, o guarda a serviço da SuperVia foi até a plataforma inspecionar o que era feito, mas não atrapalhou a entrevista, apenas se aproximou e logo foi embora. O entrevistado disse que “eles [os guardas] não se metem porque a gente enfrenta eles. Senão...”. No dia em que o ambulante 7 foi entrevistado havia muitos guardas nas estações usando coletes “GPS” ou “Posso Ajudar”. Inclusive, na estação Engenho de Dentro, um guarda do GPS colocou a cabeça para dentro da composição do trem para averiguar se havia ambulantes, mas nada encontrou. A entrevista em questão foi realizada de forma mais rápida em relação às demais, embora o entrevistado estivesse, aparentemente, gostando do diálogo. O cuidado foi tomado para o ambulante não vir a “perder” as mercadorias e/ou ser expulso da ferrovia.

Numa viagem realizada em junho de 2018 no trem expresso, sentido Japeri, um ambulante, de aproximadamente 30 anos de idade, disse, para um colega ambulante, que havia sido colocado para fora da estação Deodoro pelos guardas. Depois ele pulou o muro e retornou ao trabalho na ferrovia. Avisou que estava “cheio de guardas lá” e, em seguida, eles se deslocaram para vender em outra composição do trem. No mesmo trem, um ambulante mais novo, que aparentava ter, no máximo, 25 anos de idade, estava revoltado porque tinha sido colocado para fora, na estação Central do Brasil, por guarda do GPS. Um colega ambulante perguntou se ele estava com as mercadorias à mostra, mas ele afirmou que suas mercadorias (cortador de unhas etc.) estavam todas dentro da bolsa.

Este trabalhador ambulante, anteriormente mencionado, expressou em tom alto, na composição do trem, ao vender suas mercadorias: “passageiro tem que ouvir o que a gente passa”. Narrou que o guarda ameaçou pegar suas mercadorias na próxima vez. Ficou nervoso e disse que não pode

perder o foco do trabalho, denunciando: “Os guardas pegam nossas mercadorias e bota pra vender lá fora numa banquinha. Coloca alguém pra vender pra eles. Dá vontade de botar uma peixeira na cintura e pegar esse guarda”. Expôs, ainda, que já havia sido constrangido por esse mesmo guarda quando estava com a esposa no trem. “Aí mandei: hoje não estou de camelô não. Eles tão defendendo o deles e a gente tá defendendo o nosso. Faz derrame¹⁵³ direto com a gente!”.

Quanto às apreensões, o primeiro entrevistado, que tinha muita experiência como ambulante na ferrovia, disse: “Já perdi muito mesmo... Tinha dia que eu perdia duas, três vezes as mercadorias. Teve um dia que eu perdi cinco vezes. Aí entrei em depressão porque fiquei devendo e fiquei mal em casa. Uma firma ficou me devendo R\$1.500,00, entrei com advogado na justiça e ganhei R\$14.000,00. Aí consegui pagar as dívidas e voltar a trabalhar” (ambulante 1).

Em relação aos conflitos, o mesmo entrevistado expressou: “Já corri muito pelos trilhos dos policiais pra ficar com minha mercadoria. Até Triagem!” Relatou que conheceu um antigo guarda ferroviário que criou um armazém no ano de 1992 ou 1993 com as mercadorias que apreendia dos ambulantes. Contou que chegava com um caminhão e levava tudo. “Isso era roubo! Agora vem ordem da Central, um coronel que tem gabinete lá, e manda expulsar a gente. Tem policial à paisana contratado pela SuperVia que ganha R\$200,00 por dia” (ambulante 1).

A segunda entrevistada contou que suas mercadorias nunca haviam sido apreendidas, “mas já vi e saí correndo um monte de vezes! Acontecia muito dentro do trem... Agora mandam sair”. Quando aos conflitos, assim expôs: “Na Central, não é permitido vender porque é diretoria. Na verdade, eles estão certos de não querer bagunça. Dentro do trem é liberado”. Acrescentou ainda que “os seguranças tem medo de perder a vida aqui dentro porque tem muito camelô violento! Eu respeito o trabalho deles e saio quando pedem pra se retirar” (ambulante 2).

O terceiro entrevistado que, assim como o primeiro, tinha muita experiência no trabalho como ambulante no trem, relatou acerca das apreensões: “Já! Falam que vão doar as mercadorias, mas é mentira! Eles

¹⁵³ O derrame se refere à 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 guardas) levam pra casa!”. No que se refere aos conflitos, narrou: “Quando tem jogo no Engenhão e no Maracanã, a gente tem que ficar esperto porque as torcidas pegam as nossas mercadorias e dinheiro. Pegam os dos passageiros também. A torcida do Flamengo então...” (ambulante 3).

No que tange às apreensões e conflitos, o ambulante 4 contou: “Lógico! Essa semana mesmo já perdi R\$50,00 pra policial”, que não estava a serviço da SuperVia, segundo ele. “Eles pegam dinheiro e produtos mesmo. Os mais ‘antigão’ encaram e não pagam”, referindo-se aos ambulantes mais experientes na ferrovia. Pagava R\$20,00 por semana aos policiais que “tomam conta” [sic] do ramal para poder trabalhar. “Já ganhei porrada... Fiquei três dias sem conseguir vir trabalhar com dor na coluna”, referindo-se aos guardas e policiais que o agrediram na ferrovia, acrescentando: “Eles querem dinheiro e quando nós não tem... Um colega tomou vários socos nas costelas. Um amigo tomou uma cacetada de um policial que abriu a testa dele”. Quanto aos conflitos entre os próprios ambulantes, expôs: “tem briga se passar de Deodoro, porque pra lá o esquema é outro” (ambulante 4). Conforme desenvolvido mais adiante, cada ramal tem seu “coletivo” [sic].

O ambulante 5 iniciou a entrevista, antes que fosse levantada qualquer questão, salientando: “Os caras massacram a gente! Tem briga direto... A tropa machuca quando tá na pista!”, referindo-se aos guardas e policiais. Disse que já pegaram suas mercadorias diversas vezes e que era “muito esculacho mesmo. Tinha que ver na sexta... tinha que ter gravado. Levaram tudo! Dá revolta... Tristeza. Me sustento disso aqui!”. Relatou também que na semana anterior suas mercadorias foram levadas e foi colocado para fora da estação.

O ambulante 6 contou que também já apreenderam suas mercadorias, bem como o ambulante 7, que, assim, se expressou:

Já pegaram minhas mercadorias! Bati de frente com guarda. Tive a sensação que eles estavam pegando de volta mercadoria roubada, só que não era roubada porque eu comprei. Nunca fui esculachado, mas já comprei várias vezes as mesmas mercadorias porque pegaram. Também já fui tirado da estação e tive que pagar pra voltar (ambulante 7).

O ambulante 7 destacou, de tal modo, a percepção de que os agentes pareciam estar apreendendo mercadorias roubadas, o que não era o caso. Devido aos conflitos experimentados, precisava comprar novamente as mercadorias, assim como pagar nova passagem para ingressar na ferrovia e dar prosseguimento ao seu trabalho.

Os ambulantes 8 e 9 relataram nunca terem vivenciado situação de apreensão e conflito na ferrovia. Já a ambulante 10 contou que já teve suas mercadorias apreendidas, entretanto, “hoje em dia o guarda te tira da estação. Antigamente dizem que era mais pesado. A maioria das mercadorias é comprada ou feita. Acho errado quererem tomar”. Está implícito, portanto, em seu depoimento, que a maioria das mercadorias vendidas no espaço ferroviário não era roubada, por conseguinte, não deveriam ser apreendidas pelos agentes.

A ambulante 11 expressou não ter vivenciado, mas já viu conflitos. Relatou que ocorreu uma briga entre dois camelôs, havia três meses, por conta de venderem a mesma mercadoria. A briga aconteceu pela manhã, sendo que, no início da tarde, um deles chegou à plataforma da estação Mercadão de Madureira com um facão e rasgou o outro da cabeça até a cintura. Não sabia explicar como o homem não morreu. Ficou internado por bastante tempo. Os guardas e policiais expulsaram todos da plataforma. Soube que o ambulante agressor já teria voltado a trabalhar no trem, mas em outro ramal. Para ela: “aqui é mais fácil ter briga entre os camelôs do que com os guardas” (ambulante 11).

Até então, havia sido informado, pelos trabalhadores ambulantes, diversas situações de violência entre os agentes de segurança a serviço da SuperVia, como guardas e policiais à paisana, e os trabalhadores ambulantes. Todavia, a ambulante 11 apresentou um dado novo, no tocante às informações coletadas nas entrevistas realizadas para este estudo, ao narrar o conflito, extremamente violento, entre dois ambulantes devido à venda de mercadoria idêntica. Situação semelhante, de conflito entre os próprios ambulantes da ferrovia que poderia ocasionar um assassinato, foi retratada no início deste tópico, pois, de acordo com a matéria de Briso (2015), uma ambulante foi ameaçada de morte por vender mais barato que o preço pactuado.

O ambulante 12 sublinhou já ter visto os guardas colocarem alguns ambulantes para fora da estação. Contou que os ambulantes mais experientes diziam que, antigamente, os guardas tomavam as mercadorias. Ele próprio já teve as mercadorias (bebidas, isopor e gelo) apreendidas no Aterro do Flamengo, quando foi trabalhar naquele espaço como vendedor ambulante durante o Carnaval. Destacou que teve um grande prejuízo, pois a guarda municipal deu um papel para ele reaver as mercadorias e ele tentou, mas constatou que “é tudo mentira... Não devolvem nada!”.

O ambulante 13 contou: “Agora não [referindo-se às apreensões], mas antigamente pegavam tudo. A gente pagava multa e em vez de receber seis caixas [apreendidas], só recebia duas. Era tudo desviado”. Ele parecia ter bastante experiência como ambulante no espaço ferroviário e trabalhar lá a mais tempo do que o informado [cinco anos]. O ambulante 14 narrou: “Já! Pegaram e não consegui mais ver... Deram um papel, aí fui no depósito [da SuperVia] e não tinha mais nada! Vários camelôs tomam prejuízo... Os guardas agridem e mandam não ficar parado na plataforma”.

O ambulante 15 contou que o ambulante que alugava o ponto da plataforma do Méier para ele, pagava R\$50,00 para a polícia não perturbar, mas “não tinha conchavo com os guardinhas”, que às vezes os colocavam para fora da estação. A ambulante 16 narrou: “Ainda não tive essa ‘sorte’! Nós que somos camelôs é normal se expor, mas eu tento não me expor tanto. Nunca fui esculachada! Esse trabalho é muito marginalizado, criminalizado mesmo”.

Cabe destacar o depoimento do ambulante 15, que pagava pela “locação” do ponto de venda na estação, e o “dono” do ponto, deste e de outros, pagava a algum policial para que “os seus locatários” pudessem trabalhar no espaço ferroviário. Todavia, parecia que ainda não havia sido negociado com os guardas ou estes poderiam não ter aceitado, a prática de suborno para não haver mais expulsão do ambulante “locatário” da estação. Trata-se da consolidação de uma rede de exploração, em que os trabalhadores ambulantes precisam pagar aluguel a outro sujeito para poder trabalhar, ainda que de modo clandestino, naquele espaço.

Outro depoimento que convém sublinhar é o da ambulante 16, no tocante à criminalização do trabalho ambulante no espaço da ferrovia. Muitos sujeitos ainda criminalizam o trabalho dos ambulantes nos mais diversos espaços urbanos da cidade, afirmando que vendem produtos roubados, por exemplo. Na verdade, em sua maioria, são trabalhadores que sofrem com o não acesso aos direitos fundamentais, como ao trabalho, à cidade, aos serviços básicos, à moradia. São constantemente reprimidos em sua dinâmica de trabalho clandestino e impedidos de trabalhar para garantir a sobrevivência, precisando arquitetar estratégias para driblar os ataques e dar continuidade ao trabalho.

Ainda no que diz respeito às perdas de materiais de trabalho, a ambulante 16 contou que o prefeito Crivella sancionou uma lei que proíbe a tomada de mercadorias. Todavia, como será visto no próximo item, trata-se

de um projeto de lei no âmbito do estado do Rio de Janeiro. Dando sequência ao depoimento da ambulante 16, ela expôs que havia muita violência no passado e que alguns guardas eram mais “amistosos” e outros nem tanto. Quando estes últimos voltavam à ferrovia aos finais de semana para trabalhar como ambulantes nos trens, os ambulantes não deixavam, já que não mantinham uma relação respeitosa com eles durante a semana.

Em suma, os conflitos entre os vendedores ambulantes e os agentes a serviço da SuperVia são inúmeros, assim como também ocorrem conflitos entre os próprios trabalhadores ambulantes. Alguns casos são velados enquanto outros não. Há casos que se findam no momento, porém existem os que têm repercussão. Em novembro de 2012, quando da pesquisa realizada para a dissertação de mestrado desta autora, foi possível observar o diálogo entre três ambulantes. Destaca-se que estavam bastante atentos e escondendo o material de trabalho, como mais uma cautela para não serem surpreendidos pelos agentes da SuperVia. O diálogo travado referia-se a um agente que trabalhava em Santa Cruz e que foi morto, supostamente por meio de uma emboscada e que teria sido arquitetada por trabalhadores ambulantes que teriam sofrido violência por parte dele. Outro caso de intenso conflito, conforme narrado pela ambulante 11, ocorreu entre dois ambulantes, sendo que um deles teria voltado à ferrovia, em um dia, no período da tarde, para agredir, de modo extremamente violento, o outro em função de uma briga que teria ocorrido na parte da manhã do mesmo dia.

Foi observado, assim, os conflitos, em especial entre os guardas da ferrovia e os ambulantes, especialmente tendo em vista que o trabalho ambulante, a rigor, seria proibido pela empresa que controla a ferrovia. Mas os conflitos também se expressam entre eles próprios, em relação direta com a delimitação seja dos espaços para a venda, em uma espécie de divisão do trabalho para que cada um ocupe o seu lugar, seja em relação às mercadorias a serem vendidas e, também, ao preço de cada uma delas. Outra questão se refere à dinâmica de inserção dos ambulantes nas estações e composições, em função, justamente, da proibição de seu trabalho.

Retomando as observações realizadas, foi verificado, por exemplo, durante o trabalho de campo, em junho de 2018, que durante duas semanas seguidas não havia ambulantes na estação Madureira, estando as plataformas praticamente vazias em relação à presença destes trabalhadores. Esta situação era completamente diferente de uma semana anterior, na qual foram identificados vários ambulantes vendendo seus produtos nas

plataformas, muitos aguardando para ingressar nos trens, sendo que a estação estava cheia de vida. Havia, também, vários guardas nas estações de trem com destaque para as de Madureira e Engenho de Dentro – a dinâmica do espaço ferroviário havia se modificado radicalmente.

Na estação Deodoro havia diversos guardas com coletes “Posso ajudar?” ou “GPS” nas plataformas. Os trabalhadores ambulantes não puderam parar na estação para vender, mas era claro para todos os sujeitos daquele espaço, passageiros e agentes, que eles estavam na composição. Inclusive, os ambulantes passavam de um vagão para outro sob a visão dos guardas, que estavam ali impedindo que eles parassem nas plataformas.

No final de junho de 2018, a estação Maracanã estava repleta de ambulantes nas plataformas, enquanto que na estação São Cristóvão não havia um ambulante sequer vendendo nas plataformas porque havia vários guardas, inclusive do GPS. Constata-se que a ambulante 2 esta certa ao mencionar que todo dia é uma novidade: “Tudo muda o tempo todo aqui!”, destacando a rotina inconstante. Os guardas do GPS pareciam se reunir em grupos para dar “batida” em determinada estação. Possivelmente, essa é uma estratégia deles para trabalharem e, de certa forma, protegerem-se, pois o quantitativo de ambulantes no espaço da ferrovia é muito superior.

Na figura 12, apresentada a seguir, são reproduzidas duas imagens referentes aos conflitos entre agentes de segurança e outros sujeitos, não necessariamente ambulantes, ocorrido na plataforma de uma estação do ramal Japeri. O conflito se estendeu para o interior da composição do trem que ali estava parado.

Figura 12

Conflito na plataforma e na composição do trem: SuperVia/RMRJ, 2016



Fonte: Silva, 2018¹⁵⁴.

O vídeo, de onde as imagens da figura 12 foram extraídas, exhibe um conflito repleto de agressões físicas de ambas as partes, inclusive, atingindo passageiro, que nada tinha a ver com o conflito instalado, que aguardava no interior da composição a partida do trem. Parece que o conflito foi originado porque alguns sujeitos teriam ingressado na ferrovia pulando a roleta, pois um falou: “Eu não pulei”, enquanto outro, que, aparentemente, estava do mesmo lado da “briga” do sujeito que afirmou não ter pulado, destacou: “Todo mundo pulou, mano!”. Ou seja, vários sujeitos teriam ingressado na ferrovia sem pagar a passagem, porém isso não justifica a violência física mostrada no vídeo entre agentes da SuperVia e alguns sujeitos.

Voltando às observações realizadas no trabalho de campo em junho de 2018, havia muitos ambulantes nas composições dos trens e nas plataformas das demais estações do ramal Gramacho. Um alto-falante nas estações comunicava, de modo repetitivo, que o comércio de produtos por vendedores irregulares era proibida nos trens e estações e que o ramal Gramacho circulava com intervalo irregular, como, inclusive, era de costume.

¹⁵⁴ Imagens extraídas do vídeo intitulado: Japeri lotado confusão na certa. **Youtube**, 28 dez. 2016. (3m18s). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=7lcwMO-SpVc>>. Acesso em: 13 dez. 2018.

Na composição do trem rumo à Central (ramal Deodoro), alguns ambulantes conversavam sobre a gravação de um dos trabalhadores ambulantes, avisando-os sobre a existência de conflito na plataforma. Ele teria passado um áudio, através do WhatsApp, para outros ambulantes, divulgando para os seus colegas que teria ocorrido um conflito na plataforma de alguma das estações da ferrovia e um guarda o teria ofendido verbalmente. Na composição, eles reproduziram o áudio, mas não ouviram xingamento, mas este teria sido mencionado pelo ambulante em questão, no áudio enviado. Os ambulantes estavam discutindo se valeria a pena “comprar a briga” e, talvez, o principal motivo para não comprá-la seria para não “queimar o ponto” de venda dos ambulantes nas estações.

Tal situação remete à seguinte reflexão: nem sempre a solidariedade é possível diante da necessidade de luta pela sobrevivência? Depende do modo como esses trabalhadores se organizam e se percebem enquanto classe. O fato é que esses trabalhadores são superexplorados pela sociabilidade vigente, mesmo que não se deem conta dessa exploração. Logo, se a exploração atinge uma coletividade, a luta também poderia ser coletiva, articulada e política para fazer frente ao *status quo*.

Resgatando as constatações feitas no campo da pesquisa no segundo semestre de 2018, vários ambulantes almoçavam na plataforma da estação Mercadão de Madureira, ponto de venda de quentinhas. Um dos ambulantes fez orações antes de começar a comer, conforme pôde ser visto e ouvido, pela pesquisadora, diante da prece realizada em voz alta e dos gestos. Outro ambulante, um pouco mais velho que a maioria ali presente, se afastou da parte coberta e urinou em plena plataforma, tendo sido repreendido por alguns de seus colegas, mas levou a advertência na brincadeira e destacou que estava necessitado. Comentaram, ainda, que havia ocorrido um conflito entre um ambulante e um dos guardas da SuperVia. Segundo o ambulante que estava relatando o conflito, o guarda teria falado em chamar a polícia, dar “cana”. Um dos ambulantes na plataforma defendeu o guarda, alegando que “estão [os guardas] fazendo o trabalho deles e tem que falar com eles direito”, referindo-se à relação que os ambulantes estabeleciam com os guardas.

Três guardas da SuperVia estavam supervisionando a plataforma da estação Mercadão de Madureira naquele momento. Um dos ambulantes começou a vender na plataforma e foi repreendido pelos demais ambulantes. Isso porque havia um “acordo” com os guardas, naquela ocasião, em que os ambulantes poderiam estar na plataforma aguardando o trem, mas somente

poderiam vender nas composições, sendo proibido realizar vendas na plataforma. Contudo, sem anunciar, a “Pretinha das quentinhas” (ambulante 11) vendia seus produtos. Em seguida, havia quatro guardas nos trilhos, dois na direção norte e dois ao sul, para impedir o ingresso de sujeitos pelo “desvio”, ou seja, sem pagar a passagem. Depois de um longo tempo passou um trem, menos lotado que o anterior, em direção à Belford Roxo e diversos ambulantes foram vender nesse trem.

Na plataforma da estação Mercadão de Madureira estavam os ambulantes que comentaram sobre a “festinha de rua” que costumavam ir aos finais de semana. Um ambulante que estava sumido do trem há três dias foi questionado por um dos seus colegas de trabalho sobre a razão do “sumiço”. Ele alegou que estava sem mercadoria para vender.

No ramal Deodoro dois ambulantes vendiam exatamente as mesmas mercadorias - doces industrializados - e com isso estavam combinando em qual composição cada um trabalharia, mas o que entrou por último no trem abriu mão da venda, ficou parado e brincou, anunciando aos passageiros: “você não comprou com o meu colega, mas pode comprar comigo”. Uma das passageiras não notou o tom de brincadeira e a cordialidade entre os ambulantes e exclamou aos passageiros: “Hoje eles estão nervosos!”. Além disso, havia músicos tocando e cantando nas composições dos trens.

No dia seguinte, era início de tarde, havia cerca de 20 ambulantes nas três plataformas da estação Maracanã, que não estavam lotadas. Três guardas com colete “GPS” pareciam se dividir para cada um supervisionar uma das plataformas. As plataformas eram destinadas aos ramais Deodoro, Japeri/Santa Cruz, que dividiam uma das plataformas, e a outra era dividida por Gramacho/Belford Roxo. Foi observada a relação entre um dos guardas e os ambulantes que estavam na plataforma Japeri/Santa Cruz. Esse guarda “GPS” era um jovem preto e forte, que falou de modo discreto e amistoso com os ambulantes. Então todos colocaram suas mercadorias em sacolas (algumas de pano estampado e outras de plástico preto) e permaneceram na plataforma aguardando o trem chegar para partirem “batendo trem”. Entre os guardas “GPS” também havia um homem bem mais velho que o outro agente, e era branco. Em poucos minutos as plataformas da estação Maracanã estavam praticamente desertas de ambulantes. Praticamente porque a maioria dos vendedores de salgados com refresco, que estavam portando carrinho de venda improvisado, permaneceu nas plataformas, mas de modo discreto, sem anunciar os produtos.

Nas duas plataformas da estação Triagem também havia poucos ambulantes, embora não houvesse nenhum guarda à vista. Foi observado o diálogo entre um jovem ambulante que acabara de desembarcar na estação Triagem com uma mulher trabalhadora ambulante que estava parada na plataforma, mas que também vendia nos trens. Ele comentou com ela sobre a presença dos guardas na estação Maracanã. Então, ela sublinhou que isso estava acontecendo somente a partir do período da tarde porque pela manhã tinha pouco camelô.

No trem que saiu da Central, rumo à Deodoro, dois trabalhadores ambulantes conversavam sobre o prejuízo de um colega ambulante que “perdeu” as suas próprias mercadorias e as de seu colega, pois teria ido comprar as dele também. Todavia, não ficou claro se o “perdeu” foi em virtude de apreensão, por agentes da SuperVia, ou por roubo, fora da estação, uma vez que ambas as situações são corriqueiras naquele espaço.

Ainda no que se refere aos conflitos com os agentes de segurança, a figura 13 ilustra um trabalhador ambulante vendendo nos trens da RMRJ, que denunciou perseguição aos ambulantes.

Figura 13

Trabalhador ambulante denuncia perseguição na ferrovia: Supervia/RMRJ, 2017



Fonte: A Nova Democracia, 2017¹⁵⁵.

¹⁵⁵ Imagem extraída do vídeo intitulado: RJ: Camelô expõe revolta contra perseguição nos trens e "governo" de Pezão/PMDB. **Youtube**, 04 dez. 2017. (2m10s). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=WbEg4dxripl>>. Acesso em: 12 dez. 2018.

No vídeo de onde a figura 13 foi extraída, o ambulante se encontra visível e declaradamente revoltado. Ele revelou estar desempregado e denunciou o que os guardas a serviço da SuperVia fizeram com ele na estação de Nova Iguaçu, pertencente ao ramal Japeri. Ele narrou que estava trabalhando nos trens desde cedo e pagou sua passagem para ingressar na ferrovia. Um dos guardas, com o qual se deparou, teria afirmado que, se o ambulante vendesse o salgado para ele, teria que colocá-lo para fora da estação, mas, se desse o salgado, não o retiraria dali - isto é, o guarda propôs uma prática de suborno. O ambulante concordou, visando dar continuidade ao seu trabalho, e deu dois salgados para aquele guarda. Porém, parece que outro guarda teria visto aquela situação e, inicialmente, o ambulante achou que ele havia se sensibilizado, mas logo o expulsou da estação, sendo obrigado a pagar nova passagem para retornar à ferrovia.

O ambulante em tela questiona se alguém do estado do Rio de Janeiro se lastimava pela situação dele. Além disso, ele acrescentou que era pai de família e tinha seis filhos para sustentar. O próprio ambulante responde a sua questão, afirmando que não se compadeciam da situação dele, pois são “pilantras” [sic], dando destaque para o governador Pezão, em exercício naquela ocasião. Expôs que era um absurdo expulsar os trabalhadores ambulantes da estação, fazendo-os pagar nova passagem, contribuindo, assim, para recheiar o bolso de políticos desonestos.

Luiz Fernando de Souza, mais conhecido como Luiz Fernando Pezão ou simplesmente Pezão, é um político brasileiro filiado ao Movimento Democrático Brasileiro (MDB), antigo Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB)¹⁵⁶. Através de aliança política com Sérgio Cabral, Pezão foi vice-governador do Estado do Rio de Janeiro entre 2007 e 2014, assumindo o cargo de governador, após renúncia do titular, Sérgio Cabral, em abril de 2014. Elegeu-se governador do Estado do Rio de Janeiro no segundo turno das eleições daquele ano. Em novembro de 2018, dois anos após a prisão de Sérgio Cabral, que foi preso em novembro de 2016 devido à denúncia de

¹⁵⁶ “O PMDB não quer mais ser o PMDB. Ao menos no nome. Com a imagem abalada pelos escândalos de corrupção, o fisiologismo escancarado e a adoção de medidas impopulares com a chegada de Michel Temer ao poder, o partido decidiu fazer o que os marqueteiros chamam de rebranding - uma mudança de nome para tentar assumir, aos olhos do público, uma nova identidade. Para isso, escolheu adotar a sua sigla original, MDB (Movimento Democrático Brasileiro), legenda que carrega um enorme peso histórico para a esquerda: o de ter sido a oposição à ditadura militar e de ter aglutinado os interesses dos movimentos sociais e sindicais que faziam resistência ao regime”. BENDINELLI, T; BENITES, A. PMDB volta a se chamar MDB: retorno ao passado para aplacar crise de imagem. **El País**. Brasil, dez. 2017. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2017/12/19/politica/1513695154_142381.html>. Acesso em: 29 abr. 2019.

corrupção passiva, lavagem de dinheiro e evasão de divisas, Pezão foi preso, no Palácio Laranjeiras, e também acusado de corrupção. Pela primeira vez na história do estado do Rio de Janeiro, um governador em exercício foi preso. Ele é acusado de ter recebido R\$40 milhões em propina, tendo “aprimorado” o esquema criminoso liderado pelo antecessor Sérgio Cabral. Pezão cobrava 8%, em vez dos 5%, de vantagens indevidas sobre as obras (Barreira, 2019)¹⁵⁷.

O depoimento do ambulante, retratado na figura 13, expressa, portanto, mais um caso de conflito ente ambulantes e agentes da SuperVia. Ademais, o ambulante destaca, ainda, sua revolta contra o descaso do governo do estado do Rio de Janeiro, durante aquele ano de 2017, justificando que dependia daquele trabalho para garantir sua sobrevivência e de sua família.

Estas situações identificadas e apresentadas corroboram o pressuposto da inserção clandestina no “mundo do trabalho” como primeira forma de resistência para a defesa da sobrevivência. Tal processo é repleto de contradições, pois os governos que deveriam promover, através de políticas públicas, o acesso aos direitos fundamentais, como saúde e educação, muitas vezes estão empenhados em reprimir o trabalho ambulante para “limpar a cidade”, impedindo esses trabalhadores de exercerem o direito ao trabalho e à cidade, em um contexto de significativo desemprego.

Ao serem indagados sobre a existência de competição entre os ambulantes no espaço ferroviário, o ambulante 1 expôs: “tem aquele que corre na frente. Aquele que vende mais barato queima, aí a gente manda embora daqui”. A ambulante 2, assim se manifestou: “há meses atrás tinha ameaças, desentendimentos... porque um produto impacta o outro!”, sinalizando a existência de conflitos por conta da competição entre os trabalhadores. O ambulante 3 expressou: “É muito camelô!”. Nesse sentido, pondera-se que seria muito difícil não haver competição diante de um quantitativo tão grande de ambulantes, pois o desemprego está atingindo níveis altíssimos, conforme já foi apresentado e discutido no segundo capítulo, inclusive com a apresentação de indicadores do desemprego e da taxa de desocupação, considerando não apenas a realidade nacional, mas também o da RMRJ.

¹⁵⁷ BARREIRA, G. TRF-2 mantém preso Pezão, ex-governador do RJ, por unanimidade. G1 Rio de Janeiro. **G1 - Rio de Janeiro**, 20 mar. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/03/20/trf-2-rejeita-pedido-de-habeas-corporus-para-pezaeo.ghtml>>. Acesso em: 01 mai. 2019.

O ambulante 4 esclareceu: “Os mais antigos estipulam o tipo de mercadoria”, ou seja, os veteranos definiriam as mercadorias a serem vendidas pelos mais novatos. O ambulante 5 disse: “Na estação não pode um camelô vender a mesma mercadoria que o outro”, referindo-se às plataformas das estações, sendo tal dinâmica pactuada dessa forma para evitar a competição. Os ambulantes 6 e 8 expuseram não haver competição entre os ambulantes, quando questionados sobre o assunto. Diferentemente, o sétimo entrevistado ressaltou: “Rola muita concorrência porque tem muito camelô, mas nós somos unidos!”. O nono entrevistado também ressaltou a união, afirmando: “Todo mundo é unido!”. A décima entrevistada disse já ter visto muita gente “queimando”¹⁵⁸ Kit Kat.

O ambulante 11 expôs: “rola competição. Aqui mesmo já tiveram vários vendedores de quentinha, mas não ficaram. Vende-se o melhor!” O ambulante 12 mencionou: “Cada um dá seu jeito pra vender”. O ambulante 14 expressou: “tem competição, mas a gente fica de boa” e mostrou o colega que vendia as mesmas mercadorias que ele e tinha acabado de passar por ele na plataforma. Na mesma direção, o ambulante 15 proferiu: “rola competição, mas todo mundo vende. Cada um vende um pouco”, apontando os colegas ambulantes que saíram das composições e vendiam também na plataforma. A ambulante 16 esclareceu:

A gente tenta se organizar quanto ao espaço. Tem ‘sistema de fila’ para ingressar na composição vendendo a mesma mercadoria de outros. Aqui no ramal Deodoro só eu e um senhor vendemos essa bala. Então ele fica entre Engenho Novo e Central e eu entre Engenho Novo e Deodoro. Mas hoje ele não veio. Então não tem problema eu trabalhar até a Central (ambulante 16).

Toda essa experiência expressa que a precariedade e os conflitos vivenciados pelos trabalhadores ambulantes da ferrovia da RMRJ podem gerar formas de organização e, por conseguinte, 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, adquiriram, através das experiências passadas e presentes, conhecimento para dar andamento à vida, enfrentando as adversidades com as quais se deparam em diversos âmbitos da vida.

Todavia, o campo empírico evidenciou que os trabalhadores da ferrovia, como agentes de segurança e ambulantes, não se reconhecem como classe.

¹⁵⁸ “Queimando” significa vendendo mais barato do que o preço estipulado, segundo a explicação dada pela ambulante 10. Tal explicação também contempla o que foi dito pelo ambulante 1: “Aquele que vende mais barato, queima”.

Como a consciência de classe é constituída a partir da articulação entre experiência, vivida e percebida, e a cultura de um determinado grupo social (Thompson, 2012), a partir da experiência de exploração a que os trabalhadores estão submetidos, surgem lutas de classe que podem contribuir para que eles se percebam enquanto classe.

4.3 Contradições inerentes ao trabalho dos ambulantes

Antes de evidenciar as contradições próprias ao trabalho dos ambulantes, é importante retomar o conceito de classe para que seja estabelecida sua relação com luta de classes e, por conseguinte, a fundamental contradição do trabalho ambulante. Conforme desenvolvido por Thompson (1987), classe é um fenômeno histórico que unifica uma série de acontecimentos distintos e aparentemente desconectados, tanto na matéria-prima da experiência quanto da consciência.

Thompson apresenta a questão “Luta de classes sem classes?” (1984, p. 13) no título de um dos seus textos. Considera que foi dada excessiva atenção, comumente de forma anti-histórica, à “classe”, e muito pouca à “luta de classes”. Enfatiza que a luta de classes é um conceito prévio e muito mais universal. No decorrer do referido texto, ele exemplifica, narrando que no século XVIII, na Inglaterra, a resistência era menos articulada, ainda que, frequentemente, fosse específica, direta e turbulenta. Acrescentando que não poderia entender aquela cultura, em seu nível experimental, em sua resistência ao discurso religioso, em sua zombaria cômica às virtudes burguesas, em seu fácil recurso à desordem diante da lei, a menos que se utilizasse o conceito de antagonismos, adaptações e, em ocasiões, reconciliações dialéticas, de classe. Ou seja, a luta estava presente, mas não a classe.

Uma classe não pode existir sem um tipo qualquer de consciência de si mesma. De outro modo, não é, ou não é ainda, uma classe. Quer dizer, não é “algo” ainda, não tem espécie alguma de identidade histórica (Thompson, 2012). A classe somente se constitui enquanto sujeito político e social no processo da luta de classes onde são estabelecidos vínculos de solidariedade e identidade entre os trabalhadores. Assim, os trabalhadores ambulantes dos trens da ferrovia da RMRJ, embora pertencentes à classe trabalhadora, no

tocante à definição de “classe em si” (Marx, 1985), ainda não alcançaram a consciência de classe e, por conseguinte, de classe, conforme conceituado por Thompson, ou “classe para si”, como definido por Marx (1985).

Em suma, os trabalhadores ambulantes estão lutando para resistirem às adversidades impostas pela ordem do capital, ainda que sem constituírem classe, no sentido mais político e coletivo. Identifica-se uma contradição básica: o trabalho clandestino é a primeira forma das resistências dos trabalhadores ambulantes da ferrovia para serem inseridos no “mundo do trabalho”. Os ambulantes estão resistindo, clandestinamente, para trabalhar porque nessa sociabilidade os sujeitos trabalhadores somente possuem sua força de trabalho. No entanto, trata-se de um trabalho informal que garante a reprodução do capital, além da reprodução dos próprios trabalhadores ambulantes e suas famílias, o qual é imprescindível para esta sociabilidade, não somente porque os ambulantes compõem o exército de trabalhadores de reserva, mas porque também são elementos importantes na circulação de mercadorias (as que vendem e as que compram para suas necessidades de alimentação, vestuário etc.).

Observa-se, assim, que as relações são reproduzidas, inclusive as geracionais, mas, especialmente, para atender as necessidades da produção das relações capitalistas em determinado período histórico. Antigamente, eram mais comumente vendidas linhas e agulhas de costura pelos trabalhadores ambulantes, enquanto, na atualidade, são vendidas também linhas telefônicas, das principais operadoras de telefone móvel, por exemplo. O papel que cumprem na distribuição destes produtos é uma temática importante de ser desenvolvida em outros trabalhos futuros, inclusive no sentido de arguir se o trabalho que exercem se insere ao final das cadeiras produtivas, ou se já está fora do circuito da produção, caracterizando-se apenas como um acesso mais facilitado ao consumo popular, intermediados por estas frações também populares e não inserida no mercado de trabalho.

Ao se observar os vendedores ambulantes que trabalham no mesmo espaço urbano, e aqui não se trata somente dos que trabalham na ferrovia, percebe-se, de um modo geral, 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 (Jordão, 2014).

Nesse sentido, os ambulantes entrevistados foram indagados se se consideravam explorados pelo sistema capitalista. O primeiro entrevistado sublinhou em seu depoimento: “Com certeza! Porque não tem direito. Tem, mas não consegue ter no dia a dia. Poder da moeda! Sem poder porque não tem dinheiro”. O ambulante 1 ressalta, assim, a relação entre o não acesso aos direitos básicos em virtude do poder econômico dos sujeitos.

Quando indagada sobre essa questão, a segunda entrevistada expôs: “Salário mínimo é muito baixo! Agora estou por conta própria... Até conseguir outra coisa pra fazer”. A ambulante 3 pareceu ponderar que não seria viável ser explorada naquele momento porque estava “por conta própria”. O ambulante 4 disse que sim, porque “tudo deveria ser um pouco melhor, né?! O desemprego, a fome, gente revirando lixo atrás de comida... a saúde”, referindo-se, também, aos direitos básicos. Apesar do ambulante 5 ter afirmado que se sentia explorado, ao ser indagado sobre a razão, expressou: “prefiro não comentar”.

O sexto entrevistado disse que não sabia, proferindo: “mais ou menos... sei lá!”. De modo parecido, o ambulante 7 expressou: “Um pouco... Tá tudo muito caro. A gente vai no mercado e não dá pra comprar nada!”. Diferentemente, a ambulante 10 concluiu que não se considerava explorada pelo sistema capitalista porque ela também era capitalista, por ser uma “pequena empreendedora”, termo muito difundido pela ideologia dominante.

Não, porque eu também sou capitalista. Dinheiro é capital! E eu quero ganhar dinheiro. Tudo que a gente gera tem imposto. Sou contra! Tipo... Sou contra a corrupção dos políticos, mas também sou contra a corrupção cotidiana. O que “fode” a gente é a corrupção... uma gera a outra! Entrar na estação pelo desvio é uma forma de corrupção, mas se a passagem não fosse tão cara isso não precisava acontecer. Não adianta só teclar que tá tudo errado, é preciso ir pra rua e parar tudo pra chamar a atenção. Igual à passeata que os caminhoneiros fizeram... Tinha alimento estragando, mas eles deram pra população. Sou contra quebrar tudo e destruir o patrimônio dos outros que eles lutaram para conquistar. Na minha casa eu não tenho ar condicionado, mas eu pago por quem tem e faz gato (ambulante 10).

A ambulante 10 parecia não se identificar enquanto trabalhadora por se considerar capitalista, logo não se via explorada. Possivelmente, isso é consequência dos valores reproduzidos pela sociedade vigente, que exalta o individualismo, a meritocracia e o empreendedorismo, por exemplo. Uma questão relevante nesse depoimento diz respeito à corrupção - tema tão

difundido e utilizado, inclusive para justificar a acentuação da retirada de direitos de trabalhadores. Outra questão abordada pela ambulante 10 se refere à luta por reivindicação de melhorias não acontecer somente no âmbito das redes sociais, mas invadir o espaço das ruas¹⁵⁹.

A ambulante 11 também não se considerava explorada, afirmando: “Não. Tem que trabalhar... Gosto de dinheiro!”. Certamente que numa sociedade capitalista os sujeitos precisam consumir, no sentido de obter dinheiro para comprar os produtos para sobreviver. Mas isso não suscita a não exploração, muito pelo contrário, pois o capital é uma relação social de produção, sendo a exploração inerente a essa relação. Todos os sujeitos que compõem a classe trabalhadora, de modo abrangente, incluindo os desempregados, são explorados por esse sistema, mesmo que não tenham consciência de tal pertencimento de classe e exploração.

Igualmente, os ambulantes 3, 8, 9, 13 e 15 disseram que não se consideravam explorados, mas não sabiam o porquê, com exceção do ambulante 15, que acrescentou: “Não, venho porque quero!”. O ambulante 15 já havia expressado, no decorrer de sua entrevista, que os pais garantiam o sustento da família, assim ele não se sentia obrigado a trabalhar, mas tinha essa iniciativa para cobrir seus gastos com “roupas de marca, bebidas alcoólicas e baladas” [*sic*]. Assim, ele não se sentia explorado.

O processo de produção e reprodução das necessidades, na sociabilidade vigente, institui uma dinâmica social densamente relacionada ao consumo das mercadorias, principalmente para a juventude. Nesse processo, as mercadorias são associadas, em demasia, a imagens e, mediante uma aparência sedutora, são colocadas para os sujeitos como se fossem atender seus desejos e ansiedades, mas na verdade elas resolvem determinadas questões de valorização e realização do capital (Baptista, 2007).

A ambulante 9 esclareceu que acreditava não saber responder a essa pergunta porque não teve estudo, enfatizando que somente sabia ler e escrever seu nome. Enquanto que os ambulantes 12, 14 e 16 se consideravam explorados, expressando:

¹⁵⁹ Tal colocação pode ser remetida às manifestações ocorridas em várias cidades brasileiras em junho de 2013, quando milhares de sujeitos foram às ruas protestar, inicialmente, contra o aumento das tarifas do transporte público. Todavia, a mobilização foi adquirindo uma pauta diversa à medida que foi tomando corpo. Uma das pautas se reportava ao combate à corrupção. “Junho foi uma catarse coletiva multidimensional com muitos setores, com muitas pautas. Tem um claro conteúdo de frustração com o ambiente político, de raiva” (Solano *apud* Odilala, 2018). ODILALA, F. 5 anos depois, o que aconteceu com as reivindicações dos protestos que pararam o Brasil em junho de 2013? **BBC**, 09 jun. 2018. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44353703>>. Acesso em: 22 mai. 2019.

Com certeza! Não fazem nada por nós... escola, hospital. Nada! Só tem direito quem tem dinheiro (ambulante 12).

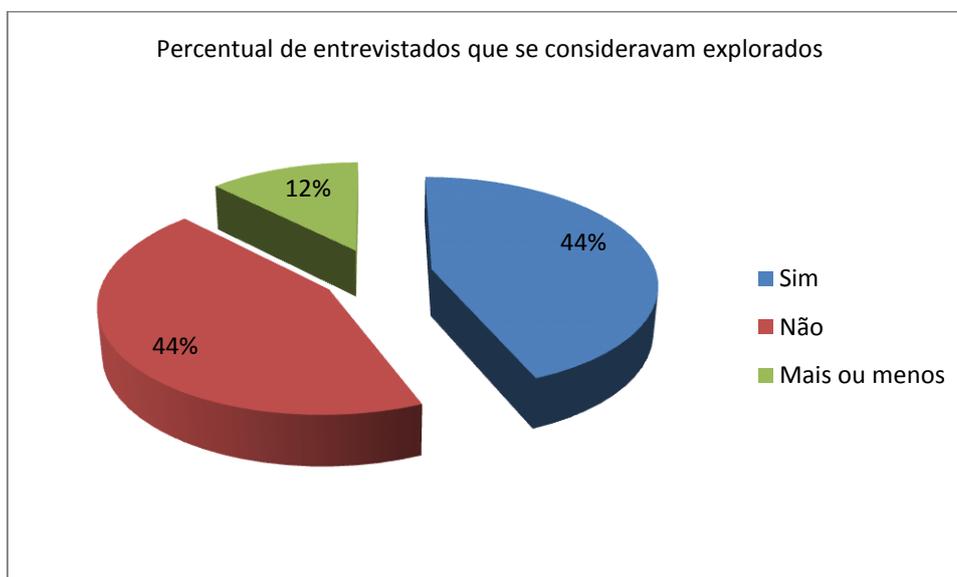
Considero! Porque só sabem ver o lado de quem tem mais dinheiro (ambulante 14).

Sim. Por isso saí do trabalho na empresa privada. O chefe cobrava muito. Eu ficava muito sufocada! (ambulante 16).

Embora a ambulante 16 tenha exposto que se considerava explorada, destacou que quando trabalhava de modo formal era explorada, não informando sobre a exploração atual enquanto trabalhadora ambulante na ferrovia. De modo semelhante ao primeiro entrevistado, o ambulante 12 manifestou que o poder econômico dos sujeitos é que determinava o acesso aos direitos. Na mesma direção, o ambulante 14 ressaltou que apenas os detentores de dinheiro eram atendidos. Tais percepções podem ser correlacionadas aos investimentos do poder público se dirigir para as áreas ocupadas por sujeitos de maior poder aquisitivo, não priorizando áreas periféricas.

Gráfico 8

Trabalhadores ambulantes entrevistados segundo sua percepção sobre a exploração pelo sistema: Supervia//RMRJ, 2018



Fonte: Pesquisa de campo (2018). Elaborado pela autora.

Conforme pode ser visualizado no gráfico 8, houve relativa equivalência entre o percentual de ambulantes entrevistados que se avaliaram enquanto explorados e não explorados. Também foi elaborada, pelos próprios entrevistados, a resposta “mais ou menos”, que pode ser compreendida como a percepção de se sentirem um pouco explorados ou não saberem responder.

Alguns ambulantes declararam abertamente que não sabiam o porquê não se consideravam explorados. O fato é que, independente da resposta ser “sim”, “não” ou “mais ou menos”, ocorreram interpretações distintas no que se refere à exploração, uma vez que alguns entrevistados, por se autoidentificarem como “microempreendedores”, se consideravam capitalistas. Enquanto outros entrevistados acabaram associando a exploração ao não acesso aos direitos. E, ainda, houve entrevistados que relacionaram a exploração apenas ao trabalho formal.

Tanto os trabalhadores assalariados formal quanto informalmente são explorados pela ordem do capital e estão sujeitos à precariedade do “mundo do trabalho”. Ou seja, todos podem experimentar a precariedade em suas diversificadas manifestações. Cabe aludir 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 (Noronha, 2003).

Segundo Malaguti (2000), em um país, como o Brasil, cuja Seguridade Social é uma ficção jurídica, os trabalhadores expulsos do sistema salarial formal se vêm obrigados a adentrar no mundo da informalidade, das transações ilícitas, da pequena marginalidade ou até do crime. Se no primeiro momento a informalidade oferece um trabalho e uma forma de “ganhar a vida” para imensos contingentes desocupados, há muitos custos sociais, como a degradação dos rendimentos do trabalho, dessa “solução” ilusória. Com relação às condições de trabalho, constata-se que a informalidade não é um paiol de empreendedores, de sujeitos dinâmicos, mas sim a defesa dos que não tem alternativa.

A fim de complementar esta discussão, apresenta-se a Figura 14, a seguir, que representa um dos ambulantes entrevistados pela reportagem do jornal A Nova Democracia, já citado anteriormente.

Figura 14

Trabalhador ambulante entrevistado por jornal: Uruguaiana, cidade do Rio de Janeiro/RJ, 2017



Fonte: A Nova Democracia, 2017¹⁶⁰.

Na ocasião da entrevista este ambulante, retratado na figura 14, revelou que tinha 20 anos de idade e trabalhava “na rua” [sic] desde os 12 anos de idade, configurando trabalho infantil. Contou que, na atualidade, trabalhava naquele espaço devido à falta de oportunidade, porque era difícil ingressar no mercado de trabalho. Argumentou: “Tem que levar o pão das crianças. É o jeito que a gente arruma de levar o pão. Calamidade, dificuldade... A gente vai empurrando no tranco e barranco. Do jeito que dá!”. Reivindicou emprego para todos, não apenas para alguns, e melhoria na política, saúde e educação. Para deixar o trabalho ambulante dependeria do rendimento que ganharia com o novo trabalho, pois: “Daqui a gente tira uma coisinha boa. Dá pra levar o leite para as crianças, dá pra se divertir com a esposa” (A Nova Democracia, 2017), revelando que não trocava o trabalho como ambulante para ganhar somente um salário mínimo.

Em relação à promessa de regularização dos ambulantes que trabalham nos trens da RMRJ até o ano de 2015, informada por representante da SuperVia no ano de 2012, conforme exposto na introdução desta tese, pode-se afirmar que ela não foi efetivada. Assim como também não foi cumprida a promessa da concessionária SuperVia referente ao fim da rotina de avarias do sistema ferroviário até o ano de 2016. Ocorreu a

¹⁶⁰ Imagem extraída do vídeo intitulado: A vida e a resistência dos camelôs no Rio de Janeiro. **Youtube**, 26 set. 2017. (7m1s). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=ok78wn5qS5E>>. Acesso em: 13 dez. 2018.

renovação da frota de trens, mas as avarias persistem e, conseqüentemente, os acidentes também, resultando, inclusive, em mortes, como as apresentadas no capítulo anterior, devido à colisão entre trens e em virtude de atropelamento por trem.

Convém destacar que apenas algumas estações foram modernizadas, como São Cristóvão, Maracanã, Engenho de Dentro e Deodoro. Todavia, esta última não possui informações precisas nos painéis da estação nem sistema de escadas rolantes para acessar todas as plataformas, dificultando a locomoção dos usuários, conforme verificado no trabalho de campo realizado em junho de 2018. O fato é que a maioria das estações ferroviárias da RMRJ está deteriorada e não é acessível, principalmente para cadeirantes, conforme pode ser visto na figura 1, apresentada anteriormente com o diagrama da malha ferroviária da RMRJ e que apresenta as estações que dispõem de cadeira de rodas. As obras foram realizadas em função dos megaeventos (Copa do Mundo da Fifa Brasil 2014 e Olimpíadas Rio 2016) e não da população usuária e dos espaços mais precarizados da ferrovia. Essa questão, embora não seja objeto deste estudo, merece atenção porque afeta a vida dos usuários da ferrovia, incluindo o grupo de trabalhadores ambulantes do espaço ferroviário da RMRJ.

Lima e Carneiro (2014)¹⁶¹ formularam que com os megaeventos ocorreriam processos de remoções compulsórias que não costumavam vir acompanhados de projeto alternativo de moradia para as famílias atingidas. A Lei Geral da Copa e o processo de privatização dos espaços públicos poderiam ampliar a superexploração, a perseguição e a repressão aos trabalhadores em geral, especialmente aos informais, como os ambulantes, nas regiões centrais das metrópoles e no entorno dos estádios, entre outras violações que poderiam ocorrer. Infelizmente, tais especulações concretizaram-se.

Era muito veiculado pelos políticos brasileiros e empresários, nos principais meios de comunicação, o legado da Copa do Mundo Fifa 2014 e das Olimpíadas Rio 2016. Havia a promessa que tais eventos proporcionariam para a cidade obras urbanísticas importantes para a mobilidade urbana, ambientais, tais como a despoluição da Baía de Guanabara, além de outras, como um modelo melhor de segurança pública,

¹⁶¹ LIMA, A; CARNEIRO, F. A quem interessa blindar a Copa do Mundo? **Insurgência**. Tendência Interna do PSOL, 17 jan. 2014. Disponível em <<http://www.insurgencia.org/a-quem-interessa-blindar-a-copa-do-mundo/>>. Acesso em: 30 abr. 2019.

aumento de empregos e melhoria dos espaços públicos para lazer e prática de esportes. Contudo, a corrupção e interesses de grupos de poder implicaram nos projetos que seriam realizados, comprometendo obras, como as do BRT, VLT e metrô, provocando “(des)legados olímpicos” (Monteiro; Cosentino, 2017, p. 24).

A melhoria do sistema de transporte, um dos “legados olímpicos” mais promovidos pela gestão do ex-prefeito da cidade do Rio de Janeiro Eduardo Paes¹⁶², não se efetivou. Das seis principais intervenções de mobilidade urbana vinculadas às Olimpíadas Rio 2016, cinco conectaram a Barra da Tijuca a algum lugar ao qual ela já estava conectada, evidenciando o contínuo processo de reinvestimento em infraestrutura de localidades já bem estruturadas em detrimento das áreas que mais carecem de investimentos, seguindo a tendência do urbanismo de oportunidades e reforçando a especulação imobiliária. Ainda sobre a área de transportes, no caso referente à RMRJ, uma importante intervenção foi deixada de lado: a construção da primeira fase da linha 3 do metrô, que ligaria São Gonçalo a Niterói e atenderia a mais de um milhão de habitantes. A obra que acabou sendo escolhida foi a que levou o metrô para a Barra (linha 4), e custou o dobro do trecho previsto da linha 3 (Monteiro; Cosentino, 2017).

Mesmo com o fim dos Jogos Rio 2016, os processos de mercantilização da cidade seguem em curso, não mais acionando os símbolos da modernização promovida pelos grandes eventos esportivos, mas agora como necessários para superar a crise econômica. [...] Por tudo isso, movimentos sociais definiram a Rio 2016 como os Jogos da Exclusão. Sob o consenso olímpico, as prioridades do investimento público foram invertidas. Criou-se uma forte justificativa para desviar recursos para intervenções de benefício privado (Monteiro; Cosentino, 2017, p. 41).

Registra-se, também, a remoção de mais de 550 famílias da favela Metrô-Mangueira, localizada ao lado da estação Mangueira da ferrovia da RMRJ, bem próxima à Uerj e ao estádio Maracanã. Tal remoção foi justificada com o argumento da liberação de pista da Avenida Radial Oeste, e para a construção, em seguida, de um estacionamento para os eventos relacionados à Copa do Mundo da Fifa 2014 e um Polo Automotivo. A ação retrata a prática do poder público em relação à população de baixa renda da cidade no Rio Olímpico: remoção forçada sob a justificativa de modernização e manutenção dos terrenos sem uso após a retirada dos moradores (Monteiro; Cosentino, 2017).

¹⁶² Eduardo Paes é um político brasileiro filiado ao partido Democratas (DEM). Foi prefeito da Cidade do Rio de Janeiro no período de 1ª de janeiro de 2009 a 1º de janeiro de 2017.

É importante considerar que a cidade representa uma força produtiva que possibilita a reunião dos trabalhadores e dos trabalhos, dos conhecimentos e das técnicas, dos próprios meios de produção, intervindo ativamente na expansão e no desenvolvimento, podendo, deste modo, contrariá-los. A confrontação no seu interior e território, das forças produtivas e das relações de produção, pode ter consequências favoráveis ou catastróficas. Assim, no decorrer da história, a cidade se torna a fração tanto onde se elaboram as relações de produção quanto onde se manifestam os conflitos entre as relações de produção e as forças produtivas (Léfèbvre, 1972).

Voltando aos sujeitos-chave deste estudo, os entrevistados foram questionados sobre a hipótese de regularização do trabalho ambulante nos trens da ferrovia da RMRJ. Segue o depoimento do primeiro entrevistado: “Nunca teve, mas tem uma juíza aí que ajudou a gente para não apreenderem mais nossas mercadorias. Transferiram ela para Brasília, mas ela voltou para o Rio” (ambulante 1). Todavia, o entrevistado não soube informar o nome da juíza mencionada.

No que diz respeito a não haver mais apreensão das mercadorias dos ambulantes que trabalham nos trens da RMRJ, desde a publicação, no dia 15 de fevereiro de 2018, do projeto de lei estadual nº 3797/2018, que proíbe os agentes de segurança dos sistemas metroviário e ferroviário de reter ou apreender as mercadorias e equipamentos dentro das dependências dos respectivos modais, os ambulantes não tiveram mais suas mercadorias apreendidas, como era de costume. No entanto, a repressão ao trabalho ambulante nos trilhos da RMRJ permanece, já que tanto nos trens quanto no metrô da RMRJ esse trabalho continua proibido.

Assim, ficou revogada a Resolução da Secretaria de Estado de Transportes (Setrans) nº 1264 de 24 de agosto de 2017, que autorizava os agentes de segurança dos sistemas metroviário e ferroviário a reter mercadorias e equipamentos. Segue a justificativa do projeto de lei:

No dia 03 de outubro de 2017, a Comissão de Transportes realizou audiência pública para discutir os impactos do comércio de mercadorias no interior dos trens e estações do metrô e a atuação de agentes de segurança metroviários na retenção de mercadorias, mediante resolução emitida pelo Poder Executivo. A audiência foi bastante representativa e estiveram presentes agentes públicos de segurança, movimento organizado de camelôs e os agentes de segurança privados.

A Resolução SETRANS 1264/2017 padece de flagrante inconstitucionalidade e ilegalidade. Ao repassar diretamente a agentes privados prerrogativas e atribuições exclusivas de Estado, institui-se um “PODER DE POLÍCIA” indefensável no atual marco jurídico e constitucional. Ademais, ao elencar a

possibilidade de retenção, confisco ou apreensão de mercadorias onde não há qualquer Legislação determinando a ilegalidade de sua venda ou porte, a referida Resolução falha, mais uma vez, ao criminalizar prática cuja proibição não é prevista em Lei.

Na audiência, ficou evidente que a prática de ataque ao comércio ambulante por parte de agentes privados, ligados à concessionária, per si, tem sido vista muito mais pernicioso e ameaçadora à segurança dos usuários e servidores das concessionárias, do que a venda pura e simples de mercadorias por ambulantes. Some-se a tantas ilegalidades, o fato de que tal medida demonstra uma grave insensibilidade social contra uma parcela da população trabalhadora que só busca a sobrevivência e um trabalho digno¹⁶³.

Contudo, em abril de 2019, o projeto de lei nº 3797/2018 ainda não havia se efetivado em lei, tendo sido “Arquivado por final de legislatura”¹⁶⁴. Consequentemente, foi criada uma nova tramitação, conforme constava no “Cadastro de Proposições” do projeto de lei em questão. Ao realizar nova consulta, no dia 16 de maio de 2019, no citado cadastro, constava: “Parecer: retirado de pauta, publicação do parecer: 15/05/2019”¹⁶⁵.

É um descaso perante a sociedade, e, em especial, com os trabalhadores ambulantes, ter sido retirado de pauta um tema extremamente relevante. Ao invés disso, os deputados estaduais estão debatendo sobre a proposta, do deputado Dionísio Lins, do Partido Progressista (PP), de instalação de placas de bronze nos carros da Alerj para os próprios deputados usufruírem desse privilégio (Ávila, 2019)¹⁶⁶.

A proibição do trabalho dos ambulantes nos trens e metrô da RMRJ é uma contradição, visto que os próprios legisladores reconhecem que os ambulantes trabalham no espaço ferroviário e metroviário porque necessitam trabalhar para sobreviver. Assim, os legisladores propuseram que esses trabalhadores não tivessem mais suas mercadorias apreendidas pelos agentes de segurança metroviário e ferroviário. Todavia, ainda segue proibido, oficialmente, o trabalho dos ambulantes nos trens e metrô, embora todos os usuários desses meios de transportes coletivos estejam cientes da

¹⁶³ ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (ALERJ). **Projeto de Lei nº 3797/2018**, de 15 fev. 2018. Disponível em: <<http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/scpro1519.nsf/1061f759d97a6b24832566ec0018d832/fafae92e362451e2832581bd005aa1d7?OpenDocument>>. Acesso em: 29 abr. 2019.

¹⁶⁴ “Ofício SGMD 146/2019. DO 01/02/2019”. Disponível em: <<http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/scpro1519.nsf/e00a7c3c8652b69a83256cca00646ee5/5c795a329ee2c26c832583c2006a7106?OpenDocument>>. Acesso em: 29 abr. 2019.

¹⁶⁵ Ainda constava a seguinte observação: “Retirado da 9ª RO pelo relator Dep. Rodrigo Bacellar”. Disponível em: <<http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/scpro1519.nsf/e00a7c3c8652b69a83256cca00646ee5/775484e15cb2604e832583ad006ea062?OpenDocument>>. Acesso em: 16 mai. 2019.

¹⁶⁶ ÁVILA, E. Deputados do Rio querem placa de bronze nos carros da Alerj. **G1 - Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 14 mai. 2019. Acesso em: 16 mai. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/blog/edimilson-avila/post/2019/05/14/deputados-do-rio-querem-placa-de-bronze-nos-carros-da-alerj.ghtml>>.

presença deles nos trilhos da RMRJ. Inclusive, as empresas SuperVia e Metrô-Rio seguem reprimindo o trabalho ambulante nos respectivos modais.

Dando continuidade aos depoimentos dos ambulantes sobre a possibilidade de regularização do trabalho deles nos trens da RMRJ, segue a declaração da segunda entrevistada. “Melhor coisa possível a se fazer! Tem um deputado, Marco Antônio Cabral¹⁶⁷, filho do Sérgio Cabral, que conseguiu isso pros camelôs da praia porque o Crivella deu anúncio pra sair todos os camelôs da rua. Disseram para eu procurar ele pela Internet, Facebook, para ele conseguir isso pra gente” (ambulante 2).

Cabe elucidar que Sérgio Cabral é um político brasileiro filiado ao PMDB. Ele foi deputado estadual por três mandatos, de 1991 a 2003, e senador de 2003 a 2006. Posteriormente, foi governador do Rio de Janeiro de 2007 a abril de 2014, quando renunciou ao cargo no seu segundo mandato visando concorrer ao senado nas eleições de outubro de 2014, mas sua candidatura não se concretizou. Em novembro de 2016 foi preso na Operação Lava Jato, conforme já mencionado. Atualmente, está preso no pavilhão Bangu 8 do Complexo Penitenciário de Gericinó, na Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro. As penas de Sérgio Cabral totalizam mais de 183 anos de prisão (Boeckel, 2018)¹⁶⁸.

Todavia, cabe fazer uma ponderação em relação à Operação Lava Jato em virtude dos rumos que ela tomou. Atualmente, ela parece passar por uma crise de legitimidade, não obstante o imenso volume de recursos gastos para a sua criação e manutenção. Segundo Pompeu (2018)¹⁶⁹, na primeira entrevista que deu à imprensa, depois de dois anos da Operação Lava Jato, no ano de 2016, o juiz Sergio Moro, da 13ª Vara Federal de Curitiba, afirmou que jamais entraria para a política. Entretanto, na semana seguinte ao

¹⁶⁷ Na ocasião em que a ambulante 2 foi entrevistada, junho de 2018, o político Marco Antônio Cabral era deputado federal pelo MDB. Todavia, como em outubro de 2018 ele não foi reeleito, pretendia trabalhar na iniciativa privada a partir do ano de 2019, além de realizar um mestrado na área do Direito, evitando, assim, se expor publicamente. “Trata-se de uma estratégia para ‘descansar’ um pouco a imagem, desgastada após a prisão do pai, há dois anos, na Operação Lava Jato”. BRUNO, C. Deputado não reeleito, filho de Sérgio Cabral vai trabalhar na iniciativa privada. **O Dia Online**. Informe do Dia, 22 nov. 2018. Disponível em: <<https://odia.ig.com.br/colunas/informe-do-dia/2018/11/5594844-deputado-nao-reeleito--filho-de-sergio-cabral-vai-trabalhar-na-iniciativa-privada.html>>. Acesso em: 29 abr. 2019.

¹⁶⁸ BOECKEL, C. Sérgio Cabral tem visitas e direito de ver TV suspensos em presídio no Rio. **G1 Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 09 out. 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2018/10/09/cabral-tem-visitas-suspensas-em-presidio-no-rio.ghtml>>. Acesso em: 29 abr. 2019.

¹⁶⁹ POMPEU, A. Decisão de Moro de aceitar cargo de ministro reforça críticas de parcialidade. **ConJur**, 01 nov. 2018. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2018-nov-01/decisao-moro-aceitar-ministro-reforca-criticas-parcialidade>>. Acesso em: 21 mai. 2019.

primeiro pleito presidencial depois disso [2018], Moro aceitou o convite do presidente eleito, Bolsonaro, do PSL, para se tornar ministro da Justiça. Ao longo dos últimos anos, Moro recebeu críticas acerca de sua postura à frente dos processos da Operação Lava Jato, com destaque para a não imparcialidade no trato dos casos, sobretudo os vinculados ao PT. A decisão de se tornar ministro da Justiça no governo Bolsonaro reforçou as críticas de parcialidade do magistrado (Pompeu, 2018). Nesse sentido, considera-se que a “Operação Lava Jato” vem cada vez mais se mostrando uma operação política do que tem se dedicado ao combate à corrupção¹⁷⁰.

De acordo com Audi (2018)¹⁷¹, o sociólogo Ricardo Oliveira, da Universidade Federal do Paraná (UFPR), pesquisou as biografias de magistrados, procuradores e advogados da operação Lava Jato. O resultado da pesquisa revelou que “eles têm as mesmas origens, às vezes se conhecem desde a infância e atuam em rede”. Para o referido sociólogo (*apud* Audi, 2018), os integrantes da Lava Jato operam em um circuito “fechado”, compõem uma “elite estatal hereditária”, apresentando parentescos, além de relações matrimoniais, de amizade e de sociabilidade, bastante significativos, no sistema judicial. Estando presente a dimensão do corporativismo nessas relações. Constituindo-se um “grande circuito formativo ideológico, de convivência, que tem determinados padrões e valores hereditários” (Oliveira *apud* Audi, 2018).

O último político citado pela ambulante 2, em seu depoimento expresso anteriormente, foi o atual prefeito da cidade do Rio de Janeiro, Marcelo Crivella, filiado ao Partido Republicano Brasileiro (PRB). Recentemente, mais precisamente em 2 de abril de 2019, a Câmara de Vereadores do Rio aprovou a abertura do processo de *impeachment* do prefeito Crivella,

¹⁷⁰ Tal consideração ficou bastante evidente com o material divulgado pelo site The Intercept Brasil sobre as mensagens trocadas entre os membros da Operação Lava Jato, incluindo o atual ministro da Justiça e Segurança Pública Sergio Moro. “No dia 9 de junho, o Intercept publicou os primeiros artigos da série #VazaJato, que tratam de abusos cometidos pelo ex-juiz Sergio Moro e pela força-tarefa da operação Lava Jato. Tanto a força-tarefa quanto o ministro Moro responderam negando qualquer impropriedade, mas não contestaram – e implicitamente confirmaram – a veracidade do material publicado. Eles dizem ‘não reconhecer a autenticidade’, o que é diferente de dizer que os chats são falsos. Eles jamais apontaram uma frase sequer que teria sido, segundo eles, inventada ou adulterada”. GREENWALD, G; DEMORI, L. #VazaJato: as provas de que os chats são autênticos agora vêm de diversos veículos de comunicação – são definitivas e esmagadoras. **The Intercept Brasil**, 15 jul. 2019. Disponível em: <<https://theintercept.com/2019/07/15/vazajato-as-provas-de-que-os-chats-sao-autenticos-agora-vem-de-diversos-veiculos-de-comunicacao-sao-definitivas-e-esmagadoras/>>. Acesso em: 17 jul. 2019.

¹⁷¹ AUDI, A. Integrantes da Lava Jato vivem na “mesma bolha”, diz pesquisador da UFPR. **Agência Pública**, 09 mai. 2018. Disponível em: <<https://apublica.org/2018/05/integrantes-da-lava-jato-vivem-na-mesma-bolha-diz-pesquisador-da-ufpr/>>. Acesso em: 21 mai. 2019.

ocupante do cargo desde janeiro de 2017. Já haviam sido negados pela Câmara dois pedidos de *impeachment* contra ele. Segundo a denúncia aceita, realizada por fiscal da secretaria de Fazenda do município, Crivella teria prorrogado sem licitação uma concessão que autoriza dois grupos de agências de publicidade a usarem 34 locais públicos para propaganda. Essas empresas também teriam deixado de pagar cerca de R\$30 milhões em obrigações e multas (Barreira et al., 2019)¹⁷².

Buscou-se apresentar os políticos aludidos pela ambulante 2 para situar a relevância dos mesmos na dinâmica do Rio de Janeiro. Todavia, a relação entre ambulantes da praia e o ex-deputado federal Marco Antônio Cabral mencionada pela entrevistada não foi identificada em pesquisa realizada. No que se refere à relação da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro e dos ambulantes, cabe sublinhar o programa Ambulante Legal, publicado no Diário Oficial do Município em 06 de agosto de 2018, que visa registrar os ambulantes regulares da cidade no Cadastro Único do Comércio Ambulante (Cuca). Conforme o programa determina, os ambulantes deverão usar uma nova carteirinha, constando a foto do ambulante, local em que está autorizado a trabalhar e as mercadorias que pode vender. Os ambulantes também deverão comprovar a procedência do material através de documento fiscal, sob pena de apreensão, além de garantir que o entorno do local de trabalho se mantenha limpo (RJ1, 2018)¹⁷³.

Segundo a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, o programa Ambulante Legal prevê a realização de um censo de vendedores irregulares na cidade, assim como a implantação de políticas públicas de qualificação profissional aos trabalhadores. A Secretaria Municipal de Ordem Pública (Seop) é o órgão que coordena o trabalho de fiscalização e apoio à Secretaria Municipal de Fazenda, responsável pelo programa. Já que a ambulante 2 fez referência aos “camelôs da praia”, convém expor que os ambulantes que trabalham nas praias também têm muitas andanças e estão expostos à apreensão das mercadorias, pois a maioria dos ambulantes, provavelmente,

¹⁷² BARREIRA, G. et al. Câmara do Rio abre processo de impeachment contra o prefeito Marcelo Crivella. **G1 - Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 02 abr. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/04/02/camara-do-rio-abre-processo-de-impeachment-contra-o-prefeito-marcelo-crivella.ghtml>>. Acesso em: 29 abr. 2019.

¹⁷³ RJ1. Prefeitura do Rio cria programa Ambulante Legal. Rio de Janeiro. **G1 - Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 06 ago. 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2018/08/06/prefeitura-do-rio-cria-programa-ambulante-legal.ghtml>>. Acesso em: 29 abr. 2019.

não possui autorização da prefeitura, não tendo cadastro no programa Ambulante Legal.

Em janeiro de 2019, no calçadão da praia do Arpoador¹⁷⁴, um ambulante correu para avisar aos demais colegas que o pessoal da operação “Choque de Ordem”¹⁷⁵ [sic] estava chegando e pegando as mercadorias. Tratava-se de uma operação da Seop que contava com vários agentes da prefeitura e três veículos para o recolhimento das mercadorias apreendidas. Os ambulantes que estavam parados no calçadão começaram a se movimentar e avisar aos outros ambulantes. Um deles disse: “Nós estamos tentando trabalhar... Só que eles não deixam. É melhor ir para porta de banco pedir dinheiro” [sic].

Quanto à hipótese de regularização do trabalho dos ambulantes nos trens da RMRJ, para o ambulante 3 “ficaria bom”. Na mesma direção, o ambulante 4 disse: “Seria uma boa, mas teria que sair muita gente porque tem muito camelô. Tem criança de 10 anos trabalhando aqui”. O quarto entrevistado destacou o quantitativo de ambulantes nos trens, que é demasiado, além da existência de trabalho infantil no espaço ferroviário, que fez parte da experiência de trabalho do ambulante 3, conforme já evidenciado no segundo capítulo desta tese.

Não é comum se deparar com crianças trabalhando no espaço ferroviário, mas tal situação não é incomum, como pode ser examinado mediante o depoimento do ambulante 4 e da experiência do ambulante 3. Tal fato causa preocupação, pois configura trabalho infantil, conforme discutido no quarto tópico do segundo capítulo desta tese. O que se verifica nos trens da RMRJ [a pesquisadora já teve a oportunidade de observar algumas vezes] são crianças acompanhando, supostamente, seus familiares que pedem ajuda financeira aos usuários dos trens ou mesmo estejam trabalhando como vendedor ambulante. De acordo com o caso que foi observado durante a pesquisa de campo, uma criança de colo estava com seus pais. Este tipo de situação pode sensibilizar os passageiros, mas, os trabalhadores podem não ter tido essa intenção, apenas poderiam não contar com rede de apoio para

¹⁷⁴ A autora desta tese presenciou a referida situação dos ambulantes na praia do Arpoador e ouviu o depoimento de um dos ambulantes apresentado na sequência do texto.

¹⁷⁵ O prefeito da Cidade do Rio de Janeiro no ano de 2009, Eduardo Paes, iniciou a operação “Choque de Ordem”, visando “[...] pôr um fim à desordem urbana, combater os pequenos delitos nos principais corredores, contribuir decisivamente para a melhoria da qualidade de vida em nossa Cidade [...]”. PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Choque de Ordem. **Notícia**. Rio de Janeiro, 06 mar. 2016. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?article-id=87137>>. Acesso em: 02 mai. 2019.

deixar a criança, pois, se houvesse o propósito de comover os passageiros, o homem poderia vender ao lado da mulher e da criança, o que não ocorreu nessa situação.

Colocações semelhantes sobre a possibilidade de regularização do trabalho ambulante no espaço ferroviário foram dadas pelos demais entrevistados:

la dar pulos de alegria! Podiam colocar crachá na gente. Aí acabou os esculachos! É o que gosto de fazer! (ambulante 5).

Seria muito bom! (ambulante 6).

Seria melhor porque não teria negócio de guarda tomar mercadoria e colocar pra fora da estação (ambulante 7).

Seria bom porque ia ter melhoria (ambulante 8).

Seria uma boa... Quero ter um ponto fixo (ambulante 9).

Se cobrassem taxa, imposto, ficaria ruim. Sou a favor não da regularização, mas da liberação! (ambulante 10).

Ficaria bem melhor porque não teria bagunça e aqui é bem bagunçado! (ambulante 11).

Seria melhor... nem que a gente pagasse uma taxa de R\$20,00. Mas eles [SuperVia] já são trilionários (ambulante 12).

Achava uma boa (ambulante 14).

Seria melhor porque não teria guarda e nem polícia pra esculachar! (ambulante 15).

Já se tentou bastante. Mas tem camelôs com passagem no sistema prisional e não acham justo cumprir uma pena de muito tempo atrás. Comenta-se que talvez a Nestlé volte a vender nos trens. Um gestor da SuperVia falou no RJ TV que não tem interesse em tirar os camelôs dos trens (ambulante 16).

A décima entrevistada entendia que a regularização implicaria em pagamento de taxa pelo ambulante, e que tal fato intensificaria a exploração desses trabalhadores. A questão da existência de ambulantes nos trens que foram presidiários, levantada pela última ambulante entrevistada, será retomada no próximo item desta tese. De todo modo, pode-se adiantar que, antes de anunciar a venda dos produtos, alguns ambulantes contam suas experiências e, dentre esses, há aqueles que revelam que foram usuários de drogas ilícitas, presidiários e, até mesmo, trabalhadores do tráfico, mas tomaram outro rumo na vida e, por isso, trabalhavam como ambulantes na ferrovia.

Três colocações relevantes dos entrevistados e que possuem cunho similar foram: “[...] Aí acabou os esculachos! É o que gosto de fazer!”, “Seria melhor porque não teria negócio de guarda tomar mercadoria e colocar pra fora da estação” e “[...] não teria guarda e nem polícia pra esculachar!”. As mesmas expressam o anseio deles de cessar os conflitos, a que estão expostos diariamente, com os agentes a serviço da SuperVia. Por conseguinte, os ambulantes trabalhariam mais tranquilos, de modo mais confortável, como foi expresso pelos trabalhadores entrevistados.

A equipe do jornal AND realizou uma matéria após a ofensiva contra os ambulantes em Bangu, conforme já havia sido apresentado junto à figura 10. Um dos ambulantes entrevistados pela AND, no Calçadão de Bangu, onde trabalhava como ambulante há 12 anos, contou que a quantidade de ambulantes havia “mais que dobrado” desde quando ele começou a trabalhar ali. Relato idêntico ao do primeiro trabalhador ambulante entrevistado durante a pesquisa de campo nos trens da RMRJ para a realização desta tese. O entrevistado da AND declarou que havia muita gente trabalhando naquele espaço porque havia sido mandada embora de seus empregos, ou seja, em virtude do desemprego. Expôs que as vendas caíram muito e não era nem 20% do que era quando ele começou a trabalhar naquele espaço, no ano de 2005. Quanto à repressão que haviam sofrido recentemente (agosto de 2017), narrou: “Eles não querem deixar a gente trabalhar. Eles vieram cutucar a onça com vara curta”, acrescentando que precisava trabalhar para pagar o aluguel. Durante o seu depoimento, expressou: “Todo mundo se defende como camelô”, evidenciando o trabalho clandestino como primeira forma de resistência.

Figura 15

Ofensiva contra trabalhadores ambulantes: Bangu, Cidade do Rio de Janeiro/RJ, 2017



Fonte: A Nova Democracia, 2017¹⁷⁶.

¹⁷⁶ Imagem extraída do vídeo intitulado: A vida e a resistência dos camelôs no Rio de Janeiro. **Youtube**, 26 set. 2017. (7m1s). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=ok78wn5qS5E>>. Acesso em: 13 dez. 2018.

Importante acrescentar que a ofensiva da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro aos ambulantes que trabalhavam no Calçadão de Bangu teve continuidade. No início do mês de novembro de 2018, foi realizada uma operação que retirou todos os ambulantes que trabalhavam no Calçadão de Bangu (Ribeiro, 2018)¹⁷⁷. No dia 12 de novembro de 2018, os ambulantes fizeram uma manifestação em frente à Região Administrativa de Bangu e, por conta disso, algumas lojas localizadas no entorno foram fechadas. Os trabalhadores ambulantes reivindicaram a necessidade e o direito de voltar a trabalhar no Calçadão de Bangu, considerando que muitos já não tinham o que comer em suas casas. Segue o depoimento, postado pela mídia Padre Miguel News¹⁷⁸, de um ambulante que participou da referida manifestação e enviou sua declaração:

[...] o prefeito emitiu uma nota sem previsão dos camelôs voltar a trabalhar no calçadão. Vai sair 150 licença para trabalhar mas quem vai ter o privilégio são os ex presidiário, deficiente físico e idosos, estamos sem ter o q comer em casa estamos sem trabalhar a uma semana. A gente já tá sem o que comer em casa é o fim dos tempos, onde um presidiário tem mais direito do q um pai de família. A gente depende do calçadão pra sobreviver. O prefeito fazendo isso com agente em pleno final de ano e início de mês que vence o aluguel e as contas da casa, estamos sem saber o que fazer (ambulante que trabalhava no Calçadão de Bangu, 2018).

Analisando o depoimento aludido, constata-se que os trabalhadores ambulantes estão sendo colocados uns contra os outros para pleitear a licença para trabalhar no Calçadão de Bangu, conforme o caso exemplificado. O ambulante expressou sua experiência de privações e questionou o “privilégio” de grupos que, em geral, são discriminados pela sociedade, em especial, a prioridade para obter a licença para trabalhar de um ex-presidiário em relação a um pai de família. Todavia, os ex-presidiários também podem ser pais de família e, normalmente, têm mais dificuldade de retornarem ao mercado de trabalho. Ao invés desses trabalhadores se unirem para reivindicar o direito ao trabalho para todos, estão em disputa. Outro dado extremamente relevante no depoimento reportado se refere ao fato dos ambulantes dependerem do Calçadão para sobreviver, tendo sido destacadas as dificuldades relacionadas à alimentação e moradia. A luta pela

¹⁷⁷ RIBEIRO, G. Prefeitura limita em 180 total de camelôs que vão trabalhar no Calçadão de Bangu. **Extra**. Rio de Janeiro, 21 nov. 2018. Disponível em: <<https://extra.globo.com/noticias/rio/prefeitura-limita-em-180-total-de-camelos-que-vaio-trabalhar-no-calcadao-de-bangu-23249450.html>>. Acesso em: 21 mai. 2019.

¹⁷⁸ PADRE MIGUEL NEWS. Camelôs fazem protesto em Bangu. Publicações. **Facebook**. Rio de Janeiro, 12 nov. 2018. Disponível em: <<https://www.facebook.com/PadreMiguelNews/posts/1227484940723374/>>. Acesso em: 21 mai. 2019.

sobrevivência está articulada à inserção no “mundo do trabalho” por meio do trabalho ambulante.

De fato, a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro publicou uma resolução no Diário Oficial, na data de 21 de novembro de 2018, sobre as novas regras para o comércio ambulante no Calçadão de Bangu. Determinou-se somente 180 bancas padronizadas, onde antes havia mais de 500, de diferentes tamanhos e modelos, e uma das exigências era estar devidamente cadastrado no programa Ambulante Legal (Ribeiro, 2018). Com isso, diversos ambulantes que trabalhavam naquele espaço precisaram encontrar um novo espaço de trabalho, dentre esses, muitos devem ter ido, seguramente, trabalhar no espaço ferroviário da RMRJ.

Nesse sentido, compete refletir sobre a distinção entre os ambulantes que trabalham nos trens da RMRJ e os demais ambulantes clandestinos que trabalham em outros espaços urbanos. O que difere esses trabalhadores é a relativa “segurança”, além das estratégias que engendram para seguirem com o seu trabalho no espaço ferroviário. Embora a “segurança” seja circunstancial, os ambulantes que trabalham nos trens da RMRJ não deveriam mais correr o risco de terem suas mercadorias apreendidas, conforme o citado projeto de lei estadual nº 3797/2018, que proíbe os agentes de segurança dos sistemas metroviário e ferroviário de reter ou apreender as mercadorias e equipamentos dos trabalhadores ambulantes. Todavia, mesmo antes de instituída essa não apreensão, os ambulantes que trabalham nos trens têm mais possibilidades de driblar a vigilância, tendo em vista a extensão e abertura da ferrovia, como dito pelo ambulante 1, que já havia corrido dos agentes de segurança uma longa distância pelos trilhos. O que não seria viável no espaço do metrô da cidade do Rio de Janeiro, por exemplo, que é fechado e mais vigiado, completamente diferente do espaço da ferrovia.

No que concerne às vantagens e desvantagens de se trabalhar como ambulante nos trens da ferrovia da RMRJ, segue o quadro 5 contendo as declarações dos ambulantes entrevistados.

Quadro 5

Trabalhadores ambulantes entrevistados segundo percepção quanto às vantagens e desvantagens do trabalho na ferrovia: SuperVia/RMRJ, 2018

Entrevistado	Vantagens	Desvantagens
Ambulante 1	"Não pago imposto. Todo dia tenho dinheiro... Não preciso comprar fiado".	"Quanto tentam tirar a gente daqui porque é 'proibido', aí a gente disfarça e vai vendendo devagarzinho".
Ambulante 2	"Não tem patrão. Trabalho o dia que quiser. Se precisar resolver alguma coisa, não venho".	"Aqui muda tudo todo dia"
Ambulante 3	"Ganho um dinheiro para o sustento".	"Perde tudo a qualquer hora".
Ambulante 4	"Não tem! Sou vergonhoso... Estou nessa porque preciso!".	"Não tem salário fixo, plano de saúde...".
Ambulante 5	"Fico quieto... Na paz!".	"O guarda vem e tira nós".
Ambulante 6	"Trabalhar, beber, curtir e sair!".	"Guarda, polícia, vêm tudo junto".
Ambulante 7	"Trabalho pra mim. Faço meu próprio horário!".	"Perder mercadoria pra guarda e ser colocado pra fora da estação".
Ambulante 8	"Ganho o sustento".	"Guardas atrapalham".
Ambulante 9	"É divertido! Camelô dá conselho...".	"Não tem".
Ambulante 10	"Independência! Já cansei de ser esculachada por patrão!".	"Aqui corre risco sempre"
Ambulante 11	"Não tem patrão enchendo o saco! E aqui a gente faz o próprio horário".	"Não tem benefícios".
Ambulante 12	Para não ficar à toa, ficar na rua fazendo besteira... Mente vazia é oficina do Diabo!".	"Não tem nenhuma... A gente necessita do trabalho!".
Ambulante 13	[não conseguiu compreender a questão por conta do seu comprometimento auditivo]	
Ambulante 14	"Dinheiro, ganho mais do que de carteira assinada e faço o meu horário".	"Nós perde mercadoria pros guarda!".
Ambulante 15	"Venho porque quero!".	"A perturbação dos guardas! E vai piorar porque vai ter polícia ferroviária novamente".
Ambulante 16	"Dinâmica de horário".	"Ausência de benefícios".

Fonte: Pesquisa de campo (2018). Elaborado pela autora.

A ambulante 10 ainda acrescentou como desvantagens o caixote onde levava suas mercadorias, pois deu muito trabalho para encapar e, ainda, machucava seu pescoço. Citou também o clima, visto que o tempo chuvoso dificultava a dinâmica de trabalho deles. Além do final do mês, mais precisamente toda segunda quinzena, porque a venda era fraca, conforme a própria entrevistada já tinha sublinhado anteriormente.

Observa-se que os entrevistados citaram como vantagens a obtenção do ganho monetário para a sobrevivência, a ausência de empregador e a flexibilidade na carga horária e dias de trabalho. Já como desvantagens expuseram a inconstância da "permissão" do trabalho dos ambulantes nos trens. Com isso, ocorrem relações conflituosas com os agentes de segurança que, no passado não tão distante, apreendiam as mercadorias dos

ambulantes, e na atualidade os expulsavam da ferrovia. Os ambulantes 11 e 16 mencionaram como desvantagens a ausência de benefícios, sendo a preocupação com a proteção social, de alcançar um trabalho protegido, traduzida nas falas desses trabalhadores.

Os sujeitos se expõem a adquirir experiências como essas oriundas do trabalho clandestino porque necessitam trabalhar para sobreviver. Os ambulantes não trabalham no espaço ferroviário de forma extremamente precarizada simplesmente porque querem. Mesmo os ambulantes que já estão habituados a trabalhar na ferrovia há muitos anos 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 alternativa encontrada.

Nesse sentido, foi desenvolvida a contradição fundamental deste estudo que diz respeito ao trabalho clandestino ser a primeira forma das resistências dos trabalhadores ambulantes da ferrovia para serem inseridos no “mundo do trabalho”. Eles visam à reprodução própria e de suas famílias, em geral, estando contribuindo, em demasia, para a reprodução do capital, mesmo sem se darem conta do processo de exploração a que estão submetidos.

Resgata-se, mais uma vez, a questão “Luta de classes sem classes?” (Thompson, 1984, p. 13) para analisar o caso dos trabalhadores ambulantes da ferrovia da RMRJ. Eles são trabalhadores que lutam e resistem em prol da sobrevivência, configurando uma luta de classes, todavia não se trata de um coletivo articulado que enfrente a sociabilidade capitalista. Portanto, ainda não constituem a classe na definição thompiana (1984), que seria a “classe para si” de Marx (1985). Entretanto, a consciência de classe e as ações econômicas e políticas por ela determinadas são o resultado da acumulação de experiências ao longo de uma vida enriquecida por múltiplas e diferenciadas atividades (Malaguti, 2000). Assim, no próximo item, são apresentadas e analisadas as experiências dos ambulantes que trabalham no espaço ferroviário da RMRJ.

4.4 Experiências de resistência dos trabalhadores

No decorrer desta tese já foram expressas diversos conteúdos e expressões das experiências dos trabalhadores ambulantes, sobretudo dos que trabalham nos trens da RMRJ, pois eles são os sujeitos-chave do presente estudo, mas também foram manifestas experiências de ambulantes das praias, Calçadão de Bangu e Uruguaiana, por exemplo. Todos esses trabalhadores estão lutando para serem inseridos no “mundo do trabalho”, sendo essa a forma basilar de resistência desses sujeitos, conforme desenvolvido no item anterior. Seguem, neste item, experiências referentes à rotina diária dos ambulantes nos trens da RMRJ no desenvolver do seu trabalho no espaço ferroviário. Foram identificadas, ao longo desse processo, tanto estratégias de sobrevivência quanto formas de resistência, que esses trabalhadores engendram para dar andamento as suas vidas.

O ambulante 1 utilizava o banheiro existente na estação de São Cristóvão. “As meninas que trabalham aqui são nossas amigas e limpam direitinho. É tudo cheirosinho. É o melhor de todas as estações. Tem muitas estações que não tem banheiro ou estão quebrados”. Ele pedia quentinha todo dia pelo “Zap” do seu colega de trabalho. A quentinha era produzida em Edson Passos, custava R\$12,00 e já vinha com o Guaravita. Destacou, entusiasmado, que toda sexta-feira era feijoada. Contou que havia o Restaurante Popular¹⁷⁹ em frente à estação Silva Freire, mas havia fechado. Lá a comida custava R\$1,00 e depois passou a ser R\$2,00. Achava que nos bairros de Madureira e Bangu os restaurantes populares estavam funcionando.

Durante a entrevista ao ambulante 1, um dos usuários da estação verificou a data de validade do chocolate da banca em frente e disse [aos

¹⁷⁹ “O Governo do Estado do Rio, desde a gestão Garotinho (quando a rede de Restaurantes Populares foi implantada), trata política social como negócio lucrativo. Terceirizou o serviço nas 16 unidades existentes em todo o Estado. [...] O projeto existia desde 1996 e não considerava a hipótese de terceirização, que só traz prejuízos aos cofres públicos. [...] Agora o Governo Pezão/Dornelles está desmontando um programa que combate a fome, gera renda (direta e indireta) e humaniza a Cidade”. PORTO, H. A verdadeira história dos Restaurantes Populares, por Henrique Marques Porto. Políticas Sociais. **GNN**. Rio de Janeiro, 03 jul. 2016. Disponível em: <<https://jornalggn.com.br/politicas-sociais/a-verdadeira-historia-dos-restaurantes-populares/>>. Acesso em: 24 jul. 2019. “Entre os 16 restaurantes populares do estado do Rio de Janeiro, oito ficam na cidade do Rio, mas apenas três ainda estão funcionando [...] O fechamento de quase todas as unidades ocorreu quando o governo acumulou uma dívida com os fornecedores que prestavam os serviços aos restaurantes”. RJ1. Dívida de restaurantes populares no RJ chega a R\$ 1,7 milhão; apenas 3 dos 8 que ficam na capital estão abertos. **G1 - Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 24 mai. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/05/24/divida-de-restaurantes-populares-no-rio-chega-a-r-17-milhao- apenas-3-estao-funcionando-na-capital.ghtml>>. Acesso em: 24 jul. 2019.

risos] que aquilo deveria ser roubado. O ambulante 1 retrucou dizendo que não era e que o mesmo sujeito que fazia o pedido para os mercados fazia para eles [os ambulantes]. O chocolate custava R\$5,00, mas naquele dia estava sendo vendido a R\$3,00. O ambulante mais novo, que era o responsável pela venda do chocolate, falou para ele não retrucar porque se tivesse sido de carga roubada não era problema dele, pois não foi ele que havia roubado.

Foi percebido que o ambulante 1 tinha muitos vínculos de amizade na ferrovia e era querido tanto pelos novatos quanto pelos ambulantes mais experientes, sendo uma referência naquele espaço. Distintamente do ambulante 3, que, embora tivesse 43 anos de trabalho como ambulante nos trens da RMRJ, não parecia ter muitos vínculos na ferrovia, talvez por ser mais introspectivo.

A ambulante 2 também usava o banheiro da estação de São Cristóvão. Ela almoçava nas imediações da estação Jacaré, comprava a quentinha por R\$8,00. Ao ser indagada sobre os possíveis relacionamentos entre os ambulantes, contou: “sou muito paquerada pelos camelôs, mas no momento não tenho namorado. Acho que iria dar problema juntar os meus filhos com os filhos dele [de algum camelô]”.

O ambulante 3 expôs que não havia banheiro na estação Madureira. “Quando precisamos fazer necessidade vamos lá atrás... Nos trilhos mesmo!”. Disse que fecharam o Restaurante Popular onde ele almoçava, funcionava em frente à estação Madureira. Na atualidade, quando almoçava, o que não ocorria sempre, comprava quentinha a R\$8,00 ou R\$12,00.

Embora tenha sido municipalizado, o Restaurante Popular Tia Vicentina, localizado no bairro de Madureira, não foi reaberto. O atual prefeito da cidade do Rio de Janeiro, Crivella, prometeu, em abril de 2018, reformar e reinaugurar o referido restaurante em setembro de 2018, mas a obra não foi sequer iniciada. Crivella enfatizou que o restaurante voltaria a servir refeições a R\$2,00 em 150 dias (Zuazo, 2018)¹⁸⁰. Promessa que não foi cumprida, permanecendo atual a frase “Além de tudo querem matar o povo de fome!” pichada na fachada do restaurante em questão, mostrada na figura a seguir.

¹⁸⁰ ZUAZO, P. Obra em restaurante popular de Madureira não sai do papel. **O Globo Online**. O Globo Rio. Rio de Janeiro, 19 out. 2018. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/obra-em-restaurante-popular-de-madureira-nao-sai-do-papel-23167489>>. Acesso em: 04 mai. 2019.

Figura 16

Protesto em forma de pichação: Madureira, cidade do Rio de Janeiro, 2016



Fonte: Uol/Rio¹⁸¹. Foto de Júlio César Guimarães, de 16 set. 2016.

Apenas os restaurantes populares localizados em Bangu, Campo Grande e Bonsucesso foram reabertos pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. O Restaurante Popular Josué de Castro situado no Méier, em frente à estação Silva Freire, onde muitos trabalhadores ambulantes almoçavam, está fechado desde novembro de 2016. Tornou-se abrigo de moradores de rua e ponto de venda e uso de drogas, segundo denunciaram os vizinhos daquele espaço, suscitando problemas de segurança (Teixeira, 2018)¹⁸².

O ambulante 5 ressaltou que fumava muito, referindo-se às drogas ilícitas. Disse que depois do almoço dava sono e usava drogas para ficar “esperto”. Quando acabou a entrevista ele se deslocou para fora da estação visando comprar drogas para ele e outro colega ambulante. Ele não usava o banheiro da estação Maracanã porque considerava sujo, dizendo “vou no trilho mesmo”, onde fazia suas necessidades fisiológicas. Durante a entrevista ele jogou lixo que estava na plataforma no trilho, como se estivesse ajudando a limpar a plataforma da estação, seu local de trabalho. Comprava quentinha a R\$12,00 para almoçar diariamente e resolveu fazer as contas, naquele momento, do quanto gastava mensalmente com essa despesa, concluindo: “dá um dinheiro bom por mês”.

¹⁸¹ UOL/RIO. Prefeitura do Rio vai assumir restaurantes populares fechados por dívidas do Estado. *Uol*. Rio de Janeiro, 04 jan. 2017. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2017/01/04/prefeitura-do-rio-firma-acordo-para-assumir-restaurantes-populares-da-cidade.htm>>. Acesso em: 04 mai. 2019.

¹⁸² TEIXEIRA, P. Restaurante popular abandonado no Méier vira abrigo de moradores de rua e ponto de drogas. *G1 - Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 21 mai. 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/restaurante-popular-abandonado-no-meier-vira-abrigo-de-moradores-de-rua-e-ponto-de-drogas.ghtml>>. Acesso em: 04 mai. 2019.

O ambulante 6 também comprava quentinha. O ambulante 7 relatou que comprava quentinha na estação Engenho Novo a R\$10,00 e usava os banheiros das estações Piedade e Engenho de Dentro. Já o ambulante 8 levava marmita de casa. A ambulante 9 contou que, às vezes, não almoçava. No dia da entrevista ela tinha comido apenas um salgado e tomado refresco, tendo sublinhado que ainda estava com fome. Quanto à relação com os ambulantes homens, disse: “os camelôs são tudo respeitador... Só que olhar todo mundo olha!” Considerava “legal ser paquerada” e narrou que costumava ouvir: “Que morena linda!”. Nessas ocasiões, ela dizia sorrindo: “Sou mãe de quatro filhos, tenho meu negão saradão que não troco por nada!” (ambulante 9).

A ambulante 10 contou que não almoçava, mas quando chegava em sua casa, no final do dia, comia o equivalente a duas refeições. Durante o seu trabalho, quando dava fome, comprava empada no trem a R\$1,00 e trazia uma garrafinha de água de casa, mas bebia pouca água para não dar vontade de ir ao banheiro. Quando necessário, usava o banheiro da estação Triagem, mas informou que lá não havia luz. Todavia, era a única estação que havia banheiro no trajeto Mercadão de Madureira-Triagem. Quanto ao relacionamento com os ambulantes do sexo masculino, disse que não dava confiança e já havia levado o pai e o noivo para o trem para verem que “não sou largada!” (ambulante 10)

A ambulante 11 também não almoçava na ferrovia. Ao chegar em sua casa, deixava suas coisas e partia logo para o supermercado. Somente ao retornar do supermercado é que almoçava. Contou que não almoçava antes “para não dar lombeira e ficar com preguiça de ir ao mercado”. Quando precisava, usava o banheiro do Mercadão de Madureira, pois na estação Mercadão de Madureira não havia banheiro. Contou que recebia flertes o tempo todo na ferrovia, acrescentando: “Mas tudo no respeito!” (ambulante 11).

O ambulante 12 não almoçava na ferrovia. Tomava café da manhã em casa antes de ir trabalhar e jantava na volta, pulando o almoço e passando muito tempo sem se alimentar. Enquanto o ambulante 13, que almoçava na Central, complementou afirmando que quando acabava de trabalhar, fazia umas comprinhas no mercado e seguia para casa.

O ambulante 14 comprava quentinha em Manguinhos, detalhando que tinha de R\$5,00 e de R\$10,00. O ambulante 15 almoçava uma quentinha que comprava a R\$8,00. Narrou que ficava muito sentado na plataforma da

estação e, no dia anterior, havia dormido sentado por, pelo menos, 20 minutos. Como não havia banheiro na estação do Méier, disse: “vou no trilho mesmo, mas lá no finalzinho”. A ambulante 16 comprava quentinha na estação Engenho Novo e almoçava por lá mesmo.

Cabe mencionar que a ambulante 16 tinha prova na Uerj, às 16 horas, no dia em que a entrevista foi realizada e depois voltaria ao trem para trabalhar. Ainda tinha 50 pacotes de balas de banana que vendia a R\$1,00 cada pacotinho. Ao final da entrevista, quando ressaltado que ela e os demais entrevistados não seriam identificados no estudo, ela disse que já sabia desse procedimento de não identificação porque já tinha participado de uma pesquisa por ter uma “fala exótica”. Como ela disponibilizou seu e-mail, o diálogo teve continuidade através desse meio de comunicação, uma vez que houve o cuidado de não atrapalhar mais a sua dinâmica de trabalho e muito menos a sua avaliação na Uerj, porque o diálogo já havia se estendido bastante. Por e-mail, foi perguntado como ela poderia clarificar o termo “fala exótica”. Então ela respondeu:

As pessoas (bem mais no começo) se “assustavam” com o meu tom de voz, a forma com clareza que eu me expresse e a minha postura. Isso não é uma interpretação pessoal, são fatos que eu ouvia muito, nos primeiros meses de trabalho. Isso parecia estranho, talvez também pelo fato de ser negra, tornava a proporção do “susto” muito maior. Por isso, o exótico, como ouvi de vários passageiros (ambulante 16).

Ainda foi perguntado se ela era abordada ou assediada nos trens por demais colegas de trabalho ou pelos próprios passageiros e, se sim, como lidava com isso.

Eu tive alguns um problema com um dos companheiros de trabalho, mas após conversarmos, ele entendeu a questão da minha negativa e trabalhamos bem e em harmonia, mas como eu tenho um relacionamento com outro camelô, a maioria dos camelôs tem uma visão mais hétero normativa e respeitam os outros companheiros de trabalho. A visão deles quanto às mulheres é da mulher “guerreira”, que é mais merecedora, pois cuida da casa, dos filhos, então não poderá ser tocada... Eu também observo o comportamento deles em relação a como veem as mulheres mais novas, as mais velhas, brancas e negras, magras e gordas, trans, etc. Quanto aos passageiros, o assédio é algo muito desmotivador. Encaram, gesticulam, aproveitam o pagamento para tocar de forma insinuada... Mesmo tentando mudar a expressão, é um exercício diário de paciência (ambulante 16).

Também foi indagada se utilizava o banheiro durante o seu trabalho na ferrovia, pois era um complicador a maioria das estações não possuir.

Sim, eu só não uso com a mesma frequência, quando falta água e preciso ir até a Central, pagar R\$2,00 pra usar o banheiro interno alternativo! Mas é

impossível segurar por muito tempo, pq eu bebo água, o frio da composição também estimula etc... (ambulante 16).

Verificam-se, nos depoimentos mencionados, uma série de improvisações e privações com que os trabalhadores ambulantes lidam, diariamente, nos trens e estações, para darem andamento ao seu trabalho no espaço ferroviário. Em geral, os ambulantes do sexo masculino utilizavam, para fazer suas necessidades fisiológicas, o próprio trilho, que é um espaço aberto à observação de outros sujeitos e, acima de tudo, perigoso, pois os trens circulam ali. Enquanto que as ambulantes do sexo feminino costumavam retardar o uso ao banheiro, tendo em vista a falta deles na maioria das estações ferroviárias.

São várias as condições de precariedade, que impactam a saúde do trabalhador, experimentadas pelos sujeitos que trabalham na ferrovia. Todavia, como os ambulantes trabalham clandestinamente nos trens da RMRJ, não podem processar o “patrão” por danos morais decorrente de condições precárias de higiene no ambiente laboral, por exemplo. No entanto, a não existência de banheiros nas estações ferroviárias da RMRJ, ou precariedade dos existentes, é uma questão que afeta todos os usuários da ferrovia. Claro que atinge mais os trabalhadores da ferrovia, pois eles passam muito tempo naquele espaço. Os ambulantes, então, possuem uma jornada de trabalho extensa, conforme desenvolvido no item 2.4 e apresentado através do gráfico 3. Visando atender todos os sujeitos que fazem uso da ferrovia da RMRJ, a SuperVia deveria oferecer condições de higiene salubres, como banheiros apropriados em todas as estações, para que todos pudessem acessar.

A questão do assédio não pareceu ser uma questão para as ambulantes entrevistadas, com exceção da ambulante 16, que teve um problema com um colega de trabalho, além de ter sido assediada por passageiros. Destaca-se o quantitativo de casos de assédio também sofrido por passageiras nos trens da RMRJ. Segundo a SuperVia (*apud O Dia*, 2019)¹⁸³, de janeiro a abril de 2019 foram registrados nove casos de prisões ou detenções por assédio nos trens ou estações. Sem contar os casos não registrados. No dia 21 maio de 2019 um homem foi preso suspeito de

¹⁸³ O DIA. Homem é preso por assediar mulher dentro de trem da SuperVia. **O Dia Online**. Rio de Janeiro, 21 mai. 2019. Disponível em: <<https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2019/05/5644724-homem-e-preso-por-assediar-mulher-dentro-de-trem-da-supervia.html>>. Acesso em: 23 mai. 2019.

assediar uma mulher dentro de um trem no ramal Santa Cruz e agentes de controle auxiliaram na detenção do acusado na Central do Brasil, que tinha sido imobilizado pelos próprios passageiros. O Grupamento de Policiamento Ferroviário (GPFer) da Polícia Militar foi chamado e os militares levaram o homem para a delegacia. A vítima também seguiu para a delegacia para prestar depoimento sobre o assédio (O Dia, 2019).

A SuperVia (*apud* O Dia, 2019) informou que repudia os casos de desrespeito às mulheres nos transportes públicos e que cumpre as medidas que visam protegê-las, previstas na Lei Estadual 7.250/16¹⁸⁴, como a disponibilização de um carro exclusivo para elas em cada trem, entre 6h e 9h e das 17h às 20h, devidamente sinalizado. A fiscalização do cumprimento da lei cabe a Polícia Militar. Em virtude do número de casos, a concessionária esclareceu que “designa agentes de controle para orientar os passageiros e acionar os órgãos responsáveis sempre que necessário. Por vezes, essa medida resulta em detenções ou prisões” (SuperVia *apud* O Dia, 2019).

A ambulante 16 destacou que conversava com as ambulantes mais novas sobre a dinâmica de trabalho nos trens, no sentido de orientá-las. Um fato recorrente nas entrevistas era a compra de quentinhas por vários ambulantes, o que também pode ser visto nas observações a seguir.

No segundo semestre de 2018, na plataforma da estação Engenho Novo, foi observado o diálogo entre três ambulantes. Um deles estava comentando que tinha bronquite crônica, embora no passado tivesse feito tratamento e natação por algum tempo. O colega dele, também ambulante, que parecia conhecê-lo desde criança, disse que ele deveria estar de casaco, pois estava frio e o trem era gelado por causa do ar condicionado. Ele disse que somente estava frio porque eles estavam parados na plataforma, mas quando entrava no trem sentia calor. O colega não concordou, mas o terceiro ambulante concordou que dava calor ao estarem em movimento “batendo trem”. Eles estavam aguardando o “Prezinho da Quentinha” que costumava chegar ali às 12 horas, mas ele estava 20 minutos atrasado. Um deles perguntou ao outro o porquê ele não mandava um “zap pro cara do rango”. E o outro respondeu que estava sem Internet, por isso estava ali esperando “boladão”. Um dos ambulantes que estava no trem rumo à Deodoro, que tinha

¹⁸⁴ Com o intuito de atualizar a Lei vigente nº 4.733, de 23 de março de 2006, que dispõe sobre a destinação de espaços exclusivos para mulheres nos sistemas ferroviário e metroviário do Estado do Rio de Janeiro, foi elaborada e aprovada a Lei 7.250/16, de 04 de abril 2016.

acabado de parar na estação, anunciou: “chegou o cara das quentinhas pra alegria da rapaziada”.

Os sujeitos que vendem quentinhas nas diversas plataformas das estações da ferrovia também são trabalhadores ambulantes, como a entrevistada 11, que dependem da ferrovia para garantir a própria sobrevivência e de suas famílias. Todavia, as quentinhas são vendidas, em sua maioria, não para os passageiros, mas para os demais trabalhadores ambulantes, que contribuem, dessa forma, para o rendimento obtido pelos seus colegas de trabalho. Assim como muitos produtos vendidos pelos ambulantes são feitos artesanalmente por outros sujeitos, como as peles vendidas pelo ambulante 1, por exemplo, que eram compradas diariamente de uma senhora moradora do bairro de Cosmos. Portanto, os trabalhadores ambulantes movimentam outros trabalhos, contribuindo para o rendimento de outros trabalhadores ambulantes e suas famílias.

Na composição do trem que seguia para a Central do Brasil, havia uma família vendendo doces, conforme já mencionado anteriormente: um jovem casal que aparentava ter cerca de vinte e poucos anos de idade com uma criança, de dois ou três anos de idade, dormindo no colo da mulher, que segurava tanto o filho quanto a caixa de doces. O pai da criança vendia a mesma mercadoria, mas se aproximou deles somente no momento de trocar de vagão. Em suma, no espaço ferroviário existem várias mulheres ambulantes, mas um número bem menos expressivo se comparado ao número de homens, além de famílias vendendo mercadorias nos trens e quentinhas em diversas estações da ferrovia.

Um ambulante, que se apresentou como Carlos, utilizava megafone e fazia a demonstração do seu produto em cada vagão. Sujou a própria camisa com as canetas dos passageiros, que ele pediu emprestadas para demonstrar e, utilizando uma espécie de azeite que levava junto com os seus pertences, ia limpando tais manchas com facilidade. Também limpou o chão do vagão. Tratava-se de um pó que funcionava como os produtos Vanish Tira Manchas Rápido e Tira Manchas Líquido Omo. Carlos apresentava as embalagens (refil) de ambos e afirmava que o pó dele poderia ser dissolvido em 2 litros de água e custava apenas R\$5,00. Ou seja, além do seu produto ser mais barato, rendia quatro vezes mais que as marcas conhecidas. Disse que uma passageira pediu o telefone dele e gravou o nome como “Carlos do pó”, depois ligou para ele para fazer uma encomenda maior porque o pó dele era de qualidade. Muitos passageiros riram e compraram seus produtos.

O clima era amistoso entre os vendedores ambulantes e os passageiros, que são predominantemente trabalhadores que utilizam o transporte ferroviário da RMRJ, diariamente, para percorrer os circuitos casa-trabalho. Dessa forma, são trabalhadores vendendo para trabalhadores, muitas vezes vizinhos de moradia. Tais sujeitos, em sua maioria, constituem uma fração da classe trabalhadora mais empobrecida, que anda de trem constantemente e compra produtos vendidos também no trem. Segue outro relato que elucida essa relação entre os próprios trabalhadores ambulantes e demais trabalhadores usuários da ferrovia.

Dois ambulantes conversavam no vagão sobre o spray de 32 ervas, produto semelhante ao Gelol Spray¹⁸⁵, que eram vendidos por ambulantes que andavam em dupla na plataforma, mas vendiam nos trens, um em cada vagão. Também utilizavam megafone e vendiam dois produtos por R\$12,00. Um ambulante contou para seu colega que não acreditava no produto, achava que ali não vinha nada, até que comprou um spray a pedido de um tio, que pegava o trem muito cedo para trabalhar e retornava muito tarde, não encontrando com os ambulantes que vendiam o spray, e se surpreendeu com a qualidade do produto.

São muitos os produtos vendidos no espaço ferroviário da RMRJ, constituindo um verdadeiro shopping popular. Vende-se: escovas de dente na promoção “pague duas e leve três”; bananadas de Guapimirim, “não tem na Central, não tem em Madureira, é lá da fazenda do meu pai”, anunciava o vendedor, que as vendia a R\$0,50 cada; lanternas descartáveis provenientes da China eram vendidas por R\$ 2,00, sendo impressionante a velocidade com que eram vendidas; máquina de cortar vidros e azulejos era oferecida a R\$15,00 (Briso, 2015). Independente da mercadoria vendida, todos os ambulantes se esforçam para vender, pois seu sustento e, muitas vezes, conforme foi demonstrado nesta tese, o de sua família, depende deste trabalho.

Convém ressaltar o caso da ambulante 9 que, na ocasião da entrevista, disse que seu trabalho sustentava ela própria, seu marido, que estava desempregado, a bebê deles e seu filho mais velho, que já era adolescente. Ela expôs que gostaria de ter sido transferida de unidade do Prezunic, ao invés de ter saído, tendo em vista a sua mudança de endereço, de Nova Sepetiba para Belford Roxo, mas não quiserem transferi-la e falaram que ela

¹⁸⁵ Medicamento comercializado para o tratamento tópico dos sintomas do reumatismo, nevralgias, torcicolos, contusões e dores musculares.

deveria pedir demissão, o que acabou por fazer. Mas afirmou que o “sonho” dela era trabalhar no Prezunic novamente e disse que estava “tudo na mão de um advogado”, porque a empresa deveria ter pagado a ela na época determinado valor, mas ela não teria recebido nada. Contou que já foi muito humilhada por gente da minha cor [a pesquisadora é “branca”], quando trabalhava no Prezunic, e já viu muita situação de assédio, como “o chefe passando as mãos nos peitos” da subordinada. Então, quando ela saiu de lá, muita gente gostou, pois não correriam mais o risco de serem expostos. Quanto ao preconceito, foi possível observar ainda a seguinte fala da entrevistada: “Não dá para ficar morando em apartamento com criança. A gente já é preto... aí vão falar que tem macaco pulando”.

Neste último depoimento da ambulante 9, evidencia-se que ela já foi vítima de preconceito racial e acabou reproduzindo uma fala preconceituosa, por receio de vir a ser novamente agredida por preconceito pelos seus vizinhos, no caso apresentado. Anteriormente ela relatou que, também, foi discriminada racialmente por sujeitos de cor branca no seu antigo local de trabalho. Nesse âmbito, é importante esclarecer que:

A discriminação racial viola direitos, produzindo e ampliando a desigualdade. Retira das pessoas a dignidade, alija do acesso a bens e serviços, expõe a situações vexatórias, humilha, invisibiliza, causa isolamento social. Trata-se de uma situação concreta ou de ameaça aos direitos e à dignidade humana (CFESS, 2016, p. 13).

O preconceito racial também pode se manifestar por meio da omissão, quando ocorre o silenciamento frente a violações de direitos e à sustentação de privilégios de uns em detrimento dos direitos de outros, ou através de uma ação direta, que, neste caso, denomina-se discriminação (CFESS, 2016). Além da discriminação racial experimentada no seu antigo espaço de trabalho, a ambulante 9 narrou, ainda, que já havia sido assediada moralmente e presenciado situações de assédio sexual naquele espaço.

O Atlas da Violência, lançado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) e o pelo Fórum Brasileiro de Segurança no ano de 2017, revelou que homens, jovens, negros e de baixa escolaridade eram as principais vítimas de mortes violentas no Brasil. A população negra correspondia a maioria (78,9%) dos 10% dos indivíduos com mais chances de serem vítimas de homicídios. De cada 100 sujeitos assassinados no Brasil, 71 eram negros, possuindo 23,5% de chances maiores de serem assassinados em relação aos demais brasileiros, já descontado o efeito da idade, escolaridade, do sexo, estado civil e bairro de moradia. “Jovens e negros do

sexo masculino continuam sendo assassinados todos os anos como se vivessem em situação de guerra” (Cerqueira et al., 2017, p. 30).

Outro dado revelou a persistência da relação entre o recorte racial e a violência no Brasil. Enquanto a mortalidade de não-negras (brancas, amarelas e indígenas) caiu 7,4% entre 2005 e 2015, entre as mulheres negras o índice subiu 22%. O Atlas da Violência mostrou, ainda, que aconteceram 59.080 homicídios no país, em 2015. Quase uma década antes, em 2007, a taxa foi cerca de 48 mil. Este aumento de 48 mil para quase 60 mil mostrou uma naturalização do fenômeno por parte do poder público, que ocorrem devido aos processos históricos e econômicos de desigualdade no país, fazendo com que a sociedade não se identifique com a parcela que mais sofre com esses assassinatos (Cerqueira et al., 2017).

Os dados revelados pelo Atlas da Violência são extremamente preocupantes e, visando exemplificar essa realidade, recorre-se ao caso do jovem negro estrangulado até a morte pelo segurança do hipermercado Extra da Barra da Tijuca, pertencente à Zona Oeste do Rio de Janeiro, no dia 14 de fevereiro de 2019. A câmera do supermercado gravou uma ação absolutamente desnecessária por parte do segurança, com a conivência de muitos sujeitos ao redor. Nada justifica tal violência, mesmo que o jovem tivesse roubado algum produto. Enquanto as estruturas da nossa sociedade forem constituídas no racismo, casos como esse, infelizmente, se repetirão. Descobriu-se que sequer o segurança estava apto para o cargo, tendo em vista sua anterior condenação transitada em julgado. A rede de supermercados Extra, pertencente ao grupo Pão de Açúcar, bem como a empresa de segurança terceirizada *Groupe Protection* falharam em todos os níveis no treinamento e contratação, sendo diretamente responsáveis pelo acontecimento (Barbosa; Santiago; Teixeira, 2019)¹⁸⁶.

Ao transitar pelo espaço ferroviário, nota-se o grande contingente de jovens negros trabalhando, seja como ambulante nos trens, seja a serviço da SuperVia, como os guardas. Convém ressaltar que, dos 16 ambulantes entrevistados, 11 eram da cor preta, três da cor parda e dois da cor branca. Embora este estudo não seja quantitativo e adote amostra aleatória, pois seria inviável mapear o quantitativo de todos os trabalhadores ambulantes nos trens da RMRJ e suas respectivas cores para a presente pesquisa, os

¹⁸⁶ BARBOSA, J; SANTIAGO, R; TEIXEIRA, W. A carne mais barata do mercado não será mais a carne negra. **Carta Capital**, 18 fev. 2019. Disponível em: <<https://www.cartacapital.com.br/opiniao/carne-mais-barata-do-mercado-nao-sera-mais-a-carne-negra/>>. Acesso em: 09 mai. 2019.

dados coletados expressam a realidade daquele espaço, razão pela qual, neste caso, optou-se por destacar dados quantitativos.

Conforme revelado na entrevista da ambulante 16, havia guardas que também trabalhavam como ambulantes nos seus dias de folga. Ou seja, ora eram agentes a serviço da SuperVia, muitas vezes reprimindo o trabalho ambulante, ora trabalhavam clandestinamente como ambulante, podendo ser alvos de repressão. Ambos os trabalhos são precarizados e superexplorados. Toda essa contradição está fundada na luta desses trabalhadores para garantir as condições de existência. Diante da situação a que estão expostos, os trabalhadores criam algumas estratégias na sua rotina de trabalho, como a utilização dos “desvios”.

Quanto ao ingresso diário na ferrovia para trabalhar como ambulante, o primeiro entrevistado mencionou um dos “desvios” que vários ambulantes utilizavam. “Tem um portão aberto pra gente passar com as mercadorias na estação de Santíssimo. Às vezes tem que pagar quando é expulso da estação. Na semana passada um coronel que não gosta de mim mandou me expulsar daqui” (ambulante 1). Referindo-se a estação de São Cristóvão. Nessa situação, ele foi expulso da estação e precisou pagar passagem para retornar à ferrovia.

A ambulante 2 relatou que pagava passagem todos os dias para ingressar na ferrovia, mas almoçava próximo à estação Jacaré, pertencente ao ramal Belford Roxo, e lá conseguia retornar à ferrovia sem pagar. Ou seja, acessando um dos “desvios”. O ambulante 3 também afirmou pagar passagem diariamente ao ingressar na ferrovia. Seu ingresso se dava pela estação Olinda ou Nova Iguaçu. Além disso, gastava com a passagem de ônibus ou van para chegar até a estação.

Já o ambulante 4 afirmou que pulava a grade para ingressar na estação de Juscelino, assim como vários sujeitos pularam, no decorrer da entrevista, na estação de Nilópolis. O ambulante 5 disse: “Pago não! Pulo o muro”, assim como o ambulante 6. O ambulante 7 ingressava diariamente através do desvio na estação Santíssimo. Diferentemente, o ambulante 8 afirmou pagar passagem diariamente. A ambulante 9 ingressava através do “buraco”¹⁸⁷ na estação Belford Roxo, mas, como tinha vergonha de entrar sozinha, de vez em quando ela pagava passagem.

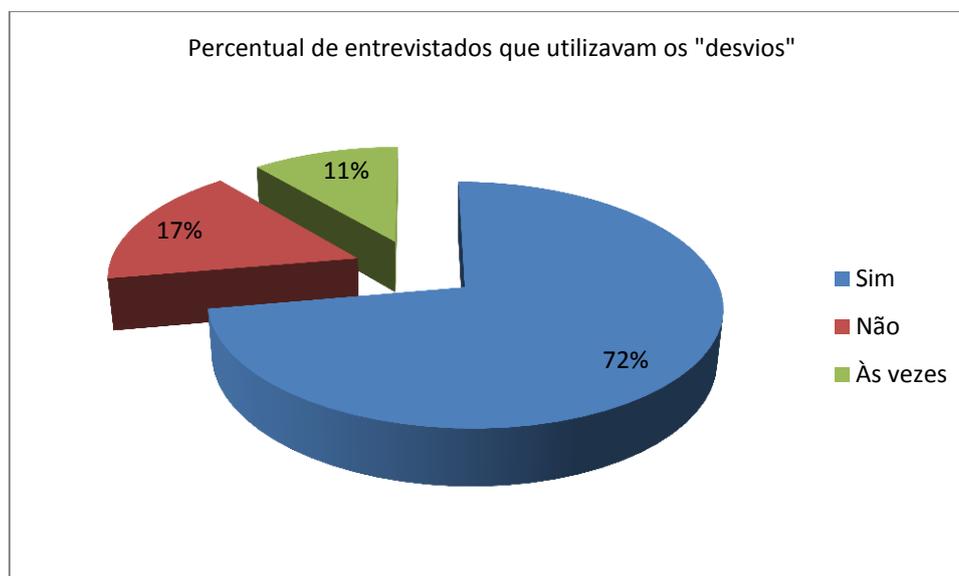
¹⁸⁷ Nesse caso, o “buraco” se refere literalmente a um buraco no muro da ferrovia, sendo, portanto, um “desvio”, para os sujeitos ingressarem na ferrovia sem pagar pela passagem.

A ambulante 10 afirmou que pagava na maioria das vezes, mas também ingressava pelo “desvio”. Relatou uma situação em que estava ingressando pelo “desvio” com o seu pai e se depararam com um guarda que estava no trilho para impedir os sujeitos de passarem justamente pelo “desvio”. Embora o guarda os tenha visto, ele fingiu que não viu, ou seja, fez “vista grossa” [sic], para eles seguirem adiante. Esse movimento do guarda pode ser oriundo de uma identificação com os sujeitos que têm dificuldade de arcar com o custo da tarifa de transporte.

A ambulante 11 disse que pagava diariamente ao ingressar na estação Belford Roxo. Já o ambulante 12 ingressava pelo “desvio”, pulando o muro da ferrovia na estação Engenho Novo. O ambulante 13 também ingressava pelo “desvio”, enfatizando: “Trabalho clandestinamente!”. O ambulante 14 expôs que ingressava pelo “desvio” na estação Gramacho. O ambulante 15 disse que pagava passagem diariamente para ingressar na estação Engenheiro Pedreira, acrescentando: “Só dou calote dia de domingo pra ir pra casa da minha namorada”, pois utilizava a ferrovia também aos finais de semana.

A ambulante 16 ingressava pelo “desvio” nos trilhos da estação Deodoro. Destacou: “a comunidade fica ao lado”, referindo-se ao local onde morava. Quando tinha operação da SuperVia e os guardas impediam a entrada pelo “desvio”, ela pagava passagem. Disse que nessas ocasiões alguns sujeitos alegavam: “Eu sou morador!”. Ao narrar isso na entrevista ela riu e disse que não tinham carteirinha ou algo do tipo para terem a entrada gratuita através dos trilhos da ferrovia.

Gráfico 9
Trabalhadores ambulantes entrevistados segundo acesso através de
desvios: SuperVia//RMRJ, 2018



Fonte: Pesquisa de campo (2018). Elaborado pela autora.

De todos os ambulantes entrevistados, apenas três informaram que pagavam passagem diariamente para ingressar na ferrovia visando trabalhar como ambulante, não acessando pelos “desvios”. Somente duas entrevistadas informaram que ora pagavam, ora não pagavam para ingressar. Os demais acessavam os “desvios” diariamente e somente pagavam a passagem quando expulsos da estação, com exceção da ambulante 2, que pagava para ingressar, inicialmente, mas não pagava para ingressar, novamente, ao retornar do almoço.

No que diz respeito a outras estratégias e formas de organização adotadas pelos ambulantes, alguns entrevistados citaram o “Coletivo”, que se referia a um grupo do WhatsApp formado por ambulantes de determinado ramal. Segue o primeiro depoimento que revelou essa estratégia: “Agora é fácil... Tem um grupo no Zap chamado Coletivo. Tenho contato de geral! Agora todo mundo tem celular” (ambulante 1). O entrevistado em questão mostrou o celular dele, que era simples e não tinha como ter aplicativo de WhatsApp, mas disse que seus colegas ambulantes ligavam para ele, quando necessário. Contou, ainda, que antigamente um avisava o outro conforme iam passando pelas estações e que agora cada ramal de trabalho tinha seu “Coletivo no Zap”. Exemplificou que o trajeto Central-Deodoro parador era

formado por outro grupo de ambulantes e, conseqüentemente, um distinto grupo no WhatsApp.

O ambulante 1, ainda, narrou: “Ninguém nunca se interessou por isso. Já enfrentamos a polícia e ficou no zero a zero. Já acolhi bastante novato lá de cima aqui”, referindo-se a lugares longínquos, como Japeri. O primeiro entrevistado expôs, ainda, que os ambulantes ajudavam a proteger os usuários e, por causa deles, quase não havia assalto nas estações e dentro dos trens da ferrovia da RMRJ. E, quando havia: “a gente mete a porrada nos ladrões e entrega a polícia, que muitas vezes já está na estação e assiste lá de cima a surra que a gente dá no ladrão” (ambulante 1).

Na mesma direção, a ambulante 2 expressou: “O camelô voa nos assaltantes. Protege mesmo! No ramal Gramacho tem até arrastão na altura de Vigário Geral (ramal Saracuruna). A supervisão da estação, às vezes, manda os camelôs sair, aí fica um deserto. Na estação Ricardo de Albuquerque (ramal Japeri) fizeram isso. Aí dá mais assalto!”. Concluindo, assim, que a presença dos ambulantes inibe os assaltos nas estações ferroviárias, assim como a própria atitude de alguns ambulantes diante dos assaltantes. A ambulante 2 contou, também, que “em Gramacho tem um assessor de um vereador que criou uma associação. Ele se chama Azulão. No ramal Saracuruna tem até jornalzinho! Seria interessante criar uma associação para organizar”.

Esse depoimento da ambulante 2 sinalizou que cada ramal poderia criar uma associação, o que, pondera-se, poderia fragmentar ainda mais a luta dos ambulantes dos trens se não for um movimento articulado. Aqui, novamente, observa-se que esses trabalhadores não se reconhecem como classe, ainda que busquem se organizar para prosseguir com os seus trabalhos no espaço ferroviário. Assim, constata-se que eles têm condições objetivas de pertencerem à classe trabalhadora e, de fato pertencem, mas não conceberam a consciência desse pertencimento, sendo esta uma questão mais subjetiva.

O ambulante 3 disse que não participava do “coletivo do Zap” porque não tinha celular. Quanto à estratégia adotada, expressou: “Tem vez que os camelôs avisa, tem vez que não” (ambulante 3). Pode-se interpretar nessa resposta a incerteza contida em relação ao desenvolvimento do próprio trabalho diante das repressões constantes.

Já o ambulante 4 possuía o aplicativo WhatsApp no celular, mas não participava do grupo dos ambulantes porque alegou ter muita coisa que ele

não gostava nesse grupo dos ambulantes. “Aqui tem muito ex-bandido, traficante, com pulseira no pé que não consegue nada lá fora e vem trabalhar aqui” (ambulante 4). Destacando a presença de ex-detentos trabalhando como ambulantes nos trens, conforme também relatado pela ambulante 16. Inclusive, alguns ambulantes e pedintes contam suas histórias antes de vender a mercadoria ou pedir contribuição aos passageiros, informando experiências passadas no sistema penitenciário e a busca por reinserção no mercado de trabalho, visando garantir seu “lugar ao sol” [sic].

Segundo Salla (*apud* Gasparin, 2010)¹⁸⁸, pesquisador da USP, a sociedade sempre teve uma percepção de estigma em relação aos presos, optando por não conviver com esses sujeitos, como se fossem portadores de uma marca eterna. Logo, constitui-se um desafio fazer com que os sujeitos que passam por essa experiência tenham capacidade de se reinserir na sociedade.

Figura 17

Reflexão de um trabalhador ambulante entrevistado por jornal: Bangu, cidade do Rio de Janeiro, 2017



Fonte: A Nova Democracia, 2017¹⁸⁹.

¹⁸⁸ GASPARIN, G. Apesar de leis, ex-presos enfrentam resistência no mercado de trabalho. **G1 - São Paulo**. Concursos e Emprego. São Paulo, 17 dez. 2010. Disponível em: <<http://g1.globo.com/concursos-e-emprego/noticia/2010/12/apesar-de-leis-ex-presos-enfrentam-resistencia-no-mercado-de-trabalho.html>>. Acesso em: 03 mai. 2019.

¹⁸⁹ Imagem extraída do vídeo intitulado: A vida e a resistência dos camelôs no Rio de Janeiro. **Youtube**, 26 set. 2017. (7m1s). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=ok78wn5qS5E>>. Acesso em: 13 dez. 2018.

Na imagem retratada anteriormente, um trabalhador ambulante, que trabalhava clandestinamente no Calçadão de Bangu, elaborou a seguinte reflexão: “É melhor trabalhar como camelô aqui do que virar um bandido. Meter a mão num fuzil pra dar tiro na polícia. Nós estamos trabalhando, garantindo o nosso, entendeu?”, trecho igualmente exposto na figura 17. Este depoimento provoca a comparação do trabalho ambulante clandestino, que é considerado digno, embora seja marginalizado por parte da sociedade, com o trabalho criminoso, que é ilegal.

Ao ser indagado sobre as estratégias e formas de organização adotadas pelos ambulantes, o quinto entrevistado disse que não tinham porque “Camelô é tudo burro! Governo não ajuda em nada... Se junta cem camelôs e iam quebrar tudo na Central, iam dar atenção a nós!”. Arquitetando, assim, uma estratégia mais ampla que culminaria em uma forma de resistência com repercussões midiáticas. Entretanto, de um modo geral, a experiência ou a oportunidade se aproveita onde surge a ocasião, com poucas considerações sobre as consequências, exatamente como impõe à multidão seu poder em momentos de ação direta insurgente, conscientemente de que o triunfo não durará mais que uma semana ou um dia (Thompson, 1984).

O ambulante 6 enfatizou: “A gente se junta pra pegar assaltante, quando tão sem arma a gente pega!”, declarando que os ambulantes se unem para proteger seu espaço de trabalho e, por conseguinte, os usuários da ferrovia, seus “clientes”, em relato idêntico ao do primeiro entrevistado. Já o ambulante 7 ressaltou a relação estabelecida entre os ambulantes e os agentes de segurança, proferindo: “A gente avisa de um a um. Toma distância, se ver... porque eles tão fazendo o trabalho deles a mando do patrão deles e a gente tá trabalhando pra sustentar nossa família”. Enfatizando, mais uma vez, que o trabalho como ambulante nos trens garante a própria sobrevivência e de sua família. Destacou, ainda, que quando via os camelôs se juntando para enfrentar alguma situação, saía de perto porque não gostava de briga.

As ambulantes 9 e 10 relataram, de modo bastante semelhante, que havia reunião dos camelôs na plataforma da estação Triagem para definição dos preços das mercadorias. A ambulante 9 contou que, por dia, ganhava R\$15,00 vendendo pipocas, segundo os colegas dela, pois ela não sabia fazer conta. Comprava um sacão com 12 pipocas doces da marca Frank por R\$8,00, e como vendia a R\$1,00, ganhava apenas R\$4,00 ao vender 12

unidades. Ela achava que deveria vender a R\$2,00 para ganhar mais, entretanto, enfatizou que ficou definido o valor de R\$1,00 para a venda da pipoca na reunião realizada entre os ambulantes. E a ambulante 10 proferiu: “Às vezes anunciam reunião dos camelôs, mas é uma organização para quem trabalha com caixa, tipo caixa de biscoito, caixa de Kit Kat, então eu não participo”.

A ambulante 10 também disse não participar do grupo do WhatsApp, alegando que gostava de separar o lado pessoal do profissional, mas recebia e contribuía nos avisos pessoais diretos, como informando que não estava podendo ficar em tal estação. Por exemplo: “Tipo, hoje (02 de agosto de 2018) não tá podendo vender aqui na plataforma (da estação Mercadão de Madureira). Então a gente fica aqui na encolha, sem anunciar os produtos, esperando o trem passar”.

O ambulante 14 disse que era normal se reunirem para enfrentar alguma situação, anunciando: “Comunidade de camelôs versus guardas”, ressaltando o conflito entre os trabalhadores da ferrovia. O ambulante 15 expôs que somente sabia da repressão quando ela já estava próxima.

A ambulante 16 participava do grupo do WhatsApp denominado “Coletivo Deodoro”, exclamando: “Temos Coletivo! Cada ramal se organiza!”. Além disso, “rola aviso entre os camelôs e alguns guardas também avisam”, referindo-se aos avisos diretos. Nos horários menos movimentados ela tentava se poupar e sentava um pouco, pois sabia que, nas horas de pico quanto à movimentação de passageiros nos trens, trabalhava mais e o tempo todo andando. Ela também trabalhava mais em determinado período do mês, esclarecendo: “As vendas são boas entre os dias cinco e quinze de cada mês. Então a gente sabe que nesses dias precisa se empenhar para vender bastante, para compensar os demais dias” (ambulante 16).

Cabe sublinhar que a maioria dos entrevistados não participava do grupo do WhatsApp, apesar de terem conhecimento da existência do mesmo. Apenas três entrevistados disseram que desconheciam. Todavia, a ambulante 16 foi a única entrevistada que afirmou participar do “Coletivo do Zap”. No que se refere ao uso dessa rede de comunicação, pondera-se que a construção de uma resistência no interior do novo horizonte em que os sujeitos se articulam através da realidade das redes de cooperação e comunicação não depende mais, para se consolidar como força política, da mediação realizada pelas instituições (Nascimento, 2016).

Na atualidade, é notória a influência das redes de comunicação também no processo das lutas. Cada vez mais a tendência é superar os limites da comunicabilidade, utilizando os avanços da tecnologia de informação e comunicação para a luta se apropriar desses novos meios, permitindo caminhar em todas as direções, de modo a expandir-se (Nascimento, 2016). Assim, as experiências dos trabalhadores poderiam se fortalecer e, por conseguinte, amadurecer rumo à construção de uma pauta comum, articulando as suas formas de resistências.

Quanto às expectativas dos ambulantes entrevistados sobre o próprio trabalho, seguem os depoimentos coletados e análises realizadas. “Não tem como crescer trabalhando aqui na SuperVia. É para se manter... Para comer e beber. Para a família não passar necessidade” (ambulante 1). Depois de 40 anos trabalhando na ferrovia, o primeiro entrevistado não tinha perspectiva de ver o trabalho ambulante naquele espaço de outra forma, que superasse a esfera da sua própria sobrevivência e de sua família. Assim como não tinha perspectiva de conseguir um trabalho em outro espaço. Em alguns momentos da entrevista ficou claro que seu desejo era alcançar a aposentadoria.

A ambulante 2 almejava “um emprego ao concluir o curso técnico”. Já o ambulante 3 expôs: “Se não arrumar coisa melhor, o negócio é ficar por aqui mesmo”. Enquanto que o ambulante 4 expressou: “Quero sair daqui... Na moral! Estou aqui por necessidade”. O ambulante 5 expôs: “Bom não tá... mas tá dando pra suprir minhas necessidades”. Igualmente, o ambulante 6 proferiu: “Tá dando pra sobreviver”.

Distintamente, o ambulante 7 destacou: “Quero sair e arrumar trabalho de carteira assinada. Pode ser até de auxiliar de serviços gerais. O trem já não dá dinheiro como dava... É muita concorrência!”. De modo semelhante, o ambulante 8 expôs: “Quero trabalho! Trabalhar fora daqui”, como se o trabalho de ambulante não fosse trabalho, provavelmente, estava se referindo a um trabalho com garantias. A ambulante 9 disse: “Quero ter um ponto fixo ou trabalhar de carteira assinada, tomar conta de idoso”.

Na realidade, os trabalhadores sonham com empregos estáveis, bem remunerados e que proporcione *status* social positivo. Contudo, ao passo que obter um emprego está extremamente difícil, o “jeito” é modificar de sonho e se tornar autônomo, micro ou pequeno empresário. “Logo, montar um pequeno negócio é muito mais uma forma de amenizar frustrações do que acalantar sonhos e ilusões” (Malaguti, 2000, p. 91, grifos do autor).

A ambulante 10 desejava abrir sua própria confeitaria, acrescentando: “Não quero isso aqui pra sempre”. Ela, inclusive, já pegava encomendas de centos de docinhos e quilos de salgadinhos. Também estava organizando com o seu noivo a venda de “kit festa”. Distribuía seu cartão intitulado “Docinhos da Poderosa” para os clientes que demonstravam interesse pelos seus doces. A ambulante 11 também gostaria de “crescer e abrir um negócio. Estou aqui enquanto não tenho condições. A gente começa por baixo mesmo...”.

O ambulante 12 aspirava “trabalhar de carteira assinada pra ter direitos, benefícios...” e o ambulante 13 proferiu: “Meu sonho é aposentar e visitar os netos”. O ambulante 14 gostaria de “arrumar um ponto fixo na rua e montar um comércio”. O ambulante 15 destacou: “Não vou ficar aqui muito tempo. Tenho tudo para abrir um lava jato. Vou só esperar o tempo melhorar”. A ambulante 16 pretendia “concluir a faculdade e trabalhar como pesquisadora ou professora de geografia”.

Os ambulantes 10, 11, 14 e 15 enfatizaram, durante suas entrevistas, que gostariam de abrir seu próprio negócio. 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 emprego 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 de mais valor, expressando, assim, a oposição do capital à capacidade viva de trabalho (Alves; Tavares, 2006).

Na atualidade, o contexto é extremamente devastador para a classe trabalhadora, tornando-se cada vez mais necessário produzir e situar a análise crítica em direção ao movimento real dos trabalhadores na nova fase de estruturação do capital, “valorizando as lutas, os encontros e os acontecimentos da vida de modo geral” (Nascimento, 2016, p. 9). As experiências dos trabalhadores, tal como as do grupo de ambulantes que trabalham nos trens da RMRJ, é o ponto de partida de toda crítica ao capitalismo e a fonte de uma potente consciência que poderá suscitar as lutas

e resistências frente ao capital. Deste modo, a análise acerca das atuais transformações do sistema capitalista deve ser referida e elaborada a partir das experiências originadas pelos sujeitos na vida social.

No decorrer da pesquisa de campo, os trabalhadores ambulantes estavam o tempo todo denunciando o não acesso aos direitos básicos, tendo em vista suas experiências diárias atravessadas por escassezes de múltiplos domínios. O fato é que alguns sujeitos usam a cidade como um todo, enquanto outros, que formam a maioria da população brasileira, somente têm a possibilidade de utilizá-la parcialmente. O desejo dos “excluídos” é ter acesso à vida urbana, ou seja, aos recursos, tanto materiais quanto simbólicos, presentes na rede urbana (Léfèbvre, 2001). Há no urbano uma multiplicidade de práticas prestes a transbordar de possibilidades alternativas, sendo a própria definição de “direito” objeto de luta, e essa luta deve ser concomitante com a luta por materializá-lo (Léfèbvre, 2001).

A base da organização e resistência se encontra na própria capacidade relacional da classe trabalhadora. A expressão dos trabalhadores não provém de nenhuma organização externa, mas surge diretamente das próprias condições materiais de existência. O sujeito é determinado a partir de sua composição material de luta, do seu rendimento, de sua localização, do seu modo e condições de vida, da sua identidade cultural, dos seus afetos, ou seja, das condições materiais e imateriais de produção (Nascimento, 2016).

Entende-se, portanto, que a possível união dos trabalhadores ambulantes, enquanto um coletivo, em uma experiência comum está relacionada ao processo de exploração e opressão a que estão submetidos no “mundo do trabalho” e em outros âmbitos da vida sob a hegemonia do capital. Essa experiência comum informa, em termos de seu modo de vida e suas condições de trabalho e de vida, uma série de precariedades superpostas em diversas dimensões da vida social que podem gerar perdas, rebeldias/resistências e esperanças, articulando-os a outros trabalhadores que formam a classe trabalhadora.

5. Considerações finais

Continuidade do caminho

Quando alguém morre, quando seu tempo
acaba, morrem também as andanças, os
quereres e os dizeres que se chamaram
com seu nome nesse mundo?

Entre os índios do alto Orinoco, quem
morre perde o nome. Eles comem suas
cinzas, misturadas com sopa de banana
ou vinho de milho, e depois dessa
cerimônia ninguém nunca mais menciona o
morto pelo nome: o morto que em outros
corpos, com outros nomes, anda, quer e
diz.

Espelhos

Eduardo Galeano, 2008b, p. 339.

Esta tese se propôs a alcançar as experiências, em seus diversos âmbitos, dos vendedores ambulantes que desenvolvem seu trabalho nos trens urbanos de passageiros que circulam na RMRJ e a sua organização no espaço urbano, buscando compreender o processo de superexploração do trabalho a que estão submetidos, além de seu modo e condições de vida. Tendo como referência as transformações contemporâneas no “mundo do trabalho”, verificou-se que o trabalho desenvolvido por esses sujeitos não tem início somente na dinâmica de venda das mercadorias nas composições dos trens e/ou nas plataformas do espaço ferroviário. Eles precisam se organizar para adquirirem os produtos e, muitas vezes, estes trabalhadores acabam por não se dar conta que também são explorados pelo sistema capitalista.

Foram adotados sete eixos temáticos que nortearam as entrevistas e a análise do material obtido. Seguem os eixos em questão: abordagem da experiência de trabalho; estrutura familiar e suas condições de trabalho; equipamentos urbanos e condições de vida; as condições de trabalho do ambulante na ferrovia da RMRJ; conflitos existentes no espaço ferroviário; estratégias adotadas pelos ambulantes; relação dos ambulantes com o espaço urbano. Esses eixos contribuíram nos diálogos estabelecidos com os sujeitos da pesquisa e na orientação da análise. Ao apresentar estes eixos, os sujeitos contaram suas experiências nos diversos âmbitos da vida social.

Assim, foi pesquisada a constituição da sociabilidade dos trabalhadores ambulantes que vendem produtos no espaço ferroviário da RMRJ,

considerando o entrecruzamento das estratégias de sobrevivência e formas de resistência desenvolvidas através do trabalho como ambulantes, articuladas à reprodução social desses sujeitos e suas famílias. Ressalta-se, nesse sentido, que foi dado prosseguimento ao estudo desenvolvido pelos ambulantes que vendem produtos no espaço ferroviário da RMRJ (Jordão, 2014), investigando o desenvolvimento do trabalho desses ambulantes para além dos trilhos da ferrovia. As experiências de trabalho anteriores exercidas pelos ambulantes entrevistados e seus familiares foram analisadas, alcançando o pressuposto relativo à reprodução geracional dos trabalhos desenvolvidos pela família.

Dessa forma, o estudo apreendeu as experiências, passadas e atuais, oriundas das relações estabelecidas e possíveis enfrentamentos referentes ao trabalho realizado também fora do espaço ferroviário. Todavia, nesta abordagem, problematizaram-se as experiências constituídas nas relações entre o trabalho ambulante e as condições e modo de vida destes sujeitos através da análise dos seus locais de moradia, de outras atividades desenvolvidas por eles e sua família e do uso que fazem do espaço urbano.

Especificamente, investigou-se a respeito das experiências dos trabalhadores ambulantes nas suas dimensões econômica, política e sociocultural, incluindo as possíveis formas de sobrevivência e/ou resistência, em relação ao passado, ao presente e perspectivas futuras. Também se discutiu as condições de trabalho que esses ambulantes experimentam, sejam os vivenciados pelos próprios e/ou por seus colegas de trabalho, no espaço ferroviário e fora dele, relacionando-as ao processo de superexploração do trabalho. Além disso, pesquisou-se sobre o modo e condições de vida dos trabalhadores ambulantes e suas famílias, apontando os aspectos marcantes da sua dimensão sociocultural, assim como se verificou a forma como as diferentes gerações garantiram e/ou garantem sua sobrevivência. E, ainda, buscou-se identificar como os ambulantes se organizam no espaço urbano e se apropriam dele, percorrendo o caminho que trilham para a compra das mercadorias que são vendidas nos trens, contribuindo, conseqüentemente, para o escoamento da produção capitalista.

No desenvolver deste estudo, mais precisamente na banca de qualificação do projeto de tese e na pesquisa de campo, o objeto foi sendo melhor elucidado. Ele sempre esteve relacionado ao trabalho tomando vida no espaço urbano e se refere à forma de resistência primordial dos trabalhadores ambulantes que trabalham, clandestinamente, nos trens da RMRJ. O trabalho informal clandestino é a primeira das resistências desses trabalhadores

ambulantes para serem inseridos no “mundo do trabalho”, visando garantir a própria sobrevivência imediata e, na maioria das vezes, a de sua família também.

Para a estruturação desta tese, inicialmente, a categoria trabalho, de acordo com Marx (2010a e 2010b), e os conceitos de classe, definidos por Marx (1985 e 2010b) e Thompson (1984, 1987 e 2012), e o de experiência, conforme formulado por Thompson (1981, 1984 e 1987), foram desenvolvidos, considerando a dialética da categoria trabalho como o fundamento ontológico da experiência. Também foi desenvolvida a categoria superexploração da força de trabalho, elaborada por Marini (2000). Empreenderam-se discussões sobre o espaço urbano e o direito à cidade, baseadas, sobretudo, nas elaborações de Léfèbvre (2002) e Harvey (2004). Para tanto, foi desenvolvida a categoria questão urbana e também foi apresentado, historicamente, o espaço da ferrovia, de acordo com Abreu (2013). Com isso, foi demonstrada a relevância dos trens na RMRJ e para a formação dos subúrbios da cidade do Rio de Janeiro e outros municípios da RMRJ.

No sistema capitalista as relações sociais são caracterizadas pela exploração, em que os sujeitos, que constituem a classe trabalhadora, são forçados a vender suas forças de trabalho para sobreviver. Elaborou-se, assim, reflexões sobre a precarização estrutural do trabalho em curso no sistema capitalista, que foram articuladas às experiências de trabalho dos ambulantes que trabalham nos trens da RMRJ, sobressaindo, neste contexto, as experiências de trabalho precário devido ao desemprego, necessárias para a própria reprodução do capital.

Os dados apresentados neste estudo buscaram expressar a incerteza da sobrevivência na vida dos trabalhadores desempregados, dentre esses os trabalhadores precarizados, em particular dos ambulantes que trabalham nos trens da RMRJ. As experiências dos sujeitos, oriundas do intenso processo de exploração a que estão submetidos, são definidas e redefinidas em virtude do impacto da crise atual na sociedade, repercutindo nas diversas dimensões da vida social. Os ambulantes entrevistados narraram situações trágicas ocorridas com seus filhos, por exemplo, como bala perdida que o deixou paraplégico, morte por acidente de ônibus, nascido com câncer, além de quadros de saúde como depressão, fibromialgia, depressão, comprometimento dos joelhos, dentre outras, experimentadas pelos próprios ambulantes e/ou outros familiares. Tragédias como essas podem ocorrer com qualquer sujeito, mas, como as frações mais empobrecidas da classe trabalhadora não têm acesso

aos equipamentos de saúde, por exemplo, ou, quando têm, é de uma forma tão precária, que dificulta o tratamento das questões, mereceram atenção nesta tese.

Articularam-se as categorias trabalho e questão urbana, relacionando-as às experiências dos ambulantes que trabalham nos trens da RMRJ e suas famílias. Para isso, foram desenvolvidas ponderações sobre o espaço urbano do Rio de Janeiro e a apropriação da cidade pelos ambulantes. Também foram percorridos elementos que envolvem a reprodução social dos ambulantes e suas famílias, além do modo e das condições de vida desses sujeitos. Para compreender a apropriação da cidade pelos ambulantes que trabalham nos trens da ferrovia da RMRJ, foi desenvolvida a relação entre o trabalho informal e a vida urbana.

Considerando que o direito à vida urbana se refere ao direito à produção social do espaço, os ambulantes entrevistados estão o tempo todo denunciando o não acesso aos direitos. A sociedade do capital possui uma profunda contradição, pois, se, por um lado, se afirma a igualdade de direitos e deveres fundamentais para o funcionamento da economia capitalista, por outro, há a desigualdade própria desse tipo de sociedade. Ou seja, a igualdade civil vem acompanhada de uma imensa desigualdade social.

A experiência do desemprego também foi analisada pelos próprios sujeitos da pesquisa. As experiências individuais de trabalhadores não qualificados, como é o caso da maior parte dos ambulantes da ferrovia da RMRJ, adquirem um caráter coletivo no que diz respeito à experiência de exploração e opressão à classe trabalhadora. Verificou-se que o desemprego oculto pelo trabalho precário e pelo desalento estava manifesto nas experiências tanto dos ambulantes entrevistados quanto de suas famílias.

Observou-se uma série de dados que contribuem para demonstrar que os equipamentos urbanos acessados pelos trabalhadores ambulantes e por suas famílias não recebem os investimentos necessários para oferecer um atendimento de qualidade à classe trabalhadora, especialmente nas suas frações mais empobrecidas. Os locais de moradia dos ambulantes entrevistados eram localizados em bairros periféricos, que possuem, em sua maior parte, estruturas precárias, assim como as construções de suas casas. Esses sujeitos possuem um incerto modo e condições de vida, sem garantias mínimas para enfrentar as adversidades da vida. Foi possível constatar a necessidade do Estado implementar políticas públicas que abrangessem a totalidade da cidade, dificultando o poder de controle das milícias, por exemplo,

nas regiões em que o Estado não tem domínio. O não direito à vida urbana conforma a realidade social de inúmeros brasileiros, expostos a esse capitalismo avassalador, que intensifica, através de diversas artimanhas, a superexploração à classe trabalhadora.

Foram elaboradas reflexões sobre os conflitos e contradições referentes ao trabalho dos ambulantes nos trens no espaço da ferrovia da RMRJ, retratando, sobretudo, as possíveis formas de resistência desses trabalhadores. Estas são essenciais neste estudo porque se partiu do pressuposto que o trabalho clandestino é a primeira forma de resistência dos trabalhadores ambulantes da ferrovia para serem inseridos no “mundo do trabalho”, conforme já havia sido sublinhado. Tal inserção está diretamente pautada na luta pela sobrevivência, dos próprios trabalhadores ambulantes e de suas famílias, estando articulada às estratégias de sobrevivência e formas de resistência.

Também foram apresentados dados para situar o leitor sobre as viagens na ferrovia, evidenciando a dinâmica dos trens urbanos de passageiros da RMRJ. Para isso, exibiram-se imagens e observações da pesquisa de campo, além de trechos de alguns diálogos estabelecidos presencialmente e outros publicados em matérias em jornais e vídeos postados na Internet sobre o trabalho ambulante. Procurou-se, com esses elementos, contribuir na compreensão das relações estabelecidas entre os trabalhadores e constituídas no espaço da ferrovia.

Discorreu-se sobre os conflitos presentes nas relações de trabalho dos ambulantes no espaço ferroviário da RMRJ, como entre os ambulantes e os agentes a serviço da Supervia. Também foram constatados conflitos entre os próprios ambulantes, e que os mesmos são oriundos do processo de fragmentação da classe trabalhadora na atualidade. Apesar desses trabalhadores constituírem a classe trabalhadora, independente da percepção que possuam no que se refere a sua situação social, muitos não possuem consciência deste pertencimento.

Toda essa experiência expressa que a precariedade e os conflitos vivenciados pelos trabalhadores ambulantes da ferrovia da RMRJ podem gerar formas de organização e, portanto, 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, adquiriram, através das suas experiências, conhecimento para dar prosseguimento à vida.

Os trabalhadores ambulantes estão lutando para resistirem às adversidades impostas pela ordem do capital, ainda que sem constituírem classe, no seu sentido mais político e coletivo. Eles estão resistindo, clandestinamente, para trabalhar porque nessa sociabilidade os trabalhadores somente possuem sua força de trabalho. Trata-se de um trabalho informal que garante a reprodução do capital, além da reprodução do próprio trabalhador ambulante e suas famílias, o qual é imprescindível para esta sociabilidade, não somente porque compõem o exército de trabalhadores de reserva, mas porque também contribuem na circulação de mercadorias.

Observou-se que as relações são reproduzidas, inclusive as geracionais, mas, especialmente, para atender as necessidades da produção das relações capitalistas em determinado período histórico. Os sujeitos se expõem a adquirir experiências como essas oriundas do trabalho clandestino 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 há muitos anos trabalham ali por necessidade. O estudo demonstrou que, na maioria das vezes, não é uma escolha, mas sim a falta de opção que os leva a trabalhar naquele espaço, sendo a única alternativa encontrada.

Nesse sentido, foi desenvolvida a contradição fundamental deste estudo que diz respeito ao trabalho clandestino ser a primeira forma das resistências dos trabalhadores ambulantes da ferrovia para serem inseridos no “mundo do trabalho”. Eles visam à reprodução própria e de suas famílias, em geral, estando contribuindo, em demasia, para a reprodução do capital, mesmo sem se darem conta do processo de exploração a que estão submetidos. Todos os trabalhadores ambulantes estão lutando para serem inseridos no “mundo do trabalho”, sendo essa a forma basilar de resistência desses sujeitos. Assim, foram apresentadas e analisadas experiências referentes à rotina diária dos ambulantes nos trens da RMRJ no desenvolver do seu trabalho no espaço ferroviário.

O processo de individualização das alternativas em relação à obtenção de renda, tendo em vista a necessidade de trabalhar clandestinamente para a sobrevivência, expressa a luta mais comum entre os trabalhadores ambulantes. Quando se juntam para se defenderem dos assaltantes, por exemplo, é para preservar a si, suas mercadorias e seus consumidores. Essa sociabilidade é fragmentária e para exemplificar, conforme narrado pelos entrevistados, nem todos os ambulantes participavam do grupo do WhatsApp, chamado de

“Coletivo do ZAP”, inclusive a maioria dos entrevistados. Tal questão é reveladora, pois a função desse grupo seria a comunicação entre os trabalhadores ambulantes sobre as condições para realizar o trabalho, a viabilidade da clandestinidade naquele espaço e tempos específicos.

Pondera-se que a possível união dos trabalhadores ambulantes, enquanto um coletivo, em uma experiência comum estaria relacionada ao reconhecimento do processo de exploração e opressão a que estão submetidos no “mundo do trabalho” e em outros âmbitos da vida sob a hegemonia do capital. Essa experiência comum informa, em termos de seu modo de vida e de suas condições de trabalho e de vida, uma série de precariedades superpostas em diversas dimensões da vida social que poderiam gerar perdas, rebeldias/resistências e esperanças, articulando-os às lutas de outros trabalhadores que formam a classe trabalhadora. A indissociabilidade entre as questões de produção e reprodução social, determinadas pelo acesso ao trabalho e o direito à cidade possibilitam ou obstaculizam as possíveis formas de organização e luta.

Em suma, os ambulantes que trabalham nos trens da RMRJ seguem resistindo no espaço ferroviário em suas experiências de luta pela sobrevivência. Também persistem as indefinições quanto ao desenvolvimento do seu trabalho naquele espaço, pois, se antes [no ano de 2012] havia a promessa de regularização dos ambulantes que trabalhavam nos trens da RMRJ até o ano de 2015, que não foi cumprida, na atualidade não existe qualquer indício de proposição quanto ao estabelecimento do trabalho ambulante no espaço ferroviário. Pelo contrário, as gravações veiculadas pela SuperVia referentes às proibições das vendas realizadas pelos ambulantes são cada vez mais constantes, na tentativa de convencer os passageiros a não comprarem as mercadorias vendidas por eles. As incertezas podem ter aumentado com a entrada da Mitsui, que finalizou a compra da SuperVia na madrugada do dia 22 de maio de 2019. Com isso, tudo pode mudar ou nada... Somente o tempo pode responder a essa questão, assim como o prosseguimento do estudo sobre as experiências dos trabalhadores ambulantes no espaço ferroviário da RMRJ.

6.

Referências

ABREU, M. **A evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPP, 2013.

ASSEMBLEIA DE DEUS VITÓRIA EM CRISTO (ADVEC). Igreja da Palavra. **Nossa história**. Disponível em: <<https://www.advec.org/>>. Acesso em: 07 mai. 2019.

AFONSO, N. Com Witzel, agentes de segurança do RJ matam mais que no início das cinco gestões anteriores. Folha de São Paulo. **Agência Lupa**, 24 mai. 2019. Disponível em: <<https://piaui.folha.uol.com.br/lupa/2019/05/24/witzel-mortes-acoes-policiais/>>. Acesso em: 08 jul. 2019.

ALENCAR, M. **O Apoio aos pequenos empreendimentos econômicos no âmbito das Políticas Públicas de Emprego e Renda**: alternativa ao desemprego ou subordinação e desregulação do trabalho assalariado no Brasil? Tese. Rio de Janeiro: Escola de Serviço Social/UFRJ, 2005.

ALENCAR, M. 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.

ALVARENGA, D. Quanto pagamos de impostos? Globo.com. Economia. **G1**, 10 out. 2015. Disponível em: <<https://especiais.g1.globo.com/economia/2015/quanto-pagamos-de-impostos/>>. Acesso em: 08 mai. 2019.

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

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

ALVES, G; ARAÚJO, R. Thompson, Lukács e o conceito de experiência: um diálogo mais que necessário. **Revista Mundos do Trabalho**. V. 5, n. 10, p. 53-70, 2013.

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

AMADO, R. Como as “Fan Fests” da Copa se tornaram a nova pedra na chuteira da Fifa. **DCM**, 27 fev. 2014. Disponível em: <<https://www.diariodocentrodomundo.com.br/como-as-fan-fests-da-copa-se-tornaram-a-nova-pedra-na-chuteira-da-fifa/>>. Acesso em 27 mar. 2019.

AMARAL, A. A qualificação profissional dos trabalhadores na perspectiva do Serviço Social: notas críticas. **Em Pauta**. n. 30, v. 10. Rio de Janeiro: UERJ. Faculdade de Serviço Social, 2012.

A NOVA DEMOCRACIA (AND). A vida e a resistência dos camelôs no Rio de Janeiro. **Youtube**, 26 set. 2017. (7m1s). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=ok78wn5qS5E>>. Acesso em: 13 dez. 2018.

A NOVA DEMOCRACIA (AND). RJ: Camelô expõe revolta contra perseguição nos trens e "governo" de Pezão/PMDB. **Youtube**, 04 dez. 2017. (2m10s). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=WbEg4dxripl>>. Acesso em: 12 dez. 2018.

ANTUNES, R. 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.

ANTUNES, R. Dimensões da precarização estrutural do trabalho. In: DRUCK, Graça; FRANCO, Tania (Org.). **A perda da razão social do trabalho**. São Paulo: Boitempo, 2007.

ANTUNES, R. **Os sentidos do trabalho**: ensaio sobre a afirmação e negação do trabalho. 2ª ed. São Paulo, SP: Boitempo, 2009.

AQUILES, A. O conceito de classe em Ricardo Antunes e Edward Thompson: algumas aproximações. **Acta Scientiarum. Human and Social Sciences**. Maringá, v. 33, n. 1, 2011.

ARAÚJO, J. Sobre a cidade e o urbano em Henri Lefèbvre. **Espaço e Tempo**. São Paulo: GEOUSP, nº 31, 2012.

ARIAS, J. Defesa do trabalho infantil, a última loucura do presidente. **El País**, 05 jul. 2019. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2019/07/05/opinion/1562353579_181800.htm>. Acesso em: 08 jul. 2019.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (ALERJ). **Lei nº 8120/2018**, de 25 de setembro de 2018. Regulamenta a manifestação cultural nas estações de barcas, trens e metrô no âmbito do estado do rio de janeiro e dá outras providências. Disponível em: <<http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/contlei.nsf/c8aa0900025feef6032564ec0060dfff/1dfc90b8f42a80cb832583160062dee9?OpenDocument>>. Acesso em: 01 fev. 2019.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (ALERJ). **Projeto de Lei nº 3797/2018**, de 15 fev. 2018. Disponível em: <<http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/scpro1519.nsf/1061f759d97a6b24832566ec0018d832/fafae92e362451e2832581bd005aa1d7?OpenDocument>>. Acesso em: 29 abr. 2019.

AUDI, A. Integrantes da Lava Jato vivem na “mesma bolha”, diz pesquisador da UFPR. **Agência Pública**, 09 mai. 2018. Disponível em: <<https://apublica.org/2018/05/integrantes-da-lava-jato-vivem-na-mesma-bolha-diz-pesquisador-da-ufpr/>>. Acesso em: 21 mai. 2019.

AUGUSTO, F. Naves do Conhecimento são alvos de reclamações sobre condições de funcionamento. **BandNews FM**. Rio de Janeiro, 26 mar. 2019. Disponível em: <<https://bandnewsfmrio.com.br/editorias-detalhes/naves-do-conhecimento-sao-alvos-de-reclamacaoe>>. Acesso em: 07 mai. 2019.

AUTRAN, P; PORCIDONIO, G. Lonas culturais chegam aos 25 anos sem festa. **O Globo Online**. O Globo Rio. Rio de Janeiro, 09 nov. 2018. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/cultura/lonas-culturais-chegam-aos-25-anos-sem-festa-23205654>>. Acesso em: 07 mai. 2019.

ÁVILA, E. Seis Naves do Conhecimento fecham as portas por falta de pagamento da Prefeitura do Rio. **G1 - Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 18 out. 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/blog/edimilson-avila/post/2018/10/18/naves-do-conhecimento-fecham-as-portas-por-falta-de-pagamento-da-prefeitura-do-rio.ghtml>>. Acesso em: 07 mai. 2019.

ÁVILA, E. Deputados do Rio querem placa de bronze nos carros da Alerj. **G1 - Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 14 mai. 2019. Acesso em: 16 mai. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/blog/edimilson-avila/post/2019/05/14/deputados-do-rio-querem-placa-de-bronze-nos-carros-da-alerj.ghtml>>.

BALASSIANO, R. Transporte por vans - o que considerar no processo de regulamentação? **Transportes**. v. 4, n. 1, 1996. Disponível em: <<https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/294>>. Acesso em: 06 fev. 2019.

BAPTISTA, T. Ideologia do consumo e juventude em mosaico: uma reflexão sobre as formas de consumo da juventude. In: **Trabalho, território e cultura: novos prismas para o debate das políticas públicas**. São Paulo: Cortez, 2007.

BARBOSA, J; SANTIAGO, R; TEIXEIRA, W. A carne mais barata do mercado não será mais a carne negra. **Carta Capital**, 18 fev. 2019. Disponível em: <<https://www.cartacapital.com.br/opiniaio/carne-mais-barata-do-mercado-nao-sera-mais-a-carne-negra/>>. Acesso em: 09 mai. 2019.

BARBOSA, R. A precariedade na periferia do capitalismo. **Praia Vermelha**. Rio de Janeiro: UFRJ. V. 20, n. 1, 2010.

BARREIRA, G. TRF-2 mantém preso Pezão, ex-governador do RJ, por unanimidade. **G1 - Rio de Janeiro**, 20 mar. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/03/20/trf-2-rejeita-pedido-de-habeas-corporus-para-pezao.ghtml>>. Acesso em: 01 mai. 2019.

BARREIRA, G. et al. Câmara do Rio abre processo de impeachment contra o prefeito Marcelo Crivella. **G1 - Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 02 abr. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/04/02/camara-do-rio-abre-processo-de-impeachment-contra-o-prefeito-marcelo-crivella.ghtml>>. Acesso em: 29 abr. 2019.

BENAYON, A. A alta de preços dos alimentos. **A Nova Democracia**. Ano VII, nº 45, agosto de 2008. Disponível em: <<https://anovademocracia.com.br/no-45/1799-a-alta-de-precos-dos-alimentos>>. Acesso em: 01 mai. 2019.

BENDINELLI, T; BENITES, A. PMDB volta a se chamar MDB: retorno ao passado para aplacar crise de imagem. **El País**. Brasil, 20 dez. 2017. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2017/12/19/politica/1513695154_142381.htm>. Acesso em: 29 abr. 2019.

BETIM, F. Menos latrocínios e mais mortes por policiais. Qual é o legado da intervenção no Rio? Intervenção Federal no Rio de Janeiro. Brasil: **El País**, 28 dez. 2018. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2018/12/27/politica/1545875863_659881.html>. Acesso em: 24 abr. 2019.

BÔAS, B. IBGE: Alta de alimentos responde por mais da metade da inflação. **Valor**, 26 mar. 2019. Disponível em: <<https://www.valor.com.br/brasil/6181887/ibge-alta-de-alimentos-responde-por-mais-da-metade-da-inflacao>>. Acesso em: 01 mai. 2019.

BOECKEL, C. Sérgio Cabral tem visitas e direito de ver TV suspensos em presídio no Rio. **G1 - Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 09 out. 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2018/10/09/cabral-tem-visitas-suspensas-em-presidio-no-rio.ghtml>>. Acesso em: 29 abr. 2019.

BOECKEL, C. et al. Colisão entre trens deixa 9 feridos no Rio; resgate de maquinista durou mais de 7 horas. **G1 - Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 27 fev. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/02/27/trens-colidem-na-zona-norte-do-rio.ghtml>>. Acesso em: 13 mar. 2019.

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

BOM DIA RIO. Justiça do RJ proíbe apresentações de artistas em estações e vagões de trem, metrô e nas barcas. **G1 - Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 25 jun. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/06/25/justica-do-rj-proibe-apresentacoes-de-artistas-em-estacoes-e-vagoes-de-trem-metro-e-nas-barcas.ghtml>>. Acesso em: 22 jul. 2019.

BORGES, A. A regressão do trabalho na “era FHC”. **Portal Economina-Net**, 14 nov. 2014. Disponível em: <http://www.economiabr.net/colunas/borges/regressao_do_trabalho.html>. Acesso em: 02 jan. 2015.

BORGES, A. 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.

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

BRASIL. Lei n.º 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 11 jul. 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm>. Acesso em: 24 jul. 2019.

BRASIL. Lei n.º 12.852, de 5 de agosto de 2013. Institui o Estatuto da Juventude e dispõe sobre os direitos dos jovens, os princípios e diretrizes das políticas públicas de juventude e o Sistema Nacional de Juventude - SINAJUVE. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 6 ago. 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12852.htm>. Acesso em: 17 jul. 2019.

BRASIL. Lei n.º 13.467, de 13 de julho de 2017. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de

1943, e as Leis nºs 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 14 jul. 2017. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13467.html>. Acesso em: 17 jul. 2019.

BRASIL. Proposta de Emenda à Constituição n.º 6, de 20 fev. 2019. Modifica o sistema de previdência social, estabelece regras de transição e disposições transitórias, e dá outras providências. **Câmara dos Deputados**. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2192459>>. Acesso em 17 jul. 2019.

BRISO, C. Culto, samba nos vagões dos trens do Rio e a “alegria de pobre”. **O Globo Online**. O Globo Rio. Rio de Janeiro, 09 nov. 2018. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/culto-samba-nos-vagoes-dos-trens-do-rio-a-alegria-de-pobre-17199359>>. Acesso em: 07 mai. 2019.

BRT. Dúvidas frequentes. **O que é BRT?** Disponível em: <<http://brtrio.com/duvidas>>. Acesso em: 10 mai. 2019.

BRUNO, C. Deputado não reeleito, filho de Sérgio Cabral vai trabalhar na iniciativa privada. **O Dia Online**. Informe do Dia, 22 nov. 2018. Disponível em: <<https://odia.ig.com.br/colunas/informe-do-dia/2018/11/5594844-deputado-nao-reeleito-filho-de-sergio-cabral-vai-trabalhar-na-iniciativa-privada.html>>. Acesso em: 29 abr. 2019.

CACCIAMALI, M. Globalização e processo de informalidade. **Economia e Sociedade**. Campinas, jun. 2000.

CARVALHO, B. **Rio como fomos**: políticas culturais de 2001 a 2012. Dissertação [Mestrado]. Programa de Pós-Graduação em História, Política e Bens Culturais. Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2013.

CERQUEIRA FILHO, G. **A “Questão Social” no Brasil**: crítica ao discurso político. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.

CERQUEIRA, D. et al. **Atlas da Violência 2017**. Ipea e FBSP. Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/0BzuqMfbpwX4wOGQtTm1SWdXWmM/view>>. Acesso em: 07 mai. 2019.

CONGRESSO EM FOCO. Agência Pública. Conheça as 11 bancadas mais poderosas da Câmara. **Notícias**. Brasília, 19 fev. 2016. Disponível em: <<https://congressoemfoco.uol.com.br/especial/noticias/conheca-as-11-bancadas-mais-poderosas-da-camara/>>. Acesso em: 20 jun. 2017.

CONSELHO FEDERAL DE SERVIÇO SOCIAL (CFESS). Série assistente social no combate ao preconceito: racismo. **Caderno 3**. Brasília, 2016. Disponível em: <<http://www.cfess.org.br/arquivos/CFESS-Caderno03-Racismo-Site.pdf>>. Acesso em: 09 mai. 2019.

CHEROBINO, V. As milícias de verdade. O inimigo agora é outro: as milícias. **SuperInteressante**, 31 out. 2016. Disponível em: <<https://super.abril.com.br/comportamento/as-milicias-de-verdade/>>. Acesso em: 08 abr. 2019.

COSTA, C; HORA, C; ROLDÁN, I. A crise capitalista no século XXI e as repercussões para os trabalhadores. **Revista de Políticas Públicas**. São Luís – MA, nº esp., p. 95-108, 2010.

CRUZ, E. Cesta básica em 18 capitais teve alta em abril, aponta Dieese. **Agência Brasil**, 07 mai. 2019. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2019-05/cesta-basica-em-18-capitais-tiveram-alta-em-abril-aponta-dieese>>. Acesso em: 10 mai. 2019.

CULTURA GENIAL. Música Chão de Giz, de Zé Ramalho. **Música**. Disponível em: <<https://www.culturagenial.com/musica-chao-de-giz/>>. Acesso em: 24 jul. 2019.

CULTURA MIX. Quem Foi Tim Maia? **Nacionais**. Disponível em: <<https://musica.culturamix.com/artistas/nacionais/quem-foi-tim-maia>>. Acesso em: 24 jul. 2019.

CUNHA, A. Trabalhadores de rua: tensões e resistências na luta pelo direito ao trabalho. **Revista Katálysis**. Florianópolis, v. 12, n. 1, p. 77-85, 2009. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rk/v12n1/10.pdf>>. Acesso em 28 jul. 2014.

DALBOSCO, E; KUYUMJIAN, M. Os desafios de compreender o trabalho informal. **Revista Ser Social**, nº 5, 1999.

DINO. De origem no sul, palha italiana conquista o paladar dos brasileiros e vira negócio. **Terra**, 13 mar. 2017. Disponível em: <<https://www.terra.com.br/noticias/dino/de-origem-no-sul-palha-italiana-conquista-o-paladar-dos-brasileiros-e-vira-negocio,0aba2ca030ace2da1af66ca4177819a8r95pkw7m.html>>. Acesso em: 24 jul. 2019.

DIEESE. Pesquisa nacional da Cesta Básica de Alimentos. **Salário mínimo nominal e necessário**. Disponível em: <<http://www.dieese.org.br/analisecestabasica/salarioMinimo.html>>. Acesso: em 10 mai. 2019.

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

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL. **Histórico da linha**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_petropolis/petropolis.htm>. Acesso em: 15 abr. 2019.

FÁBIO, A. O que são e como atuam as milícias do Rio de Janeiro. **Nexo**. Expresso, 10 abr. 2018. Disponível em: <<https://www.nexojornal.com.br/expresso/2018/04/10/O-que-s%C3%A3o-e-como-atuam-as-mil%C3%ADcias-do-Rio-de-Janeiro>>. Acesso em: 09 abr. 2019.

FAJARDO, V. Como o analfabetismo funcional influencia a relação com as redes sociais no Brasil. **BBC News Brasil**, 12 nov. 2018. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-46177957>>. Acesso em: 07 mai. 2019.

FAGNANI, E. Entenda como a reforma da Previdência aprofunda as desigualdades. **Carta Capital**, 25 mar. 2019. Disponível em:

<<https://www.cartacapital.com.br/economia/entenda-como-a-reforma-da-previdencia-aprofunda-as-desigualdades/>>. Acesso em: 26 mar. 2019.

FERNANDES, F. **A Revolução Burguesa no Brasil**: ensaio de interpretação sociológica. 5ª ed. São Paulo: Globo, 2005.

FERREIRA, A. **A cidade do século XXI**: segregação e banalização do espaço. Rio de Janeiro: Consequência, 2011.

FILGUEIRAS, L; DRUCK, G; AMARAL, M. O conceito de informalidade: um exercício de aplicação empírica. **Caderno CRH**. Salvador, v. 17, nº 41, p. 211-229, 2004. Disponível em <<http://www.cadernocrh.ufba.br/viewarticle.php?id=16>>. Acesso em: 23 jun. 2016.

FIORI, J. L. Estado do Bem-Estar Social: Padrões e Crises. **IEA USP**. 2013. Disponível em: <<http://www.iea.usp.br/publicacoes/textos>>. Acesso em: 26 mar. 2019.

FONTES, V. **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.

FRANCO, T. Alienação do trabalho: despertencimento social e desenraizamento em relação à natureza. **Caderno CRH**, Salvador, v. 24, n. spe 01, p. 171-191, 2011. Disponível em <<http://www.scielo.br/pdf/ccrh/v24nspe1/a12v24nspe1.pdf>>. Acesso em: 26 mar. 2019.

FRIGOTTO, G. **Educação e a crise do capitalismo real**. 5ª ed. São Paulo: Cortez, 2003.

GALEANO, E. **As veias abertas da América Latina**. Tradução de Galeano de Freitas. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2007.

GALEANO, E. **O livro dos abraços**. Tradução de Eric Nepomuceno. Porto Alegre: L&P, 2008a.

GALEANO, E. **Espelhos**: uma história quase universal. Tradução de Eric Nepomuceno. Porto Alegre: L&P, 2008b.

GALEANO, E. **Los hijos de los días**. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores Argentina, 2012.

GALEANO, E. **O caçador de histórias**. Tradução de Eric Nepomuceno. Porto Alegre: L&P, 2016.

GASPARIN, G. Apesar de leis, ex-presos enfrentam resistência no mercado de trabalho. **G1 - São Paulo**. Concursos e Emprego. São Paulo, 17 dez. 2010. Disponível em: <<http://g1.globo.com/concursos-e-emprego/noticia/2010/12/apesar-de-leis-ex-presos-enfrentam-resistencia-no-mercado-de-trabalho.html>>. Acesso em: 03 mai. 2019.

GREENWALD, G.; DEMORI, L. #VazaJato: as provas de que os chats são autênticos agora vêm de diversos veículos de comunicação – são definitivas e esmagadoras. **The Intercept Brasil**, 15 jul. 2019. Disponível em: <<https://theintercept.com/2019/07/15/vazajato-as-provas-de-que-os-chats->

sao-autenticos-agora-vem-de-diversos-veiculos-de-comunicacao-sao-definitivas-e-esmagadoras/>. Acesso em: 17 jul. 2019.

GOHN, M. G. **Movimentos sociais e luta pela moradia**. São Paulo: Loyola, 1991.

GRAMSCI, A. Americanismo e fordismo. In: **Maquiavel, a política e o Estado moderno**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 6ª ed. 1988.

GUEDES, A. Sistema tributário leva a país desigual, avaliam senadores. Agência Senado. Economia. **Diário da Jaraguá**, 21 abr. 2019. Disponível em: <<https://www.diariodajaragua.com.br/economia/sistema-tributario-leva-a-pais-desigual-avaliam-senadores/446818/>>. Acesso em: 08 mai. 2019.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 2ª ed. 1993

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

HARVEY, D. **Espaços de esperança**. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Anablume, 2005.

HARVEY, D. **O enigma do capital: e as crises do capitalismo**. Trad. João Alexandre Peschanski. São Paulo: Boitempo, 2011.

HARVEY, D. Prefácio e primeira parte: o direito à cidade. In: **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. Trad. Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes – selo Martins, 2014.

IAMAMOTO, M; CARVALHO, R. **Relações Sociais e Serviço Social no Brasil: esboço de uma interpretação histórico-metodológica**. 15ª. ed. São Paulo/Lima, Peru: Cortez/CELATS, 2003.

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

INSTITUTO HUMANITAS UNISINOS (IHU). Trabalho na Uber é neofeudal, diz estudo. ‘São empreendedores de si mesmo proletarizados’. **Revista IHU On-Line**, 13 mai. 2019. Disponível em: <<http://www.ihu.unisinos.br/589086-trabalho-na-uber-e-neofeudal-diz-estudo-sao-empreendedores-de-si-mesmo-proletarizados>>. Acesso em: 23 mai. 2019.

INSTITUTO HUMANITAS UNISINOS (IHU). Teologia da Libertação ou da Prosperidade? Artigo de Gianfranco Ravasi. **Revista IHU On-Line**, 21 mai. 2019. Disponível em: <<http://www.ihu.unisinos.br/78-noticias/589319-teologia-da-libertacao-ou-da-prosperidade-artigo-de-gianfranco-ravasi>>. Acesso em: 22 jul. 2019.

INSTITUTO UPDATE. Plataforma digital colaborativa que tem o objetivo de registrar a incidência de tiroteios e a prevalência de violência armada. **Fogo Cruzado**. Disponível em: <<https://www.institutoupdate.org.br/project/fogo-cruzado-pt/>>. Acesso em: 24 abr. 2019.

INSTITUTO UPDATE. Grande Rio tem mais de 4 mil tiros no primeiro semestre de 2019. **Fogo Cruzado**, 05 jul. 2019. Disponível em: <<https://fogocruzado.org.br/grande-rio-tem-mais-de-4-mil-tiros-no-primeiro-semester-de-2019/>>. Acesso em: 08 jul. 2019.

IBGE. **Notas Metodológicas**. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/trabalhoerendimento/pme/pmemet2.sht>>. Acesso em: 21 jun. 2017.

IBGE. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua - PNAD Contínua. O que é. **Estatísticas / Sociais / Trabalho**. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/17270-pnad-continua.html?edicao=18386&t=o-que-e>>. Acesso em: 19 jul. 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Pesquisa Mensal de Emprego. **Estatísticas**. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/trabalhoerendimento/pme/pmemet2.sht>>. Acesso em: 21 jun. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua. **Estatísticas**. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas-novoportal/sociais/habitacao/9173-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios-continua-trimestral.html?=&t=o-que-e>>. Acesso em: 28 mar. 2019.

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

JARDIM, M. Mitsui conclui compra da Supervia. **O Globo Online**. O Globo Rio. Rio de Janeiro, 22 mai. 2019. Disponível em: <<https://blogs.oglobo.globo.com/lauro-jardim/post/mistui-conclui-compra-da-supervia.html>>. Acesso em: 23 mai. 2019

JORDÃO, A. P. **A cidade e o processo de segregação sócio-espacial**: as múltiplas expressões cotidianas no bairro de Vigário Geral. Trabalho de Conclusão [Graduação]. Faculdade de Serviço Social – UERJ, Rio de Janeiro, 2008.

JORDÃO, A. P. **Uma vida de andanças**: trabalho, precarização e os ambulantes dos trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Dissertação [Mestrado]. Programa de Pós-Graduação em Serviço Social, PUC-Rio, Rio de Janeiro, 2014.

JORDÃO, A. P. Imagem do quadro “Espaço do empreendedor”, Estação Central do Brasil na cidade do Rio de Janeiro: SuperVia/RMRJ, 2018. **Fotografia**. Rio de Janeiro, 17 ago. 2018.

JORDÃO, A. P. Imagem das instalações da ferrovia registrada na Rua Silva Freire, bairro de Engenho Novo, cidade do Rio de Janeiro/RJ. **Fotografia**. Rio de Janeiro, 23 abr. 2019.

JORNAL HOJE. Supervia investiga se falha em sistema de freios de trem causou acidente que matou maquinista no Rio. **G1 Rio de Janeiro**, 28 fev. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/>>

2019/02/28/supervia-investiga-se-falha-em-sistema-de-freios-de-trem-causou-acidente-que-matou-maquinista-no-rio.ghtml>. Acesso em: 13 mar. 2019.

JUSBRASIL. TJ proíbe culto em trens, mas exime Supervia de apreender objetos. **Notícias**. Jusbrasil, s.d. Disponível em: <<https://mp-rj.jusbrasil.com.br/noticias/1877319/tj-proibe-culto-em-trens-mas-exime-supervia-de-apreender-objetos>>. Acesso em: 09 mai. 2019.

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

KOWARICK, L. **A espoliação urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 1983.

KREIN, J; SANTOS, A; NUNES, B. Trabalho no governo Lula: avanços e retrocessos. **Texto para discussão**. IE/UNICAMP, Campinas, n. 201, 2012.

LAGO, L. **Desigualdades e segregação na metrópole**: o Rio de Janeiro em tempo de crise. Rio de Janeiro, Revan, 2000.

LAGO, L. O mercado imobiliário e a mobilidade espacial na produção da segregação urbana: a metrópole do Rio de Janeiro em foco. In: **Metrópoles**: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, Observatório das Metrópoles, 2004.

LAGO, L. Trabalho, moradia e (i) mobilidade espacial na metrópole do Rio de Janeiro. **Cadernos MetrÓpole**, n. 18. 2º sem. 2007.

LAPLANTINE, F. A etnografia como atividade perceptiva: o olhar. In: **A descrição etnográfica**. São Paulo: Terceira Margem, 2004. Cap.1, p.13-28.

LAZZARESCHI, N. **Trabalho ou emprego?** Questões fundamentais do ser humano. 1ª edição. Rio de Janeiro: Paulus, 2007.

LÉFÈBVRE, H. **O pensamento marxista e a cidade**. Tradução: Maria Idalina Furtado. 1ª Edição. Lisboa: Editora Ulisseia, 1972.

LÉFÈBVRE, H. Estrutura social: a reprodução das relações sociais. In: **Sociologia e Sociedade**: leituras de introdução à sociologia. [Compilação de textos]. Rio de Janeiro: LTC Livros Técnicos e Científicos Editora, 1977.

LÉFÈBVRE, H. **A vida cotidiana no mundo moderno**. Tradução: Alcides João de Barros. São Paulo: ed. Ática, 1991.

LÉFÈBVRE, H. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LÉFÈBVRE, H. **A revolução urbana**. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2002.

LIMA, A; CARNEIRO, F. A quem interessa blindar a Copa do Mundo? **Insurgência**. Tendência Interna do PSOL, 17 jan. 2014. Disponível em: <<http://www.insurgencia.org/a-quem-interessa-blindar-a-copa-do-mundo/>>. Acesso em: 30 abr. 2019.

LIMA, A. et al. O desalento das pessoas que desistiram de procurar trabalho. **Agência IBGE Notícias**, 01 jun. 2018. Disponível em:

<<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/21318-o-desalento-das-pessoas-que-desistiram-de-procurar-trabalho>>. Acesso em: 28 mar. 2019.

LOBO, R. Usuários da SuperVia ganham novo trem da série 5000. **ViaTrobelus**, 05 dez. 2018. Disponível em: <<https://viatrolebus.com.br/2018/12/usuarios-da-supervia-ganham-novo-trem-da-serie-5000/>>. Acesso em: 26 abr. 2019.

LOLE, A; STAMPA, I. Hegemonia, democracia e conservadorismo no Brasil contemporâneo. **IV Conferência Internacional Greves e Conflitos Sociais**. Crises do Capitalismo, novas e velhas formas de protesto. São Paulo: FFLCH-USP, 2018.

LOPES, J. S. Notas sobre a precarização do trabalho no Brasil. **Estudos do Trabalho**. Revista da Rede de Estudos do Trabalho. Ano V, n. 8, 2011. Disponível em: <http://www.estudosdotrabalho.org/8_%208%20%20Articulo%20Leite%20Lopes.pdf>. Acesso em: 23 jun. 2016.

LOPES, J. S. O trabalho visto pela antropologia social. **Revista Ciências do Trabalho**, v. 1, n. 1, 2013. Disponível em: <<http://rct.dieese.org.br/rct/index.php/rct/article/view/35>>. Acesso em: 03 mai. 2016.

LUCE, M. A superexploração da força de trabalho no Brasil. *Revista Soc. Bras. Economia Política*. São Paulo, n. 32, p. 119-141, junho-2012.

LUCENA, F. História do Circo Voador. **Diário do Rio**. Rio de Janeiro, 18 mai. 2015. Disponível em: <<https://diariodorio.com/historia-do-circo-voador/>>. Acesso em: 07 mai. 2019.

LUKÁCS, G. **Introdução a uma estética marxista**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

LUKÁCS, G. **Para uma ontologia do ser social 2**. Tradução Nélio Scheider, Ivo Tonet, Reinaldo Vielmi Fortes. 1ª ed. São Paulo: Boitempo, 2013.

MACHADO, R. Uberização traz ao debate a relação entre precarização do trabalho e tecnologia. **IHU on-line**. Edição 503, 24 abr. 2017. Disponível em: <<http://www.ihuonline.unisinos.br/artigo/6826-uberizacao-traz-ao-debate-a-relacao-entre-precariacao-do-trabalho-e-tecnologia>>. Acesso em: 01 abr. 2019.

MACHADO DA SILVA, L. A. Introdução e 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, M. **Crítica à razão informal: a imaterialidade do salariado**. São Paulo: Boitempo, 2001.

MANDEL, E. **A crise do capital: os fatos e sua interpretação marxista**. São Paulo: Ed. Ensaio, 1990.

MARINI, R. **Dialética da dependência: uma ontologia da obra de Ruy Mauro Marini**. Org. e apresentação de Emir Sader. Petrópolis, RJ: Vozes; Buenos Aires : CLACSO, 2000.

MARQUES, L. Novos protestos contra reformas Trabalhista e da Previdência marcam 1º de maio no Brasil. **Jornal Grande Bahia. Bahia**, 01 mai. 2017. Disponível em: <<http://www.jornalgrandebahia.com.br/2017/05/novos-protestos-contrareformas-trabalhista-e-da-previdencia-marcam-1-de-maio-no-brasil/>>. Acesso em: 26 mar. 2019.

MARTINS, J. **Uma Sociologia da vida cotidiana: ensaios na perspectiva de Florestan Fernandes, de Wright Mills e de Henri Léfèbvre**. São Paulo: Contexto, 2014.

MARTINS, C. E. A teoria da dependência, 20 anos depois de Ruy Mauro Marini. **Blog da Boitempo**, 13 jul. 2017. Disponível em: <<https://blogdaboitempo.com.br/2017/07/13/a-teoria-da-dependencia-20-anos-depois-de-ruy-mauro-marini/>>. Acesso em: 08 mai. 2019.

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

MARX, K. **A Miséria da Filosofia**. São Paulo: Global, 1985.

MARX, K. Processo de trabalho e processo de produzir mais-valia. In: **O Capital: crítica da economia política**. Livro I, Vol. 1, Cap. V. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010a.

MARX, K. A lei geral da acumulação capitalista. In: **O Capital: crítica da economia política**. Livro I, Vol. 1, Cap. XXIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010b.

MARX, K. Introdução à Crítica da Filosofia do Direito de Hegel. In: **Crítica da filosofia do direito de Hegel**. São Paulo: Boitempo, 2010c.

MAZZEO, A.. **Estado e Burguesia no Brasil: origens da autocracia burguesa**. São Paulo: Cortez, 1997.

MELLO, D. et al. Centrais sindicais fazem protestos contra a reforma trabalhista. **Agência Brasil**, 10 nov. 2017. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2017-11/centrais-sindicais-fazem-protestos-contrareforma-trabalhista>>. Acesso em: 26 mar. 2019.

MERCADO POPULAR DA URUGUAIANA. Conheça o Mercado Popular Uruguaiana RJ. **Início Uruguaiana RJ**. Disponível em: <<http://www.mercadopopularuruguaiana.com/>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

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

MININE, R. Música e poesia no vagão. **A Nova Democracia**. Ano XVII, nº 213 - 2ª quinzena de julho e 1ª de agosto de 2018. Disponível em: <<https://anovademocracia.com.br/no-213/9209-musica-e-poesia-no-vagao>>. Acesso em: 01 fev. 2019.

MINISTÉRIO DA CIDADANIA. Cadastro Único. O que é e para que serve, **Secretaria Especial do Desenvolvimento Social**. Brasil, 02 jul. 2015. Disponível em: <<http://mds.gov.br/assuntos/cadastro-unico/o-que-e-e-para-que-serve>>. Acesso em: 25 abr. 2019.

MINISTÉRIO DA CIDADANIA. Como Calcular a Renda Per Capita Familiar. **Secretaria Especial do Desenvolvimento Social**. Brasil, 22 jun. 2015. Disponível em: <<http://mds.gov.br/assistencia-social-suas/beneficios-sociais/bpc/como-calcular-a-renda-per-capita-familiar>>. Acesso em: 21 jul. 2019.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. Entenda o caso. **Para o cidadão**. Disponível em: <<http://www.mpf.mp.br/para-o-cidadao/caso-lava-jato/entenda-o-caso>>. Acesso em: 03 mai. 2019.

MISSÕES ADVEC FILIAL AUSTIN. Publicações. **Facebook**, 10 ago. 2018. Disponível em: <<https://www.facebook.com/Miss%C3%B5es-ADVEC-filial-Austin-225782324561479/>>. Acesso em: 22 ago. 2018.

MISSÕES ADVEC FILIAL AUSTIN. Publicações. **Facebook**, 17 ago. 2018. Disponível em: <<https://www.facebook.com/Miss%C3%B5es-ADVEC-filial-Austin-225782324561479/>>. Acesso em: 22 ago. 2018.

MISSÕES ADVEC FILIAL AUSTIN. Sobre. **Facebook**, s.d. Disponível em: <https://pt-br.facebook.com/pg/Miss%C3%B5es-ADVEC-filial-Austin-225782324561479/about/?ref=page_internal>. Acesso em: 09 abr. 2019.

MONTEIRO, P; COSENTINO, R. **Rio 2016**: projeto, orçamento e (des)legados olímpicos. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2017. Disponível em: <https://br.boell.org/sites/default/files/boll_olimpiada_01_09_17.pdf>. Acesso em: 30 abr. 2019.

NASCIMENTO, M. Relações de trabalho e novas formas de resistência: o caso das mulheres trabalhadoras da Bahia. **Repositório Institucional - RI UFBA**, 2016. Disponível em: <<https://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/24083>>. Acesso em: 25 mar. 2019.

NAVE DO CONHECIMENTO. **Unidades**. Disponível em: <<https://navedoconhecimento.rio/#unidades>>. Acesso em: 07 mai. 2019.

NETO, J. Entre 2014 e 2017, desemprego cresceu mais em Santa Catarina e no Rio. **Agência IBGE Notícias**, 23 fev. 2018. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/20118-entre-2014-e-2017-desemprego-cresceu-mais-em-santa-catarina-e-no-rio-de-janeiro>>. Acesso em: 28 mar. 2019.

NETTO, J. P. Cinco Notas a Propósito da “Questão Social”. **Temporalis**: Revista da Associação Brasileira de Ensino e Pesquisa em Serviço Social. n. 3. Brasília: ABEPSS, Graflini, Ano. 2, 2001.

NETTO, J. P. **Crise do socialismo e ofensiva neoliberal**. São Paulo: Cortez, 1993.

NEVES, E. Duas pessoas são baleadas dentro de um trem na Central do Brasil. **O Globo Online**. O Globo Rio. Rio de Janeiro, 29 jun. 2018. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/duas-pessoas-sao-baleadas-dentro-de-um-trem-na-central-do-brasil-22836478>>. Acesso em: 23 ago. 2018.

NORONHA, E. "Informal", ilegal, injusto: percepções do mercado de trabalho no Brasil. **Rev. Brasileira de Ciências Sociais**. Vol. 18, n. 53, p. 111-129, 2003.

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

O DIA. Homem é preso por assediar mulher dentro de trem da SuperVia. **O Dia Online**. Rio de Janeiro, 21 mai. 2019. Disponível em: <<https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2019/05/5644724-homem-e-preso-por-assediar-mulher-dentro-de-trem-da-supervia.html>>. Acesso em: 23 mai. 2019.

O GLOBO. Dois funcionários terceirizados morrem atropelados por trem. **O Globo Online**. O Globo Rio. Rio de Janeiro, 28 fev. 2013. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/rio/dois-funcionarios-terceirizados-morrem-atropelados-por-trem-7701867>>. Acesso em: 08 mai. 2019.

ODILALA, F. 5 anos depois, o que aconteceu com as reivindicações dos protestos que pararam o Brasil em junho de 2013? **BBC**, 09 jun. 2018. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-44353703>>. Acesso em: 22 mai. 2019.

OLHAR DIGITAL. WhatsApp: história, dicas e tudo que você precisa saber sobre o app. **Notícia**. Redação Olhar Digital, 20 dez. 2018. Disponível em: <<https://olhardigital.com.br/noticia/WhatsApp-historia-dicas-e-tudo-que-voce-precisa-saber-sobre-o-app/80779>>. Acesso em: 24 jul. 2019.

OLIVEIRA, F. O flanco aberto. **São Paulo em Perspectiva**, v. 2, n. 3. p. 10-12, 1988.

OLIVEIRA, F. **Os direitos do antivalor**: a economia política da hegemonia imperfeita. Petrópolis: Vozes, 1998.

OLIVEIRA, F. Privatização do público, destituição da faça e anulação da política: o totalitarismo neoliberal. In: **Os sentidos da democracia**: políticas do dissenso e hegemonia global. [Org.: Equipe de pesquisadores do Núcleo de Estudos dos Direitos de Cidadania – NEDIC]. Petrópolis: Vozes, 1999.

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

OLIVEIRA, L. Memórias do Rio de Janeiro. In: **Cidade**: história e desafios. Lúcia Lippi Oliveira (org). Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 2002.

OLIVEIRA, N. Subutilização da força de trabalho atinge 27,6 milhões no Brasil. **Agência Brasil**, 16 ago. 2018. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2018-08/subutilizacao-da-forca-de-trabalho-atinge-276-milhoes-no-brasil>>. Acesso em: 28 mar. 2019.

OSORIO, J. **O Estado no centro da mundialização**: a sociedade civil e o tema do poder. São Paulo: Outras Expressões, 2014.

PADRE MIGUEL NEWS. Camelôs fazem protesto em Bangu. Publicações. **Facebook**. Rio de Janeiro, 12 nov. 2018. Disponível em:

<<https://www.facebook.com/PadreMiguelNews/posts/1227484940723374/>>. Acesso em: 21 mai. 2019.

Paradella, R. Desemprego sobe e atinge 12,7 milhões de pessoas após dois trimestres de queda. **Agência IBGE Notícias**, 27 fev. 2019. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/23867-desemprego-sobe-e-atinge-12-7-milhoes-de-pessoas-apos-dois-trimestres-de-queda>>. Acesso em: 28 mar. 2019.

PERET, E. Desemprego é o maior dos últimos sete anos em 13 capitais do país. **Agência IBGE Notícias**, 22 fev. 2019. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/23844-desemprego-e-o-maior-dos-ultimos-sete-anos-em-13-capitais-do-pais>>. Acesso em: 28 mar. 2019.

PETIÇÃO PÚBLICA. Arte no Vagão Para: www.alerj.rj.gov.br. **Abaixo assinado**. Disponível em: <<https://peticaopublica.com.br/pview.aspx?pi=BR103597>>. Acesso em: 01 fev. 2019.

PÉTONNET, C. Observação flutuante: o exemplo de um cemitério parisiense. **Antropolítica**. Rio de Janeiro: Editora da UFF, 2008.

PETROBRAS. **Refinaria Duque de Caxias** (Reduc). Disponível em: <<http://www.petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/principais-operacoes/refinarias/refinaria-duque-de-caxias-reduc.htm>>. Acesso em: 13 de ago. 2018.

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

PODER JUDICIÁRIO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (PJRJ). Consulta Processual por Número. **Processo No: 0055833-71.2018.8.19.0000**. Disponível em: <<http://www4.tjrj.jus.br/ejud/ConsultaProcesso.aspx?N=201800700229>>. Acesso em: 22 jul. 2019.

POMPEU, A. Decisão de Moro de aceitar cargo de ministro reforça críticas de parcialidade. **ConJur**, 01 nov. 2018. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2018-nov-01/decisao-moro-aceitar-ministro-reforca-criticas-parcialidade>>. Acesso em: 21 mai. 2019.

PORTAL R7. Rio: responsável por trens admite falhas e diz que melhorias só serão sentidas no ano das Olimpíadas. **Notícias Online**. Rio de Janeiro: R7, 25 out. 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.

PORTO, H. A verdadeira história dos Restaurantes Populares, por Henrique Marques Porto. **Políticas Sociais**. **GNN**. Rio de Janeiro, 03 jul. 2016. Disponível em: <<https://jornalggn.com.br/politicas-sociais/a-verdadeira-historia-dos-restaurantes-populares/>>. Acesso em: 24 jul. 2019.

PORTUGAL. **Estatutos**. Associação de combate à precariedade – Precários Inflexíveis. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/0B4rUxvOVeEgxVzM0aTgyVHNKTG8/edit>>. Acesso em: 19 jul. 2019.

PRADO JR., C. Sentido da colonização. In: **Formação do Brasil contemporâneo**: colônia. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Relação de lonas culturais municipais do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Cultura – SMC. **Lonas Culturais**. Rio de Janeiro, 02 jan. 2018. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/smc/lonas-culturais>>. Acesso em: 24 jul. 2019.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Choque de Ordem. **Notícia**. Rio de Janeiro, 06 mar. 2016. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?article-id=87137>>. Acesso em: 02 mai. 2019.

PRETECEILLE, E; RIBEIRO, L. C. Tendências da segregação social em metrópoles globais e desiguais: Paris e Rio de Janeiro nos anos 80. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. Rio de Janeiro: ANPOCS, v. 14, n. 40, jun. 1999.

PT NA CÂMARA. Petistas rechaçam “a maldosa Reforma da Previdência” de Bolsonaro. PT/DF. **Notícia**. Distrito Federal, 20 fev. 2019. Disponível em: <<http://www.ptdf.org.br/novo/2019/02/20/petistas-rechacam-a-maldosa-reforma-da-previdencia-de-bolsonaro/>>. Acesso em 26 mar. 2019.

QUAL É A GÍRIA. As gírias mais faladas do Brasil! **Significado de: cria**. Disponível em: <<https://www.qualeagiria.com.br/giria/cria/>>. Acesso em: 08 abr. 2019.

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

REDAÇÃO MUNDO ESTRANHO. Por que os vendedores ambulantes são chamados de camelôs? **SuperInteressante**, 04 jul. 2018. Disponível em: <<https://super.abril.com.br/mundo-estranho/por-que-os-vendedores-ambulantes-sao-chamados-de-camelos/>>. Acesso em: 01 abr. 2019.

REDE PETECA. O que é trabalho infantil. **Conceito**. Disponível em: <<https://www.chegadetrabalho infantil.org.br/trabalho-infantil/conceito/>>. Acesso em 28 mar. 2019.

REDE PETECA. O trabalho infantil no tráfico de drogas e a punição das vítimas. **Matérias**, 06 nov. 2018. Disponível em: <<https://www.chegadetrabalho infantil.org.br/noticias/materias/adolescentes-no-traffic-de-drogas-punicao-de-vitimas-de-trabalho-infantil/>>. Acesso em 09 abr. 2019.

REZENDE, V. Planos e regulação urbanística: a dimensão normativa das intervenções na cidade do Rio de Janeiro. In: **Cidade: história e desafios**. Lúcia Lippi Oliveira (org). Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 2002.

RIBEIRO, G. Prefeitura limita em 180 total de camelôs que vão trabalhar no Calçadão de Bangu. **Extra**. Rio de Janeiro, 21 nov. 2018. Disponível em: <<https://extra.globo.com/noticias/rio/prefeitura-limita-em-180-total-de-camelos->

que-vao-trabalhar-no-calcadao-de-bangu-23249450.html>. Acesso em: 21 mai. 2019.

RIBEIRO, L. C. Cidade desigual ou Cidade Partida? Tendências da Metrópole do Rio de Janeiro. In: **Seminário: “O Futuro das Metrôpoles: impactos da globalização”**. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ-FASE, [Projeto Observatório de Políticas Urbanas e Gestão Municipal]. 1999.

RIOTUR. Com mais de 3,15km de extensão, o Parque Madureira leva diversão, lazer e cultura para a região. **Parque Madureira**. Disponível em: <http://visit.rio/que_fazer/parque-madureira/>. Acesso em: 09 mai. 2019.

RJ1. Prefeitura do Rio cria programa Ambulante Legal. Rio de Janeiro. **G1 - Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 06 ago. 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2018/08/06/prefeitura-do-rio-cria-programa-ambulante-legal.ghtml>>. Acesso em: 29 abr. 2019.

RJ1. Dívida de restaurantes populares no RJ chega a R\$ 1,7 milhão; apenas 3 dos 8 que ficam na capital estão abertos. **G1 - Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 24 mai. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/05/24/divida-de-restaurantes-populares-no-rio-chega-a-r-17-milhao-apenas-3-estao-funcionando-na-capital.ghtml>>. Acesso em: 24 jul. 2019.

RODRIGUES, S. Por que dar dízimo é diferente de dizimar. **Veja**. Sobre Palavras, 02 abr. 2013. Disponível em: <<https://veja.abril.com.br/blog/sobre-palavras/por-que-dar-dizimo-e-diferente-de-dizimar/>>. Acesso em: 22 jul. 2019.

ROSA, B. Japoneses da Mitsui fecham acordo de compra da SuperVia por R\$ 800 milhões. **O Globo Online**. O Globo Rio. Rio de Janeiro, 08 mar. 2019. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/japoneses-da-mitsui-fecham-acordo-de-compra-da-supervia-por-800-milhoes-23508208>>. Acesso em: 02 abr. 2019.

ROSSO, S. **O ardil da flexibilidade**: os trabalhadores e a teoria do valor. São Paulo: Boitempo, 2017.

SANTANA, M. A.; RAMALHO, J. R. (orgs.). **Além da fábrica**: trabalhadores, sindicatos e a nova questão social. São Paulo: Boitempo, 2003.

SANTOS, J. **“Questão Social”**: particularidades no Brasil. São Paulo: Cortez, 2012. (coleção biblioteca básica de serviço social; v. 6).

SANTOS, M. Território e Cidadania. In: **O espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 1987 (Coleção espaços), 111-123.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo razão e emoção. São Paulo. Edusp, 2004.

SANTOS, M. Da totalidade ao lugar. São Paulo. EDUSP, 2005.

SANTOS, W. G. **Cidadania e justiça**: a política social na ordem brasileira. Rio de Janeiro: Campus, 1987.

SARAIVA, A. Interior do país tem desemprego menor, porém sofre mais com subocupação. **Agência IBGE Notícias**, 08 mar. 2019. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/23919-interior-do-pais-tem-desemprego-menor-porem-sofre-mais-com-subocupacao>>. Acesso em 28 mar. 2019.

SILVA, A. Japeri lotado confusão na certa. **Youtube**, 28 dez. 2016. (3m18s). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=7lcwMO-SpVc>>. Acesso em: 13 dez. 2018.

SILVA, J; BARBOSA, J. **Favela: alegria e dor na cidade**. Rio de Janeiro: Editora Senac Rio, 2005.

SILVA, L. Freguesia de Santana na Cidade do Rio de Janeiro Territórios e etnia no último quartel do século XIX. **Revista do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**. V. 7, n. 10, 2015. Disponível em: <<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/article/view/8642556/pdf>>. Acesso em: 02 abr. 2019.

SIMÕES, M. No Rio de Janeiro a milícia não é um poder paralelo. É o Estado. **Agência Pública**, 28 jan. 2019. Disponível em: <<https://apublica.org/2019/01/no-rio-de-janeiro-a-milicia-nao-e-um-poder-paralelo-e-o-estado/#.XFBM06G3CzE.twitter>>. Acesso em: 15 abr. 2019.

SOBRINHO, J. O conceito da classe em si da classe para si como uma unidade dialética entre posição de classe e luta de classe. **I Jornada internacional de estudos e pesquisas em Antonio Gramsci (JOINGG)**. Práxis, Formação Humana e a Luta por uma Nova Hegemonia. Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, 23 a 25 de novembro de 2016.

SOTELO, A. **El precariado: ¿nueva clase social?** 1ª ed. – [México, D.F.]: Universidad Nacional Autónoma de México: Miguel Ángel Porrúa; [Buenos Aires]: Fundación de Investigaciones Sociales y Políticas, 2015.

SOUSA, F. Dia a dia de um camelô nos trens do Rio de Janeiro: *parte 3* FERNANDINHO METE BALA NOS CLIENTES kkk. **Youtube**, 22 nov. 2016. (6m17s). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=fyonoQyi2mU>>. Acesso em: 12 dez. 2018.

SOUSA, F. Dia a dia de um camelô nos trens do Rio de Janeiro: *parte 4* FERNANDINHO METE BALA NOS CLIENTES kkk. **Youtube**, 23 nov. 2016. (10m2s). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=UuvxlEnBtwM>>. Acesso em: 12 dez. 2018.

STAMPA, I. **Nos trilhos da privatização: ferrovias e ferroviários do Rio de Janeiro em questão**. São Paulo: Annablume, 2011.

SUPERVIA - TRENS URBANOS. Diagrama de linhas - Horizontal - Site - PT-BR - Rev 13. **Ramais e estações**: mapa de linhas. Rio de Janeiro: Supervia, s.d. Disponível em: <<https://www.supervia.com.br/pt-br/mapa-de-linhas>>. Acesso em: 13 mai. 2019.

SUPERVIA - TRENS URBANOS. A empresa. Site - PT - BR - Rev 13. **Quem somos**. Disponível em: <<https://www.supervia.com.br/pt-br/quem-somos>>. Acesso em: 22 jul. 2019.

SUPERVIA. **Twitter**, 28 mar. 2019. Disponível em: <https://twitter.com/SuperVia_trens?ref_src=twsrc%5Egoogle%7Ctwcamp%5Eserp%7Ctwgr%5Eauthor>. Acesso em: 26 abr. 2019.

TAVARES, M. A. **Os fios invisíveis da produção capitalista: informalidade e precarização do trabalho**. São Paulo: Cortez, 2004.

TEIXEIRA, P. Restaurante popular abandonado no Méier vira abrigo de moradores de rua e ponto de drogas. **G1 - Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 21 mai. 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/restaurante-popular-abandonado-no-meier-vira-abrigo-de-moradores-de-rua-e-ponto-de-drogas.ghtml>>. Acesso em: 04 mai. 2019.

TELLES, V; CABANES, R. (orgs.). **Nas tramas da cidade: trajetórias urbanas e seus territórios**. São Paulo: Associação Editorial Humanitas, 2006.

TELLES, V; HIRATA, D. Cidade e práticas urbanas: nas fronteiras incertas entre o ilegal, o informal e o ilícito. **Estudos Avançados**. São Paulo, v. 21, nº 61, 2007. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142007000300012>. Acesso em 28 jul. 2014.

TELLES, V. **A cidade nas fronteiras do legal e ilegal**. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2010. Disponível em: <<http://www.veratelles.net/wp-content/uploads/2013/06/CidadeFronteirasLegal-Illegal1.pdf>>. Acesso em 1º de abr. 2019.

THOMPSON, E. O termo ausente: experiência. In: **A miséria da teoria ou um planetário de erros: uma crítica ao pensamento de Althusser**. [Trad. Waltensir Dutra]. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

THOMPSON, E. La sociedade inglesa del siglo XVIII: Lucha de clases sin clases? In: **Tradición, revuelta y consciencia de clase: estudios sobre la crisis de la sociedade pré-industrial**. Barcelona: Editorial Crítica, 1984.

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

THOMPSON, E. **As peculiaridades dos ingleses e outros artigos**. NEGRO, A; SILVA, S. (Org.). 2ª ed. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2012.

UBER. Descubra o que é o Uber e saiba como ele funciona. **O que é a Uber**. Brasil, 16 set. 2018. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/o-que-e-uber/>>. Acesso em: 10 mai. 2019.

UOL/RIO. Prefeitura do Rio vai assumir restaurantes populares fechados por dívidas do Estado. **Uol**. Rio de Janeiro, 04 jan. 2017. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2017/01/04/prefeitura-do-rio-firma-acordo-para-assumir-restaurantes-populares-da-cidade.htm>>. Acesso em: 04 mai. 2019.

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

VASAPOLLO, L. O trabalho atípico e a precariedade: elemento estratégico determinante do capital no paradigma pós-fordista. In: ANTUNES, Ricardo (Org.) **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006.

VÁZQUEZ, A. **Filosofia da práxis**. Tradução de Luiz Fernando Cardoso. 2ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel. FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

VELHO, G. Observando o Familiar. In: NUNES, Edson de Oliveira (Org.). **A aventura sociológica**: objetividade, paixão, improviso e método na pesquisa social. Rio de Janeiro, Zahar, 1978. P. 36-46

VENDRAMINI, C. 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.

VLT CARIOCA. Sobre o VLT. Perguntas Frequentes. 1. **O que é o VLT?** Disponível em: <<https://www.vltrio.com.br/#/faq>>. Acesso em: 21 jul. 2019.

WAGNER, A. Ruy Mauro Marini: uma interpretação marxista do capitalismo dependente. **Em Pauta**. n. 22. Rio de Janeiro: UERJ. Faculdade de Serviço Social, 2009.

WOTTRICH, L. Reforma trabalhista: um retrocesso dos direitos sociais. **Panorama Internacional**: Volume 3, nº 2, 2018. Disponível em: <<http://panoramainternacional.fee.tche.br/article/reforma-trabalhista-um-retrocesso-dos-direitos-sociais/>>. Acesso em: 24 mai. 2019.

ZÀRATE, A. Modelos de estructura interna de la ciudad. In: **El Espacio Interior de la ciudad**. Madrid: Ed. Síntesis, 1991.

ZÉ RAMALHO. In: **ENCICLOPÉDIA Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileiras**. São Paulo: Itaú Cultural, 2019. Disponível em: <<http://enciclopedia.itaucultural.org.br/pessoa7663/ze-ramalho>>. Acesso em: 24 de Jul. 2019. Verbetes da Enciclopédia. ISBN: 978-85-7979-060-7.

ZUAZO, P. Obra em restaurante popular de Madureira não sai do papel. **O Globo Online**. O Globo Rio. Rio de Janeiro, 19 out. 2018. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/obra-em-restaurante-popular-de-madureira-nao-sai-do-papel-23167489>>. Acesso em: 04 mai. 2019.

APÊNDICE A - ROTEIRO DE ENTREVISTA

Roteiro de entrevista, observação e descrição das experiências dos ambulantes que desenvolvem suas atividades laborativas nos trens urbanos de passageiros da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ)

Dados de identificação

Registrar a idade, o sexo, a naturalidade e o nível de escolaridade do ambulante.

Eixo e categorias: abordagem da experiência de trabalho

Resgatar o histórico de trabalhos exercidos pelo próprio ambulante, assim como as formas de vínculos empregatícios. Registrar o tempo de contribuição previdenciária. Perguntar se, concomitantemente ao trabalho como ambulante na RMRJ, trabalha em outro espaço e com o quê. Questionar se o ambulante se considera em situação de desemprego naquele momento, e/ou já se considerou em tal condição. Indagar se o sujeito já participou de sindicatos ou outros tipos de organizações associativas e se estuda atualmente (se sim, o quê e se é pago ou gratuito / se não, parou quando e por qual razão).

Eixo e categorias: estrutura familiar e suas condições de trabalho

Compreender a composição familiar atual (sujeitos que residem no mesmo domicílio). Registrar a naturalidade, o município de moradia na maior parte da vida, a profissão, o histórico de trabalhos desempenhados e o vínculo empregatício dos pais, além do nível de escolaridade. Se o ambulante possuir filhos, anotar a idade deles, o nível de escolaridade e o tipo de trabalho (profissão e vínculo empregatício) desenvolvido pelos mesmos. Caso possua companheira(o), apontar a idade, o nível de escolaridade, a profissão, o histórico de trabalhos exercidos e a situação de trabalho vigente.

Eixo e categorias: equipamentos urbanos e condições de vida

Informações sobre o local (bairro e município) e a situação de moradia (imóvel próprio, alugado ou cedido). Os equipamentos urbanos acessados pelo próprio ambulante e por sua família: circulação e transporte; cultura e

religião; esporte e lazer; infraestrutura (sistemas de comunicação, energia, iluminação pública e saneamento); segurança pública e proteção; abastecimento (água, serviço de esgoto e coleta de lixo); administração pública, assistência social; educação; saúde. Descrever as despesas familiares. Indicar o valor total remuneratório do grupo familiar e o número de sujeitos que dependem do mesmo. Indagar se o valor mencionado consegue suprir as necessidades família.

Eixo e categorias: as condições de trabalho do ambulante na ferrovia da RMRJ

Descrever como ocorreu a inserção como trabalhador na ferrovia da RMRJ. Anotar o tempo (em dias, meses ou anos) em que o sujeito trabalha como ambulante no espaço ferroviário. A carga horária semanal de trabalho e por quantos dias na semana. O valor, aproximado, obtido por semana com o trabalho de ambulante e, se possui outro tipo de rendimento, o valor do mesmo e a origem. Perguntar se o ambulante contribui para a Previdência Social como Micro Empreendedor Individual (MEI). Quais são as mercadorias vendidas por ele e, se há alterações das mesmas, seria em função de quê? Ramal(is) de trabalho e trajetos priorizados. Questionar se o ambulante se considera um trabalhador explorado pelo sistema capitalista.

Eixo e categorias: conflitos existentes no espaço ferroviário

Descrever o que o ambulante pensa sobre a proibição realizada pela SuperVia do trabalho da maioria dos ambulantes nos trens. Se ele percebe diferença entre os ambulantes que trabalham como “clandestinos” e os que possuem autorização para trabalhar no espaço ferroviário. Se ele tem conhecimento de como é o processo para obter a regularização, caso não tenha. Caso seja um ambulante regularizado, indicar como ocorreu este processo e se, anteriormente, já trabalhou como “clandestino”. Perguntar se ele já teve suas mercadorias apreendidas ou recebeu alguma “dura” no exercício do seu trabalho. Se sim, por quem e como foi. Questionar se presenciou situações de conflito entre os próprios ambulantes, ou entre eles e outros sujeitos. Se sim, registrar como foram tais situações.

Indicar se ele já vivenciou problemas em algum trajeto específico. Descrever como lida com as panes, enguiços e acidentes tão frequentes no dia-a-dia dos usuários nos trens da RMRJ.

Eixo e categorias: estratégias adotadas pelos ambulantes

Descrever as estratégias utilizadas pelos ambulantes para driblar a vigilância imposta pela SuperVia para reprimir o trabalho dos ambulantes não autorizados. Se o ambulante costuma pagar passagem para embarcar no trem para trabalhar como ambulante. Se não, qual a estratégia utilizada.

Apontar se os ambulantes já se organizaram para enfrentar algum tipo de situação. Em caso afirmativo, como se deu este movimento e como foram as ações. Se ele tem conhecimento da ocorrência de alguma reunião entre os ambulantes, algum tipo de entrosamento, para discutir a respeito das suas condições de trabalho no espaço ferroviário. Se sim, indagar se houve a participação de outros sujeitos.

Registrar a percepção dele sobre a existência de competição e/ou união entre os trabalhadores no espaço ferroviário. Apontar se o ambulante percebeu mudanças no seu processo de trabalho durante a realização das Olimpíadas 2016. Se sim, como tais mudanças afetaram o seu trabalho. Descrever as vantagens e desvantagens do trabalho como ambulante. Indagar se ele tem expectativas em relação ao futuro do seu trabalho e se pretende mudar de ramo, dedicando-se a outra atividade.

Eixo e categorias: relação dos ambulantes com o espaço urbano

Descrever o uso que eles fazem do espaço da cidade. Apontar aspectos que evidenciam a violência urbana a que eles estão submetidos. Explicitar como eles contribuem para a distribuição e circulação das mercadorias. Questionar a respeito das relações estabelecidas para a obtenção das mercadorias (há atravessadores?). Onde adquire as mercadorias. Registrar quem são os principais compradores das mercadorias deles nos trens. Indagar sobre a relação dos ambulantes com os usuários dos trens e também com outros sujeitos que circulam no espaço ferroviário (ex: pedintes e artistas de rua).

APÊNDICE B - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO



**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO DE JANEIRO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE SERVIÇO SOCIAL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SERVIÇO SOCIAL
DOUTORADO EM SERVIÇO SOCIAL
TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO**

Prezado (a),

O Sr.(a) está sendo convidado (a) a participar da pesquisa intitulada “Perambulando pelas experiências dos trabalhadores ambulantes nos trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro”, que tem como objetivo principal investigar as experiências dos trabalhadores ambulantes nos trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ). Uma das etapas desta pesquisa consiste em identificar as experiências dos trabalhadores ambulantes nos trens da RMRJ, nas suas diferentes dimensões: econômica, política e cultural, assim como averiguar as estratégias de sobrevivência e resistência no trabalho ambulante, em termos de sua inserção de trabalho, com a correspondência de suas condições e modo de vida no contexto urbano.

A fim de alcançar o objetivo desta pesquisa, serão realizadas entrevistas com os trabalhadores a fim de compreender o cotidiano do trabalho nos trens da RMRJ, suas condições e relações de trabalho e as suas interfaces com o espaço urbano, sem desconsiderar o contexto ao qual está inserido. Para viabilizar esta pesquisa, o Sr.(a) é convidado (a) a participar na forma de entrevista individual, com transcrição e análise pela pesquisadora.

Sua participação é voluntária, isto é, a qualquer momento o Sr.(a) pode se recusar a responder qualquer pergunta ou desistir de participar, bem como, inclusive, de retirar o seu consentimento para participar desta pesquisa. Sua recusa não trará nenhum prejuízo em sua relação com a pesquisadora e com o sindicato.

Esta pesquisa não traz nenhum benefício imediato para o Sr.(a), mas, ao participar deste estudo, o Sr.(a) contribuirá ao informar dados e relatar histórias referentes às suas condições de trabalho e modo de vida, aos trabalhos exercidos pelos próprios e seus familiares e às experiências adquiridas em virtude dos processos vivenciados. O tema será abordado neste estudo, portanto, sob a ótica dos sujeitos que trabalham naquele espaço, proporcionando subsídios ao conhecimento acadêmico-científico sobre as contradições presentes no “mundo do trabalho”, mais precisamente no espaço ferroviário do Rio de Janeiro, assim como das experiências de vida dos sujeitos da pesquisa. O Sr.(a) não terá nenhum custo, como também não haverá quaisquer compensações financeiras por participar como entrevistado nesta pesquisa.

As informações sobre os participantes desta pesquisa são tratadas de forma confidencial e sigilosa, ou seja, em nenhum momento seu nome será divulgado em qualquer fase do estudo. Os resultados serão apresentados de forma a não permitir, sob nenhuma hipótese, revelar suas identidades. Os dados coletados serão utilizados apenas para esta pesquisa e os resultados divulgados em eventos e/ou publicações acadêmico-científicas, mas sem identificação de pessoas e nomes. Os apontamentos das entrevistas ficarão

sob a responsabilidade das pesquisadoras no prazo de 5 (cinco anos), quando então este material será descartado.

Ao decidir participar da pesquisa, o Sr.(a) receberá uma cópia deste termo, onde consta o telefone/e-mail da pesquisadora responsável e da professora orientadora da pesquisa, podendo tirar as suas dúvidas sobre sua participação, agora ou a qualquer momento.

Contatos: a qualquer momento o Sr.(a) poderá desistir de participar, sem qualquer prejuízo para o Sr.(a). Caso queira informações ou esclarecimentos sobre este estudo, o Sr.(a) poderá solicitá-los pelo e-mail anajordao10@yahoo.com.br e no telefone 98645-8694, bem como com a minha orientadora: inestampa@puc-rio.br e no telefone 3527-1290. Tanto eu quanto minha orientadora estaremos à disposição para informações que não tenham ficado claras. O Sr.(a) também poderá se dirigir ao Comitê de Ética da PUC-Rio – Rua Marquês de São Vicente, 225 – 2º andar, Prédio Kennedy – Gávea – Rio de Janeiro – RJ.

Riscos: todas as providências para que nem o Sr.(a) nem o local onde o Sr.(a) desenvolve suas atividades laborais sejam reconhecidos serão tomadas. No entanto, pode haver algum risco de identificação. Neste caso, o Sr.(a) pode decidir por não participar.

Caso o Sr.(a) tenha dificuldade em entrar em contato com a pesquisadora responsável, ou tenha outras dúvidas, querendo ouvir uma outra opinião sobre esta pesquisa, poderá procurar também a Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Serviço Social da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio): Rua Marquês de São Vicente, 225, Gávea - Rio de Janeiro, RJ, Tel. 3527-1290.

Ana Paula Ferreira Jordão / Matrícula 1512145 PUC-Rio
Assistente Social / Pesquisadora doutoranda

Declaro ter lido e entendido com clareza o presente TERMO DE CONSENTIMENTO e estou de acordo em participar como voluntário (a) do estudo proposto.

Rio de Janeiro, ____ de _____ de 2018.

(Assinatura do participante)

(Assinatura da pesquisadora)

Nome: _____

Contatos: _____

ANEXO A - PARECER DO COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA DA PUC-RIO

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA
DO RIO DE JANEIRO



COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA DA PUC-Rio – CEPq / PUC-Rio Parecer Nº 43/2018

O Comitê de Ética em Pesquisa da PUC-Rio denominado, CEPq – PUC-Rio, vinculado à Vice-Reitoria para Assuntos Acadêmicos, é responsável pela avaliação e acompanhamento de todas as pesquisas envolvendo seres humanos, a ele encaminhadas, observando os fundamentos éticos e científicos pertinentes.

Identificação:

Título: “Perambulando pelas experiências dos trabalhadores ambulantes nos trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro” (Departamento de Serviço Social da PUC-Rio).

Autora: Ana Paula Ferreira Jordão (Doutoranda do Departamento de Serviço Social da PUC-Rio).

Orientadora: Inez Terezinha Stampa (Professora do Departamento de Serviço Social da PUC-Rio).

Apresentação: Pesquisa de cunho etnográfico buscará apreender as experiências, em suas diferentes dimensões, dos trabalhadores ambulantes que desenvolvem suas atividades nos trens suburbanos de passageiros que circulam na Região Metropolitana do Rio de Janeiro e sua organização no espaço urbano, visando compreender o processo de superexploração do trabalho a que são submetidos. A metodologia será construída na própria relação entre o sujeito que investiga e o participante através de observação, de uma escuta qualificada de encontros inesperados no campo e uso de diário em formato de arquivo com registros descritivos e reflexivos.

Aspectos éticos: O projeto e o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido apresentados estão de acordo com os princípios e valores do Marco Referencial, Estatuto e Regimento da Universidade no que se referem às responsabilidades de seu corpo docente e discente. O Termo expõe com clareza os objetivos da pesquisa e os procedimentos a serem seguidos. Garante o sigilo e a confidencialidade dos dados coletados. Informa sobre a possibilidade de interrupção na pesquisa sem aplicação de qualquer penalidade ou constrangimento.

Parecer: Favorável

Ilda Lopes Rodrigues da Silva
Profa. Ilda Lopes Rodrigues da Silva
Coordenadora do Comitê de Ética em Pesquisa – PUC-Rio

Rio de Janeiro, 04 de outubro de 2018

Vice-Reitoria para Assuntos Acadêmicos
Comitê de Ética em Pesquisa da PUC-Rio – CEPq/PUC-Rio
Rua Marquês de São Vicente, 225 - Gávea – 22453-900
Rio de Janeiro – RJ – Tel. (021) 3527-1612 / 3527-1618
e-mail: vrac@puc-rio.br

Apêndice C - Cadernos do trem

- Junho de 2018

Durante a realização das entrevistas, o ambulante 1 perguntou se a pesquisadora estudava no mesmo lugar dos estudantes que ficavam falando nos trens que queriam formar um partido. Tratava-se de estudantes do curso de Direito da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) que preconizavam sobre a “Formação da Unidade Popular”. Foi esclarecido que não e sublinhado que se tratava de estudante do curso de doutorado em Serviço Social na PUC-Rio. Então ele contou que não quis assinar o abaixo assinado porque não queria se meter com nada de partido. Disse, ainda, que tinha um ambulante conhecido como “Camelinho”, do ramal Japeri, que tinha cerca de 70 anos de trabalho como ambulante nos trens.

Inicialmente, a ambulante 2 acreditou que a pesquisadora era “da Central”, a serviço da SuperVia. Depois entendeu que realmente era estudante e o diálogo ficou mais amistoso. O ambulante 8 também ficou muito desconfiado com as perguntas e questionou para onde iria isso. Mais uma vez, foi explicada a razão do estudo e ressaltado que outros ambulantes já haviam sido entrevistados. As respostas do entrevistado foram curtas, não apenas por conta da desconfiança inicial, mas pareceu não compreender várias das perguntas, fazendo expressões faciais de interrogação, que tentavam ser clarificadas.

Embora a ambulante 9 tenha dito que ainda não tinha amigos no trem porque era muito novata, ela estava vendendo ao lado de outra jovem mulher que vendia doces, como brigadeiros e cajuzinhos, que em outra oportunidade foi também entrevistada – a ambulante 10. Quando ficou sentada na plataforma da estação, a jovem a chamou para o trem e ela respondeu que não iria porque estava sendo entrevistada, parecendo demonstrar satisfação. Em tom amistoso, a jovem pediu desculpas e a parabenizou pela entrevista. Assim que o trem partiu ela disse: “Docinho é um amor!”.

- Agosto de 2018

Ao ser entrevistada, a ambulante 10, conhecida como “Docinho” [inclusive, ela foi abordada dessa forma para a realização da entrevista assim que ingressou na estação Mercadão de Madureira], se recordou que sua

colega que vendia pipocas na estação Triagem já havia sido entrevistada e concordou em ser entrevistada também. A princípio pensou que se tratava de uma entrevista de emprego, mas depois compreendeu que era para a pesquisa do estudo em questão. Questionou como o estudo poderia contribuir para o cotidiano deles. Tendo sido sublinhado que se levaria para a academia a discussão das experiências deles e que tal publicização também era uma forma de denúncia das precariedades que eles estavam expostos.

A ambulante 10 disse que não havia trabalhado por três dias (segunda, terça e quarta-feira) daquela semana porque teve sinusite com a mudança de tempo. No dia da entrevista o tempo ainda estava chuvoso e frio. Vários ambulantes que estavam na plataforma da estação a cumprimentaram. Depois da entrevista ela foi “bater trem” e a ambulante que vendia quentinhas na plataforma foi entrevistada. Esta já havia averiguado o que estava sendo feito quando a ambulante 10 era entrevistada, mas logo nos deu licença. Após entrevistar essa ambulante, conhecida como “Pretinha das quentinhas” (ambulante 11), “Docinho” (ambulante 10) retornou à estação Mercado de Madureira para aguardar outro trem e novamente o diálogo foi estabelecido. Já no trem rumo à Central, ao invés de ir vender até a estação Triagem, ela preferiu continuar o diálogo. No vagão do trem um dos ambulantes que estava vendendo disse a ela que no dia anterior a “Cafezinho” foi lá no trem procurá-la. Pediu para dizerem à “Docinho” que precisava muito falar com ela. Então ela me contou que a “Cafezinho” também era uma jovem que trabalhava vendendo cafezinho e chocolate quente no trem a R\$1,00. Juntas elas vendiam e cantavam:

Cafezinho: - Tá com frio?

Docinho: - Tô!

Cafezinho: - Tá com sono?

Docinho: - Tô!

Cafezinho e Docinho: - Olha, olha, olha, olha, olha o cafezinho! Olha o cafezinho! Olha o cafezinho! Olha o cafezinho! Bebe e você vai ficar legal!

Docinho: Tá com fome?

Cafezinho: - Tô!

Docinho: - Quer docinho?

Cafezinho: - Quero!

Docinho e Cafezinho: - Olha, olha, olha, olha, olha o docinho! Olha o docinho! Olha o docinho! Olha o docinho! Come e você vai ficar legal!
(ambulante 10).

Contou que uma das garrafas térmicas de “Cafezinho” caiu no valão quando ela estava indo embora. Desde então ela não havia retornado ao trabalho. “Docinho” ressaltou que já havia elaborado planilha de custo para

“Cafezinho” economizar e comprar outras garrafas térmicas, sobretudo agora que ela só estava com uma garrafa, além de ter conseguido receita de cappuccino, mas “Cafezinho” tinha dificuldade de colocar em prática. Expôs que “Cafezinho” era viciada em maconha e não sabia separar esse vício do trabalho. Quando fumava maconha ficava muito lenta e mal conseguia vender no trem. Diferentemente do “padrinho de linha” de “Docinho”, que também fumava maconha, mas não ficava lento, pelo contrário, ele desenvolvia seu trabalho no trem “de boa” (ambulante 10).

Um ambulante que também vendia doces se aproximou e apertou a mão da ambulante 10 [e a da pesquisadora]. Ele também produzia seus doces, todavia se tratava de trufas recheadas, embrulhava-as em papel de bombom devidamente identificado quanto ao sabor. “Docinho” contou a ele que pretendia inovar e acrescentar um sabor diferente de docinho todo dia, tipo na segunda-feira sabor churros e na sexta-feira brigadeiro com recheio de caipirinha no copinho. Ele perguntou o porquê ela não fazia com recheio de maconha, então ela respondeu que não gostava de mexer com essas coisas. Ele comparou com o de caipirinha e que a vigilância sanitária poderia intervir independente do sabor. Sublinhou que pretendia fazer a trufa com recheio de maconha porque o público estava pedindo. Mas disse que tinha perdido muito material ao testar novos sabores até acertar a consistência da trufa.

Alguns entrevistados, como a ambulante 11 e o ambulante 12, expuseram que o diálogo estabelecido poderia ter continuidade outro dia, demonstrando contentamento em relatar suas experiências.

Seguem observações coletadas por meio das andanças realizadas na estação Central do Brasil. Verificou-se que próximos à plataforma 13¹⁹⁰, última, havia cinco homens pretos e fortes conversando. Pareciam, embora estivessem sem identificação, serem guardas ou policiais à paisana que acabaram o turno de trabalho na ferrovia ou iniciariam. Segundo uma prestadora de serviço à SuperVia, que utilizava o colete “Posso ajudar?”, daquela plataforma partiam poucos trens. Citou o expresso que partia às 18h30min rumo à Gramacho. Mas aquele espaço estava bem movimentado

¹⁹⁰ Informações das demais plataformas. A plataforma 12 era de embarque para os ramais Gramacho e Saracuruna (Vila Inhomirim e Guapimirim). A plataforma 11 era de embarque para o ramal Belford Roxo. As plataformas 10 e 9 eram de desembarque. Os acessos a elas estavam fechados. A plataforma 8 era de embarque para o ramal Japeri. A plataforma 7 era de desembarque. A plataforma 6 era de embarque para o ramal Santa Cruz. As plataformas 5 e 4 eram de desembarque. Os acessos a elas estavam fechados. As plataformas 3 e 1 eram de desembarque. A plataforma 2 era de embarque para o ramal Deodoro.

porque os banheiros ficavam ali próximos (ao lado da plataforma 13), além do Comando de Policiamento Especializado (CPE), Grupamento de Policiamento Ferroviário (GPFer) e Polícia Militar. Havia uma saída da estação, através de roleta, indicando “VLT”. Também havia três caixas eletrônicas 24 horas e uma máquina de Red Bull.

Entre as plataformas havia várias lojas e quiosques: Central Rio Lanches; Lanchonete Sandubão; Tony’s Lanches e Massas; Seu Pipoca; novamente Tony Lanches (mas sem massas); Biscoito Central; duas barracas de jornais, que também vendiam biscoitos e bebidas, além de outras coisas, como porta cartão Rio Card; Drogaria Dom Pedro II (que dava acesso para as plataformas e para a outra parte da estação, após as roletas de entrada e saída das plataformas); Lanches 12, Pastelaria 12 e Delícias de Minas. Havia dois outdoors: Rio de Prêmios e Juntou Festou Rede UNNO, com a imagem da Ana Maria Braga. Próximo a uma banca de jornal, bem no meio entre as plataformas, havia uma caixa de papelão com as seguintes medidas 40 cm (largura) x 80 cm (altura) x 25 cm (profundidade). O guarda que estava próximo disse, ao ser indagado, que poderia entrar com caixa maior somente após as 21 horas. Todavia, cabe ressaltar que havia vários ambulantes próximos organizando suas mercadorias com embrulhos bem maiores que esse definido pela SuperVia. Antes de ingressar pelas roletas alguns guardas tentavam impedir o ingresso de sujeitos com embrulhos muito grandes, entretanto, uma vez lá dentro, os guardas pareciam não controlar isso.

- Janeiro de 2019

A venda de doces com recheio de maconha, que é uma droga ilegal no Brasil, ocorre em vários pontos da cidade do Rio de Janeiro, como nas praias, rodas de samba e outros espaços urbanos. A pesquisadora observou que um ambulante andava nas areias da praia de Ipanema anunciando seus produtos de modo discreto. Ele se aproximava dos sujeitos, normalmente de grupos com cerca de três integrantes cada, e dizia que estava vendendo “brownies fantásticos, quem come um fica mega zen e quem come dois vê ETs e duendes”. Assim como ocorre a venda do próprio cigarro de maconha nesses espaços, seja nas praias ou na própria ferrovia. Inclusive, o ambulante 5 disse ao ambulante 6 que estava indo comprar maconha após a entrevista, para ele olhar suas coisas, referindo-se às mercadorias vendidas.

- Depoimento na íntegra do ambulante exibido na figura 10:

Os caras vêm à toa... Pega e já era! Nós fica assim ó... pelado! O emprego lá fora tá difícil... Os caras tão vindo de lá. Tá pegando ônibus... às vezes os caras do ônibus não deixa (entrar). Aí os caras vem pro trem. Tá horrível! Só tá atrapalhando nós... fazendo os outros sair lá pra rua pra roubar. Os outros não quer isso. Os outros tá trabalhando... na moral! Nós trabalhador. Os outros toma nossa mercadoria. Nós sem dinheiro, vai fazer o quê? Pra bancar? E quem tem filho? Eu não tenho filho... e quem tem filho? Sustento! Aí vai falar o que pra mulher? Tá duro? Aí a mulher vai falar o quê? As mercadorias aumentou, arroz aumentou, óleo aumentou. Nada abaixou! só aumenta, só aumenta... O arroz vai cair pra 20, 30... Nós tá aí trabalhando pra comprar um arroz, feijão tá aí carão, o que nós pode comprar é miojo pra comer. O governo tá fazendo nós fazer isso... comprar miojo pra comer. Os camelôs aí bate de frente, aí fica parado. O camelô também bate de frente... Mesmo vagão, mesma mercadoria.
- Depoimento na íntegra do ambulante exibido na figura 11:

Estou aqui há um ano. Eu trabalhava de servente de obra. O trabalho daqui eu tiro sustento. Mas tá pra ter um choque de ordem aqui no trem. Tá fraca a venda... pro camelô tá normal. Não tem emprego pô... o desemprego tá grande!



Fonte: A Nova Democracia, 2017¹⁹¹.

- Depoimento do ambulante indignado na íntegra, extraído do vídeo citado na figura 13.

Desempregado! Obrigado moça. Obrigado! Desempregado! Olha aqui todo o meu lanche... Ó o que os guardas fizeram ali... [mostrou o isopor com

¹⁹¹ Imagem extraída do vídeo intitulado: RJ: Camelô expõe revolta contra perseguição nos trens e "governo" de Pezão/PMDB. **Youtube**, 04 dez. 2017. (2m10s). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=WbEg4dxripl>>. Acesso em: 12 dez. 2018.

vários salgados amassados]. Ô que os guardas fizeram aqui em Nova Iguaçu. Aqui em Nova Iguaçu! Tá certo... Na estação de Nova Iguaçu! Será que vai dedo na cara? Será que alguém aí do Estado do Rio de Janeiro se compadece com essa pilantragem? Será?! Não se compadece porque o governador é um pilantra! E todos aqueles que estão dentro do governo. Pilantra! Obrigado! Deus abençoe a sua vida! Estou trabalhando desde manhã. Desde manhã! Paguei minha passagem e entrei dentro do trem. O irmão que comprou comigo eu tive que dar os dois lanches de graça para que ele falasse assim se você me deu de graça não vou te pôr pra fora se você me vendeu vou ter que te botar pra fora. Não foi assim Barão? Cheguei peguei os salgados... Foi ou não foi, Barão?! e deixei de graça pros irmãos [agentes de segurança a serviço da SuperVia]. Não cobre! Cheguei e outro irmão que se compadeceu de mim foi lá em cima... Ele você vai entrar, sair, pagar a passagem e voltar de novo. Rapaz... Eu só fiz isso aqui com a caixa [simulou o movimento de saindo e voltando pela roleta da estação de trem, mas naquele momento saiu da composição do trem para a plataforma da estação e retornou]. Tive que sair com a caixa, pagar mais R\$4,00 e voltar pra dentro. Ô gente! Esses caras tão maluco? De Nova Iguaçu! Tirar o camelô... Vai pra fora, paga e volta de novo. Ô gente! Mais R\$4,00 pro governador encher o rabo dele, amaciar os dentes dele lá. Aquele Pé Grande! [Referindo-se ao ex-governador Pezão]. Não é assim. Eu estou revoltado! Sou pai de família... seis crianças eu tenho pra sustentar. Pra fazer isso aqui comigo, pra acabar com os meus salgados, com a minha mercadoria, SuperVia? É assim, Governador? Governador, tu merece porrada! Tu merece porrada, seu cretino! [Depois colocou o isopor em cima da cabeça e deu andamento as suas andanças pela composição do trem para vender o restante dos seus salgados, conforme pode ser observado na imagem a seguir]. Salgado, apenas R\$1,99!

- Anúncio de produtos ao som de funk e dancinha de um dos ambulantes (de camisa listrada), exibido na figura a seguir.



Fonte: A Nova Democracia, 2017¹⁹².

¹⁹² Imagem extraída do vídeo intitulado: A vida e a resistência dos camelôs no Rio de Janeiro. Youtube, 26 set. 2017. (7m1s). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=ok78wn5qS5E>>. Acesso em: 13 dez. 2018.