



**Thamires Lacerda Chaves Bispo**

**O PROCESSO DE PRECARIZAÇÃO DO  
TRABALHO: Um estudo sobre as vendedoras  
ambulantes dos trens administrados pela  
Supervia no Rio de Janeiro**

**Dissertação de Mestrado**

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Geografia pelo programa de Pós-graduação em Geografia, do Departamento de Geografia e Meio Ambiente da PUC-Rio.

Orientador: Prof<sup>a</sup>. Regina Célia de Matos

Rio de Janeiro  
Junho de 2022



**Thamires Lacerda Chaves Bispo**

**O PROCESSO DE PRECARIZAÇÃO DO  
TRABALHO: Um estudo sobre as vendedoras  
ambulantes dos trens administrados pela  
Supervia no Rio de Janeiro**

Dissertação apresentada como requisito parcial para  
obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-  
Graduação em Geografia da PUC-Rio. Aprovada  
pela Comissão Examinadora abaixo:

**Prof<sup>a</sup>. Regina Célia de Mattos**

Orientadora

Departamento de Geografia e Meio Ambiente da PUC-Rio

**Prof. Álvaro Henrique de Souza Ferreira**

Departamento de Geografia e Meio Ambiente da PUC-Rio

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

Departamento de Serviço Social – PUC-Rio

**Prof. Luciano Ximenes Aragão**

Departamento de Geografia –FEBF - UERJ

Rio de Janeiro, 27 de junho de 2022

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

### **Thamires Lacerda Chaves Bispo**

Bacharel e licenciada em geografia pela UFRRJ (Universidade Federal do Rio de Janeiro). Tem interesse pelos estudos de trabalho e gênero, assim, participou também do LABORES - Grupo de Estudos e Pesquisa em Produção do Espaço, Trabalho e Gênero.

#### Ficha Catalográfica

Bispo, Thamires Lacerda Chaves

O PROCESSO DE PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO: um estudo sobre as vendedoras ambulantes dos trens administrados pela Supervia no Rio de Janeiro / Thamires Lacerda Chaves Bispo; orientador: Regina Célia de Mattos. – 2022.

121 f. : il. color. ; 30 cm

Dissertação (mestrado)–Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Geografia e Meio Ambiente, 2022.

Inclui bibliografia

1. Geografia e Meio Ambiente – Teses. 2. Trabalho ambulante. 3. Gênero. 4. Precarização. 5. Território. 6. Transporte ferroviário. I. Mattos, Regina Célia de. II. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Departamento de Geografia e Meio Ambiente. III. Título.

CDD: 910

Dedico essa dissertação aos meus amados avós,  
Expedita Chaves, Maria Lacerda e Leonel  
Lacerda (In memoriam) que foram o alicerce da  
minha família e a base da minha existência.

Honre as raízes

Lembre-se do corpo  
da sua comunidade  
respire o ar do povo  
que costurou seus pontos  
é você quem se tornou você  
mas as pessoas do passado  
são parte do seu tecido

O que o sol fez com as flores  
Rupi Kaur, 2021, 26ª edição, p.146

## Agradecimentos

Aos meus pais, Álvaro e Fernanda pelo amor e dedicação genuína, não somente durante o período da dissertação, mas a vida toda. Mesmo com todas as dificuldades sempre foram meu alicerce.

A minha irmã Luciana, minha metade, a pessoa que mais me conhece na vida, e sempre sabia quando eu precisava. Ao meu cunhado, Felipe, sempre disposto a me ajudar. Ao meu cachorrinho Rob, pelos dias repletos de carinhos e lambeijos, essencial para escrita dessa dissertação.

Ao meu afilhado Davi, meu amor e grude desde que nasceu, e as nossas noites de jogos, filmes e pipocas, que muitas vezes foram meu refúgio. Aos meus demais familiares, em especial os avós Leonel, Maria e Expedita (In memoriam) que me deram além do sobrenome Lacerda e Chaves, deram minha força e minhas raízes.

Ao meu companheiro, João Pedro, que ficou acordado comigo, fez comida, me deu água, ajudou com as correções da dissertação e me fez rir em momentos que eu já estava cansada demais, me deu amor e colo quando eu achava que não ia mais aguentar. E ao seu avô Aureliano, pelo acolhimento e seus deliciosos cafés, que me mantiveram acordada.

A professora Regina Célia, minha orientadora de mestrado, pelos puxões de orelhas, por não desistir de mim mesmo quando eu merecia e por me incentivar a realizar o estudo que me permitiu desenvolver essa dissertação.

Aos meus amigos, Flávia, Nathalia, Nathanna e Lorrann, que estiveram comigo durante toda essa jornada, ao vivo ou pelo telefone, sempre ali quando eu precisava. Em especial a minha amiga Raíza Dinis, que mesmo na fase mais difícil da sua vida, sempre esteve ao meu lado.

Aos amigos que a UFRRJ me presenteou, Patrícia, Jefferson e Vinícius, que me proporcionaram risadas, choros e conhecimento. E a Carla com suas conversas que acalentam a alma. Não posso esquecer-me da Priscila que me dedicou um carinho gigante e cuidou de mim na graduação.

E aos amigos do Colégio Pedro Segundo, Lívia e Christian, que mesmo a quilômetros de distância, são extremamente presentes em minha vida.

Aos trabalhadores ambulantes com quem tive oportunidade de dialogar, pela disponibilidade, gentileza e confiança para narrar suas experiências laborais e de vida.

Ao professor Álvaro Henrique, pela solicitude durante o período do mestrado e sua disponibilidade e interesse em aceitar participar da banca de defesa da dissertação.

A professora Inez Teresina pela gentileza, pelas indicações e a disponibilidade em

aceitar participar da banca de defesa da dissertação.

Ao professor Luciano Ximenes, pela disponibilidade em colaborar para banca de defesa desta dissertação.

Ao professor José Borzacchiello, que no decorrer de suas disciplinas, me trouxe uma bagagem teórica, com debates riquíssimos, além do carinho e gentileza que aquece o coração e faz a gente querer continuar.

A PUC-RIO, em especial o departamento de geografia e meio ambiente, pela oportunidade de agregar conhecimento, e pela realização do curso de mestrado. E a todos os professores e funcionários do departamento pelos ensinamentos e apoio.

A UFRRJ, minha primeira casa acadêmica, onde me tornei adulta, construí laços, rompi laços, dei muitas risadas e muito choro. Aos meus professores que tiveram todo o carinho e me fizeram apaixonar pela geografia.

Um agradecimento especial a mim, que com todos os obstáculos durante esses dois anos, não me permiti desistir. Minha rede de apoio ajudou a me manter em pé, mas foi minha força que me garantiu essa jornada. A mulher que eu me tornei construiu raízes e ela é resistência.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

## Resumo

Bispo, Thamires Lacerda Chaves; Mattos, Regina Célia de. **O PROCESSO DE PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO: Um estudo sobre as vendedoras ambulantes dos trens administrados pela Supervia no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 2021. 121 p. Dissertação de Mestrado – Departamento de Geografia e Meio Ambiente, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

A pesquisa sobre os vendedores ambulantes se insere em um contexto mais amplo, em uma sociedade determinada: a sociedade capitalista, onde o cotidiano de trabalho desses sujeitos pode nos revelar as facetas mais obscuras do processo de precarização e informalização do trabalho, cada vez mais presente no mundo contemporâneo. Por entendermos, através de diversas leituras, que a exploração capitalista e a dominação patriarcal caminham de forma conjugada e não podem ser vistas de maneira cindida, a análise do processo de precarização do trabalho se relacionou a uma perspectiva de gênero. Com este propósito, resolvemos focar no trabalho das mulheres em um mercado tão competitivo como o dos ambulantes no transporte ferroviário de circulação de pessoas da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Também utilizamos a categoria território para apreender as relações de poder, e com isso as de gênero, produzidas e reproduzidas pelos ambulantes nesse transporte. Visando alcançar os objetivos da pesquisa foi realizado um trabalho de campo, que teve início em janeiro de 2022 e foi concluído em maio deste mesmo ano. O trabalho de campo consistiu em observação participante e em entrevistas com trabalhadores ambulantes nos cinco principais ramais dos trens urbanos da RMRJ. Foram realizadas 6 (seis) entrevistas semiestruturadas de forma completa, além do depoimento de outros ambulantes dentro e fora do transporte ferroviário. Também foram acessados dados secundários de institutos de pesquisa e realizada revisão bibliográfica. Tudo isso nos possibilitou ferramentas teóricas e metodológicas para analisar as experiências de mulheres trabalhadoras que vivenciam a precariedade em territórios de maioria masculina.

### Palavras-chave:

Trabalho ambulante; gênero; precarização; território; transporte ferroviário.

## Abstract

Bispo, Thamires Lacerda Chaves; Mattos, Regina Célia de. **THE PRECARIZATION PROCESS OF WORK: A study about train hawkers administered by the company Supervia do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro, 2021. 121 p. Dissertação de Mestrado – Departamento de Geografia e Meio Ambiente, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

Research on hawkers is inserted in a wide context determined by the capitalist society in which their daily work can reveal to us the most obscure facet of the process of informalization and precarization of labor that is increasingly present in the contemporary world. By means of several readings, we understand that capitalist exploitation and patriarchal domination are tightly connected and cannot be separated, thus, the analysis process of precarization of labor is related to a gender perspective. To this end, we focused on women working in the extremely competitive hawker's market of rail transport in the Rio de Janeiro metropolitan area. We use the category called territory to seize the power relations and also gender relations produced and reproduced by hawkers in this means of transport. Aiming to achieve the purpose of the research, fieldwork started in January 2022 and ended in May 2022. The fieldwork consisted in observing and participating and interviewing the hawkers in the five principal RMRJ branches of train lines. We did six completed and semi-structured interviews in addition to other hawkers brief inside and outside railroad transportation. We also accessed secondary data from research institutes and we did literature review. All of it gave us theoretical tools and methodology to analyze the experience of women who experience precarity in male majority places.

## Keywords

Hawker; genre; precariousness; territory; railroad transportation



## Sumário

Resumo.....	7
1. Introdução .....	12
2. Precarização do trabalho feminino .....	36
2.1. Precarização e informalização do trabalho.....	37
2.2. A análise de gênero no processo de precarização do trabalho .....	55
3. Os territórios nos trilhos: o trabalho feminino no transporte ferroviário urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. ....	70
3.1. O transporte ferroviário urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro .....	71
3.3 Território e gênero.....	84
3.3.Território em movimento: competitividade do trabalho e luta para existir .....	96
4. Conclusão .....	110
5. Referencias bibliográficas .....	115
Apêndice A - Roteiro de entrevista.....	120

# Índice de Ilustrações

## Figuras

Figura 1: Diagrama da malha ferroviária - Supervia/ RMRJ.....	16
Figura 2: Superlotação nos trens do Rio de Janeiro .....	18
Figura 3: Mapa das freguesias do Rio de Janeiro no século XIX.....	73
Figura 4: Área metropolitana ( área conurbada) do Rio de Janeiro: localização das estradas de ferro.....	78
Figura 5: Apreensão de mercadoria pela guarda da cidade do Rio de Janeiro .....	92
Figura 6: Ambulantes com camisetas " Sou amigo do trem" .....	93

## Gráficos

Gráfico 1: Fluxo diário de passageiro por Ramal .....	17
Gráfico 2: Diferença entre salário de mulheres e homens .....	58
Gráfico 3: Famílias monoparentais com filhos.....	106

## Tabelas

Tabela 1: Trabalhadores ambulantes do transporte ferroviário da RMRJ	32
--	----

Cuerpos muchos caminan por Nuestra América. Tonalidades diversas, paleta mestiza que concentra y diluye pigmentos. Formas várias, que se estiran o engrosan por distintas latitudes. Cuerpos como puntos de encuentro de la memoria que recorre nuestras venas, de los territorios que habitamos y de todas las que habitaron antes que nosotras. Cuerpos y territorios. Geografías sexualizadas, racializadas. Carne y hueso oprimidos en sus lugares de origen o lanzados en la diáspora de un continente que desborda sus fronteras.

Cuerpos, territorios, feminismos, LBP 2019-II. Delmy Tania Cruz Hernández y Manuel Bayón Jiménez.

# 1. Introdução

Na luta diária  
pela felicidade que nunca vem,  
a ferrugem do cotidiano  
adormece nossa navalha.  
Para quem não sabe,  
em manhãs cinzas  
e nas noites sem estrelas,  
dentro dos ônibus,  
pendurado nos trens  
ou doze horas em cima de uma moto  
(onde nunca é feriado)  
também se travam  
grandes batalhas.

Sérgio Vaz

Com interesse em debater a precarização do trabalho - e as relações de gênero contidas nesse processo - tendo como base as transformações contemporâneas no “mundo do trabalho”, essa pesquisa analisou experiência laboral dos sujeitos que trabalham como vendedores ambulantes nos trens urbanos de passageiros que circulam na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), atualmente administrado pela concessionária Supervia<sup>1</sup>.

A expressão “mundo do trabalho” é incorporada nessa conjuntura, como coloca Stampa (2012), refere-se aos processos sociais desde o fim do século XX e início do século XXI, relacionado às mais diversas formas sociais e técnicas de organização do trabalho, que vem levando a submissão cada vez maior do processo de trabalho e da produção aos movimentos do capital em todo o mundo.

Entendendo aqui, o sujeito como corporificado, um sujeito encarnado num corpo e esse corpo não pode ser tratado de modo neutro e universal, pois possui classe socioeconômica, raça, sexualidade, idade, gênero, entre outros (SILVIA E ORNAT 2016).

---

<sup>1</sup> Em 1º de novembro de 1998, a Supervia Concessionária de Transportes Ferroviários S./A. inicia a operação de trens urbanos em 11 importantes municípios da região metropolitana do Rio de Janeiro. Ou seja, transferiu-se para a iniciativa privada este serviço, que antes era administrado pela Companhia Fluminense de Trens Urbanos (Flumitrens), empresa estatal ligada ao governo estadual do Rio de Janeiro, como parte integrante do Programa Estadual de Desestatização, do governo de Marcelo Alencar. Disponível em. Acesso em 15 jun. 2021.

Assim, é importante compreender a atribuição classe-raça-gênero, que configura as condições de possibilidade para as diferentes formas de exploração experimentadas por esses sujeitos. As desigualdades estão entrelaçadas na vida de indivíduos e grupos de forma complexa e que precisamos nos situar nessa complexidade para poder abordá-las. Portanto, para compreender essas desigualdades resolvemos trabalhar com o conceito de interseccionalidade.

A interseccionalidade como conceito veio como proposta da teoria feminista do final do século XX, principalmente o feminismo negro estadunidense. Devido ao seu grande uso e divulgação atualmente, a interseccionalidade vem criando espaços conceituais que facilitam compreensão de “disputas históricas sobre o controle do trabalho, sexo, autoridade coletiva e intersubjetividade” (LUGONES, 2000, p. 79).

A interseccionalidade se configura como uma importante ferramenta de análise para compreender as dimensões raça, gênero e classe de forma inter-relacionada, pois são elementos que constituem o capitalismo eurocêntrico globalizante que estabelece o padrão das relações de poder, como mostra o trecho abaixo.

Para situar la acción política de la interseccionalidad, es necesario recordar que esta perspectiva feminista cuestiona las subordinaciones y dominaciones que tienen sus bases históricas en las normativas y las construcciones sociales privilegiadas, para ele sujeto masculino blanco, heterosexual y propietario. Este sujeto pertenece a la cultura y la lógica epistémica dominante, y es desde allí desde donde se establece la exclusión o el privilegio, construyendo estereotipos sistémicos como el racismo, el clasismo y las relaciones inequitativas del poder (GONZÁLEZ, et al. 2019, p.66).

Outro importante conceito, ou melhor, categoria geográfica que trabalhamos foi o território, utilizado através da perspectiva latino-americana, que traz inclusive a importância da interseccionalidade para compreensão das diversas formas de exploração do território: da natureza, do corpo e no corpo. Assim, analisamos as relações de poder estabelecidas por sujeitos que produzem e reproduzem territórios e territorialidades no transporte ferroviário do Rio de Janeiro.

Uma questão de grande relevância para a pesquisa foi a utilização do termo ambulante para os que trabalham no transporte ferroviário, pois a nomenclatura

camelô está muito presente na linguagem cotidiana, no qual muitos se autodenominam dessa forma. Para resolver essa questão foi indagado aos entrevistados qual termo que eles preferiam, o resultado disso nos revelou as contradições, disputas e preconceitos que os termos podem conter. Como podemos observar abaixo, no trecho de uma entrevista.

São duas categorias distintas, tem o ambulante e o camelô. O camelô é aquele que coloca sua banquinha em uma esquina, na praça, rua e vai vender seus produtos e ele é disciplinado pelas prefeituras. O vendedor ambulante é aquele que vai de porta em porta, vai onde está o cliente. O pessoal do trem é ambulante, embora tenha alguns companheiros que trabalham parados, mas na sua grande maioria são ambulantes. Assim surgiu em 1999 o MATE (Movimento dos Ambulantes dos Trens) e tem o MUCA (Movimento Unido dos Camelôs) que já participaram até de eventos juntos, mas é aquilo, são duas categorias diferentes. Inclusive na Supervia, lá pelo ano 2000, nós conseguimos um encontro com o diretor, que era um general, chamado Marco da Costa. Junto com a CUT nós conseguimos conversar com ele. Naquele tempo ele já falava que existiam dois grupos na Supervia, tinha os ambulantes, pessoal mais sério que queria se organizar e tinha os camelôs que eram os baderneiros. A gente preferiu unir toda a galera e chamar de ambulantes. Então, quem trabalha nos trens e ônibus é ambulante, quem trabalha nas esquinas, praças ou ruas é camelô<sup>2</sup>.

Alguns entrevistados falaram sobre o preconceito que a palavra camelô carrega. Muitas vezes, os camelôs são vistos como "baderneiros, desocupados e até marginais", nas palavras dos próprios entrevistados. Apesar de considerarmos que muitos trabalhadores se denominam como camelôs - compreendendo até mesmo o significado de resistência que esta palavra pode abranger- decidimos pelo termo ambulante. Essa escolha está baseada no entendimento que os vendedores dos trens, normalmente, se locomovem para desenvolver seu trabalho, constituindo uma experiência repleta de andanças (JORDÃO, 2019).

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" (ibidem, p. 21).

---

<sup>2</sup> Trecho da entrevista com o ambulante 1, que trabalha há 34 anos no transporte ferroviário do Rio de Janeiro, e possui uma grande atividade em movimentos sociais.

Para o desenvolvimento da pesquisa faz-se necessário contextualizar quem são os sujeitos que atualmente trabalham na ferrovia. São tanto os servidores públicos, empregados da iniciativa privada, subcontratados, terceirizados quanto os informais (STAMPA, 2011). Como já mencionado acima, focamos nos vendedores ambulantes que dependem da ferrovia para seu sustento, e que experimentam a precariedade no seu processo de trabalho.

O perfil dos trabalhadores ambulantes do espaço ferroviário da RMRJ inicialmente se aparenta como heterogêneo, com adultos, jovens, crianças, idosos, tanto do sexo masculino quanto do feminino, podendo ser cisgênero ou transgênero<sup>3</sup> e, dentre estes, há pessoas com deficiência. Porém, com o trabalho de campo conseguimos observar a predominância de alguns sujeitos frente a outros. Mesmo com os relatos sobre o aumento do número de mulheres trabalhando como ambulantes nos trens e plataformas da ferrovia da RMRJ<sup>4</sup> o universo masculino e cisgênero ainda são visivelmente maiores nesses espaços.

Em relação à raça, como verificamos na tese de Jordão (2019) e na pesquisa de campo, os trabalhadores são, em maioria, negros e pardos. Sabendo do básico desse perfil de trabalhadores, conseguimos compreender que corpos são esses que trabalham no transporte ferroviário. Podemos dizer que são corpos precarizados e subalternos que constituem territórios através da luta diária, na resistência corporal para carregar mercadoria, transitando de vagão para vagão.

A Supervia é a empresa que opera o serviço de trens urbanos na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, através de uma malha ferroviária de 270 km, divididos em cinco ramais (Deodoro, Santa Cruz, Belford Roxo e Saracuruna), três extensões (Vila Inhomirim, Paracambi e Belford Roxo) e 102 estações. Atende 12 municípios da Região Metropolitana (Rio de Janeiro, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Nilópolis, Mesquita, Queimados, São João de Meriti, Belford Roxo, Japeri, Magé, Paracambi e Guapimirim).

O ramal Japeri, começa na Estação Central do Brasil e termina na Estação Japeri, onde é possível fazer transferência gratuita para embarque nos trens da

---

<sup>3</sup> MOIRA, Amara. O cis pelo trans. Revista de estudos feministas. Florianópolis, SC: UFSC/Centro de Filosofia e Ciências Humanas, 2017. Vol. 25, n. 1 (jan./abr., 2017), p. 365-373. Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12733/2449>. Acesso em: 05 de fevereiro. 2022.

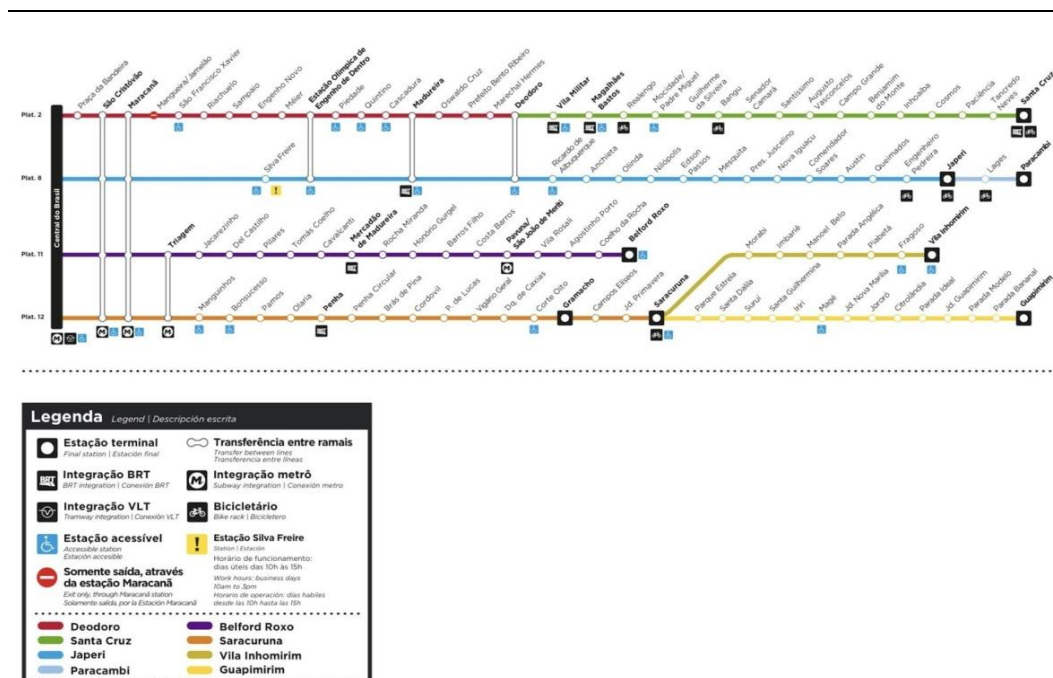
<sup>4</sup> Relatos dos próprios vendedores ambulantes nas entrevistas campo.

Linha Paracambi<sup>5</sup>. Nos dias de semana, todos os trens da linha Japeri circulam entre a Central do Brasil e a estação Deodoro como expresso. Os ramais Santa Cruz e Deodoro são interligados, pois suas operações ocorrem em uma mesma linha. Todos os trens têm como origem ou destino as estações Santa Cruz ou Campo Grande e fazem serviço parador, ou seja, atendem a todas as estações do ramal Deodoro e Santa Cruz (exceto Silva Freire).

Os trens do ramal Belford Roxo operam por grade horária e atendem todas as estações do trecho até a Central do Brasil, pois sua viagem é paradora. Já a operação no ramal Saracuruna é dividida em dois trechos nos dias úteis. No primeiro deles, temos partidas da Central do Brasil para Gramacho e de Gramacho para a Central do Brasil. O segundo é compreendido entre Gramacho e Saracuruna, em viagens que atendem a todas as estações deste trecho em ambos os sentidos.

Figura 1

### Diagrama da malha ferroviária - Supervia/ RMRJ



Fonte: Supervia/RMRJ<sup>6</sup>

<sup>5</sup> A linha Paracambi é uma das linhas de trens metropolitanos da Supervia, compreendida como uma extensão que vai até o Ramal Japeri.

<sup>6</sup> Figura retirada do site da supervia.

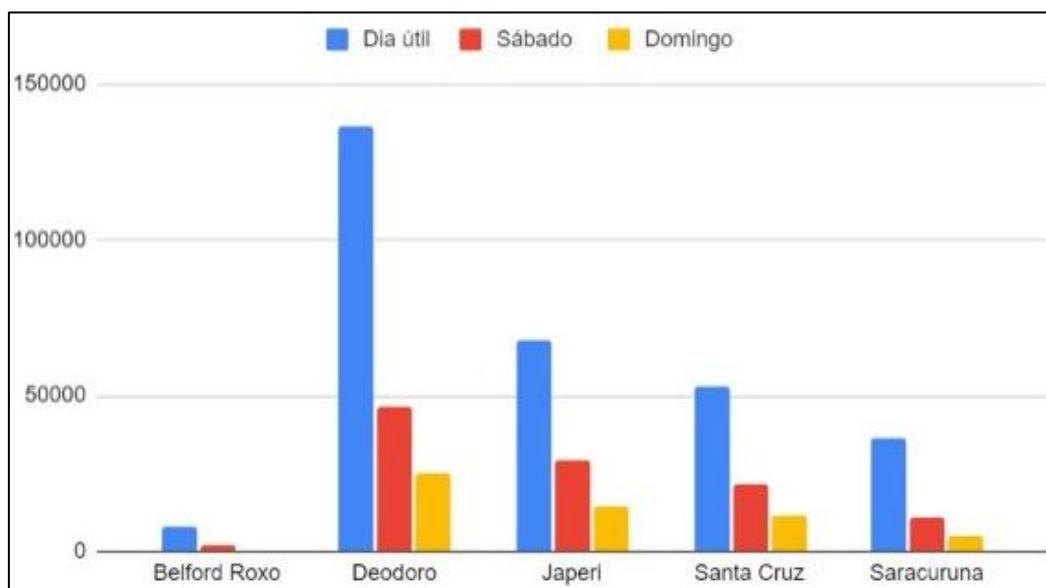
Disponível em [https://www.supervia.com.br/sites/default/files/diagrama\\_de\\_linhas\\_-\\_horizontal\\_-\\_alternativo\\_-\\_rev\\_12.pdf](https://www.supervia.com.br/sites/default/files/diagrama_de_linhas_-_horizontal_-_alternativo_-_rev_12.pdf) > acesso em: 20 fev. 2021



Inicialmente, decidimos focar no ramal Santa Cruz, mesmo compreendendo que os ambulantes não trabalham, necessariamente, somente em um ramal. O foco estava ligado à minha vivência neste ramal, pois é o que mais utilizo nos meus deslocamentos diários. Para a pesquisa de campo ocorrer<sup>7</sup>, fomos estabelecendo uma rede de contatos com ambulantes e assim adquirindo confiança para adentrar no local de trabalho desses sujeitos. Porém, alguns dos entrevistados não trabalhavam no ramal Santa Cruz, e por isso resolvemos ampliar o campo para toda a malha ferroviária.

Segundo a Supervia, a pandemia causou uma diminuição do fluxo de passageiros, se antes a empresa transportava mais de 600 mil por dia em condições típicas (dado referente à média em dias úteis para o ano de 2019)<sup>8</sup>, atualmente transporta 300 mil. Para verificar o fluxo de passageiros por ramal, segue abaixo um gráfico.

**Gráfico 1**  
**Fluxo diário de passageiro por Ramal**



Fonte: Elaborado pela autora<sup>9</sup>

<sup>7</sup> Devido à pandemia, houve dificuldade em manter contato com os vendedores ambulantes, por isso houve um atraso no trabalho de campo.

<sup>8</sup> Dados retirados do resumo do relatório técnico da Supervia do ano de 2020. Disponível em <[https://www.supervia.com.br/sites/default/files/relatorio\\_tecnico\\_interligacao\\_dos\\_ramais\\_deodoro\\_e\\_santa\\_cruz](https://www.supervia.com.br/sites/default/files/relatorio_tecnico_interligacao_dos_ramais_deodoro_e_santa_cruz)> acesso em: 10 Jan.2022.

<sup>9</sup> Informações retiradas do site da Supervia. Corresponde aos da demanda diária de passageiros por estação de 2022 (até abril). Disponível em <[//www.supervia.com.br/pt-br/demanda-diaria-de-passageiros-por-estacao](http://www.supervia.com.br/pt-br/demanda-diaria-de-passageiros-por-estacao)?> Acesso em 10 Jan. 2022.

Para a empresa, esses dados justificam a piora em seus serviços. Estes que já não eram eficazes se inferiorizaram ainda mais, com atrasos, lentidão e superlotação. Podemos dar o exemplo do ramal Santa Cruz, no qual a Supervia anunciou em junho de 2020 o fim dos seus trens expressos, desde então, a rotina de milhares de passageiros ficou ainda mais cansativa, com aumento do tempo de deslocamento entre casa e trabalho.

A ineficiência dos serviços estorva a vida dos trabalhadores, tanto aqueles que estão se deslocando por meio desse transporte para o emprego quanto os que estão trabalhando dentro desses vagões, que no meio de tantos problemas precisam disputar a atenção dos passageiros. A figura 2, apresentada a seguir, foi extraída de um vídeo postado por Jefferson Vinco, de um projeto criado pelo mesmo, chamado Meu Diário Supervia<sup>10</sup>. O vídeo evidencia uma pequena parcela dos problemas enfrentados no cotidiano de milhares de trabalhadores.

**Figura 2: Superlotação nos trens do Rio de Janeiro**



Fonte: Vinco, 2022

A percepção do aumento do comércio ambulante nas cidades brasileiras, na

---

<sup>10</sup> Esse é um projeto com uma série de imersões nos ramais da Supervia (Deodoro, Santa Cruz, Belford Roxo e Saracuruna), para conhecer a realidade vivida pelos trabalhadores diariamente no transporte ferroviário.

última década, já é um senso comum. Ela é corroborada com o cruzamento de dados estatísticos disponibilizados pela Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNADC) realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), mas carece de dados mais concretos que precisem o real aumento de trabalhadores ocupados nessa atividade (FARO, 2018).

No transporte ferroviário essa realidade não foi diferente, houve um crescimento do número vendedores ambulantes nos últimos anos, que se intensificou ainda mais com a pandemia e a perda de muitos postos de trabalho. Esse aumento somado à diminuição do fluxo de passageiros resulta na ampliação da competitividade dentro dos vagões.

Apesar do aumento, o comércio ambulante não é algo novo, na história da formação brasileira ele sempre esteve presente. E esse mercado, com o passar do tempo, foi se ampliando e ganhando cada vez mais mão de obra, vinda da imigração, da abolição da escravidão e do êxodo rural.

Esses vendedores foram ocupando diversos espaços da cidade, as ruas, as praças, mas também os transportes públicos, como é o caso dos ambulantes do transporte ferroviário da RMRJ. Foram produzindo, assim, seus territórios e territorialidades, se misturando a cidade e fazendo parte do próprio processo de formação espaço urbano.

A cidade do Rio de Janeiro inicialmente ficava espremida entre cinco Freguesias (Candelária, São José, Sacramento Santa Rita e Santana), era uma cidade apertada, limitada pelos Morros do Castelo, de São Bento, de Santo Antônio e da Conceição, além de uma cidade em que a maioria da população era escrava - poucos eram os trabalhadores livres - e com uma elite administradora/militar/mercantil reduzida (ABREU, 2013).

Foi somente no final do século XIX, com a sua modernização, que ela foi se expandindo. A sua expansão foi ligada a políticas desiguais e concentradoras de capital. Algumas partes específicas da cidade (como a Zona Sul) ganhava uma maior atenção mercadológica do poder público, produzindo, com isso, uma separação de classes sociais no espaço urbano.

Essa separação teve como aliado a introdução do bonde de burro e do trem a vapor. Esses se constituíram como impulsionadores do crescimento da cidade, passando a atuar sincronicamente, porém em direções distintas. O bonde atendeu a Zona Sul, que passou a concentrar infraestrutura e sujeitos de classe mais alta e

o trem atendeu a uma demanda de localização de sujeitos de baixa renda e atividade industrial, considerada menos nobre (ABREU, 2013).

A análise do trabalho dos vendedores ambulantes se insere em um contexto mais amplo, em uma sociedade determinada: a sociedade capitalista, onde o cotidiano de trabalho desses sujeitos pode nos revelar as facetas mais obscuras do processo de precarização e informalização do trabalho, cada vez mais presente no mundo contemporâneo.

Como Salienta Carlos (2020), citando Martins em seu livro *A sociabilidade do homem simples*<sup>11</sup>, um novo problema não sai do bolso do colete do pesquisador, mas surge à investigação porque antes se torna um tema para a consciência social. A problemática da precarização do trabalho está em ampla discussão no meio acadêmico, pois compreende-se como uma realidade cada vez mais marcante do “mundo do trabalho”.

Como os ambulantes se inserem no contexto de precarização e informalização do trabalho, destinou-se a estudá-los dentro de um território de intensa competitividade: o transporte ferroviário urbano da RMRJ. E a partir da análise espacial (ênfase nas relações de poder) pode-se ler a realidade e as possibilidades concretas de realização da sociedade.

Outro ponto que levou a esta pesquisa é a minha própria rotina como moradora da periferia da cidade do Rio de Janeiro e usuária contínua do transporte ferroviário. E nesse ir e vir que se despertou interesse na problemática, através da observação dos trabalhadores que sobrevivem através da informalidade e recorrem a uma massa de pessoas que utilizam os trens para chegar a seus destinos, e que durante esses percursos são potenciais consumidores.

A maioria dos ambulantes compõe o setor informal, portanto atuam em um ambiente que se torna hostil a sua própria existência. A proibição do trabalho realizada pela Supervia<sup>12</sup>, nas dependências da empresa, evidencia uma ofensiva contra os trabalhadores que precisam se desdobrar para vender suas mercadorias e assim conseguir se manter, ou seja, sobreviver. Como salienta Jordão no trecho abaixo:

---

<sup>11</sup> José de Souza Martins, São Paulo: Ed Hucitec, 2000, página 94.

<sup>12</sup> A comercialização de produtos nos trens e estações por vendedores não autorizados é proibida pela Resolução 1.264/17 da SETRANS.

É possível identificar no dia-a-dia, durante as idas e vindas nos trens, algumas estratégias de sobrevivência engendradas pelos trabalhadores ambulantes para driblar a vigilância. Alguns sujeitos, por exemplo, utilizam sacos pretos para esconder suas mercadorias e, ao perceberem a aproximação de vigilantes, colocam suas sacolas nos espaços destinados a guardar bolsas e sentam ao lado dos passageiros, fazendo-se passar por um deles. E há muitos ambulantes solidários que avisam aos seus colegas a aproximação do perigo (2014, p.27).

Ao mesmo tempo em que esses sujeitos são proibidos, eles também são necessários para a circulação de mercadoria em outro circuito da economia, o que expressa apenas mais uma contradição da produção e reprodução do capital. Essa é só uma das diversas formas que o mercado formal se enraíza no informal, se por um lado, o sistema informal é, em parte, gerador de renda por outro, é também nesse setor que se concentram atividades “marginais” ao próprio sistema.

O tema da economia informal pode representar fenômenos distintos. Em diversos países do mundo grande parcela de trabalhadores empobrecidos acaba se inserindo em atividades que compõem o setor informal - como o trabalho por conta própria - tal quais os vendedores ambulantes. Cabe ressaltar, que o “setor informal” não apreende todas as relações que existem entre a “nova informalidade” e a produção capitalista, sendo a informalidade um conceito muito mais amplo do que o de setor informal (TAVARES, 2004).

Segundo o IBGE, em 2019, a taxa média de desocupação no Brasil teve queda em 16 estados do país, acompanhando a média nacional, que caiu para 11,9%. Apesar da queda no desemprego, a taxa de informalidade atingiu no Brasil seu maior nível desde 2016 (41,1%)<sup>13</sup>. Esses dados nos revelam como a condição de informalidade tornou-se, cada vez mais, uma alternativa para o pertencimento no mundo do trabalho.

Em 2020, ano de início da pandemia de Covid-19, a taxa de desemprego chegou a 14,4%, porém desses empregos perdidos, 68% foram informais (Pnad, 2020), mostrando como grande parte da informalidade é composta por uma população que está mais vulnerável no mercado de trabalho. Sem garantias e direitos trabalhistas, caminham em “corda bamba”, basta um desequilíbrio para ser descartado pela sociedade do trabalho.

Quando avaliamos a perspectiva de gênero, a realidade se mostra ainda mais

---

<sup>13</sup> IBGE. Agência de notícias (2019). Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias>. Acesso em: 2020

desigual. Segundo o IBGE, no primeiro trimestre de 2020 a taxa de desemprego das mulheres foi 39,4% maior que a dos homens. E ainda que a taxa de desemprego tenha diminuído durante as últimas décadas, uma expressiva parte da ocupação dessas mulheres se insere na informalidade, ou seja, as mulheres estão em maior quantidade em ocupações informais<sup>14</sup>.

Diante desses dados e da observação em meus trajetos, duas perguntas não saíram da minha cabeça - porque entre os trabalhadores desses espaços as mulheres estão em menor número? Mesmo com a expansão das mulheres no mercado de trabalho, principalmente na informalidade, o que explicaria a baixa inserção laboral nesses espaços?

Com o interesse em responder essas perguntas surgiu a pesquisa, que procura analisar os trens como territórios de intensa competitividade de trabalho (precarizado e na maioria das vezes informal), e como nesses territórios se desenvolvem relações de poder que reproduzem o patriarcado capitalista. Vale destacar que o patriarcado aqui estudado está inserido no contexto da sociedade ocidental, e é entendido como Sholz (1992), no sentido de uma determinação patriarcal das relações sociais por meio do valor e do trabalho abstrato.

Mesmo onde surgem elementos patriarcais, eles não possuem sempre o mesmo significado. Um patriarcado no sentido de uma determinação patriarcal das relações sociais por meio do trabalho abstrato e do valor é típico apenas da sociedade ocidental. Por isso esta deve ser analisada em separado (1992. p.4).

Olhando para o cenário recente - da pandemia Covid-19 e como esta se configurou no Brasil – o processo se mostra ainda mais cruel, onde o trabalho precário e informal ganha cada vez mais espaço. Uma expressão comum no cotidiano como “trabalhar para ganhar a vida” se baseia em uma aparente “escolha” entre produzir e se infecta ou ficar em casa e morrer de fome, demonstrando a face mais perversa da mercantilização da vida.

Um das cenas que me despertou o interesse em analisar o processo de precarização sobre a perspectiva de gênero foi a de uma mãe, que ao mesmo

---

<sup>14</sup> Essa constatação é estampada por um estudo desenvolvido no Instituto de Estudos Brasileiros, que pretendia explorar e investigar condições de subordinação, autonomia e resistência de mulheres em contextos de precariedade, dominação e segregação nas relações de trabalho, de gênero e no espaço urbano.

tempo em que trabalhava em um trem cheio, carregava seu filho em um canguru (acessório semelhante a um colete envolto nas costas e ombro dos adultos, feitos para carregar um bebê), se desdobrando em múltiplas tarefas como: carregar a mercadoria, vende-la, tentar não se desequilibrar e cair, balançar seu filho quando ele chora, entre outras. Observando essa mulher por poucos minutos - de um trabalho que é realizado todos os dias - me fez refletir como aquele corpo, por ser definido como feminino e identificado como mulher, pode ter um cotidiano de trabalho ainda mais penoso que os demais.

Sobre o termo precariedade, Jordão ressalta, que:

O termo precariedade tem sido utilizado para designar perdas nos direitos trabalhistas ocorridas no contexto das transformações do “mundo do trabalho” e de retorno aos ideais liberais de defesa do Estado mínimo. Em termos gerais, refere-se a um conjunto amplo e variado de mudanças em relação ao “mundo do trabalho”, condições de trabalho, qualificação dos trabalhadores e direitos trabalhistas. Refere-se, portanto, à redução de salário e proteção social, ou seja, à piora nas condições gerais de trabalho e desmobilização, o que, conseqüentemente, aumenta o risco de acidentes de trabalho e de problemas de saúde, de forma geral (2014, p.17).

A análise da precarização do trabalho e das relações de gênero nos conduz a uma discussão sobre a categoria trabalho. O estudo mira na análise do trabalho na formação histórico-social determinante que é a capitalista, onde na sociabilidade capitalista o modo de produzir a vida é alicerçado na relação antagônica entre capital e trabalho, entre proprietários dos meios de produção e proprietários da força de trabalho (MORAES, AYRES, TERCEIRO, JIMENEZ. 2010). Sobre a essa estrutura totalizante, Mészáros destaca que:

Emergiu, no curso da história, como uma estrutura de controle “totalizante” das mais poderosas, (...) dentro do qual tudo, incluindo os seres humanos, deve ajustar-se, provando em consequência sua “viabilidade produtiva” ou, ao contrário, perecendo. Não se pode pensar em outro sistema de controle maior e inexorável – e nesse sentido “totalitário” – que o sistema de capital globalmente dominante, que impõe “seu critério de viabilidade em tudo, desde as menores unidades de seu ‘microcosmo’ até as maiores empresas transnacionais, desde as mais íntimas relações pessoais até os mais complexos processos de tomada de decisões nos consórcios monopólicos industriais, favorecendo sempre o mais forte contra o mais fraco”. E, neste “processo de alienação, o capital degrada o sujeito real da produção, o trabalho, à condição de uma objetividade reificada – um mero ‘fator material de produção’ – transformando, desse modo, não só na teoria, mas também na prática social mais

palpável, a relação real do sujeito/ objeto (...)” (2002, p. 17).

Com salienta Tavares (2004) capital não existe sem trabalho na medida em que este é a única mercadoria que produz valor. O valor é definido por Marx (1985) como tempo de trabalho socialmente necessário, e este é determinado através de uma relação entre trabalho concreto e abstrato. Por meio da multiplicidade de trabalhos concretos que surge o padrão de medida do trabalho abstrato.

Na propriedade do capitalista, o produto não é produzido com o interesse no mesmo, ou seja, embora esse produto tenha um valor de uso, a escolha por ele e não por outro se dará pelo valor de troca (MORAES, AYRES, TERCEIRO, JIMENEZ. 2010). Assim, ao capitalista não importa produzir somente o valor de uso, mas produzir um valor de uso que seja suporte do valor de troca (TAVARES, 2004).

Portanto, para a valorização do capital a produtividade do trabalho é extremamente necessária, e ela significa produção de mais-valia. A intenção é produzir uma mercadoria cujo valor seja mais alto do que a soma dos valores das mercadorias exigidas para produzi-la, os meios de produção e a força de trabalho, produzindo não só valor de uso, mas valor e não só valor, mas também mais-valia. Como Marx (1985, Tomo I, p. 155) evidenciou:

[...] Primeiro, ele quer produzir um valor de uso que tenha um valor de troca, um artigo destinado à venda, uma mercadoria. Segundo, ele quer produzir uma mercadoria cujo valor seja mais alto que a soma dos valores das mercadorias exigidas para produzi-la, os meios de produção e a força de trabalho, para as quais adiantou seu bom dinheiro no mercado.

O valor da força de trabalho, como de toda mercadoria, é determinado pelo tempo de trabalho necessário à sua produção e reprodução. Ainda segundo Marx, (1985, Tomo I, p. 447) “o motivo que impulsiona e o objetivo que determina o processo de produção capitalista é a maior autovalorização possível do capital, isto é, a maior produção de mais-valia, portanto a maior exploração possível da força de trabalho pelo capitalista”. Como o capitalista visa à produção crescente de mais-valia e a força de trabalho é a única mercadoria que quando consumida



produz valor, não existe capital sem trabalho. Isso resulta em uma exploração cada vez maior da sua força de trabalho.

O trabalhador torna-se uma mercadoria tanto mais barata, quanto maior número de bens produz. Com a valorização do mundo das coisas aumenta em proporção direta a desvalorização do mundo dos homens. O trabalho não produz apenas mercadorias; produz-se também a si mesmo e ao trabalhador como uma mercadoria, e justamente na mesma proporção com que produz bens (MARX, 1993, p.159).

Como ressalta Napoleon, (1981, pág.85) “a plenitude da produção capitalista só tem lugar quando o capital orienta a tecnologia para os valores de uso que em cada oportunidade concreta fornecem o melhor suporte material para a expansão do valor de troca”.

O desenvolvimento das forças produtivas assegurou o aumento da produtividade, introduzindo novas tecnologias, o que passou a reduzir a necessidade do trabalho vivo na produção, sendo determinante para lógica de expansão do capital ao mesmo tempo conduz a sua contradição. Como expressa Tavares “se por um lado o aumento da produtividade se impõe como necessidade imanente ao capital, por outro, numa determinada altura do desenvolvimento, contraditoriamente, o mesmo motivo que impulsiona conduz a taxas de lucros decrescentes” (2004, p.93).

Conforme já mencionado anteriormente, no sistema capitalista o trabalho é a única mercadoria que produz valor, assim os problemas com desemprego e sua relação com a precarização e informalização do trabalho - que se explicam na própria dinâmica do capital - devem ser analisados no interior desse sistema.

No curso da história do capitalismo, a maquinaria que autovaloriza o capital, resultou em uma redução crescente de trabalho vivo, com destruição de postos de empregos. A cada nova crise expande o desemprego e amplia o exército de reserva, portanto, o poder do capital sobre o trabalho. Esse processo impulsiona as práticas de exploração da força de trabalho, sustentados na miséria que são submetidos os trabalhadores e pela irregularidade do trabalho. Como Tavares, salienta:

Se o regime de força de trabalho assalariado não foi suprimido na sociedade capitalista e a venda da força de trabalho continua sendo suposto para a reprodução do trabalhador, à medida que o

desenvolvimento tecnológico e a organização da produção reduzem a necessidade de trabalho para reproduzir o capital, é negada a muitos trabalhadores a condição de pertencimento à ordem burguesa (2004, p.58).

A partir da década de 1970, a reestruturação do capital ocorrido com a crise, provocou uma revolução das forças produtivas, intensificando as formas de exploração do trabalho. Como Jordão (2014, p.37) ressalta “há uma dupla dimensão dessa reestruturação do capital: no que se refere à produção, consolidou-se a reestruturação produtiva, e no que tange à esfera política, a afirmação do neoliberalismo”. E esse processo tem intensificado a flexibilização, o desemprego e a informalização, com isso o aumento da exploração e pobreza no mundo.

O crescimento do capital global está ligado ao aumento crescente da produtividade e decrescente da força de trabalho. E por isso, na mesma proporção em que os avanços tecnológicos vão se disseminando, eleva-se o desemprego e em uma relação direta, reduz os aparatos de proteção ao trabalho, pois aumenta o mercado de reserva, onde cada trabalhador é potencialmente um desempregado.

Na atualidade esses estudos ganham um importante corpo, como Antunes (2011) destaca, estamos diante de um intenso processo de precarização da classe trabalhadora. Com o desenvolvimento da ciência e tecnologia embutidas no sistema produtivo, uma parcela numerosa de trabalhadores vai sendo expulsa dos seus postos de trabalho e passando a ser considerados como “descartáveis”. São aqueles que necessitam vender sua força de trabalho e se submetem as mais variadas formas de exploração capitalista, expandindo a quantidades de trabalhadores serviçais, que podem ser formais ou informais.

Deste modo, no processo de desenvolvimento do capitalismo a condição de precarização se torna intrínseco ao de mercantilização do trabalho, assim como a informalidade se torna o único caminho para muitos sujeitos permanecerem no “mundo de trabalho” (JORDÃO, 2014). Porém, informalidade e precarização não são sinônimos, são conceitos distintos, pois mesmo submetidos a relações de empregos formais o trabalhador pode estar precarizado.

Trazendo essa discussão para a realidade brasileira - onde a precarização e a informalização são processos estruturantes da própria formação social - uma grande parcela de trabalhadores podem estar precarizados, mesmo estando

submetido a relações formais de emprego. Como Jordão (2014, p.34) destaca, “isso ocorre porque múltiplos trabalhadores estão submetidos a processos de trabalho altamente instáveis, frágeis, desgastantes e, por conseguinte, precários, tanto nas denominadas relações de trabalho formais quanto nas informalizadas”.

A industrialização e a urbanização no Brasil expandiram a massa de trabalhadores subempregados. Muitos, ainda que assalariados, receberam uma proteção social de modo precário e parcial, construindo uma história marcada por desigualdades econômicas e sociais.

Mesmo o trabalho informal e precário não sendo um fenômeno novo no Brasil, os ajustes estruturais impostos à economia pelo regime de acumulação flexível provocaram profundas transformações. Sobre essas mudanças, Jordão (2014, p.37) acrescenta que:

A partir dos anos 1990, na era conhecida como neoliberal, o processo de desestruturação do mercado de trabalho nacional se intensificou, ampliando o movimento de flexibilização dos vínculos empregatícios e postos de trabalho, com destaque para os processos de terceirização e desregulamentação das relações de trabalho. De tal modo, com a coparticipação do Estado brasileiro, expandiram-se em nosso país as incertezas que caracterizam o estágio vigente do capitalismo.

O Brasil se insere em uma tendência mundial ao desenvolvimento do desemprego e à precarização do emprego assalariado. Diante desse contexto, no país há uma clara ampliação de atividades alternativas precárias que compõem o chamado trabalho informal. Os vendedores ambulantes são incluídos nessa conjuntura, compreendem uma força de trabalho necessária e ao mesmo tempo dispensável. Necessário para rodar as mercadorias nos setores mais precários, girando o capital, além de reproduzir força de trabalho cada vez mais barata, e dispensável no meio de um grande mercado de reserva.

Diante dessa discussão teórica, uma questão ainda permanece aberta, como as vendedoras ambulantes dos trens administrados pela a empresa Supervia entram nesse contexto?

A feminização do trabalho não pode ser colocada de forma fragmentada ao processo de precarização. Desde o final do século passado as mulheres passaram a ocupar proporção cada vez maior do mercado de trabalho, o que resultou na

melhora da renda ou condição de trabalho. Portanto, ao mesmo tempo em que mais mulheres vão sendo empregadas, mais postos de trabalho se tornam flexíveis, e estes, muitas das vezes, são ocupados por mulheres. E ainda, os salários com base no gênero e as posições de poder dentro do emprego permanecem desiguais.

Para Santos e Oliveira (2017) com o aumento da desigualdade e intensificação da exploração da classe trabalhadora, aprofunda-se a situação de dominação e exploração da mulher. A exploração do trabalho como dominação ideológica se apropria da lógica e valores do sistema patriarcal. Com isso:

A dimensão da diversidade (gênero, raça, orientação sexual, dentre outras) permite-nos verificar que as mulheres estão inseridas num contexto de desigualdade que, determinado por relações sociais historicamente construídas, coloca-as em situações de subordinação e opressão, advindas seja por se apropriarem historicamente de menos poder do que os homens; seja por seu pertencimento a uma classe dominada, alheia à riqueza socialmente produzida ou, seja, ainda, por pertencer a uma raça/etnia historicamente oprimida. Acrescente-se, ainda, a orientação sexual que implica outro recorte na caracterização das formas de opressão e de violação de direitos (2017, p.13).

Para desenvolver a correlação entre capitalismo e patriarcado, Scholz (1992) coloca que a contradição básica da socialização através da forma-valor é determinada com especificação sexual, concedendo um lugar à problemática dos sexos como relação social constitutiva. Para a autora tratar-se-ia, portanto, de compreender o trabalho abstrato e o valor como princípio masculino. Para isso, desenvolve a teoria valor-dissociação, estabelecendo o significado da separação entre as esferas pública e privada para a estrutura do patriarcado ligado a forma-valor.

Simplificando ao extremo, poder-se-ia dizer: aquela divisão das esferas e o patriarcado guardam uma relação de reciprocidade. Quanto menos desenvolvida é a esfera pública, mais difuso e menos nítido é o influxo do patriarcado na sociedade como um todo. E vice-versa: quanto mais desenvolvida é a relação de valor, quanto mais claro é o divórcio entre esfera pública e privada, mais inequívoca é a estrutura patriarcal. (SCHOLZ, 1992. p.7).

Portanto, mostra como a inferiorização feminina constituiu modelo essencial para a consolidação da forma valor: a divisão entre esferas pública e privada e a

atribuição da realização do valor como responsabilidade masculina. Trazendo a necessidade de uma crítica conjunta do capitalismo e das categorias ontológicas dos sexos, que aparecem, muitas vezes, como inquestionáveis. “Ao caracterizar o patriarcado, suponho que as diferenças sociais entre os sexos são produto da cultura, e, portanto, não decorrem de dados biológicos (por exemplo, a capacidade de dar à luz)”. (SCHOLZ, 1992. p.4)

Para analisar a relação entre patriarcado e capitalismo utilizou-se a categoria de gênero. Como mostram Santos e Oliveira (2017), as categorias de gênero contribuem para desnaturalizar e historicizar as desigualdades entre homens e mulheres. As significações atribuídas ao feminino e ao masculino são desenvolvidas nas interfaces de relações sociais mais amplas.

Para Butler (2003), não é somente a noção de gênero que é construída socialmente, mas também a noção de sexo. Por isso, gênero e sexo não podem ser vistos separadamente, e sim como produtos de construções hegemônicas, de uma matriz heterossexual que interliga sexo, gênero e sexualidade. Essas construções mascaram discursos de superioridade masculina, através do sistema binário de gênero.

Os ambulantes do transporte ferroviário adquirem uma rotina de luta, repressão e conflitos, produzindo territórios e territorialidades. Nesses territórios há uma grande competitividade por trabalho. Com o desemprego - cada vez mais crescente na atualidade - a disputa só se intensifica, o que pode ser verificado nas formas variadas de chamar atenção de seus consumidores e até mesmo atos de violência.

Nesses territórios são reproduzidas diferentes relações de poder - entendendo poder na perspectiva de Foucault, que amplia essa noção, explicitando que toda relação social tem embutida nela relações de poder. Assim, nesses espaços de poder podem ser reproduzidos variadas hierarquias dominantes, como, por exemplo, a do patriarcado capitalista.

Para essa discussão de território será utilizado, principalmente, o pesquisador Rogério Haesbaert<sup>15</sup>, que propõe uma construção teórica a partir de uma abordagem descolonial, nos permitindo unir a categoria território a outras

---

<sup>15</sup> Rogério Haesbaert é um importante geógrafo humano Brasileiro focado nos conceitos de território e região. Professor do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense.

categorias, como: classe, raça e gênero. Essa abordagem possibilita o entendimento de que os corpos que se relacionam no e com o espaço não são neutros, nos conduzindo às seguintes questões - Como é ser mulher trabalhadora ambulante no transporte ferroviário de passageiros do Rio de Janeiro? Como se configura esse território para a classe trabalhadora mulher? E quem é esse sujeito mulher?

No livro *Feminismo para os 99%: um manifesto*, as autoras destacam que as questões feministas também são questões de classe e, na maioria das vezes, questão de raça. Pensando nisso que comecei a desenvolver o trabalho, com o foco na mulher da classe trabalhadora, que pode ser racializada, migrantes, cisgênero, transgênero, não alinhadas à conformidade de gênero, jovem ou idosa.

Como Haesbaert (2020) salienta a concepção de território no contexto latino-americano vai muito além da clássica associação à lógica estatal e/ou a escala, ele se expande, transitando por diversas escalas, e estando muitas vezes relacionados à defesa da própria vida. Essa visão está vinculada à herança de um modelo extractivista moderno- colonial que se coloca como obstáculo para existência de povos originários e grupos subalternos. “Desdobram-se assim desde os territórios do/no corpo íntimo (a começar pelo ventre materno) até o que podemos denominar territórios-mundo...” (p.76).

O autor mostra a importância do território no contexto da colonialidade, que se expressa pela defesa do corpo-território que não dissocia corpo e mente, natureza e cultura, materialidade e espiritualidade. Compreendendo a função simbólica do território, o relacionando às identidades - onde existir, já é resistir e a resistência começa pelo próprio corpo. Assim, existir como mulher trabalhadora em um mercado tão precarizado, como o dos ambulantes, já é resistir a diversas opressões que se expressa no cotidiano - que vai desde o trabalho até a casa - inerente ao seu próprio corpo.

Dessa forma, o objeto de pesquisa é o processo de precarização do trabalho das mulheres vendedoras ambulantes dos trens administrados pela empresa Supervia na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, que se expressam em territórios onde o trabalho feminino apresenta dificuldade de exercer até mesmo a informalidade.

Sendo assim, o objetivo principal da pesquisa é analisar o processo de precarização e informalização do trabalho sobre a perspectiva das relações de

gênero através de um território de intensa competitividade como transporte ferroviário urbano da região Metropolitana do Rio de Janeiro. Tal objetivo se desdobra em três objetivos específicos: 1) Analisar de que forma a condição de informalidade, bem como a de precarização continua sendo alternativa para o pertencimento ao mundo do trabalho. 2) Compreender a importância do trabalho dos ambulantes, que se por um lado podem ser vistos como necessários a reprodução da força de trabalho, por outro estão inseridos em contextos de tensões e desigualdades. 3) Analisar como as relações de gênero se inserem nas relações de poder estabelecidas dentro de territórios de intensa precarização do trabalho como transporte ferroviário urbano do Rio de Janeiro.

Para atingir os objetivos mencionados acima a pesquisa baseou-se nos seguintes procedimentos metodológicos: Levantamento e revisão bibliográfica acerca do tema, tanto no aspecto teórico, quanto no foco da análise empírica; Levantamento histórico sobre o crescimento do espaço urbano do Rio de Janeiro, relacionando ao desenvolvimento do transporte ferroviário na Região Metropolitana; Levantamento de dados sobre trabalho no Brasil (desemprego, informalidade, trabalho temporário e etc.), tanto de forma geral como feminino, fazendo a comparação esses dados; Investigação por meio de trabalho de campo na área de estudo; Entrevistas qualitativas com vendedores ambulantes dos trens urbanos do Rio de Janeiro.

Para o estudo empírico se estabeleceu uma pesquisa de campo que 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). Neste campo também fizemos entrevistas semiestruturadas e obtivemos depoimentos das mulheres vendedoras ambulantes, relacionando este estudo às leituras que foram desenvolvidas no decorrer do texto. Portanto, por meio dos diálogos estabelecidos e das observações realizadas, apreendeu-se as experiências laborais desses sujeitos, assim como o conjunto de normas e valores instituídos na produção de territórios e territorialidades, inclusive os padrões de gênero estabelecidos em suas relações de poder.

Foram realizadas sete entrevistas inteiras, com três homens e quatro mulheres. Essas entrevistas seguiram um roteiro (apêndice A). A primeira entrevistada não era uma ambulante do transporte ferroviário, então essa

entrevista não foi incluída na tabela 1 (apresentada logo abaixo), porém ela foi porta de entrada, pois foi através dessa vendedora que consegui alguns contatos, iniciando minhas entrevistas nos trens. A vendedora se denomina como camelô, tem 47 anos, possui sua barraca no bairro da Carioca e é porta voz do Movimento Unido dos Camelôs do Rio de Janeiro (MUCA)<sup>16</sup>.

**Tabela 1: Trabalhadores ambulantes do transporte ferroviário da RMRJ**

<b>Trabalhador ambulante entrevistado</b>	<b>Sexo</b>	<b>Idade</b>	<b>Cor</b>	<b>Escolaridade</b>	<b>Filhos</b>
<b>Ambulante 1</b>	Masculino	62 anos	Negro	Ensino fundamental	<b>5</b>
<b>Ambulante 2</b>	Masculino	44 anos	Negro	Ensino médio	<b>1</b>
<b>Ambulante 3</b>	Feminino	61 anos	Parda	Ensino fundamental incompleto	<b>1</b>
<b>Ambulante 4</b>	Masculino	30 anos	Negro	Ensino fundamental	<b>3</b>
<b>Ambulante 5</b>	Feminino	43 anos	Branca	Ensino fundamental incompleto	<b>2</b>
<b>Ambulante 6</b>	Feminino	56 anos	Negra	Ensino fundamental	<b>0</b>

Fonte: Elaborado pela autora

Cada ressaltar que durante o trabalho de campo foram realizadas outras entrevistas. Porém como o trabalho nos trens é demasiadamente dinâmico, muitas entrevistas não se completaram, e assim não foram contabilizadas. Porém, todo percurso do campo, entrevistas e conversas tiveram uma grande importância para o desenvolvimento da pesquisa.

O trabalho de campo foi realizado através de trajetos de ida e vinda nos cinco ramais da Supervia. Foram analisadas nesse percurso as relações cotidianas dos vendedores em seus territórios de trabalho: conexões de afeto, alteridade e disputa. Assim, foi possível observar que, apesar das diferenças, eles formam um grupo unido pela subalternização e precarização.

Além da entrevista semiestruturada, foi possível estar presente em uma parte

<sup>16</sup> MUCA é a sigla de Movimento Unido dos Camelôs. Fundado, em 2003, para a organização dos trabalhadores ambulantes. Esse movimento nasce na Central Única de Trabalhadores (CUT).



da rotina diária de três mulheres trabalhadoras ambulantes (ambulante 3, 5 e 6) do transporte ferroviário da RMRJ. Buscamos analisar, a partir de experiências individuais, como se configura a rotina de uma mulher que trabalha em um território de alta competitividade e predominância masculina.

A análise do processo de precarização do trabalho e sua relação com as construções de gênero no transporte ferroviário do Rio de Janeiro baseiam-se em um esforço construtor de uma interpretação do real, que conforme expressa Kosik (1976), exige um rompimento da pseudoconcreticidade, e que o método materialista dialético pode auxiliar nesse processo.

Segundo Kosik (1996) vivemos em um mundo marcado pela pseudoconcreticidade que corresponde ao mundo dos fenômenos externos, da práxis fetichizada dos homens, e o mundo das representações comuns que são projeções dos fenômenos externos na consciência dos homens. Seguindo essa linha, Zago (2013) discorre que a realidade possui como elemento constituinte dois aspectos: o fenômeno e a essência. Para uma análise apurada deve se partir do observável rumo à essência, onde as partes constituintes do real são apreendidas como unidades.

Para esses estudiosos é a dialética marxiana que permitirá uma visão totalizante do real, ou seja, tentar perceber através da dialética diferentes elementos sociais como interligados a uma mesma totalidade, permitindo compreender “a coisa em si”, buscando as relações concretas e efetivas por trás dos fenômenos, porém, entendendo essa totalidade como dinâmica e em constante construção.

O mundo fenomênico se constitui na concomitância de manifestar e esconder a essência. Para atingir a essência da coisa deve-se procurar o fenômeno, e o método dialético pode auxiliar, pois permite buscar as relações concretas e efetivas por trás dos fenômenos. E mesmo construído pelo pensamento ele é ainda assim social, pois parte da vida real, dos homens realmente ativos, são os reflexos ideológicos e os ecos desse processo de vida (ZAGO, 2013).

Assim, pensamos em utilizar esse método, não acreditando em seu princípio sexualmente neutro, entendendo que valor (necessário ao capitalismo), como constitui um princípio masculino fundamental, anda de mãos dadas com relações sexuais assimétricas, ou melhor, com a dominação masculina. O método dialético pode permitir uma análise crítica acerca das relações sociais, dentre elas a de

gênero, mediante uma perspectiva de totalidade.

Para melhor compreensão dessa realidade, o trabalho foi dividido em três capítulos, no qual no primeiro foi desenvolvida a introdução. O segundo capítulo baseou-se na análise do processo de precarização do trabalho, aprofundando a investigação sobre o trabalho feminino. E para um debate mais profundo, este capítulo foi segmentado em duas partes.

Na primeira parte articularam-se as categorias de precariedade e informalidade, centrando no caráter precário do trabalho na contemporaneidade. Visamos também, refletir sobre o histórico de precariedade no contexto do mercado de trabalho brasileiro, que impregna diversas dimensões da vida social.

Na segunda parte analisamos a precarização do trabalho feminino, ligando a construção do valor e do trabalho abstrato ao desenvolvimento do patriarcado capitalista. Compreendendo como o sistema capitalista se desenvolveu com base em uma relação desigual de gênero, ligando a criação do valor (trabalho) ao masculino e a do não valor (esfera doméstica) ao feminino.

No segundo capítulo foi debatido mais profundamente o trabalho dos vendedores ambulantes do transporte ferroviário da região metropolitana do Rio de Janeiro e as relações de gênero contidas nestes. Para isso, utilizamos o conceito de território na análise das práticas espaciais e de poder desses vendedores ambulantes, associando com a categoria de gênero. Os vendedores ambulantes se relacionam em territórios de intensa competitividade de trabalho, principalmente quando se fala do transporte ferroviário urbano de circulação de pessoas, onde concentra grande quantidade de consumidores. O objetivo do capítulo é compreender como as hierarquias de gênero se enraízam na produção e reprodução desses territórios. Entendendo gênero – assim como as diferenças sociais entre os sexos – como produtos sociais, construídos em um padrão heteronormativo de gênero/sexo/sexualidade. Para isso, esse capítulo foi dividido em três partes.

Na primeira parte buscamos analisar a expansão do transporte ferroviário da RMRJ com processo de urbanização, enquanto necessidade histórica para a reprodução das relações sociais de produção numa formação social e econômica específica. O surgimento e a evolução do transporte ferroviário dentro do contexto urbano da RMRJ são de suma importância para a construção dessa pesquisa, pois se configura como um espaço onde trabalhador ambulante desenvolve seu

trabalho.

Na segunda parte relacionamos a discussão entre território e gênero, entendendo que o território não é constituído por corpos neutros e universais, pois o corpo tem raça, sexualidade, gênero, faixa geracional e classe socioeconômica. Assim, os mesmos sujeitos envolvidos em um processo de territorialização específica, podem vivenciar o território de maneiras distintas.

Na terceira parte procuramos apreender a dinâmica e dificuldades de trabalho em um território de predominância masculina. Buscando, das experiências das vendedoras ambulantes, explorar conjunturas mais amplas, ou seja, como estas mulheres estão inseridas na esfera de um patriarcado produtor de mercadorias.

## 2. Precarização do trabalho feminino

Neste capítulo será abordada a questão da precariedade no “mundo do trabalho”, buscando compreender como a condição de precariedade está intrínseca às mudanças do final do século XX, como também a sua relação com a informalidade. Essas transformações, que foram conduzidas pela reestruturação do capital, não afetaram somente os arranjos e dinâmica das forças produtivas, mas também impactaram a estrutura do trabalho.

A informalidade se apresenta como uma alternativa para muitos sujeitos permanecerem no “mundo do trabalho” - como é o caso dos vendedores ambulantes que são conduzidos ao trabalho por conta própria e maioria sem regulamentação. Na formação social do Brasil podemos considerar a precarização e a informalidade como um processo estruturante da sociedade, porém, mesmo o trabalho informal e precário não sendo um fenômeno novo no país, os ajustes estruturais impostos à economia pelo regime de acumulação flexível provocaram profundas transformações, interessantes ao nosso estudo.

Por entendermos, através de diversas leituras, que a exploração capitalista e a dominação patriarcal caminham de forma conjugada e por isso não podem ser vistas de maneira cindida, a análise do processo de precarização do trabalho se relaciona à perspectiva de gênero. A opressão da mulher na sociedade – aqui focado na sociedade ocidental – possui um caráter intrínseco ao modo de produção da vida.

A feminização do trabalho não pode ser colocada de forma fragmentada ao processo de precarização, pois a ampliação do trabalho feminino relacionou-se com a inserção de mulheres em formas marginais no sistema, com salários e condições piores que as dos homens. Por isso, essa dilatação do mercado não se revela como forma de superação das hierarquias do patriarcado capitalista, na verdade, reafirmam essas hierarquias, que se instituíram como elementos estruturantes da criação do próprio sistema.

Reflexões sobre a precarização estrutural do trabalho são desenvolvidas ao longo deste capítulo. Para tanto, a categoria trabalho é aprofundada, de acordo com Marx (1985, Tomo I). Essa será relacionada à categoria de gênero, tal como

formulada por Butler (2003), para analisar a precarização do trabalho feminino.

## 2.1. Precarização e informalização do trabalho

Neste momento, buscamos analisar o processo de precarização do trabalho. Como e por que o trabalho precário vem se expandindo com bastante intensidade para todo o globo, se tornando crucial no desenvolvimento do capital. Ao mesmo tempo em que a informalidade vem se tornando cada vez mais uma alternativa para que os trabalhadores se mantenham no “mundo do trabalho”, sendo fundamental para analisar a precariedade.

O termo precarização está relacionado ao surgimento de novas formas de trabalho que se realizam a partir de transformações estruturais do capitalismo. No intuito de garantir mais competitividade, as empresas provocam mudanças nas relações de trabalho, conduzindo a sua flexibilização. Segundo Harvey, as modificações na estrutura do mercado de trabalho do final do século XX estavam relacionadas às mudanças na organização industrial, como mostra o trecho abaixo.

[...] A transformação da estrutura do mercado de trabalho teve como paralelo mudanças de igual importância na organização industrial. Por exemplo, a subcontratação organizada abre oportunidades para a formação de pequenos negócios e, em alguns casos, permite que sistemas mais antigos de trabalho doméstico, artesanal, familiar (patriarcal) e paternalista (“padrinhos”, “patronos” e até estruturas semelhantes à da máfia) revivam e floresçam, mas agora como peças centrais, e não apêndice do sistema produtivo (1992, p.145).

O sistema econômico, antes baseado no capital industrial, passou a centrar-se em modelos flexíveis de produção, com destaque ao capital financeiro. Esse processo de reestruturação - relacionado ao início de uma nova revolução tecnológica que Milton Santos (1994) chama de revolução técnico-científica-informacional - possibilitou a difusão de um novo padrão tecnológico. Esse padrão propiciou a passagem da fase da mecanização e automação rígida (característica do modelo fordista/taylorista) para a fase da acumulação flexível. No trecho abaixo, Harvey mostra as contradições do próprio sistema capitalista que levou à crise do modo de produção fordista.

De modo mais geral, o período de 1965 a 1973 tornou cada vez mais evidente a incapacidade do fordismo e do keynesianismo de conter as

contradições inerentes ao capitalismo. Na superfície, essas dificuldades podem ser melhor apreendidas por uma palavra: rigidez. Havia problema com rigidez dos investimentos de capital fixo de larga escala e de longo prazo em sistemas de Produção em massa que impediam muita flexibilidade de panejamento e presumiam crescimento estável em mercados de consumo invariantes. Havia problemas de rigidez nos mercados, na alocação e nos contratos de trabalho (especialmente no setor monopolista) (1992, p.13).

Segundo Jordão (2014), o termo precariedade tem sido utilizado para designar perdas nos direitos trabalhistas, como: redução de salário e proteção social, ou seja, decadência das condições gerais de trabalho e desmobilização ocorridas no contexto das transformações do “mundo do trabalho” e retorno às ideias do liberalismo econômico.

Esse conjunto amplo e variado de transformações no “mundo do trabalho” está relacionado à piora nas condições de trabalho, qualificação dos trabalhadores e perda de direitos trabalhistas, que acarretam o aumento dos riscos de acidente de trabalho e problemas de saúde.

Para Standing (2017) o precariado consiste em pessoas que são desprovidas de sete formas de garantia relacionadas ao trabalho, como: garantia do mercado de trabalho; garantia de vínculo empregatício; segurança no emprego; segurança no trabalho; garantia de reprodução de habilidade; segurança de renda; garantia de representação.

Para o autor o precariado é uma “nova classe social” que surge a partir da década de 1970, no qual a economia passou a ser mundialmente integrada e o mercado de trabalho - influenciado por políticas neoliberais - passa a ser cada vez mais flexível. Braga (2012), criticando essa definição, coloca que o precariado não é exterior à relação salarial que caracteriza o modo de produção capitalista, mas pertence à classe social do proletariado, sendo o “proletariado precarizado”.

Para Antunes (2018) a ideia do trabalho sem direito é que configura a tendência à precarização, relacionada tanto aos trabalhos com menos qualificação, quanto àqueles mais qualificados - um exemplo é a precarização dos professores. Isso configura a precarização estrutural do trabalho em escala global, inserido na dinâmica do próprio modo de produção capitalista na etapa de crise estrutural do capital.

Nos tempos atuais, tornou-se cada vez mais difícil juntar indivíduos em posições completamente distintas, que possuem interesses distintos, como os

caminhoneiros, as faxineiras, diversos tipos de assalariados, os autônomos, os professores universitários, os ambulantes. Apesar de estarem ligados ao mesmo processo de precarização, não possuem os mesmos objetivos de luta, sendo um dos principais obstáculos que o desenvolvimento do capital deixou para a classe trabalhadora: o desmantelamento de sua unidade.

Entendemos aqui a precarização como um processo inerente ao de mercantilização da força de trabalho, relacionado às próprias contradições do sistema capitalista, que em resposta a sua crise vem constituindo como regra, o desemprego, a precariedade e a informalidade. Estes que não são sinônimos, mas fazem parte de um mesmo quadro de mudanças profundas do capitalismo em escala global, relacionados à financeirização da economia, ao neoliberalismo e a reestruturação produtiva.

Portanto, estamos diante de uma tendência mundial ao desemprego e a precarização. Diante desse contexto, temos a ampliação de atividades alternativas precárias - muitas delas inseridas no trabalho informal - como o comércio dos ambulantes. A informalidade, muitas vezes, se torna uma saída para os trabalhadores que estão desempregados, além de um disfarce para os dados de desemprego.

Existem diversas formas de inserção no mercado informal, porém é importante compreender que grande parcela da população mais pobre e periférica vê a informalidade como alternativa para o pertencimento no mundo do trabalho, principalmente no que se refere aos trabalhos mais precarizados.

Cabe ressaltar que a informalidade é um conceito muito mais amplo do que o de “setor informal”, como coloca Tavares abaixo:

As teorias acerca do “setor informal” não apreendem todas as correlações que existem entre a “nova informalidade” e a produção capitalista. Ao contrário, essas teorias fortalecem a ideia da existência de uma forma de trabalho que é capaz de gerar mais-valia, função que não pode ser definida *a priori*, simplesmente porque o trabalho é informal. Entendemos que só a partir da relação entre capital e trabalho (ou sua inexistência) é possível afirmar se o trabalho tem uma função produtiva, ou improdutiva, ou nenhuma das duas (2004, p.46).

Os estudos a respeito da informalidade são relativamente recentes, e muitos foram relacionados à transição rural-urbana dos países de “terceiro mundo”, ocorridos através do seu processo de industrialização tardia. Esses estudos

relacionam a informalidade à pobreza e ao subdesenvolvimento, o informal como resquício do processo de desenvolvimento capitalista não completo (ANDRADE, 2004).

O trabalho informal, que durante muito tempo, foi descrito por órgãos internacionais (FMI e Banco Mundial) como atrasado e por isso não capitalista, passa a ser visto no final do século XX como uma alternativa, em face da incapacidade do sistema em gerar emprego. Segundo Lautier (1994) dezenas de documentos internacionais passam a recomendar a expansão de empresas familiares e a flexibilidade da remuneração de trabalho.

Assim, alguns pesquisadores, como Santos (2008) e Oliveira (2003), rompendo com abordagem dualista, concebem o setor informal como intrínseco e subordinado ao movimento das empresas capitalistas. O trabalho informal, portanto, está relacionado às estratégias do capital, especialmente nessa era de acumulação flexível, onde há uma exploração mais intensa da força de trabalho. Como Tavares demonstra no trecho abaixo:

A realidade, porém, demonstra que o aumento da produtividade, que conduz a taxas e lucros decrescentes, impele o capital a uma maior exploração do trabalho. Nesse sentido, terceiriza parte das ocupações fabris, transferindo para trabalhadores a execução e as responsabilidades inerentes ao processo produtivo, com o que sublinha ainda mais a oposição entre as classes. Esse movimento e suas consequências se refletem na ampliação do trabalho informal que, articulado a produção capitalista, cumpre o papel de reduzir os custos variáveis da produção, pela não obrigatoriedade dos custos sociais do emprego (2004, p. 47).

Para Antunes (2011), a informalidade, em seus distintos modos de ser, supõe sempre a ruptura com os laços de contratação e regulação da força de trabalho. Esses laços se estruturaram mais fortes durante o século XX, sob a vigência do Taylorismo- fordismo, quando o trabalho regulamentado tinha prevalência sobre o desregulamentado. Na atualidade, estamos diante de um intenso processo de informalização e precarização da classe trabalhadora, onde as formas atuais de valorização do valor trazem embutidas novos modos de produção de mais-valia, que ao mesmo tempo vai expulsando uma gama de trabalhadores do mercado, ampliando o número de “descartáveis” para o capital.

Assim, aqueles que necessitam vender sua força de trabalho, por questão de



sobrevivência, se submetem às mais diversas explorações do mundo capitalista, expandindo quantidades de trabalhadores serviçais (formais ou informais).

A precarização do trabalho e da vida pode ter uma aparência muito similar ao capitalismo de primeira hora, que mantinha uma condição de trabalho brutal – visto a exploração intensa de mulheres e crianças nas indústrias da Inglaterra no século XVIII. Como mostra Engels (1845), isso revela a intensa exploração da força de trabalho nas indústrias e o desenvolvimento de uma classe proletarizada que vive em condições extremamente degradantes na cidade de Londres.

A fim de exemplificar como se configura o trabalho excessivo e as consequências médicas do sistema fabril exploratório, Engels destaca que:

O trabalho excessivo provoca também outras deformações, principalmente os pés chatos, de que sir D. Barry encontrou numerosos casos (por exemplo, p. 21 e ss., dois casos) e que são frequentemente referidos pelos médicos e cirurgiões de Leeds (Loudon, p. 13, 16 etc.). Quando uma alimentação melhorada, uma constituição física mais robusta e outros fatores preservam os jovens desses efeitos mais bárbaros da exploração a que estão sujeitos, o que se constata, no mínimo, são dores constantes nas costas, quadris e pernas, tornozelos inchados, ulcerações nas coxas e na pantorrilha. Esses males são generalizados entre os operários; os informes de Stuart, de Mackintosh e de sir D. Barry contém centenas de exemplos; pode-se afirmar Friedrich Engels 192 que não há operário que não apresente qualquer um deles; nos outros informes, sua incidência é atestada por vários médicos. Os relatórios referentes à Escócia mostram de modo irrefutável, graças a inúmeros exemplos, que o trabalho prolongado por 13 horas provoca, nos operários de ambos os sexos, entre 18 e 22 anos, pelo menos, as mesmas consequências, seja nas fiações do linho de Dundee e Dunfermline, seja nas indústrias algodoeiras de Glasgow e Lanark (1845, p.191).

Em seu livro, Engels mostra ainda como a indústria inglesa tem necessidade de uma reserva de trabalhadores desempregados, salvo nos curtos períodos de grande prosperidade. Esses trabalhadores são chamados em meses de maior atividade da indústria, para que possam produzir a massa de mercadorias que o mercado reclama.

Esse mercado de reserva<sup>17</sup>, que configuram pessoas que são contratadas em períodos de alta produtividade da indústria, mas descartados durante as crises, é chamada por Engels de “população supérflua” da Inglaterra, que em meio de sua

---

<sup>17</sup> Essa noção, que Marx vai conceitualizar como “exército industrial de reserva”, não foi utilizada primeiramente por Engels; ela já aparece, por exemplo, num artigo publicado em junho de 1836 pelo Northern Star.

existência penosa se arrastam pelas ruas mendigando, recolhendo lixo, fazendo comércio ambulante ou biscates.

O autor nos mostra uma relação direta entre essa “população supérflua” e o comércio dos ambulantes. Como os indivíduos, que foram expropriados de outra forma de garantir sua vida, necessitam se integrar nesse mercado a qualquer custo, mesmo que a sua margem.

[...] A maior parte dos “supérfluos” dedica-se ao comércio ambulante. Especialmente nos sábados à noite, quando toda a população operária sai à rua, podem-se ver aqueles que vivem dessa atividade. Fitas, rendas, galões, laranjas, guloseimas, em resumo, todos os artigos imagináveis, são oferecidos por homens, mulheres e crianças. Mas também nos outros dias da semana veem-se circular ou parar nas ruas esses vendedores de laranjas, doces, ginger beer ou nettle beer. Fósforos e coisas do gênero, cera, aparelhos para acender fogo etc. são igualmente artigos à venda. E ainda outros desempregados, os chamados jobbers, circulam pelas ruas em busca de qualquer trabalho ocasional; alguns deles conseguem trabalho por uma jornada, mas esses afortunados são poucos (1845, p.127).

Porém, com o desenvolvimento capitalista essa relação de trabalho se revelou completamente diferente. Inicialmente, a produtividade do capital era baixa, se acumulava por meio da produção absoluta do valor, com uma intensa exploração da força de trabalho dentro das indústrias. O que resultou em uma série de movimentos e lutas por melhores condições de trabalho.

Com o desenvolvimento dos meios de produção – principalmente nos países capitalistas avançados - pode-se reduzir a jornada de trabalho diário e ainda sim aumentar a produtividade, acumulando por meio do valor relativo.

Hoje em dia, temos uma produtividade altíssima, porém há uma grande redução da necessidade de trabalho, aumentando intensamente esse mercado de reserva, lançando milhões de pessoas a se venderem a qualquer preço, tanto no mercado formal, mas principalmente no informal.

Apesar de sempre ter existido trabalho precário no capitalismo, a precariedade se “metamorfoseou” (ANTUNES 1995). Essa precariedade passou a ter lugar dominante na lógica de desenvolvimento do capital e em um processo contraditório, também integra a sua crise.

A mercê de uma lógica de crescimento constante, pode se expropriar tudo, até as condições mais básicas de sobrevivência de um indivíduo. Já que vivemos

em um mundo onde as relações sociais se realizam através das mercadorias, o trabalho que ao mesmo tempo pode se estruturar nas mais diversas formas de exploração, a sua falta é capaz retirar o indivíduo da ordem burguesa, ou seja, das condições de manter sua vida, sua própria existência. Como mostra Tavares no trecho abaixo:

Se o regime de trabalho assalariado não foi suprimido da sociedade capitalista e a venda da força de trabalho continua sendo o suposto para a reprodução do trabalhador, à medida que o desenvolvimento tecnológico e a organização da produção reduzem a necessidade de trabalho para reproduzir o capital, é negada a muitos trabalhadores a condição de pertencimento à ordem burguesa. Essa negação, compreendida como a total ausência do poder de compra, é responsável por um vínculo que vem se fortalecendo, entre desemprego, doenças psicológicas, aumento da violência e a busca de refúgio em movimentos políticos extremistas e religiosos (2004, p. 60).

Marx (1985) nos apresenta o caráter fetichista da mercadoria e seu segredo, mostrando que quando vemos os elementos que se revelam na análise da mercadoria, nada se aparenta misterioso. A mercadoria tem um valor-de-uso, ou seja, possui propriedades que satisfazem determinadas necessidades humanas, e que pode ser trocado por outras mercadorias, o que gera valor-de-troca. Revelando, como substância desse valor-de-troca, o valor, isto é, uma determinada quantidade de trabalho humano abstrato socialmente necessário.

Essa tautologia abstrata que se configura como grande novidade do modo de vida capitalista, que se difundem pelo globo, desapropria das pessoas a condição de produzir suas próprias vidas, transformando-as em trabalhadores assalariados, que precisam vender sua força de trabalho para sobreviver, produzindo seres alienados de suas próprias produções.

Essa transformação faz com que toda nossa atividade humana se volte para a produção de valor, e a mercadoria passa a ter o próprio fim em si mesmo. Assim, as mercadorias se relacionam e se voltam contra seus produtores como uma objetivação que os controla ao invés destes as controlarem, uma relação entre seres humanos que “assume, para eles, a forma fantasmagórica de uma relação entre coisas” (1985. Livro I, p. 147).

A precarização do trabalho está relacionada ao sistema mundial do capital e de suas contradições, componente da totalidade concreta desse sistema. Na

configuração do capitalismo contemporâneo a precariedade se tornou regra, principalmente no que se refere às novas condições de trabalho no regime de acumulação flexível.

A partir da década de 1970, a reestruturação do capital ocorrido com a crise, provocou um revolucionamento das forças produtivas e reajustamento social e político, como mostra a passagem abaixo:

A profunda recessão de 1973, exacerbada pelo choque do petróleo, evidentemente retirou o mundo capitalista do sufocante torpor da “estagflação” (estagnação da produção de bens de alta inflação de preços) e pôs em movimento um conjunto de processos que solaparam o compromisso fordista. Em consequência, as décadas de 70 e 80 foram um conturbado período de reestruturação econômica e de reajustamento social e político (HARVEY, 1992, p.140).

Uma série de novas experiências da vida social e política, assim como nos domínios da organização industrial começam a ganhar forma. Essas experiências, para Harvey (1992), podem representar os primeiros ímpetus da passagem do sistema de acumulação rígida, ao regime de acumulação flexível.

A acumulação flexível como vou chamá-la, é marcada por um confronto direto com a rigidez do fordismo. Ela se apoia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. Caracterizam-se pelo surgimento de setores inteiramente novos, novas maneiras de fortalecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial tecnológica e organizacional (apud, p.140).

Ainda segundo Harvey (1992), acumulação flexível envolve mudanças rápidas nos padrões de desenvolvimento desigual, tanto entre setores da economia, quanto entre regiões geográficas. Em relação aos setores, há um rápido movimento para o chamado “setores de serviços”, que nessa época ainda pode ser vista como um amortecedor da força de trabalho do setor secundário. Assim, com aumento do desemprego tecnológico nas indústrias, ocorre uma tendência mundial à terceirização da atividade econômica.

Porém, na atualidade vemos um nível tecnológico tão avançado que o desemprego se expande para qualquer setor. Graças às inovações tecnológicas, a liberdade de ação adquirida pelo capital industrial e à mudança de propriedade do capital, muitos postos de trabalho são destruídos (TAVARES, 2004). Essa

destruição acentua cada vez mais a concorrência entre trabalhadores, que fazem parte de um enorme mercado de reserva e ficam sujeitos às mais diversas formas de predações do trabalho.

Nessa correlação de forças, as empresas impõem o padrão de leis trabalhistas que lhes é mais favorável, sem garantia de proteção social ao trabalhador, ampliando o campo da exploração do trabalho pelo capital, como por exemplo, trabalho terceirizado, subcontratado, o trabalho em tempo parcial e o temporário, além de ampliar o campo da informalidade.

O crescimento do capital global está ligado ao aumento crescente da produtividade e decrescente da força de trabalho. E por isso, na mesma proporção em que os avanços tecnológicos vão se disseminando, eleva-se o desemprego e em uma relação direta, reduz os aparatos de proteção ao trabalho, pois aumenta o mercado de reserva, onde cada trabalhador é potencialmente um desempregado. Como mostra Tavares, no trecho abaixo:

Como a população economicamente ativa não está submetida à mesma ordem de crescimento, haverá sempre força de trabalho sobrando. Esse quadro é agravado pela crise do capital que, dentre os ajustes propostos e tendo em vista elevar a taxa de lucro, tem como principal impulso a redução dos custos variáveis da produção e a intensificação da exploração da mais-valia. Em outras palavras, reduz-se o número de trabalhadores e aumenta-se a extração de sobretrabalho. Isto é facilitado pelo desenvolvimento das forças produtivas e, especialmente, pela nova organização da produção, na qual a terceirização torna possível a utilização de trabalho domiciliar, trabalhos parciais e temporários, cooperativas de trabalho e outras formas de trabalho precário articuladas à execução da produção fabril (2004, p. 64).

Como já mencionado acima, a crise estrutural do final do século XX, proporcionou uma entrada em um período de racionalização, reestruturação e controle de trabalho. Na contramão da tentativa de superar a rigidez do fordismo havia a barreira da força da classe trabalhadora, porém a acumulação flexível implica em níveis de desemprego estrutural relativamente alto e retrocesso do poder sindical - este que ganhou força no regime fordista.

O mercado de trabalho, por exemplo, passou por uma radical reestruturação. Diante da forte volatilidade do mercado, do aumento da competição e do estreitamento das margens de lucro, os patrões tiraram proveito do enfraquecimento do poder sindical e da grande

quantidade de mão de obra excedente (desempregados ou subempregados) para impor regimes e contratos de trabalho mais flexíveis (HARVEY, 1992, p.143).

Uma nova fase da crise estrutural do capitalismo, em 2008, parece ampliar ainda mais a precarização do trabalho em escala global. “As empresas globais - respaldadas pelos governos - alegam que precisam aumentar sua produtividade e competitividade, o que só pode ser feito através da corrosão das condições de trabalho” (BORGES e GARCIA, 2016, p.150).

No contexto dos últimos trinta anos, a mundialização do capital sob a hegemonia do capital financeiro e as políticas neoliberais retroalimenta-se, tornando a precarização um fenômeno central que se generaliza “por toda parte”, nesse contexto:

Trata-se, portanto, de uma metamorfose da precarização que, mesmo presente desde as origens do capitalismo, assume novos contornos em consequência dos processos históricos marcados por diferentes padrões de desenvolvimento e pelas lutas e avanços dos trabalhadores (DRUCK, 2013, p.56).

Graça Druck (2013) procura analisar esse processo de metamorfose na perspectiva brasileira, desenvolvendo a ideia de uma nova precarização social do trabalho, que vem se desenvolvendo de forma inédita desde a década de 1990. Esse processo pode ser revelado pela mudança nas formas de organização e gestão do trabalho, no papel do Estado e das políticas sociais, nas legislações trabalhistas, no comportamento dos sindicatos e novas formas de atuação de instituições públicas e de associações trabalhistas (op. cit, 2013).

Segundo o autor o caráter dessa nova precarização está sustentado na ideia de que se trata de um processo que instala – econômica, social e politicamente – uma institucionalização da flexibilização e da precarização modernas do trabalho. Essa se apresenta como um processo novo no Brasil, pois renova e reconfigura a precarização histórica e estrutural no país.

No Brasil, os estudos sobre precariedade têm buscado analisar as alterações no mercado de trabalho com o elevado índice de desemprego, com o crescimento da informalidade e de formas flexíveis de contratação e suas implicações para a vida do indivíduo, como no caso de Tavares (2004), Pochmann (2006) e Antunes (2018).

Com base na análise do processo de formação social do Brasil, podemos considerar a precarização e a informalidade como um processo estruturante da sociedade. Essas que não são sinônimos, mas caminham lado a lado, pois a informalidade se torna uma garantia de muitos trabalhadores desempregados para permanecer no “mundo do trabalho”.

Assim, muitos trabalhadores no país estão submetidos a processos de trabalho altamente instáveis, frágeis e desgastantes, tanto nas relações formais quanto nas informais. E esse trabalhador, mesmo submetido a relações de empregos formais, pode permanecer precarizado (BRAGA, 2012).

No Brasil a precarização do trabalho esteve estreitamente presente desde a transição do trabalho escravo para o assalariado. Porém, nas últimas décadas se desenvolve uma nova precarização, que foi reconfigurada e ampliada para todas as esferas da vida. Druck (2013, p.61) mostra que a precarização social no Brasil apresenta um caráter abrangente generalizado e central, pois:

- 1) Atinge todas as regiões mais desenvolvidas do país, assim como as tradicionalmente marcadas pela precariedade.
- 2) Está presente tanto nos setores mais dinâmicos e modernos do país, quanto nas formais de tradicionais de trabalho informal.
- 3) Atinge tanto os trabalhadores qualificados quanto os menos qualificados.

A industrialização e a urbanização brasileira expandiram a massa de trabalhadores subempregados, pois um enorme excedente de mão-de-obra que não se integrava ao setor secundário formal, migrou para ocupações “marginalizadas”. Muitos trabalhadores, ainda que assalariados, estabeleceram a proteção social de modo precário e parcial, construindo uma história marcada por desigualdades econômicas e sociais.

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).

Como Harvey (1992) expressa, a forma organizacional e a técnica gerencial do fordismo utilizados para a produção em massa nem sempre era convertida

facilmente para o sistema de produção flexível. Assim, onde a produção podia ser padronizada, mostrou-se difícil parar o movimento de aproveitar-se da força de trabalho mal remunerada do Terceiro Mundo, criando ali o que Lipietz (1986) chama de fordismo periférico.

Portanto, mesmo o trabalho informal e precário não sendo um fenômeno novo no país, os ajustes estruturais impostos à economia pelo regime de acumulação flexível provocaram profundas transformações. Como mostra Jordão no trecho abaixo:

A partir dos anos 1990, na era conhecida como neoliberal, o processo de desestruturação do mercado de trabalho nacional se intensificou, ampliando o movimento de flexibilização dos vínculos empregatícios e postos de trabalho, com destaque para os processos de terceirizações e desregulamentações das relações de trabalho (2014, p.37).

Mas essa precariedade não ficou restrita aos países mais pobres, aqueles que foram integrados na industrialização tardiamente através do fordismo periférico, ou mesmo aqueles que ainda não foram integrados. Mesmo os países chamados de “desenvolvidos”, aqueles que experimentaram o Estado de Bem-Estar Social, também passaram a apresentar altas taxas de desemprego e vínculos empregatícios precários. Como mostra Harvey no trecho a seguir:

[...] O retorno de formas de produção que envolvem exploração em cidades como Nova Iorque e Londres se tornou objeto de comentários na metade dos anos 1970 e proliferou, em vez de diminuir, na década de 1980. O rápido crescimento das economias “negras” “informais” ou “subterrânea” também tem sido documentado em todo mundo capitalista avançado, levando alguns a detectar uma crescente convergência entre sistemas de trabalho “terceiro- mundistas” e capitalistas avançados (1992, p.45).

Essa realidade só evidenciou como o processo de precarização do trabalho faz parte do desenvolvimento contraditório do capital. Pochmann (2006) ressaltou ainda que o atual modelo capitalista de desenvolvimento não integraria a totalidade dos desempregados no processo de geração de riqueza e valorização inclusive nos períodos de crescimento econômico.

Desta forma, toda a responsabilidade de reprodução da força de trabalho, e da sua existência, passa a ser do próprio trabalhador. E em um território com tanta concorrência e restrições, a competitividade aparece como um princípio inerente ao trabalhador, apesar de constituir o modo de ser do próprio sistema. Esse



mantém a aparência individual, onde o trabalhador é responsável, tanto pelo seu êxito, quanto pelo seu fracasso.

O comércio ambulante se insere nessa lógica, no qual seu expressivo aumento pode ser encarado como remendo para a crise no mercado de trabalho. Muitos trabalhadores desempregados que não conseguem se inserir no mercado formal acabam tirando seu sustento da venda nas ruas, muitas das vezes como informais.

Porém, a circulação de vendedores ambulantes nos centros de consumo das cidades não é nenhuma novidade. A origem da profissão é antiga e se mistura com a própria história da formação dos núcleos urbanos, sendo uma atividade típica dessa conformação socioespacial (FARO, 2018). Nas antigas cidades medievais, o comércio ambulante foi fundamental, proporcionando a circulação de bens e mercadorias em centralidades que deterioraram a estrutura feudal.

No entanto, com a estruturação do comércio e consolidação da centralidade do poder nos núcleos urbanos, essa atividade foi gradualmente preterida às camadas mais baixas da sociedade, consolidando-se na modernidade como uma atividade destinada a grupos vulneráveis (FARO, 2018).

Segundo Faro (2018), na história brasileira o comércio ambulante sempre esteve presente. Dos tempos coloniais até a proclamação da República, incluindo o período imperial, a atividade comercial ambulante era predominantemente exercida por portugueses desprovidos de propriedades, então denominados ambulantes “de valia” e pelos chamados escravos de ganho, destacando as “negras de tabuleiro”.

O perfil dos trabalhadores ambulantes começou a mudar a partir do século XIX, no qual passou a ser segmentado por diversas nacionalidades e etnias. Além do mais, imigrantes se descolavam das atividades agrícolas e buscavam alguma ascensão econômica através desse ofício (FARO, 2018). Tornou-se comum, naquela época, encontrar italianos, sírios, judeus das mais diversas nacionalidades (especialmente russos e balcânicos), turcos e chineses exercendo essa atividade nas cidades brasileiras (BACKHEUSER, 1944).

Com a abolição da escravidão no país, o comércio ambulante foi um abrigo para a mão de obra recém “liberta”. Segundo Faro (2018) essa população que não tinha qualificação, sujeita a discriminação racial e sem políticas públicas que garantissem sua inserção no mercado de trabalho se deslocava para os núcleos

urbanos e impulsionava o processo de “favelização” das grandes cidades, como o caso do Rio de Janeiro.

No início do século XX, as ruas da cidade do Rio de Janeiro<sup>18</sup> eram descritas como verdadeiros mercados a céu aberto, repletos de trabalhadores “livres”, outrora escravos, e imigrantes que buscavam refúgio econômico no trabalho ambulante (FARO, 2018).

Na segunda metade do século XX o comércio ambulante recebeu um novo incremento, em razão do excedente de mão de obra resultante da modernização do campo. Porém, foi no final desse século que a informalidade se colocou como fator constitutivo de nossa economia, no qual sua ampliação foi também um reflexo de um marco característico da implementação do neoliberalismo em nosso país: o desemprego estrutural (FARO, 2018). É dentro dessa informalidade que hoje se encontra o comércio ambulante.

Nesse contexto a informalidade se coloca como principal área de sobrevivência para esse excedente de mão de obra, para Melo e Telles (2000) funciona como “colchão amortecedor” nos períodos de recessão econômica, mas não se resume a tal função. É importante pensar a informalidade não somente como um amortecedor, mas como uma regra, que se generaliza para todo o mercado de trabalho, tanto para aqueles que conseguem ter um ganho maior, como empreendedores, “influencies”, como os trabalhadores mais vulneráveis que ganham seu sustento do trabalho diário e que não podem se dar ao luxo de faltar ou ficar doente.

Os trabalhadores dos transportes ferroviários se inserem nos grupos mais vulneráveis. Muitos partiram do desemprego e viram na informalidade uma alternativa para permanecer no mercado de trabalho. Podemos verificar essa relação entre desemprego, informalidade e precarização do trabalho através da fala de alguns trabalhadores ambulantes entrevistados.

Tem 34 anos que trabalho com ambulante no trem. Vim parar no trem por conta do desemprego da época e com filhos pequenos. Sou pai de 5 filhos e fiquei desempregado na época e não consegui voltar ao mercado de trabalho com salário que eu ganhava e vi no trem a oportunidade de manter minha família e pagar minha dívidas. Hoje devido à pandemia, estou um pouco afastado do leito da via férrea.

---

<sup>18</sup> A cidade do Rio de Janeiro era na época capital do Brasil, e permaneceu assim até 1960, época em que perdeu o título para Brasília.

Nós perdemos muitos companheiros nessa pandemia e hoje minha atual esposa, que também foi ambulante de trem, está com AVC, por conta disso estou trabalhando na parte externa da ferrovia, no Jardim Primavera, em Duque de Caxias (AMBULANTE 1).

O ambulante 1 é do sexo masculino, negro, de 62 anos e com ensino médio incompleto. Em sua casa reside ele e sua esposa (ambulante 6), seus filhos já não moram mais com ele. Sua esposa teve um AVC (Acidente Vascular Cerebral), e não consegue mais trabalhar, portanto ele é o principal provedor da casa. Em seu relato mostra que depois que saiu de seu trabalho (há 34 anos) nunca mais conseguiu retornar ao mercado formal, e viu na informalidade a oportunidade de se sustentar e sustentar sua família, ou seja, sobreviver.

O ambulante I é uma pessoa bem ativa no transporte ferroviário, participou de alguns movimentos dos ambulantes e dos camelôs, tanto nos trens como fora deles, podemos citar alguns, como a CUT<sup>19</sup>, MUCARJ e o Movimento dos ambulantes dos trens do Rio de Janeiro. Em 2000 tentou fundar um sindicato nos trens que ia se chamar Sindatrem. Além disso, paga sua contribuição previdenciária, evidenciando que o trabalhador entende sua situação de vulnerabilidade e participa de luta para poder resistir e existir.

Passei muitas situações de violência, mas nunca aceitei ficar na ilegalidade, desde que eu entrei para o sistema ferroviário, não era a supervia ainda, inclusive entrei em contato com a administração da empresa, com a rede ferroviária, com a CBTU<sup>20</sup>, com a própria Flumitrem<sup>21</sup> no sentido de legalizar nem que seja parte desses trabalhadores, que a maioria que veio para o trem e tem chegado ao trem até hoje é oriundo do mercado de trabalho, o pessoal fica desempregado e no desespero acaba indo vender uma coisinha no trem (AMBULANTE 1).

O Ambulante 2 é do sexo masculino, tem 44 anos e um filho de 8 anos. Possui esposa, porém ela não trabalha para cuidar do filho, portanto a sua renda é a principal e única da família. Mora em Duque de Caxias e trabalha no ramal Saracuruna. Também é uma pessoa ativa em movimentos sociais, participando,

---

<sup>19</sup> A Central Única dos Trabalhadores (CUT) é uma organização sindical brasileira de massas. Foi fundada em 28 de agosto de 1983, na cidade de São Bernardo do Campo, em São Paulo, durante o 1º Congresso Nacional da Classe Trabalhadora (CONCLAT).

<sup>20</sup> A Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, empresa de serviços de transporte ferroviário de passageiros, com sede na cidade de Brasília, está vinculada ao Ministério do Desenvolvimento Regional.

<sup>21</sup> Companhia Fluminense de Trens Urbanos

inclusive, de um partido político chamado UP. Como o ambulante 1, também entrou para o emprego informal depois que se viu desempregado e sem ter como sustentar sua família.

Comecei a trabalhar nos trens em 2016 após ser dispensado do meu último emprego formal e me vi desempregado em uma crise de um dos principais setores de empregos do país que é a Construção Civil e sem conseguir a recolocação no mercado decidi trabalhar nos trens. Geralmente chego pela manhã, ressaltando que ainda tenho que ir aos depósitos comprar mercadorias pra trabalhar, então embora comece efetivamente vender depois das 09 / 10 horas, saio de casa antes das 07 horas e fico até conseguir bater a meta diária. Além de ter um valor diário tem que cobrir os gastos de passagem, alimentação e mínima estrutura para vender a mercadoria. Como sou meu patrão, escolho o dia da minha folga, que geralmente é de 15 a 20 dias. Quando surge algum bico de obra eu também faço, geralmente vendo batata, salgadinhos, laticínios ou ainda chocolates (AMBULANTE 2).

Em sua fala conseguimos reparar o discurso do “empreendedor de si mesmo”, ou seja, como não possuir nenhum vínculo empregatício, o trabalhador é responsável por todo custo da reprodução da sua força de trabalho. Porém não possui renda para se sustentar, necessitando trabalhar diariamente para sobreviver, tendo rotinas pesadas, com muitas horas diárias e pouca folga. Muitas vezes, precisa de outros trabalhos para complementar sua renda, como é o caso do ambulante 2, que trabalha com obra e vendendo salgadinho. E também a ambulante 3, que apesar da idade, se desdobra entre trabalhar nos trens e trabalhar como faxineira.

A ambulante 3 do sexo feminino, tem 61 anos e se considera parda, é moradora de Paciência e vive sozinha. Possui uma filha que reside na região Norte. Vende suas mercadorias somente no Ramal Santa Cruz. Começou com 13 anos na central, vendendo em uma barraca e há 20 anos trabalha como ambulante nos trens da RMRJ. Já teve carteira assinada, porém desde que perdeu nunca mais conseguiu outro emprego formal.

Teve um tempo que eu trabalhei de carteira assinada, eu trabalhava a noite. Eu fazia assim... Ia de manhã para barraca ficava até certa hora, ia para casa dormir um pouco e depois ia para o outro trabalho. Mas depois dos 55 anos não arranjei mais trabalho de carteira assinada. Eu pago 400 reais de aluguel, tenho que vender 400 cotonetes para pagar o aluguel, tem que trabalhar muito para pagar o aluguel, dia e noite (AMBULANTE 3).

A entrevistada descreve a sua rotina diária e afirma que trabalha muito. Ela tem medo de ficar doente, pois não paga o INSS e se sustenta sozinha, sem ninguém para ajuda-la. Conseguimos ver, com isso, como a informalidade caminha do lado da precariedade. Essa precariedade se estabelece e se institucionaliza como um processo social que cria “constante insegurança, volatilidade, no trabalho, fragiliza os vínculos e impõe perdas do mais variado tipo (direito, emprego, saúde, vida) para todos os que vivem do trabalho” (DRUCK, 2009, p.61).

O ambulante 4 é do sexo masculino, tem 30 anos, negro, mora com 3 filhos, esposa e sua mãe. Possui ensino fundamental completo e trabalha no ramal Japeri. Ele é o único que possui uma renda na família, e sua mãe até tenta ajudar nas contas, pois ganha o auxílio do governo (Auxílio Brasil). O entrevistado narra a dificuldade de encontrar outro emprego, principalmente para uma pessoa com baixa escolaridade, demonstrando como a precariedade está mais presente em alguns grupos, principalmente os mais vulneráveis.

Trabalho no trem desde muito jovem, eu até tentei procurar trabalho, porém sempre foi muito difícil com baixa escolaridade, então iniciei nessa vida e não sei mais. Hoje já não procuro mais trabalho de carteira assinada, pois vejo no trem o meu único lugar de sustento, é aqui que ganho meu pão, que coloco comida na boca da minha família (AMBULANTE 4).

A ambulante 5 é do sexo feminino, tem 43 anos, 2 filhos e se considera branca. Possui ensino fundamental incompleto (fez até a 4ª série). Trabalha como ambulante no transporte ferroviário desde os 21 anos, atualmente trabalha no Ramal Gramacho, mas segundo ela já trabalhou em todos os ramais. Ela é mãe solo<sup>22</sup> e não estava conseguindo um emprego para sustentar seus filhos, então começou a trabalhar nos trens. Atualmente possui uma rotina mais “tranquila”, mas já trabalhou mais de 12 horas diária, de segunda a domingo.

Há 22 anos estava sozinha, criando meus filhos. Fui leva-los na pracinha e o dinheiro que eu tinha era para comprar um quilo de arroz e um quilo de feijão. Eles estavam brincando na pracinha, na época eu morava em Bangu, e passou um trem, me deu um estalo e pensei... “acho que vou vender no trem”. Peguei o dinheiro e fui à loja comprar

<sup>22</sup> O termo “mãe solo” hoje é amplamente utilizado para designar mulheres que são inteiramente responsáveis pela criação de seus pequenos, deixando o conceito de “mãe solteira” em desuso, já que estar ou não em um relacionamento com um(a) parceiro(a) não quer dizer necessariamente compartilhar a difícil missão de ter um filho.

doce (AMBULANTE 5).

A Ambulante 6 é do sexo feminino, tem 56 anos, negra, casada e não tem filhos. Nasceu em Duque de Caxias, atualmente mora no Jardim Primavera. Já trabalhou em alguns ramais (Santa Cruz, Japeri e Saracuruna). Também iniciou no trem devido ao desemprego, e sem dinheiro não tinha com comprar um gás, como podemos no trecho da entrevista a seguir:

Iniciei no trem em 1995, até por que fiquei desempregada um bom tempo. Eu morava junto com meu pai, que era pedreiro. Como ele trabalhava longe, ficava muito tempo fora de casa, às vezes vinha para casa de quinze em quinze dias. Quando ele foi para o trabalho ele perguntou se eu precisava de alguma coisa, eu respondi que não e que estava tudo certo. Mas, logo depois o gás acabou aí eu catei uns ferros velhos e umas latinhas, com isso vendi e comprei alguns biscoitos, e pela primeira vez fui tentar trabalhar no trem, no trecho de Gramacho à Leopoldina<sup>23</sup> (AMBULANTE 6).

Também é interessante analisar a falta de estabilidade do mercado de trabalho, que não garante mais um alicerce para o trabalhador, que permanece sempre com medo de não conseguir assegurar seu sustento. O trabalho informal acaba sendo um caminho possível para os sujeitos conseguirem ter um ganho e assim existir em um mundo de mercadorias, que só se sobrevive comprando.

Eu trabalhei no trem um tempo, depois eu voltei a trabalhar de carteira assinada, depois fui mandada embora, fiquei procurando emprego no ramo que eu trabalhava que era camareira, mas eu não estava conseguindo nada e voltei para o trem, fiquei lá de 2004 a 2009, e sai quando consegui um emprego. Novamente fui mandada embora, e fui para o trem novamente, fiquei de agosto de 2013 até abril de 2020, quando tive um AVC e estou afastada desde então. Trabalhei vários anos nesse transporte, até na época que ainda era Flumitrens (AMBULANTE 6).

Em todas as entrevistas foi possível analisar como há uma linha tênue entre o desemprego e a informalidade. Nenhum deles entrou para trabalhar no transporte ferroviário por uma vontade de crescimento ou “prosperidade” capitalista e sim por necessidade de sobrevivência própria e de suas famílias. Em outras conversas, durante o trabalho de campo, verificamos o desejo de alguns trabalhadores informais obterem o emprego com carteira assinada, outros já não

<sup>23</sup> Essa a linha está ligada ao ramal Saracuruna, e foi uma das que mais sofreram modificações de sua concessão para a empresa Supervia. Em 1998, data de concessão da linha, ela circulava somente entre as estações de Barão de Mauá (posteriormente renomeada estação Leopoldina e atualmente desativada) e Gramacho.

enxergavam mais a possibilidade de entrar para o mercado formal.

Com a intensificação da competitividade são exigidos cada vez mais atributos e competências ao trabalhador, como por exemplo, dinamismo, criatividade, horários flexíveis, disponibilidade total, entre outros. As exigências vão se ampliando e se expandindo para vários nichos do mercado de trabalho, alcançando até mesmo os empregos informais e precários, como é o caso dos vendedores ambulantes. Isso nos mostra que a informalidade não é, necessariamente, alternativa para o desemprego, pois não há espaço para todos, nem mesmo na rua.

As mulheres, principalmente as periféricas, pobres e negras constituem um grupo de grande vulnerabilidade, pois além de terem que lidar com o maior nível de desemprego, desigualdade de salário, dificuldade de inserção no emprego formal. Enquanto filhas, mães e/ou esposas possuem o papel do trabalho doméstico, ou seja, são destinadas a esfera privada. Portanto, necessitam se desdobrar para alcançar um espaço nesse mundo competitivo e assim conseguir trabalhar nas ruas, no caso da pesquisa, no transporte ferroviário. Para essas mulheres a precarização da vida é ainda mais violenta.

## **2.2. A análise de gênero no processo de precarização do trabalho**

O objetivo deste subcapítulo é relacionar a crítica capitalista ao debate feminista, criando nexos entre o que hoje é chamado de questões de gênero, dando ênfase à problemática da precarização do trabalho. Mesmo que outras problemáticas possam aparecer nesta discussão, como questões de raça e destruição da natureza – pois fazem parte de um mesmo processo totalizante - elas não apareceram como foco deste estudo, portanto não foram analisadas mais profundamente.

A feminização do trabalho não pode ser colocada de forma fragmentada no processo de precarização. Desde o final do século passado, as mulheres passaram a ocupar proporção cada vez maior do mercado de trabalho, o que não significa que em todos os lugares estivessem melhorando a sua renda ou condição de trabalho. Portanto, ao mesmo tempo em que mais mulheres vão sendo empregadas, mais trabalhos se tornam flexíveis - esses trabalhos são muitas das

vezes ocupados por mulheres. E ainda, os salários com base no gênero e as posições de poder dentro do emprego permanecendo desiguais.

Como mencionado anteriormente, a precarização do trabalho no Brasil esteve fortemente presente desde a transição do trabalho escravo para o assalariado. Vale refletir que uma grande parcela da população brasileira, principalmente a população pobre e negra não tiveram oportunidade de entrar nos melhores postos do mercado de trabalho, sendo relegado a essa população os empregos mais precários.

Com a globalização financeira, a reestruturação produtiva e o avanço das políticas neoliberais, uma nova precarização social do trabalho se firma no Brasil, assim a precarização se torna parte do processo, se estendendo por todas as esferas de produção e da vida. Segundo Druck (2013), entre os tipos de precariedade<sup>24</sup>, o desemprego é a condição mais vulnerável. E ainda o desemprego e a ameaça constante de perder o emprego tem se tornado uma importante estratégia para o mundo do trabalho, pois o isolamento e a perda de enraizamento, inserção, vínculos e perspectivas de identidade coletiva são decisões que afetam a solidariedade de classe.

Com aumento do índice desemprego a concorrência se torna cada vez mais brutal, baseado no medo constante de não possuir um meio de sustento. Como os vendedores ambulantes, que lutam diariamente por um espaço de trabalho no transporte ferroviário, construindo normas, códigos e regras que constituem estratégias para vender em um território tão competitivo. Em 2020, ano de início da pandemia de Covid-19, a taxa de desemprego chegou a 14,4%, porém desses empregos perdidos 68% foram informais (Pnad, 2020), mostrando como grande parte da informalidade é composta por uma população que está mais vulnerável no mercado de trabalho e sem muitas garantias e direitos.

Conforme a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad) Contínua, do IBGE no primeiro trimestre de 2022, a taxa de desemprego está em no 11,1%, e o número de desempregados é estimado em 12,048 milhões, queda de 6,6% no trimestre e de 18,3% em um ano. Mas, em boa medida, isso se deve ao crescimento das ocupações informais e, em consequência, à queda expressiva da renda: o trabalhador perde quase 10% em um ano.

---

<sup>24</sup> Em seu trabalho Druck (2013, p.62) descreve cinco tipos de precariedades.



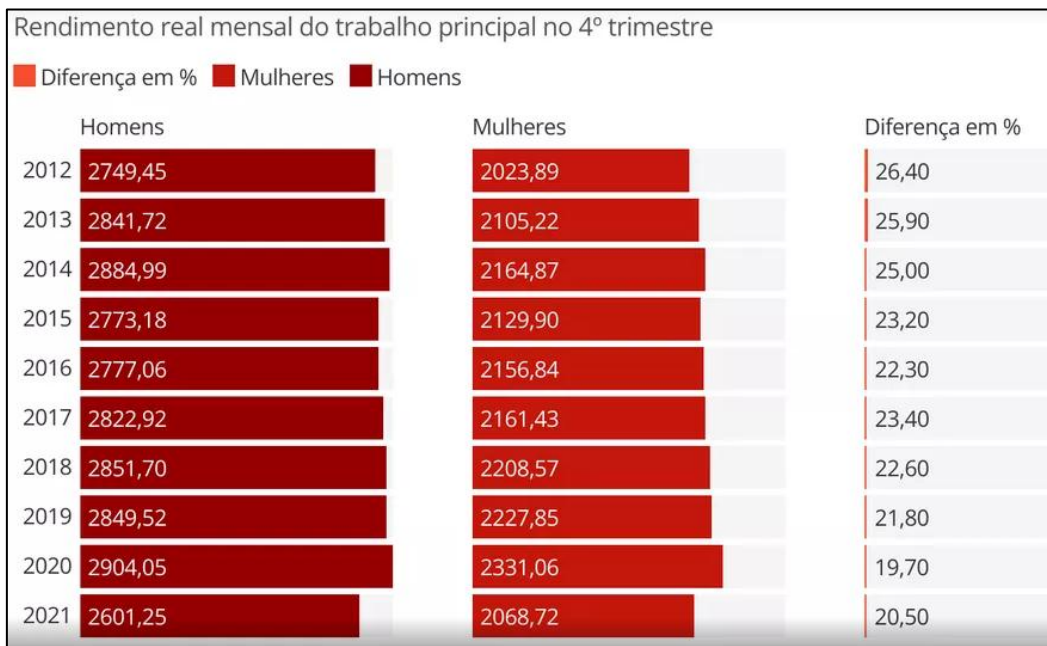
Esses dados seguem uma tendência, no qual parcela de trabalhadores que perdem o emprego com alguma crise não consegue voltar ao mercado formal. Esses sujeitos passam a compor o que Druck (2013) chama de “sem emprego”, que são os desempregados ou os informais, a condição da maioria dos brasileiros.

Ainda segundo o IBGE, no primeiro trimestre de 2020 a taxa de desemprego das mulheres foi 39,4% maior que a dos homens. Além das 6,5 milhões de desempregadas, há mais de 41 milhões de brasileiras fora da força de trabalho<sup>25</sup>. E mesmo que esse número de desemprego entre as mulheres tenha diminuído durante os anos, uma expressiva parte da ocupação dessas se insere na informalidade, ou seja, as mulheres estão em maior quantidade em ocupações informais.

Historicamente, o desemprego atinge mais as mulheres que os homens, mas na pandemia, a situação se aprofundou, pois com o fechamento de escolas e creches muitas mulheres tiveram que deixar seus empregos para cuidar dos filhos. Mesmo com o aumento do número de brasileiros ocupados (dados do IBGE) a recuperação segue mais lenta para as mulheres, que representam o maior contingente de pessoas fora do mercado de trabalho. Além das 6,5 milhões de desempregadas, há mais de 41 milhões de brasileiras fora da força de trabalho.

---

<sup>25</sup> É muito comum desempregados serem confundidos com quem está fora da força de trabalho, mas é importante saber dessa distinção. Considera-se desempregada a pessoa que está procurando emprego e não está recebendo dinheiro. Os que se encontram fora da força de trabalho são estudantes, aposentados, donas de casa e pessoas que não trabalham, mas não estão nessa busca por emprego. Aqui, não houve oferta de mão de obra e o trabalho remunerado.

**Gráfico 2: Diferença entre salário de mulheres e homens**

Fonte: G1. Globo, 2022<sup>26</sup>

O levantamento da consultoria Dados, com base na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio do IBGE nos mostra que as mulheres ganham cerca de 20% menos do que os homens e a diferença salarial entre os gêneros segue elevado mesmo quando se compara trabalhadores do mesmo perfil de escolaridade e idade e na mesma categoria de ocupação.

A entrada maciça da mulher ocidental no mercado de trabalho – principalmente as brancas de classe média – coincide com a expansão do trabalho precário por todo o globo, que estamos chamando aqui de processo de precarização. Portanto, a necessidade cada vez maior de incorporar mão de obra mais barata e flexível, abre as portas para um expressivo número de mulheres no mercado. Esse fenômeno também está ligado a importantes lutas e pressões de movimentos feministas, como expressa Harvey, no trecho a seguir:

A transição para acumulação flexível foi marcada, na verdade, por uma revolução (de modo algum progressista) no papel da mulher no mercado de trabalho num período em que o movimento de mulheres lutava tanto por uma maior consciência como por uma melhoria das condições de um segmento que hoje representa mais de 40 por cento da força de trabalho em muitos países capitalistas avançados (1992, p.146).

<sup>26</sup> Gráfico extraído da página do jornal G1. Disponível em < <https://g1.globo.com/dia-das-mulheres/noticia/2022/03/08/mulheres-ganham-em-media-205percent-menos-que-homens-no-brasil.ghtml>>

Assim, mesmo quando as mulheres foram inseridas neste mercado – ainda que de forma marginal – nunca se configurou como forma de superação das hierarquias que constituem nosso modo de vida, pois essas hierarquias se instituem como elementos estruturantes do que Scholz (1992) chama de patriarcado capitalista. Por isso, não podem ser vistas de forma separada ao próprio processo de construção do capitalismo. E ainda temos que lembrar que para mulheres brancas se inserirem no espaço público e na ciência, outras mulheres tiveram que ser subjugadas, e se voltar para a esfera de reprodução da vida, a esfera do cuidado, como por exemplo, as chamadas “empregadas domésticas”. E que para algumas mulheres (principalmente pretas, pobres, periféricas) o trabalho – mesmo que marginalizado - sempre foi necessário para sobrevivência.

Por exemplo, a população negra representam 54,9% da força de trabalho do Brasil e 57,7 milhões de pessoas, segundo dados do IBGE(2020). No entanto, são também os representantes mais comuns entre os profissionais desocupados e subutilizados<sup>27</sup>.

Para prosseguir com esta análise, faz-se necessário uma discussão inicial sobre gênero. Para Scott (1989), gênero é uma construção associada a atributos socioculturais, que é baseado nas diferenças entre os sexos a partir do que é estabelecido como masculino e feminino. Mas também é uma forma de significar as relações de poder, pois essa oposição binária afirma de forma categórica e sem equívoco o sentido do masculino e do feminino, que dependem da rejeição ou da repressão de outras possibilidades alternativas.

A autora considera gênero como uma categoria de análise histórica, onde propõe pensar como relações sociais fundadas nas diferenças percebidas entre os sexos. Lucmann e Nardi (2017) atribuem a Scott uma grande importância para pensar a distinção entre natureza/corpo e cultura/gênero, porém eles também colocam que a pesquisadora não desconstrói a oposição entre sexo e gênero.

Porém, para Butler (2003) não é somente a noção de gênero que é construída socialmente, mas também a de sexo, como mostra o trecho abaixo:

---

<sup>27</sup> E acordo com IBGE é considerado subutilizado todo aquele que está desempregado, que trabalha menos do que poderia, que não procurou emprego mais estava disponível para trabalhar ou que procurou emprego mais que não estava disponível para vaga.

Se o caráter imutável do sexo é contestável, talvez o próprio constructo chamado 'sexo' seja tão culturalmente construído quanto o gênero; a rigor, talvez o sexo sempre tenha sido o gênero, de tal forma que a distinção entre sexo e gênero se revela absolutamente nenhuma. Se o sexo é, ele próprio, uma categoria tomada em seu gênero, não faz sentido definir o gênero como a interpretação cultural do sexo (p.25).

Por isso as noções de sexo e gênero não podem ser vistas separadamente, e sim como produtos de construções hegemônicas, de uma matriz heterossexual que interliga sexo, gênero e sexualidade, mascarando discursos de superioridade masculina, através do sistema binário de gênero.

O gênero só pode denotar uma unidade de experiência, de sexo, gênero e desejo, quando se entende que sexo, em algum sentido, exige um gênero – sendo o gênero uma designação psíquica e/ou cultural do eu – e um desejo – sendo o desejo heterossexual e, portanto, diferenciando-se mediante uma relação de oposição ao outro gênero que ele deseja (op. cit., p.45).

Ao problematizar a categoria de sexo e gênero, Butler questiona um sistema epistemológico e ontológico, e com isso critica as representações ocidentais hegemônicas, nos colocando que gênero não decorre do sexo e o sexo não é próprio do ser – ou substância do ser- e as práticas de desejo não decorrem nem do sexo e nem do gênero.

Apesar das análises de Butler não se voltarem especificamente a uma crítica ao capitalismo, consideramos seus estudos de grande importância para a desconstrução ontológica de gênero e sexo, assim como de um patriarcado universal. Entendemos, assim como Butler, que essas categorias não são naturais, mas criadas culturalmente. Porém, além disso, analisamos essas como elementos que fazem parte da própria estruturação do capitalismo.

Assim, ao destacar o patriarcado capitalista, não podemos pensar a opressão da mulher como parte de uma opressão ontológica. Como coloca Scholz “ao caracterizar o patriarcado, suponho que as diferenças sociais entre os sexos são produto da cultura, e, portanto, não decorrem de dados biológicos (por exemplo, a capacidade de dar à luz)” (1992. p.4). Estamos diante de um patriarcado particularizado no capitalismo, onde na sua fundação há não somente a exclusão da mulher, mas de toda matéria sensível que imputam a mulher e a natureza

(interna e externa).

Podemos dar como exemplo o cotidiano de trabalho das mulheres vendedoras ambulantes. Essas por serem mulheres e seus corpos denominados como femininos, não vivenciam as mesmas experiências dos corpos masculinos – especificamente aqueles que estão relacionados a um padrão de masculinidade – por mais que esses sujeitos estejam em uma mesma relação precarizada de trabalho. Portanto, a maior inserção das mulheres nesses espaços de trabalho, não expressa uma ruptura das hierarquias de dominação do patriarcado capitalista.

Para Kimmel (1998) a masculinidade é socialmente construída, varia de cultura para cultura, no decorrer do tempo de vida individual de qualquer homem. E essa masculinidade é construída em dois campos de relações de poder, nas relações homens com mulheres (desigualdade de gênero) e desigualdade de homens e homens (desigualdade de raça, sexualidade e idade).

Assim, o autor também coloca que a masculinidade não é uma propriedade de algum tipo de essência eterna, nem mítica, tampouco biológica, mas um ideal hegemônico que foi criado em um contexto de oposição a “outros”. A masculinidade era assim problematizada e desvalorizada, ou seja, que o subalterno surgiu em uma oposição mútua, mas desigual com o hegemônico, em uma ordem social e econômica dividida em gênero.

Como mostram Santos e Oliveira (2017) as categorias de gênero contribui para desnaturalizar e historicizar as desigualdades entre homens e mulheres, e que as significações atribuídas ao feminino e ao masculino são desenvolvidas nas interfaces de relações sociais mais amplas.

A dimensão da diversidade (gênero, raça, orientação sexual, dentre outras) permite-nos verificar que as mulheres estão inseridas num contexto de desigualdade que, determinado por relações sociais historicamente construídas, coloca-as em situações de subordinação e opressão, advindas seja por se apropriarem historicamente de menos poder do que os homens; seja por seu pertencimento a uma classe dominada, alheia à riqueza socialmente produzida ou, seja, ainda, por pertencer a uma raça/etnia historicamente oprimida. Acrescente-se, ainda, a orientação sexual que implica outro recorte na caracterização das formas de opressão e de violação de direitos (p.13).

As autoras expressam ainda que com o aumento da desigualdade e intensificação da exploração da classe trabalhadora, aprofunda-se a situação de

dominação e exploração da mulher, pois a exploração do trabalho como dominação ideológica se apropria da lógica e valores do sistema patriarcal.

Hirata (2009) sugere três indicadores para o trabalho precário, a partir de pesquisas realizadas sobre o trabalho e o desemprego em âmbito internacional<sup>28</sup>, são eles:

4) Ausência de proteção social e de direitos sociais, inclusive de direitos sindicais: o trabalho informal nos países do Sul concerne a atividades realizadas sem proteção social (previdência social, aposentadoria), férias, etc. O mesmo ocorre com certo número de empregos do setor de serviços nos países do Norte (trabalhadores domésticos, faxineiras, etc.);

5) Horas reduzidas de trabalho, que resultam em salários baixos e que levam frequentemente à precariedade; por exemplo, uma mulher que trabalhe em tempo parcial, mesmo tendo um contrato por tempo indeterminado, pode ser considerada como alguém que exerce um trabalho precário;

6) Níveis baixos de qualificação: a ausência de qualificação formal e a conseqüente baixa renda levam, em inúmeros casos, à precariedade e ao desemprego.

Para autora esses indicadores mostram uma divisão sexual do trabalho, onde as mulheres - por serem mais numerosas que os homens, tanto no trabalho informal, quanto no trabalho em tempo parcial- podem ser consideradas como grupo mais atingido no processo de precarização. Antunes acrescenta ainda que "o capitalismo apropria-se desigualmente dessa divisão sexual do trabalho" (1999, p.109).

Apesar de reconhecermos a contribuição dessa perspectiva, que demonstra as relações desiguais de gênero contidas no processo de precarização, que se torna ainda mais perversa quando falamos de mulheres pobres e negras em um país periférico como o Brasil. O texto caminhou para uma abordagem que pensa o patriarcado a partir de uma crítica categorial do capitalismo.

A análise do patriarcado no capitalismo permite compreensão de suas especificidades. O patriarcado não é algo único e nem ontológico, ou seja, não é permanente na história da humanidade. Existiram diversas dominações masculinas

---

<sup>28</sup> (N. de trad.) A rede francesa *Stop précarité* surgiu em 2001, em decorrência das greves no Mc Donalds, na Pizza Hut, entre outros. Seu objetivo é denunciar a escalada da precariedade do emprego e apoiar as lutas dos trabalhadores em situação precária.

em diferentes sociedades e tempos históricos, pois havia uma variedade de modos de vida e essa dominação masculina se expressava em muitas diferenças. Porém, o capitalismo e a sociedade moderna inauguraram uma forma particular de vida, que se expande globalmente.

Mesmo onde surgem elementos patriarcais, eles não possuem sempre o mesmo significado. Um patriarcado no sentido de uma determinação patriarcal das relações sociais por meio do trabalho abstrato e do valor é típico apenas da sociedade ocidental. Por isso esta deve ser analisada em separado (SHOLZ, 1992, p.2),

Entende-se aqui que a exploração capitalista e a dominação patriarcal caminham de forma conjugada e por isso não podem ser vistas de maneira cindida. Assim, a análise do processo de precarização do trabalho se relacionou a uma perspectiva de gênero, onde a opressão da mulher na sociedade – aqui focado na sociedade ocidental – tem um caráter intrínseco ao modo de produção da vida.

O processo de constituição do capitalismo tem uma série de elementos que fazem parte da perspectiva de uma nova ciência (ciência moderna), e um novo olhar sobre a natureza mescla com a constituição de uma mulher, que assim como a natureza, precisa ser dominada. Esses elementos fazem parte de uma transição histórica que vai compor o chamado patriarcado moderno. Baseado em uma tautologia abstrata - que se configura como uma grande novidade do modo de vida capitalista – trata-se de destituir todas as pessoas de suas condições de produzir suas próprias vidas, transformando-as em trabalhadores “livres” que precisam vender sua força de trabalho para sobreviver.

Assim toda a atividade humana se volta para a produção de valor e se desvia de tudo que seria matéria sensível. O valor, a mercadoria, o trabalho abstrato, a política, o espaço público passa a ter conotação masculina, e o que passa a ser feminino é excluído, visto como sensível, selvagem e caótico, portanto parte da natureza e por isso precisa ser dominada.

E essa ascensão do princípio masculino, como um patriarcado produtor de mercadoria – mercadoria que possui fim em si mesmo - traz como resultado o confinamento doméstico e a repressão da mulher na história ocidental. O que produz, ao fim e ao cabo, a perda da dimensão sensível das relações humanas, a destruição da natureza (SHOLZ, 1992).

Para questionar o ideal hegemônico de masculinidade, Kimmel (1998) coloca como suporte algumas citações de pensadores clássicos da teoria social e política do século XIX e do início do século XX. O autor traz questionamentos importantes sobre como as descrições da burguesia sob o capitalismo, da personalidade democrática individual e do destino da ética do trabalho protestante sob o espírito da racionalização do capitalismo poderia estar ligado à construção do que é ser homem, ou seja, da construção da masculinidade.

Para aqueles iniciados nas Ciências Sociais há cerca de 30 anos, estou certo que todas estas citações foram tomadas como descrições da burguesia sob o capitalismo, da personalidade democrática individual, do destino da ética do trabalho protestante sob o espírito da racionalização do capitalismo, ou da tarefa árdua do ego autônomo no desenvolvimento psicológico. Alguém mencionou, alguma vez, que estes teóricos estavam, em cada um destes casos, descrevendo homens? E não simplesmente o “homem” no falso sentido genérico, mas um tipo particular de masculinidade, uma definição de hombridade que é derivada da sua identidade por participar do mercado, da sua interação com outros homens naquele mercado, em suma, um modelo de masculinidade baseado na competição homosocial (1998, P.109).

“Alguém mencionou, alguma vez, que estes teóricos estavam, em cada um destes casos, descrevendo homens?” Esse questionamento que Kimmel desenvolve em seu texto se mostra muito intrigante, pois nos coloca a pensar como a esfera pública da política, do mercado e do trabalho abstrato foram construídas com uma conotação masculina, enquanto a matéria sensível, que deveria ser excluída, foi destinada a esfera privada.

O ideal ou um modelo de masculinidade pode não permanecer o mesmo no decorrer do tempo, porém isso não quer dizer que as bases dessa dominação patriarcal estejam se destruindo. Trata-se de uma dimensão psicossocial muito mais ampla do que a dominação direta entre homens e mulheres, é o que a Roswitha Scholz chama de dominação sem sujeito. “Não são tanto homens e mulheres empíricos que tenho em mira, embora é claro que as relações empíricas entre homens e mulheres sejam definidas por essa estrutura, sem, contudo, serem nela totalmente absorvidas” (1992, p.6)

Trata-se, portanto, de compreender o trabalho abstrato e o valor como princípio masculino. Através dessa percepção Scholz desenvolve a teoria valor-dissociação, estabelecendo o significado da separação entre as esferas pública e privada para a estrutura do patriarcado ligado a forma-valor, como mostra no



trecho a seguir:

Essa estrutura básica da relação de valor tem correspondência com a formação de uma esfera *privada* e outra *pública*. A esfera privada, conseqüentemente, é ocupada pelo tipo ideal "feminino" (família, sexualidade, etc.), ao passo que a esfera pública ("trabalho" abstrato, Estado, política, ciência, arte, etc.) é "masculina". De forma ideal, a mulher seria assim o "encosto" social para o homem, que age na esfera pública. Dessa relação (nossa velha conhecida no plano da aparência) entre esfera pública e privada pode-se deduzir uma diferenciação histórica do patriarcado, uma vez que tal relação deixou de ser parte evidente de todas as sociedades surgidas até hoje (1992, p.6)

Assim, nessa transição histórica, toda a atividade humana se volta para a produção de valor, e vira as costas para tudo que seria matéria sensível, como a natureza selvagem e caótica que precisa ser dominada, assim como a mulher e seu corpo, que é associada a essa natureza.

A natureza que estamos falando não é somente a natureza externa, mas também é a interna, como os sentimentos, as emoções e a própria sexualidade. Em relação a isso Foucault (1977) nos mostra a importância do controle dessa sexualidade, onde no mundo ocidental a construção de uma identidade de pessoa começou a estar cada vez mais ligada à sua sexualidade.

Um importante marco do processo de transição para um patriarcado capitalista foi a chamada "caça as bruxas", que possibilitou uma intensa domesticação da mulher. A pesquisadora Silvia Federici (2017) elabora uma notável contribuição histórica desse processo de transição do capitalismo, como podemos ver o trecho abaixo:

O que ainda não foi reconhecido é que a caça a bruxa constituiu um dos acontecimentos mais importantes do desenvolvimento da sociedade capitalista e da formação do proletariado moderno. Isso por que o desencadeamento de uma campanha de terror contra as mulheres, não igualada por nenhuma outra perseguição, debilitou a capacidade de resistência do campesinato europeu frente ao ataque lançado pela aristocracia latifundiária e pelo Estado, em uma época no qual a comunidade camponesa já começava a desintegrar sob o pacto combinado da privatização da terra, do aumento dos impostos e extensão do controle estatal sobre todos os aspectos da vida social (p.294).

Assim, a autora nos coloca uma relação entre a acumulação primitiva - tendo como base a contribuição de Marx - e a caça às bruxas dos séculos XVI e

XVII. Evidencia como a campanha de genocídio da mulher patrocinada pelo Estado, e como grande interferência da igreja, facilitou a expulsão da população das terras anteriormente comunais. Situa no centro da análise da acumulação primitiva a caça às bruxas argumentando que este acontecimento, na Europa e no Novo Mundo, foi tão importante para o desenvolvimento do capitalismo quanto à colonização e a expropriação do campesinato europeu de suas terras. Assim, evidencia a importância da destruição do poder da mulher e de sua domesticação para transformação do corpo em máquina de trabalho para o sistema capitalista.

Para a autora, a construção de uma nova ordem patriarcal se baseou na exclusão das mulheres do trabalho assalariado e sua subordinação aos homens. E que no processo de mecanização do corpo, as mulheres foram inseridas na função de reprodução da força de trabalho, destinadas à produção de novos trabalhadores.

Assim, o processo histórico de passagem do feudalismo para o capitalismo parece ser coerente com um processo que produz (violentamente) trabalhadores assalariados e que ao mesmo tempo dissocia o feminino da forma-valor, gerando uma imagem da mulher que precisa ser domesticada, portanto afastada da esfera pública.

Porém, entendemos que apesar da distribuição mais justa de riquezas e uma divisão sexual mais igualitária do trabalho aliviar os impactos da dominação patriarcal capitalista, não conseguem por si só ser mecanismo de superação das hierarquias. Como explica Gonçalves:

Nesse sentido, são muitas as consequências oriundas da dissociação sexual que extrapolam o vínculo restrito à exploração da mulher e da força de trabalho. O disciplinamento dos corpos e dos sentidos necessário no direcionamento da atividade humana produtiva para os fins da forma do valor por meio do trabalho abstrato, por exemplo, representa uma mudança profunda operada na forma de uma cisão entre corpo e espírito (2018, p.49).

A associação da mulher a essa natureza caótica, selvagem e sensual, também aparece nos precursores da ciência moderna que a defendem a partir de uma razão pura e abstrata capaz de controlar nossos instintos, nossa natureza interna. Esse controle promove o confinamento da mulher (branca e europeia) na esfera doméstica, embutindo-lhe as responsabilidades por todos os aspectos da reprodução da vida. Mas também essa opressão vai se espalhando por todo o globo, dominando outros povos e outros modos de vida, definidos como

irracionais, selvagens, que assim como a natureza e a mulher, precisam ser dominados.

Bareuther (2014) busca evidenciar como figuras consideradas fundadoras da nova ciência desenvolviam sua atividade intelectual enquanto ocorria uma campanha de crueldade e terror contra todos os “diabos”. Realça a coincidência histórica marcante entre a filosofia mecanicista no século XVII (destacando figuras como Bacon, Galileu e Descartes) – no qual se produzia um novo conhecimento da natureza em forma de lei - e as atrocidades patriarcais que atingem seu auge na Europa no mesmo período. Assim, define a caça às bruxas como crime fundador do patriarcado produtor de mercadorias, e que faz parte da própria constituição da ciência moderna.

Essa razão abstrata vai se personificar no homem (que é o homem branco ocidental) e na história de colonização do capitalismo, a mulher pode ser todo o outro, povos de todas as outras sociedades. Portanto, do genocídio de mulheres na Europa ao genocídio de outros povos no colonialismo, fazem parte de elementos constitutivos do capitalismo. O patriarcado capitalista vai se constituindo no mesmo tempo que essa ideia de valor. Relega-se ao feminino tudo aquilo que não faz parte da produção de mercadoria, o que pode ser excluído, porém que é necessário.

Portanto, essa dominação é muito mais complexa que apenas uma disputa por espaço, pois ao mesmo tempo em que a esfera feminina, como o contexto de vida feminino e atividades de reprodução imputadas às mulheres, são elementos integrantes da socialização do valor, também lhe são exteriores, estes que não estão a luz do processo, mas fazem parte, como coloca Scholz (1992), está a sombra do valor.

No entanto, a cisão sexualmente especificada não pode ser inferida diretamente da própria forma valor. Ao invés disso, ela é numa certa medida a sombra lançada pelo valor, mas que não pode ser apreendida por intermédio do instrumental "positivo" dos conceitos formulados por Marx. As cisões de que resultam a esfera feminina, o contexto de vida feminino e o âmbito de atividades imputado às mulheres (administração do lar, educação dos filhos, "convívio social", etc.) são, portanto, elementos integrantes, por um lado, da socialização pelo valor, mas por outro, lhe são também exteriores. Como, no entanto, a cisão necessariamente faz parte do valor e com ele é posta, seria preciso criar um novo entendimento da socialização, capaz justamente de levar em conta o mecanismo patriarcal da cisão: não no sentido de um acréscimo externo, mas no de uma alteração qualitativa da própria teoria do valor, que seria assim também uma crítica do patriarcado

(1992, p.6).

Aqueles que estão na sombra são os mais descartáveis. E mesmo conduzidos a diversas mazelas da própria autodestruição do capitalismo, o homem branco vai estar mais protegido por todas as instâncias de estrutura dessa forma de vida, onde vale mais proteger essa vida em detrimento de várias outras.

Harvey (1992) nos mostra que como na transição para o sistema flexível as mulheres passam a ter um papel fundamental na produção e no mercado de trabalho, como a utilização hierarquias sexuais no processo de acumulação. Principalmente no que se refere às mulheres mais vulneráveis e periféricas, inseridas marginalmente no processo de produção do valor, na esfera pública.

Os efeitos são duplamente óbvios quando consideramos a transformação do papel das mulheres na produção e nos mercados de trabalho. Não apenas novas estruturas de mercado de trabalho das mulheres e ocupações de tempo parcial, substituindo assim trabalhadores homens centrais melhor remunerados e menos facilmente demitíveis pelo trabalho feminino mal pago, com o retorno dos sistemas de trabalho doméstico e familiar e da subcontratação permite o surgimento de práticas e trabalho de cunho patriarcal feitos em casa. Esse retorno segue paralelo ao aumento da capacidade do capital multinacional de levar para o exterior sistemas fordistas de produção em massa, e ali exportar a força de trabalho feminino extremamente vulnerável em condições de remuneração extremamente baixa e segurança do emprego negligenciável (p.146).

Dentro dessa perspectiva, uma questão se coloca crucial para o desenvolvimento dessa pesquisa, como é ser mulher periférica e vendedora ambulante na esfera de um patriarcado produtor de mercadoria?

Na busca por analisar as condições de mulheres periféricas, Gonçalves (2018) procura apreender a relação entre o atual aumento da violência sexista com os fundamentos constitutivos do patriarcado capitalista. A autora desenvolve um importante estudo, que auxilia na compreensão das especificidades da vivência do patriarcado em nossa sociedade, que está relacionada à expansão da modernidade pelo mundo e seu vínculo com a escravidão moderna no processo de colonização das regiões que vão ser constituídas como a periferia do capitalismo. A autora também relaciona o processo de colonização da periferia com a caça às bruxas na Europa, afirmando que:

[...] se tratam de expressões de um mesmo processo de diferenciação

seletiva própria da dissociação-valor que conforma a existência social no patriarcado produtor de mercadorias particularidades da sociedade brasileira, constituindo hierarquias sociais que determinam a realidade das mulheres e se exprimem também em diferenças entre estas que se apresentam não apenas como herança do período escravocrata, mas como consequência do racismo que vai estruturar nossa sociabilidade e lhe é, portanto, constitutivo (2018, p.155).

Para Carneiro (2017) a origem da construção da identidade nacional está relacionada à violação colonial praticada pelos senhores brancos indígenas e inclusive a miscigenação, na qual é romantizada e erotizada a violência sexual contra estas mulheres. E as hierarquias sexistas e racistas que se cruzam na condição da mulher brasileira não branca, diferenciando a experiência entre mulheres na vivência do patriarcado em nossa sociedade.

Nesse sentido que caminhou a pesquisa das vendedoras ambulantes, que estão inseridas dentro de um processo de precarização e informalização do trabalho em escala global. A mulher ganha um novo espaço no mercado de trabalho, ao mesmo tempo em que se reproduz hierarquias patriarcais, enraizadas na criação do sistema capitalista. As mulheres pretas e periféricas são ainda mais atingidas, encontrando-se no escombros desse sistema. Essas que sempre precisaram trabalhar, além de cuidar de sua casa e filhos (quando tinham), e muitas vezes exerciam o cuidado da casa e filhos de outros sujeitos.

A relação entre a precariedade, gênero e classe será melhor desenvolvida no capítulo a seguir, na perspectiva da interseccionalidade. Buscamos através do depoimento de três vendedoras ambulantes, analisar o cotidiano, a rotina e suas formas de (re)existir todos os dias, se desdobrando entre a esfera pública (mercado de trabalho) e a privada (casa).

### **3. Os territórios nos trilhos: o trabalho feminino no transporte ferroviário urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.**

Este capítulo se baseia na análise do processo de territorialização dos vendedores ambulantes no transporte ferroviário urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, buscando compreender como as relações de gênero se inserem nas relações de poder estabelecidas dentro dos vagões, que são territórios de intensa competitividade de trabalho. Através de uma observação inicial, constatou-se a baixa inserção de trabalho feminino nesses territórios, questão principal a ser desenvolvida neste capítulo, relacionando a discussão teórica com estudo empírico e relatos dos próprios vendedores ambulantes.

Para compreender esse processo iniciaremos discutindo a relação entre a expansão da cidade do Rio de Janeiro com o desenvolvimento do transporte ferroviário. Para modernizar a cidade do Rio de Janeiro criou-se um conjunto de infraestrutura – entre elas os trens urbanos- que ao invés de propiciar a diminuição da pobreza e miséria, como difundido no discurso oficial, aprofundou ainda mais as desigualdades sociais. Como uma das principais expressões da questão social, o trabalho precarizado, realizado pelos trabalhadores de rua, chamados camelôs ou ambulantes se expande.

Na análise do processo de territorialização dos vagões pelos ambulantes, recorreremos, como principal autor, Haesbaert (2021), trazendo uma leitura latino-americana, que enfatiza o poder simbólico do território. A referida abordagem, crescente nos últimos anos no Brasil, retrata o território substancialmente no plano do valor simbólico, da identidade, resgatando/valorizando as raízes culturais dos grupos sociais vinculados aos seus territórios.

Algumas destas abordagens latino-americanas de território trazem uma associação direta à discussão de gênero - e também da raça - como a da autora feminista indígena Sofia Zaragocin (2018) que desenvolve a concepção de corpo-território da mulher, trazendo uma interessante visão multiterritorial e interterritorial do território. Essa perspectiva leva estudo da interseccionalidade

possibilitando-nos a análise das diferentes formas de exploração experimentadas pelos sujeitos que trabalham no transporte ferroviário.

### **3.1. O transporte ferroviário urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro**

Este subcapítulo se destina a análise do transporte ferroviário urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, dentro da perspectiva da urbanização, enquanto necessidade histórica para a reprodução das relações sociais de produção numa formação social e econômica específica. Buscamos relacionar a expansão desse transporte com processo de urbanização, que produz uma cidade cada vez mais fragmentada, afastando a população (principalmente camadas mais empobrecidas) do centro, expandindo as periferias para além da própria cidade. Porém, a sua área central continua sendo um dos principais polos de trabalho, interligando os diversos locais da região metropolitana por meio dos trilhos.

Compreender o surgimento e a evolução do transporte ferroviário dentro do contexto urbano da RMRJ é de suma importância para a construção dessa pesquisa, pois se configura como um espaço onde trabalhador ambulante desenvolvem seu trabalho - necessários para sua sobrevivência- se apropriando destes e os transformando em grandes mercados. Esses sujeitos desenvolvem atividades que, ao mesmo tempo, são necessárias à circulação do capital e marginais ao próprio sistema.

Os vendedores ambulantes, mesmo inseridos em espaços delimitados, como no caso do transporte ferroviário, possuem relações que produzem fronteiras mais simbólicas, através de acordos e disputas para o controle da área de trabalho - estabelecendo limites e produzindo territórios e territorialidade. Souza (1995) relaciona território a um campo de forças, sendo este um espaço delimitado por e a partir de relações de poder, que pode ser demarcado por fronteiras bem definidas e estáveis e/ou por fronteiras simbólicas, que derivam de acordos sociais.

O espaço ferroviário possui diversas funções, pois além de produzir um intenso fluxo de deslocamento de força de trabalho na Região Metropolitana, também pode se transformar em um grande mercado - um território de venda dos mais diversos produtos - que contribui para o processo de distribuição e circulação do capital, no circuito inferior da economia. Como salienta Jordão (2019), 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.

Embora muitos ambulantes encontram-se fora do controle legislativo, eles estimulam certos setores de produção formal da economia, pois são instrumentos da circulação de mercadoria. Segundo Cacciamali (1991), "muitos países toleram esse nível de sonegação e grande parte deles está isenta de impostos esse segmento, pois a perda de receita fiscal é mais que compensada pelos benefícios que trazem aos produtores" (p. 10).

Discorreremos neste subcapítulo sobre o surgimento dos trens de passageiro na RMRJ e sua relação com o processo histórico de formação do espaço urbano do Rio de Janeiro. No século XIX, a cidade passou a ser movimentada por lógicas diferenciadas - escravista e capitalista - que provocaram conflitos que repercutem, ainda hoje, no espaço urbano (ABREU, 2013). Essas contradições fazem parte da formação social brasileira, onde as produções arcaicas, com teor escravista, e capitalista, com introdução de novos elementos, coexistiram, por muito tempo (JORDÃO, 2019).

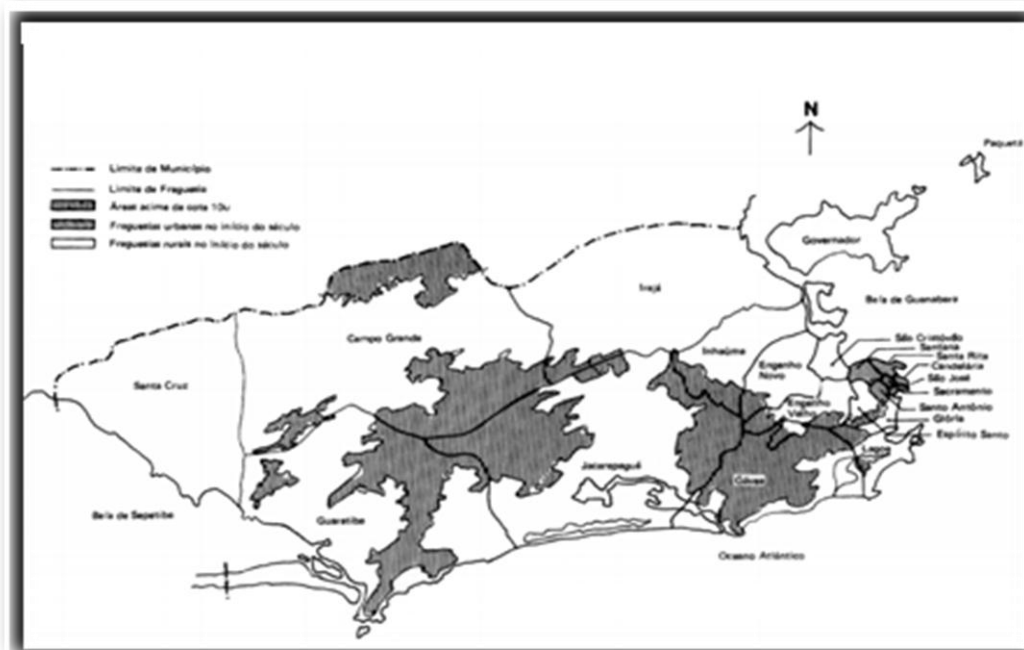
Segundo Abreu (2013), até o século XIX o Rio de Janeiro espremia-se basicamente entre cinco Freguesias (Candelária, São José, Sacramento Santa Rita e Santana), era uma cidade apertada, limitada pelos Morros do Castelo, de São Bento, de Santo Antônio e da Conceição. Além de uma cidade em que a maioria da população era escrava - poucos eram os trabalhadores livres - e com uma elite administradora/militar/mercantil reduzida.

Devido à falta de meios de transporte e a necessidade de defesa, todos moravam relativamente próximos uns dos outros. A elite local se diferenciava mais pela aparência de suas residências do que pela localização das mesmas, porém já havia uma tênue diferenciação entre as áreas. Para as classes mais pobres restavam às áreas de mangue.

Nas áreas rurais também havia diferenciação, os lugares mais distantes do centro eram destinados à produção de gêneros alimentícios para a corte. As áreas mais próximas das freguesias urbanas pouco a pouco viam surgir fazendas e xácaras que eram restritas às classes dirigentes e reservadas às atividades dos finais de semana. Essas, ao decorrer do tempo, foram se tornando área de moradia permanente (ABREU, 1987).



**Figura 3: Mapa das freguesias do Rio de Janeiro no século XIX**



Fonte: Noronha Santos F. A. As Freguesias do Rio Antigo. Rio de Janeiro. O Cruzeiro. 1965<sup>29</sup>

Até o final do Império, o território do município da corte era dividido em freguesias urbanas e rurais. Como mostra Fernandes (2011), as freguesias mais próximas eram as consideradas os subúrbios, ou seja, o emprego da palavra subúrbio no século XIX ainda não recebia um tom depreciativo. São Cristóvão, por exemplo, era considerado uma freguesia bem-conceituada - local de residência imperial - não havendo uma diferenciação entre as Freguesias do Norte e do Sul.

Segundo Fernandes (2011) a expansão da cidade no século XIX com a ação do poder público que aterrava lugares, abria e conservava as estradas e caminhos aos seus arredores, caracterizou uma importante fase dos subúrbios: os de alto status. Para o autor, a concepção de subúrbio sofreu um raptó ideológico, no Rio imperial a palavra subúrbio era sinônimo de arrabalde. Foi no decorrer do século XX que essa denominação acabou perdendo força, vindo com um conteúdo depreciativo e de oposição com a Zona Sul.

Nelson Fernandes, ao discutir ideologia em seu livro, “O raptó ideológico da categoria subúrbio”, enfatizando o Rio de Janeiro, relaciona o espaço e a ideologia, tratando os conceitos, a própria linguagem e os significados como

<sup>29</sup> Através do mapa pode-se visualizar como as freguesias rurais e urbanas se configuraram na cidade, onde as freguesias urbanas eram bem limitadas.

produtos sociais. O autor analisa como o significado da palavra “subúrbio” pode ser entendido como um fenômeno ideológico, ajudando a compreender outro significado, o do termo “Zona Sul”, que se formou repleto de ideologias, adquirindo um conteúdo moralizador.

Portanto, um conceito que em um plano neutro (inexistente) deveria só demarcar um território, pode vir repleto de significações, tendo um caráter simbólico, como mostra o trecho abaixo.

[...] As Representações do espaço – os discursos, os signos, as palavras, as paisagens – não são apenas um reflexo, um dado diretamente dedutível do espaço e das estruturas sociais, pois há uma circularidade, um intercâmbio, uma reprodução entre a realidade sócio espacial e suas representações de tal forma que elas também participam simultaneamente da construção do espaço social (FERNANDES, 2011, p. 39).

Foi com a vinda da família real para o Brasil, no século XIX, que a cidade começou a transformar radicalmente a sua forma e conteúdo, apresentando verdadeiramente uma estrutura espacial estratificada em termos de classes sociais. Pois a família real impõe ao Rio uma classe social até então quase inexistente, e demanda novas necessidades materiais que atenda os anseios dessa classe, mas também que promova o desempenho das atividades econômicas, políticas e ideológicas.

A independência política e o início do reinado do café geram, por sua vez, uma nova fase da expansão econômica, resultando daí a atração – no decorrer do século e em progressão crescente- de grande número de trabalhadores livres, nacionais e estrangeiros. A partir de meados do século a cidade passa a atrair também numerosas capitais internacionais, cada vez mais disponíveis e à procura de fontes de reprodução. Grande parte deles é utilizada no setor de serviços públicos (transportes, esgoto, gás, etc.), via concessão obtidas do Estado (ABREU, 2013, p.35).

Com efeito dessas mudanças, pouco a pouco a cidade passa a ser movida por duas lógicas (escravista e capitalista), que se apresentam como distintas, mas que fazem parte do mesmo processo de desenvolvimento do sistema capitalista e marcam a formação social brasileira. O antigo espaço colonial, com diferentes

usos e amontoados de classes sociais, passa a incomodar e para resolver esse “problema” no início do século XX são lançadas reformas urbanas.

Essas reformas só serão possíveis, pois, no decorrer do século XIX são lançados no espaço os elementos que permitem a sua separação e fragmentação, resultando no afastamento de grande parcela da população do centro. Além das desigualdades de renda e herança escravocrata, a segregação socioespacial passa a marcar o espaço urbano do Rio de Janeiro<sup>30</sup>.

Segundo Abreu (2013) essa separação de classes sociais no espaço urbano do Rio de Janeiro só foi possível devido à introdução do bonde de burro e do trem a vapor que, a partir de 1870, que constituíram impulsionadores do crescimento da cidade, passando a atuar sincronicamente, porém em direções distintas. Ainda para o autor, o bonde atendeu a Zona Sul e o trem atendeu a uma demanda de localização de sujeitos de baixa renda e atividade industrial, considerada menos nobre. Como mostra o trecho abaixo.

Um crescimento que segue a direção das “frentes pioneiras urbanas” já esboçadas desde o século XVIII, mas que agora é qualitativamente diferente, 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 passa a se deslocar os usos “sujos” e as classes menos privilegiadas (Abreu 2013, p.37).

Os meios de transportes, que já viam se desenvolvendo no século XIX, têm um papel importante na suburbanização. Porém, entendê-los com impulsionadores do processo de separação de classes no espaço pode mascarar como essas condições urbanas são criadas para a constante reprodução dos meios de produção, ou seja, a segregação sócioespacial como fundamento para a manutenção da alienação da força de trabalho. A alienação do espaço-tempo passa a expandir para todas as esferas da vida, tanto que se reconhecer no seu espaço se torna tão difícil como reconhecer o próprio produto de seu trabalho.

O trem e o bonde são indicativos que possibilitam o entendimento da expansão dos subúrbios, pois permitiram a maior ocupação fora do centro, tanto para o subúrbio de elite, como para o subúrbio do proletariado.

<sup>30</sup> O que não é uma realidade exclusiva do Rio de Janeiro, mas do processo de urbanização periférica que marca o Brasil.

Para compreender o que foram e o que significam os bondes, trens e subúrbios no século XIX, é preciso, antes de tudo, desnaturalizá-los. Isto é, não os tratar segundo significações que lhe deram a posteriori: o bonde “fazendo” a zona sul para setores médios, o trem fazendo o subúrbio para o proletariado. (FERNANDES, 2011, p.99)

Essa naturalização de que os subúrbios são criados desde sua origem como lugar do proletariado e como produto exclusivo do trem - e que o bonde foi um meio de transporte limitados a áreas mais nobres - podem acabar escondendo o papel do Estado, que a serviço do capital, produz espaços fragmentado e segregação no urbano, e com isso a alienação total do proletariado.

Sobre a alienação (do trabalho e urbana) do proletariado, Debord acrescenta que;

A separação generalizada do trabalhador daquilo que ele produz perde-se todo ponto de vista unitário sobre a atividade realizada, perde-se toda a comunicação pessoal direta entre os produtores. Na senda do progresso da acumulação dos produtos separados, e da concentração do processo produtivo, a unidade e a comunicação tornam-se atribuições exclusivas da direção do sistema. O êxito do sistema econômico da separação significa a proletarização do mundo (2003, p.26)

A construção das linhas férreas e dos bondes, por si só, não produzem separação das classes no urbano, mas auxiliam nesse processo. Para entender essa relação iremos descrever com mais detalhe o papel desempenhado pelos trens na história da cidade do Rio de Janeiro, pois esse meio de transporte propiciou a expansão dos subúrbios, que posteriormente foram considerados de usos “sujos”.

Segundo Abreu (2013), o período de 1870 a 1902 marca a primeira fase da expansão acelerada da malha urbana do Rio de Janeiro e essa expansão passa a ser determinada, principalmente, pelas necessidades de reprodução de certas unidades da capital, tanto nacionais como estrangeiro. Porém, como expressa Abreu:

Este período começa, na realidade, em 1858, com a inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro Dom Pedro II (atual Central do Brasil) que permitiu a partir de 1861, a ocupação acelerada das freguesias suburbanas por ela atravessadas. A partir de 1868, com a implantação das primeiras linhas de bondes de burro, com outro meio de transporte veio facilitar a expansão da cidade, neste caso em direção aos bairros das atuais zonas sul e norte (2013, p.4).

Os trens foram responsáveis pela rápida transformação de freguesias, que se mantinham rurais, até então. Como já mencionado anteriormente, em 1858 foi inaugurado o primeiro trecho da Estrada de Ferro Dom Pedro II, ligando a freguesia de Santana e Queimados e nesse mesmo ano foram inauguradas as estações de Maxambomba (atual distrito sede de Nova Iguaçu) e Cascadura e Engenho Novo<sup>31</sup> (no Rio de Janeiro). Em 1961 foi inaugurada a estação São Francisco Xavier e Sopopemba<sup>32</sup> (atual Deodoro).

Com uma nova linha do centro até Cascadura incentivou a ocupação desse espaço. Conforme Abreu (2013, p.50) “antigas olarias, curtumes, ou mesmo núcleos rurais, passaram a então se transformar em pequenos vilarejos e atrair pessoas em busca de uma moradia barata”, o que resultou no aumento da demanda por transporte, e por isso, expansão do número de composições e estações.

Em 1870 inaugurou-se de fato o sistema suburbano de transporte, pois a linha de Cascadura passou a ser servida por dois trens diários, com horários mais adaptados a entrada e saída dos locais de emprego do centro da cidade. Na década seguinte, como resultado da ocupação suburbana até Cascadura, se expandiu ainda mais as estações, inaugurando Engenho de Dentro, Piedade, Rocha, Derby Club, Sampaio, Quintino, Meier. A estação Madureira foi inaugurada em 1890 (Abreu, 2013).

---

<sup>31</sup> Cascadura e Engenho Novo eram áreas rurais, porém já mantinham relações constantes com as freguesias centrais, incrementadas em 1961 quando foi inaugurado o serviço regular de trens até Cascadura.

<sup>32</sup> Nessa época Sapobemba e Maxambomba eram pequenos núcleos isolados que serviam a uma população rural esparsa.



do Cajú, por isso não teve um papel indutor com a ferrovia D. Pedro II. Entretanto, isso não impediu que pequenos núcleos se desenvolvessem ao longo de suas linhas, dentro os quais se destacam: Inhaúma, Vicente de Carvalho, Irajá, Colégio, Areal (atual Coelho Neto) e Pavuna, já que podiam chegar ao centro da cidade com baldeação de São Francisco Xavier para os trens do Dom Pedro II.

Em 1886 foi inaugurada a primeira linha de Northern Railway Company - também chamada de Estrada do Norte (Futura Leopoldina Railway)- entre São Francisco Xavier e Miriti (atual Duque de Caxias). Interligou uma cadeia de núcleos semi-urbanos preexistentes, (como Bonsucesso, Ramos, Olaria, Penha, Brás de Pina, Cordovil, Lucas e Vigário Geral<sup>34</sup>), que passaram a se desenvolver de forma acelerada, devido a grande acessibilidade ao centro que a ferrovia proporcionou. Portanto, apesar de percorrerem regiões mais baixas, sujeitas a inundações por se situarem perto da orla da Baía de Guanabara, teve uma importância maior que a Rio D'Ouro. (Abreu, 2013).

Conforme Abreu (2013), em 1893 foi inaugurado o primeiro trecho da Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil, com nome de Linha auxiliar, que ligava Mangueira a Sapopemba (atual Deodoro), que já era ligada à rede central. Em 1898 foram inauguradas as estações de Vieira Fazenda, Del Castilho, Magno e Barros Filho.

Na última década do século XIX estavam em crescimento os principais subúrbios do Rio de Janeiro atual, entretanto, segundo Abreu (2013), eles não passavam de núcleos dormitórios, portanto não possuíam existência própria, independente do centro da cidade. A mesma população que trabalha no centro comercial da cidade residia nestes subúrbios.

No final desse século e início do século XX, a cidade do Rio de Janeiro passa por uma construção espacial que estará relacionada com a reprodução de um novo processo de segregação socioespacial, consequência de uma profunda estratificação espacial. Segundo Fernandes, “aqueles que descrevem a atmosfera política e ideológica do Rio de Janeiro no início do século XX expõem uma sociedade sedenta em reformar a velha cidade colonial e implantar uma ordem espacial profundamente discriminatória e excludente” (2011, p.16).

A ânsia de adequar a forma urbana do Rio de Janeiro às necessidades de

---

<sup>34</sup> Em 1946 foi inaugurada a Avenida Brasil, que também atendeu esses bairros, constituindo, portanto, o subúrbio rodoviário.

concentração e acumulação de capital produziu nessa cidade intensas transformações, como mostra Abreu no trecho a seguir.

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 exigem uma nova organização do espaço (aí incluindo o espaço urbano de sua capital) condizente com esse novo momento de organização social (2013, p.59).

Nesse contexto, entre os anos de 1903 e 1906 o prefeito Pereira Passos<sup>35</sup> dirigiu um amplo programa de reformas urbanas no espaço carioca. Pretendia-se atualizar todo o processo de importação/exportação de mercadorias que possuía características coloniais devido a ausência de um porto moderno. Também era preciso construir a imagem de uma capital moderna, que concretizasse a importância do país como principal produtor de café do mundo. (JORDÃO, 2019).

Além disso, as contradições e diferenças de classes no mesmo espaço tinham que ser resolvidas. Pereira Passos, primeiramente renova a área central, abrindo avenidas, derrubando cortiços e outras moradias populares para a circulação, higienização e embelezamento da cidade. Expulsa do centro urbano os mais pobres, o proletariado, que tentam se instalar na periferia e no subúrbio mais imediato, porém certas normas de moradia e higiene não foram só impostas ao centro, alcançam outras áreas da cidade, expulsando essa população para cada vez mais distante e para as favelas.

Cabe salientar que, em nome da estética e da higiene, o prefeito declara guerra aos quiosques da cidade, proibindo a venda de vários produtos por ambulantes. Essa lógica se perpetua até os dias atuais, tanto que para o vendedor ambulante trabalhar ele precisa ultrapassar diversas barreiras em seu cotidiano, enfrentando a restrição por parte do Estado<sup>36</sup>, com supervisão nos trens da Supervia:

A Reforma Passos, ao mesmo tempo em que investia em setores básicos da reprodução de força de trabalho, beneficiou, por outro lado, uma série de frações

<sup>35</sup> Pereira Passos foi o prefeito da cidade do Rio de Janeiro, que nesta época era a capital federal, entre 1902 e 1906, assim nomeado pelo presidente Rodrigo Alves.

<sup>36</sup> Atualmente o Decreto-Lei 2.041, de 1940, que regula o exercício do comércio ambulante, proíbe a subida dos vendedores nos veículos em movimento para oferecer a mercadoria aos clientes.



do capital. Tanto do capital financeiro, que pegou empréstimos indispensáveis para realização de obras (capital principalmente internacional) como diversas outras unidades que se beneficiaram com a renovação da cidade. Propiciou aos proprietários de imóveis lucros extraordinários, pelo favorecimento de obras em suas áreas, estimulou a indústria de construção civil, e a melhoria da circulação interna e externa propiciou um menor custo de circulação e de produção do capital, estimulando o processo de capital industrial na cidade. O valor-de-troca do solo urbano se põe acima do valor-de-uso.

A destruição de vários cortiços impulsionou o crescimento das favelas, que se tornaram uma alternativa para a população residir próximo do seu local de trabalho. Essa população que não parava de crescer - atraídas pelos empregos na construção civil e o desenvolvimento industrial - não podiam mais se instalar nos cortiços, foram para as favelas e/ou para as periferias. Também houve um aumento considerável da população residente nas freguesias suburbanas do Engenho Novo e Inhaúma (ABREU, 2013).

Segundo Abreu, a forma urbana carioca no decorrer do período 1906 - 1930 reflete, em grande parte, as contradições existentes no sistema político-econômico do país àquela época. "De um lado, os Governos da União e do Distrito Federal, representando as classes dominantes, atuam preferencialmente na esfera do consumo, incentivando a continuidade do processo de renovação urbana da área central e de embelezamento da zona sul" (2013, p.72).

A industrialização brasileira também teve um papel importante no arranjo socioespacial carioca. 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 das capitais que se afastariam facilmente por meio de importações ou gastos excessivos (JORDÃO, 2019). O Rio de Janeiro, nessa época, era o principal centro fabril do país, devido à fatura de energia elétrica, produzida pela Light, e a abertura de um novo porto do Rio de Janeiro. Mesmo havendo muitas áreas disponíveis próximo dos portos, a existência de terrenos mais baratos nas áreas servidas pelas ferrovias impeliu diversas fábricas a escolherem a localização suburbana (ABREU, 2013)

O processo de ocupação do subúrbio (Norte e Sul) se impulsionou bastante, porém ao mesmo tempo em que a administração pública realizava obras de embelezamento e valorização da Zona Sul, para outras áreas da cidade restavam

praticamente nenhum investimento do Estado e das concessionárias de serviços públicos. Assim, como mostra Abreu “[...] Trem, subúrbio e população de baixa renda passaram a ser sinônimos aos quais se contrapunha a associação bonde/zona sul/estilo de vida moderno” (2013, p.57).

A partir de 1930, com o governo Vargas<sup>37</sup>, o Estado passa a intervir diretamente na reprodução da força de trabalho, construindo habitações populares nas periferias. Porém, a maior parte das obras públicas e recursos foram destinados novamente à Zona Sul e área central, mas também em outros bairros da zona norte, como a Tijuca. O resultado disso, como mostra Fernandes, é uma nova zona de subúrbios mais precários ainda, que consta com dois elementos para o imaginário do subúrbio (trens e proletariado). Do outro lado, o Estado passa a intervir também na localização industrial, nos quais estas foram excluídas dos bairros da Zona Sul e Norte do Rio de Janeiro, dando espaço ao capital imobiliário obter mais lucro com áreas que já seguiam tendências de valorização.

O crescimento da cidade do Rio de Janeiro não foi acompanhado da melhoria do transporte ferroviário. Até quando houve melhoria, com a eletrificação da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) no final da década de 1930, o subúrbio ferroviário já estava ocupado, e uma parte considerável da população pobre só conseguia se estabelecer em áreas distantes da área central.

Engendram-se, com isso, as bases para uma distribuição desigual e concentradora de investimentos para a cidade do Rio de Janeiro, com ação estatal maciça sobre o urbano. Esse era só o início de décadas de severas intervenções e políticas que foram concentradas em setores e camadas superiores. Toda essa distribuição desigual de serviços públicos desenrola uma discussão sobre centro e periferia.

Para Abreu, na década de 1920 já assentava as bases para a formação da área metropolitana do Rio de Janeiro, com uma estrutura urbana que assumia cada vez mais uma forma dicotômica: um núcleo abastecido de infraestrutura, onde residiam as populações de maior poder aquisitivo e a periferia, carente de infraestrutura, com população mais pobre e com ação do Estado quase inexistente. Cabe ressaltar que o autor não nega a existência de classes diferentes ocupando o

---

<sup>37</sup> Só no governo Vargas (1930 – 1945) que o Estado passou realmente a intervir na questão da habitação na cidade, promovendo habitação proletariado suburbana, reduzindo bastante o custo do capitalista com a reprodução da força de trabalho.

mesmo espaço, como em favelas existentes na Zona Sul da cidade, composta por maioria de renda mais baixa.

Sobre essa dicotomia núcleo e periferia, Villaça destaca que:

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 investindo em equipamentos e serviços urbanos, em uma periferia onde a omissão do Estado definiu seu conteúdo social (2000, p.62).

Para contribuir na discussão sobre centro e periferia, Pinho (2021) procura discutir novos fundamentos para analisar as periferias urbanas das metrópoles brasileiras. Buscando pensar na relação centro e periferia na atualidade, marcada pela hegemonia do capital financeiro se afastando da concepção dicotômica, que acentuam a separação e a exclusão dos espaços periféricos, pois são vistos como locus da classe trabalhadora e do Exército Industrial de Reserva.

Para o autor pensar a periferia acentuando a exclusão e a separação obscurece a análise urbana. A concepção de que a periferia é um espaço não integrado, não só espacialmente, mas também em relação ao mercado consumidor, se faz muito presente em pesquisas de 1970 e 1980, no qual a acumulação estaria baseada no consumo da população de maior poder aquisitivo. Essas construções teóricas são baseadas ainda em um modo de acumulação do capital produtivo, no qual a luta de classes é expressa sobre o urbano nas metrópoles através da dicotomia entre centro e periferia.

Assim, Pinho (2021) procura entender as diferenciações socioespaciais que ocorrem dentro da totalidade crítica. Pensando as periferias urbanas imersas no movimento de reprodução crítica do capitalismo, no qual a população se integraria por um processo de socialização negativa. O que significa a inclusão desses espaços – através o processo de financeirização e ficcionalização da economia - pelo consumo individual em uma integração a sociedade de consumo. A população passa a ser incluída como cidadão através do consumo e do crédito, mesmo dentro de um quadro de crescimento da pobreza e da miséria.

Pensar o espaço urbano da região metropolitana, em uma totalidade, onde o transporte ferroviário adquire várias funções, como estabelecer redes e conexão

entre os lugares, principalmente através de fluxo de trabalhadores que se deslocam da periferia para o seu local de trabalho (espaços centrais). Com isso se estabelece um território onde o convívio de múltiplos sujeitos resulta no desenvolvimento de um grande comércio (informal), que gera um grande consumo, onde os sujeitos são incluídos nas formas da mercadoria através do processo de financeirização e ficcionalização da economia.

Os ambulantes do transporte ferroviário produzem circulação de mercadorias em um circuito inferior da economia, estes fazem parte de um sistema totalizante, mas em suas práticas cotidianas, para sobreviverem, produzem regras, códigos, normas e todo um conjunto de relações que se estabelecem em formas de poder, criando territórios e territorialidades.

### **3.3 Território e gênero**

Os vendedores ambulantes através de suas práticas sociais se apropriam de determinados espaços, por um período de tempo, instituindo seus territórios no momento em que impõem a estes espaços uma dinâmica própria do grupo, espacializando suas posturas corporais e suas atividades. Segundo Ornat (2006) participar do grupo territorializado significa aderir a um sistema de valores produzidos culturalmente, onde cada jogador ao realizar seus movimentos deve respeitar as regras instituídas através de um conjunto de normas identitárias. Esse conjunto de normas tem por suporte os corpos, com suas mensagens gestuais: um conjunto de códigos reconhecidos por seus pares de relação. Nestes códigos de comportamento estão presentes padrões de relação de gênero que são compreendidas de forma tática pelos sujeitos sociais.

Nesta perspectiva que este subcapítulo se desdobrará, buscando debater a relação entre território e gênero, partindo da compreensão que o território não é constituído por corpos neutros e universais, pois o corpo tem raça, sexualidade, gênero, faixa geracional e classe socioeconômica. Assim, os mesmos sujeitos envolvidos em um processo de territorialização específica, podem vivenciar o território de maneiras diferentes, trazendo-nos para a questão de como é ser mulher ambulante em um território de trabalho com predominância masculina, como o dos trens.

Para entender o território, vamos discutir brevemente o conceito de espaço,

pois na ciência geográfica ele é a categoria chave para compreensão dos outros conceitos. O espaço - assim como o território - pode ser analisado por diversas vertentes e concepções. Para Rogério Haesbaert, nessa análise é indispensável conceber o conceito espaço sem dicotomizar o espaço de tempo, o chamado espaço-tempo.

Na mesma linha, Massey (2008) conceitua espaço como conjunto ou feixe de múltiplas trajetórias, onde já na utilização da palavra trajetória pretende unir o espaço e o tempo. O espaço não é um desdobramento do tempo, ao contrário, espaço e tempo existem em um conjunto, assim a autora propõe um tensionamento epistêmico entre espaço-tempo ou tempo-espaço.

O tempo-espaço que Massey fundamenta, constitui-se de múltiplas trajetórias que se encontram no aqui e agora. O tempo como processo aberto ao imprevisto, assim também pode ser pensada a conjunção tempo-espaço: “Se o tempo é a dimensão da mudança, então o espaço é a dimensão do social: da coexistência contemporânea dos outros. E isso é ao mesmo tempo um prazer e um desafio” (p. 15). A autora entende o espaço em sua multiplicidade, em sua diferença, des(encontro), produção de alteridade. Assim, valoriza os aspectos diferenciais do espaço, mas sem ignorar os elementos de hegemonização que o capitalismo difundiu pela Terra inteira.

Em sua concepção, ela vai à contramão do pensamento eurocêntrico de espaço, um pensamento Ocidental construído na modernidade – mas também visto na pós-modernidade – que define espaço como fixo atemporal e homogêneo. Seu propósito central é construir uma nova imaginação de espaço, pensado a partir de outro conjunto de ideias, como: inter-relação, contemporaneidade dinâmica e heterogeneidade. Um espaço aberto que possibilita uma “pluralidade de trajetórias, uma simultaneidade de estórias-até-agora” (Massey, 2008, p. 33).

Harvey (2012) discute teoricamente “espaço” como uma palavra-chave, associando a visão tripartite do espaço absoluto-relativo-relacional com a leitura lefebvrea dos espaços percebido, concebido e vivido (também denominados espaços material ou experimentado, conceitualizado e da representação). Prefere pensar esses espaços em tensão dialética um com o outro, pensar constantemente nas interações que eles travam entre si. Como mostra no seguinte trecho, encontrado em sua obra.

O espaço não é nem absoluto, nem relativo, nem relacional em si mesmo, mas ele pode tornar-se um ou outro separadamente ou simultaneamente em função das circunstâncias. O problema da concepção correta do espaço é resolvido pela prática humana em relação a ele. Em outros termos, não há respostas filosóficas a questões filosóficas que concernem à natureza do espaço – as respostas se situam na prática humana. A questão ‘o que é o espaço?’ É por consequência substituída pela questão ‘como é que diferentes práticas humanas criam e usam diferentes concepções de espaço?’. A relação de propriedade, por exemplo, cria espaços absolutos nos quais o controle monopolista pode operar. O movimento de pessoas, de bens, serviços e informação realiza-se no espaço relativo porque o dinheiro, tempo, energia, etc., são necessários para superar a fricção da distância. Parcelas de terra também incorporam benefícios porque contêm relações com outras parcelas.... Sob a forma do arrendamento, o espaço relacional se torna um aspecto importante da prática social humana. (2012, p.132, apud HARVEY, 1973).

A concepção relacional do espaço se apresenta de forma muito rica, pois identifica o espaço - portanto o território - não somente através de suas relações, mas também como incorporadores destas relações, que se constituem em diferentes espaços e tempos. O que nos permite um olhar transescalar e multiescalar, possibilita um “observar o mundo” a partir do espaço/território que estamos inseridos, considerando seu caráter relacional com outros fenômenos em diferentes escalas, desde a do corpo até o global.

Essa conceitualização de território que se desdobra desde o território do/no corpo (iniciando pelo ventre materno) até o que podemos denominar territórios-mundo, vem daquilo que se chama pensamento “decolonial” uma busca por pensar nosso espaço e, de alguma forma, o próprio mundo, considerando as bases espaço-temporais em que estamos situados (HAESBAERT, 2020). A existência de um entendimento de mundo a partir de grupos subalternos, que no caso da minha pesquisa esse entendimento parte da análise da vivência dos vendedores ambulantes, que sofrem violências das mais diversas: de classe, de raça, de gênero.

O espaço enquanto práticas sociais em diferentes escalas e tempos históricos só é produzido e reproduzido na existência de um ser social. Esse ser social não é neutro, ele tem cor, classe, gênero, e historicamente têm seus corpos diferenciados performaticamente como homem e mulher. Por isso, compreende-se como necessário uma leitura espacial e territorial nas suas multiplicidades.

Na geografia a categoria território tem uma longa trajetória, podemos citar estudiosos como Friedrich Ratzel, Jean Gottman, Claude Raffestin, Robert Sack, e

importantes pesquisadores brasileiros, como Berta Becker, Milton Santos, Marcelo Lopes de Souza e o mais utilizado nesse artigo Rogério Haesbaert, que expressa a importância da concepção latino-americana de território.

O ponto em comum entre as concepções desses autores é que território é estabelecido através de relações de poder espacializadas. O que pode variar é a posição teórico-filosófica frente ao poder. Portanto, é interessante que se defina a concepção de poder para definir território.

A noção de poder pode estar ligada desde a ideia de poder absoluto, que é “concebido”, representativo e está ligado a coerção, que está na mão do soberano, do poder estatal, até a concepção de poder relacional, que de acordo com Haesbaert, citando Gramsci, é tanto coerção, quanto consentimento. O poder relacional está presente tanto de forma material - como poder funcional - quanto de forma simbólica, no conjunto de ideias e valores, através do poder ideológico.

Outro estudioso que trata essa noção de poder relacional é Foucault (1982) que amplia a noção de poder, explicitando que toda relação social tem embutida nela relações de poder. Colocando, também, que onde há poder há resistências, contribuindo para estudos sobre territórios de resistências.

Uma visão muito importante na discussão entre poder e território é a latino-americana, que descreve sobre a “colonialidade do poder”, que se mostra significativa para se pensar a dimensão étnica, racista e patriarcalista que o poder se projeta nas periferias urbanas da América Latina.

Para Souza (1995), território é um campo de forças, sendo este um espaço delimitado por e a partir de relações de poder, que pode ser demarcado por fronteiras bem definidas e estáveis e/ou por fronteiras simbólicas, que derivam de acordos sociais. Pensando nos vendedores ambulantes, estes podem estar dentro de espaços delimitados, como no caso dos trens da Supervia, mas em suas relações constituem fronteiras mais simbólicas, através de acordos e disputas para o controle da área de trabalho, estabelecendo limites que expressam a sua territorialidade.

Além das negociações internas dos vendedores ambulantes, existem também limites para o acesso aos seus espaços de trabalho (territórios), como regras e padrões de comportamento, ou seja, não é qualquer pessoa que pode fazer parte do grupo. A entrevistada 3 fala sobre a união dos trabalhadores ambulantes dos trens, afirmando que “o pessoal da antiga se reúne, para discutir questões relativas

ao trabalho nos trens”. Ela afirma ainda que não é qualquer pessoa que pode vender no trem e que existem regras e códigos a serem seguidos.

Eu to aqui em Campo Grande e fico olhando o trem passar, se não tiver ninguém com a minha mercadoria eu entro no vagão e vendo. Mas se tiver alguém e eu entrar sem ver, eu fico na próxima estação, para não atrapalhar nem a venda e nem a minha (AMBULANTE 3)

Nos percursos do trabalho de campo, foi possível observar alguns conflitos relacionados à “quebra” dessas regras implícitas. Vendedores discutindo sobre quem venderia a mercadoria naquele vagão, pois detendo as mesmas mercadorias, a presença de um atrapalharia a venda do outro. O que evidencia a intensa competitividade dentro desses territórios. E que a presença do corpo em determinado vagão pressupõe a ocupação daquele território.

Haesbaert (2004) entende o território como um contínuo funcional-simbólico, onde todos possuem uma territorialidade, que segundo ele é uma condição para criar território. Sack (1986) afirma que territorialidade é aquilo que faz de um espaço qualquer, um território, ou seja, é a relação de poder espacialmente expressa, e a tentativa de um indivíduo ou grupo de afetar, influenciar ou controlar, pessoas, fenômenos e relações. Os vendedores ambulantes, por exemplo, podem exercer sobre uma área controle como forma de comunicar, moldar e influenciar atitudes, comportamentos, ações e significados, a territorializando.

Segundo Sack (1986) podemos encontrar diversas formas de territorialidade em praticamente todos os modos de organização social e em diferentes períodos históricos. Sendo a territorialidade uma estratégia geográfica para controlar pessoas e coisas através de signos espaciais.

Existe uma multiplicidade de territórios, que se constituem em diversas escalas espaciais e temporais. Segundo Souza (1995) território não pode ser entendido como substrato material, pois no mesmo substrato podemos ter territorializações diferentes. No caso do transporte ferroviário do Rio de Janeiro, conseguimos entender como este pode servir para territorialidades distintas: para os passageiros que circulam todos os dias para o trabalho; para aqueles que o utiliza para só para o lazer; para os que possuem alguma deficiência; para as passageiras mulheres; para os que trabalham todos os dias dentro dos trens, sendo



eles vendedores ambulantes, guardas, artistas, entre outros.

Não podemos compreender o território como sendo somente contínuo, devemos considerar também suas redes, onde cada um dos territórios descontínuos é uma rede a articular dois ou mais territórios contínuos. As relações dos vendedores ambulantes, podem se realizar em redes, e em diversas escalas, em relações multiescalares e transescalares. Pensando somente em suas mercadorias, estas podem estar ligadas ao mercado formal, informal e ilegal, associadas à escala local, nacional e/ou global.

Os vendedores ambulantes circulam com as mais diversas mercadorias. Nas conversas, durante o trabalho de campo, foi possível reparar que é comum entre os ambulantes trabalhar com mais de uma mercadoria durante a vida no trem. A escolha pela sua mercadoria pode depender de alguns fatores, como: o mercado, ou seja, o que está saindo mais em determinada época, a concorrência, pois não é vantajoso vender uma mercadoria que já saiu muito no vagão. Também tem a idade do trabalhador e o gênero, pois os vendedores mais novos e homens conseguem carregar mercadorias mais pesadas.

Meu carro chefe sempre foi revista, mas eu também vendi agulha, relógio, artesanato. Ao longo do tempo eu já vendi muita coisa no trem, na década de 1980 eu trabalhava com picolé, em determinado tempo eu achei que estava tendo muita concorrência, eu criei a marca Azulão e passei a colocar um picolé diferenciado na caixa, um produto fabricado pela ex-funcionária da Kibon e ela vendia para as padarias e eu consegui comprar (AMBULANTE 1).

Durante as entrevistas foi possível reparar algumas regras e códigos a ser seguidos pelos ambulantes. Apesar da falta de uma organização maior ou um sindicato<sup>38</sup>, os valores ficam subentendidos no dia a dia, podemos citar alguns, como: não entrar no vagão com a mesma mercadoria do outro vendedor; não deixar seu lixo jogado; não vender mercadoria roubada. Isso não quer dizer que as regras são sempre respeitadas, pois o território do transporte ferroviário é formado por uma multiplicidade de sujeitos, que possuem formas de vida e opiniões diferentes. Como mostra Souza (2011), território é uma rede de relações sociais que define ao mesmo tempo um limite e uma alteridade, tendo diferenças entre

---

<sup>38</sup> Nas entrevistas, alguns vendedores ambulantes falaram sobre movimentos e organizações dos Ambulantes no transporte ferroviário, inclusive o ambulante 1 tentou fundar um sindicato nos trens que ia se chamar Sindatrem. Porém, no espaço ferroviário, nenhum sindicato se consolidou.

membros (comunidade) e os outros (que não fazem parte da comunidade).

O cotidiano dos trabalhadores ambulantes nas cidades, de forma geral, é conflitivo. De um lado há certa aceitação à atividade comercial ambulante por parcela das populações urbanas, na medida em que esse labor é incorporado na cultura das cidades, no cotidiano da vida dos cidadãos, nas relações sociais que se costuram no tecido urbano, na economia urbana. Por outro lado, os vendedores ambulantes sofrem estigmas, especialmente, em relação à qualidade e origem do produto que oferecem (FARO, 2018).

No transporte ferroviário, essa repressão está ligada a proibição dos ambulantes em vender suas mercadorias dentro do espaço administrado pela empresa Supervia. Muitos relatam que ela já foi bem maior, e que teve um tempo que a era comum cenas de violência, com espancamentos e tiros, e apesar da repressão ainda existir ela se apresenta mais leve nos dias atuais.

Bom, a repressão sempre existiu desde que eu cheguei à malha ferroviária a gente passa por esse sufoco, na época eram os guardas ferroviários que colocavam a arma na nossa cara e levava a nossa mercadoria, e a gente por não ter conhecimento de leis a gente acabava aceitando aquilo, eles eram muito violentos. Depois veio a supervia com essa mesma proposta, inclusive utilizou alguns guardas ferroviários para fazer esse tipo de trabalho sujo, sendo que através de alguns estudantes nos descobrimos que era ilegal, a apreensão de mercadoria na malha ferroviária é ilegal, não tinha base na lei. A supervia passou a usar a o decreto federal, proibido o comercio ambulante nos trens e estações sem autorização, só que a gente descobriu que não pode mandar tomar nada e nem bater em ninguém e eles faziam totalmente ao contrário (AMBULANTE 1)

É interessante destacar essa relação entre a empresa que administra a malha ferroviária, os guardas ferroviários que são designados para fazer o “trabalho sujo” e os vendedores ambulantes. Muitas vezes ocorrem apreensões pelos agentes de segurança privada das mercadorias vendidas irregularmente nas plataformas, porém conforme sindicatos trabalhistas<sup>39</sup> elas são ilegais porque esta atividade é de responsabilidade de forças de segurança pública, como polícias e guardas civis, o que não é o caso de agentes.

Na fala a seguir é evidenciado como parte da população que trabalha como ambulante no trem vem oriunda do desemprego. Essa população subalternizada fica suscetível a diversos tipos de violências cotidianas, conforme Pires (2011) essa repressão vem na forma de “esculacho”.

<sup>39</sup> Como o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de São Paulo

Tivemos uma situação em 2004 onde tivemos quatro companheiros baleados e o clima de tensão fora de série, confronto toda hora, humilhação que os companheiros passavam, inclusive o antropólogo Lenin Pires fala sobre isso no livro dele, o Lenin ficou dois anos aqui dentro dos trens fazendo pesquisa, e a tese virou um livro, ele vivenciou isso, o esculacho que a gente sofria. Passei muitas situações de violência, mas nunca aceitei ficar na ilegalidade, desde que eu entrei para o sistema ferroviário, não era a supervia ainda, inclusive entrei em contato com a administração da empresa, com a rede ferroviária, com a CBTU<sup>40</sup>, com a própria Flumitrem no sentido de legalizar nem que seja parte desses trabalhadores, que a maioria que veio para o trem e tem chegado ao trem até hoje é oriundo do mercado de trabalho, o pessoal fica desempregado e no desespero acaba indo vender uma coisinha no trem (AMBULANTE 1).

Os vendedores ambulantes sofrem pela marginalização, associada ao cometimento de pequenos delitos, e pelo esculacho (PIRES, 2011). Essa repressão é movida pelo poder público em geral, em razão da natureza informal/ilegal de parcela da atividade exercida, o que incide em violações de direitos e explode em verdadeiras cenas de confronto urbano (FARO, 2018).

A imagem a seguir foi retirada de um vídeo da página do Movimento Unido dos Camelôs do Rio de Janeiro (MUCARJ). Na intenção de realizar uma limpeza na cidade, muitas mercadorias são apreendidas. Essas mercadorias para muitos trabalhadores são a base de sua sobrevivência, pois é na venda que eles retiram o sustento próprio e de suas famílias.

---

<sup>40</sup> A Companhia Brasileira de Trens Urbanos é uma empresa pública brasileira, vinculada ao Ministério do Desenvolvimento Regional.

**Figura 5: Apreensão de mercadoria pela guarda da cidade do Rio de Janeiro**



Fonte: MUCA, 2022<sup>41</sup>

Também podemos observar em um trecho da entrevista com a ambulante 6, que relata como essas apreensões de mercadorias estiveram presentes na sua rotina de trabalho. São obstáculos que dificultam o cotidiano dos vendedores, e que fazem parte da precariedade desses corpos em um ambiente hostil a sua presença.

Antigamente qualquer pessoa conseguia entrar no trem, era só entrar e vender. Hoje em dia isso mudou, existe hierarquia, por que os mais antigos acham injusto os mais novos chegarem e não respeitar nada, porque eles não pegaram uma época pesada. A galera da antiga pegou a fase que os guardas davam tiro, a gente tinha que correr pelos trilhos. Eu já perdi várias mercadorias, tinha hora que eu acabava de pagar passagem para entrar e já perdia mercadoria e me colocavam para fora, as vezes eu não tinha um centavo para pagar de passagem para a volta para casa (AMBULANTE 6).

Segundo os vendedores ambulantes “ainda existe uma má cultura de associar esses trabalhadores a contraventores”. Com um passado que se liga à ferrovia antes mesmo de sua inauguração, os vendedores se tornaram patrimônio cultural imaterial<sup>42</sup>. Apesar desse reconhecimento oficial do governo do estado, os

<sup>41</sup> Vídeo retirado do Instagram oficial do MUCA.

<sup>42</sup> Os vendedores se tornaram patrimônio cultural imaterial da cidade em 7 de janeiro, quando um projeto de lei assinado por 20 deputados estaduais foi sancionado pelo governador em exercício, Cláudio Castro.

camelôs continuam proibidos de comercializar nos vagões administrados pela concessionária Supervia e seguem sem ter a atividade regularizada, como é o sonho de muitos que conversamos.

Para o ambulante 3 o tombamento da categoria significa um grande passo adiante. Porém, os ambulantes há anos percorrem as estações fluminenses e cobram das autoridades uma decisão sobre o a sua regularização. Conforme o ambulante 1, o movimento dos ambulantes nos trens administrados pela Supervia surge na tentativa de reunir os vendedores e deixar a categoria mais forte para lutar pelos seus direitos. Podemos ver na imagem abaixo uma proposta desse movimento, com a coinfecção de camisetas que tem a intenção de expressar uma identidade positiva do grupo.

**Figura 6: Ambulantes com camisetas " Sou amigo do trem"**



Fonte: Imagem disponibilizada pelo ambulante 1

Os usos cotidianos dos ambulantes nos trens demarcam diferenças e criam transcrições na paisagem ao subverter usos esperados desse espaço. Construindo espaços de disputas práticas e simbólicas, transformando-os em território, afirmando o direito de estar, ocupar, traçar itinerários, pertencer e ter identidade e lugar.

Haesbaert (1999) propõe pensar as relações entre território, identidade e lugar. Onde território é uma materialidade, um produto/produzido por relações de

poder que se afirmam em discursos e práticas de identificação, de construção de coesão interna. Há a criação de uma imagem interna, que visa construir a identidade do grupo e assim seu território, essa imagem está muito associada à imagem do outro.

Apesar de o pesquisador compreender o jogo de poder assimétrico que tende de absorver padrões menos fortes e conceber ao poder hegemônico a primazia da gestão e representação no território, Haesbaert, em sua discussão, nos mostra que existem outras representações e narrativas a serem contadas, além da hegemônica. Nessa linha, o autor coloca como a perspectiva latino-americana contribui para o debate do território. Essa é muito inspirada no pensamento decolonial, que contesta a “colonialidade do poder” - termo difundido nas obras de Quijano<sup>43</sup> – Onde nossa sociedade é marcada pela herança escravista e patriarcal, que proliferam até hoje violências de classe, raça e gênero.

Como Haesbaert (2020) salienta, a concepção de território no contexto latino-americano vai muito além da clássica associação à lógica estatal e/ou a escala, ele se expande, transitando por diversas escalas, e estando muitas vezes relacionados à defesa da própria vida. Essa visão está vinculada à herança de um modelo extractivista moderno-colonial que se coloca como obstáculo para existência de povos originários e grupos subalternos. “Desdobram-se assim desde os territórios do/no corpo íntimo (a começar pelo ventre materno) até o que podemos denominar territórios-mundo...” (p.76).

O autor mostra a importância do território no contexto da colonialidade, que se expressa pela defesa do corpo-território que não dissocia corpo e mente, natureza e cultura, materialidade e espiritualidade. Compreendendo a função simbólica do território, o relacionando as identidades, onde existir, já é resistir e a resistência começa pelo próprio corpo. Assim, existir como mulher, trabalhadora em um mercado tão precarizado, como o dos ambulantes, já é resistir a diversas opressões que se expressa no cotidiano, que vai desde o trabalho até a casa, em espaços públicos ou privados.

Segundo Haesbaert (2020) como categoria de análise, essa relação e interação do corpo com o território já estava presente em estudos de ingleses na

---

43 Aníbal Quijano foi um sociólogo e pensador humanista peruano, conhecido por ter desenvolvido o conceito de "colonialidade do poder". Seu corpo de trabalho tem sido influente nos campos dos estudos descoloniais e da teoria crítica

década de 1990. Para Steve Pile e Heidi Nast, por exemplo:

Pouco a pouco, os corpos se tornam relacionais, territorializados de maneira específicas. De fato, pode-se dizer que os próprios lugares são exatamente o mesmo: eles também são constituídos por relações entre, dentro e para além deles; territorializados através de escalas, fronteiras, geografia, geopolítica (Pile e Nast, 1998:3).

Porém, os indígenas e as mulheres (principalmente indígenas) são protagonistas a tratar o território como corpo e corpo como território, problematizando a concepção “corpo-território” na América Latina. Tentando romper um período longo de negligência e/ ou menosprezo em relação à multiplicidade inerente ao próprio corpo suas manifestações em termos de classe, gênero, raça, identidade nacional/regional, capacitação física e idade ou faixa geracional.

Em diversos estudos a corporeidade está profundamente implicada com questões de raça e gênero, como podemos destacar Sofia Zaragocin<sup>44</sup> que discute território em outras dimensões, no qual há partes do corpo com territorialidades próprias, como o útero. Essa visão está vinculada à herança de um modelo extractivista moderno- colonial que se coloca como obstáculo para existência de povos originários e grupos subalternos. Desdobram-se assim desde os territórios do/no corpo íntimo (a começar pelo ventre materno) até o que podemos denominar territórios-mundo.

A autora mostra a importância do território no contexto da colonialidade, que se expressa pela defesa do corpo-território que não dissocia corpo e mente, natureza e cultura, materialidade e espiritualidade. No qual o capitalismo moderno para dominar a natureza externa, extirpa o território de populações nativas e negras, e para dominar a natureza interna controla os seus corpos, e no caso das mulheres dominam até seu ventre.

A fala da ambulante 3 quando indagada sobre o motivo da predominância masculina nos trens nos trás uma discussão sobre a maior dificuldade das mulheres em exercer seu trabalho, pois não há espaço para todos, nem mesmo em um emprego informal e precário.

---

44 Geógrafa feminista decolonial. É membro do Coletivo de Geografia Crítica do Equador e Professor Visitante e Pesquisador Associado do Departamento de Sociologia e Estudos de Gênero da Flacso-Ecuador

Geralmente mulheres tem marido, e o marido não quer que ela trabalhe na rua. Ela vem logo com filho e a gente não deixa criança entrar. Ela tem que arrumar com quem fique o filho, pois o trem é uma arma para a criança, então ela não pode ficar aqui (AMBULANTE 3).

Podemos associar a subordinação da mulher no âmbito familiar, incumbida das atividades domésticas com a estrutura básica da relação de valor, que tem correspondência com a formação de uma esfera privada (relacionada ao feminino) e outra pública (relacionado ao masculino). A imagem do homem se conecta com a esfera pública, as atividades remuneradas e produtivas, e a da mulher com a esfera privada, no âmbito doméstico, que é subalternizado e marginalizado do contexto social de direitos e liberdades. Assim, mesmo a mulher ganhando um novo espaço no mercado de trabalho, não se rompe as hierarquias patriarcais, pois elas são enraizadas na criação do próprio sistema capitalista.

### **3.3. Território em movimento: competitividade do trabalho e luta para existir**

O subcapítulo foi baseado na análise das estratégias usadas pelos ambulantes para resistir ao contexto adverso a que estão expostos e também como produzem mecanismos de sobrevivência através do trabalho precarizado em territórios de intensa competitividade. A resistência desses vendedores está relacionada a uma luta para existir, e as mulheres, só por serem determinadas assim, já carregam um grande peso nas costas. Principalmente quando falamos daquelas que não se encaixam em padrões dominantes, como de gênero, sexo e sexualidade.

Nesse subcapítulo e com auxílio das discussões teóricas acima, buscamos responder as seguintes questões: como é ser mulher trabalhadora ambulante no transporte ferroviário de passageiros do Rio de Janeiro? Como se configura esse território para a classe trabalhadora mulher? E quem é esse sujeito mulher?

Por isso essa parte do estudo focou no cotidiano das mulheres vendedoras ambulantes nos trens administrados pela empresa Supervia, compreendendo a dinâmica dessas mulheres e dificuldades de trabalho em um território de



predominância masculina. E explorando através das interpretações individuais das vendedoras ambulantes, conjunturas mais amplas, ou seja, como estas mulheres estão inseridas na esfera de um patriarcado produtor de mercadorias.

Para isso, trazemos González, et al (2019) que buscam debater coletivamente as contribuições que o conceito de interseccionalidade pode trazer para a construção corpo-território, através de uma perspectiva feminista latino-americana. E também Gonçalves (2018) que trata a condição de mulheres periféricas, procurando apreender a relação entre o atual aumento da violência sexista com os fundamentos constitutivos do patriarcado capitalista.

A análise dos vendedores ambulantes pode nos revelar a luta de classes e a estrutura de poder entre os gêneros, pois são as práticas espaciais que permitem desvendar a base da organização geográfica das sociedades. O espaço tem hoje um papel privilegiado como incorporador das materialidades e das ações humanas advindas de conhecimento, e através das formações sociais que se estabelece toda a complexidade do mundo real (REIS, 2013). As relações sociais são elementos importantes na estruturação do espaço geográfico. Portanto, é importante compreender como o espaço se organiza na expansão do capitalismo e como nele se estabelece relações sociais de poder, inclusive relações de gênero.

Como coloca Butler (2003), o poder parece operar na própria estrutura binária em que se pensa gênero. Simone Beauvoir expressa “a gente não nasce mulher, torna-se mulher” o que significa que desde quando nascemos vamos sendo construídas como mulheres, que relacionam ao sexo feminino. E isso se constitui através de relações de poder e dominação.

Judith Butler, com a influência de Foucault, questiona o sexo como uma entidade biologicamente determinada, mostrando-nos que sexo e sexualidade são discursivamente construídos ao longo do tempo. Como a identidade do sujeito é construída no interior da linguagem e do discurso, as identidades generificadas e sexuadas são performativas<sup>45</sup>. Para Butler (2003) mulher é algo que fazemos, mas do que somos.

---

<sup>45</sup> Performatividade de gênero é um termo criado pela filósofa feminista pós-estruturalista Judith Butler em seu livro de 1990, *Gender Trouble*. Ela argumenta que nascer homem ou mulher não determina o comportamento. Em vez disso, as pessoas aprendem a se comportar de maneiras específicas para se encaixar na sociedade. A performatividade está ligada a bases linguísticas e filosóficas específicas. Está relacionado em como o indivíduo vai assumir sua posição como sujeito.

Nesse sentido, o sujeito não é anterior ao que ele expressa, mas é justamente um efeito do que ele expressa. [...] o gênero é sempre um feito, ainda que não seja obra de um sujeito tido como preexistente à obra. [...] não há identidade de gênero por trás das expressões do gênero; essa identidade é performativamente constituída, pelas próprias “expressões” tidas como seus resultados. (BUTLER, 2003, p. 48,).

A partir de uma matriz de inteligibilidade se produz uma heterossexualidade compulsória, no qual o “eu” verdadeiro só é revelado no sexo, no gênero e no desejo. A noção de sexo aparece na linguagem hegemônica como substância do ser, portanto a mulher é representada como sexo feminino e por isso precisa se atrair sexualmente pelo sexo oposto.

Butler (2003) se baseia em Iriguy e expressa que a gramática substantiva do gênero, que supõe homens e mulheres, assim como seus atributos masculinos e femininos, se configura no sistema binário de sexo e mascara o discurso unívoco e hegemônico da superioridade masculina.

As relações de poder expressas nas diferenças de gênero são configuradas no patriarcado, que se produziu em diferentes sociedades e tempos históricos. Como já mencionado anteriormente, no patriarcado capitalista o próprio sistema se estrutura na diferença entre gêneros. A esfera pública se destinou ao homem, e nessa se estabeleceu o trabalho e o valor (base do sistema). A esfera privada ficou talhada à mulher, ligada ao âmbito doméstico, incumbida do trabalho de reprodução. Como expressa Scholz (1992), o valor é o homem e a mulher é a sombra desse valor.

Para se instaurar um padrão de vida capitalista e uma sociedade moderna, que vai se difundir globalmente, é preciso destituir todas as pessoas das condições de produzir suas próprias vidas. Podemos citar o cercamento dos campos<sup>46</sup>, que estabelece um marco na transformação de trabalhadores, precisando vender sua força de trabalho para sobreviver.

Essa transformação exige uma cisão entre valor, com toda a atividade

---

<sup>46</sup> Cercamentos dos campos consistiu em uma crescente ação de privatização de terras que eram de uso comum dos camponeses, através do cercamento desses locais realizado por poderosos senhores locais. Por exemplo, a paisagem rural inglesa que era caracterizada pelo openfield (o campo aberto, sem vedação) passou a ter sua exploração nos campos fechados.

humana voltada para a produção desse valor, virando as costas para a vida em si e tudo que seria matéria sensível. Assim, se constitui os espaços cindidos, onde o valor, a mercadoria, o trabalho abstrato, o espaço público, a política e o estado passam a ter conotação masculina, e para o feminino sobra toda a esfera do cuidado, restrito ao âmbito doméstico.

A mulher passou a ser relacionada à matéria sensível, que assim como a natureza interna (sentimentos, emoções, sexualidade), e também a externa precisa ser dominada. Pois o corpo deve ser administrado racionalmente para o trabalho e a sua mente direcionada para a produção. A natureza é selvagem, caótica e tem seu próprio tempo, ela vai à contramão do que ciência moderna e racional prega.

Somente a razão pura e abstrata é capaz de controlar essa natureza. Esse controle vai desde o confinamento da mulher a esfera doméstica, ao genocídio de mulheres na Europa (as chamadas bruxas), dos povos originários no colonialismo, genocídio de povos negros na escravidão. Esses são elementos constitutivos do capitalismo, e suas contradições perpetuam até os dias atuais.

A inserção das mulheres no mercado de trabalho não se estabeleceu como uma forma de superação das hierarquias, mas muito pelo contrário, para que mulheres brancas fossem inseridas no espaço público, outras mulheres tiveram que ser subjugadas, destinadas para o trabalho de cuidado, que é marginalizado em um sistema onde a produtividade é a base de tudo.

Por isso, pensar em um patriarcado produtor de mercadoria é refletir sobre o “outro” que não é o homem branco, rico e hétero. Apesar de entendermos que em um mundo de mercadorias todos podem ser descartados, esse homem vai ser protegido por todas as instâncias de estrutura dessa forma de vida. Dependendo da sua classe, sexo e raça, o indivíduo não será protegido por nenhuma instância, corpos subalternizados, os que podem deixar morrer<sup>47</sup>.

As mulheres vendedoras ambulantes, na expressão de Gonçalves (2018) são o “escombros do próprio sistema” sujeitadas as diversas formas de dominação e exploração. Buscando analisar como se configura o transporte ferroviário como

---

47 O biopoder relaciona-se com o controle sobre a vida, e diz respeito a fazer viver e deixar morrer. No pensamento de Foucault por biopolítica se entende a maneira pela qual, a partir do século XVIII, se buscou racionalizar os problemas colocados para a prática governamental pelos fenômenos próprios de um conjunto de indivíduos enquanto população, entre outros cabe apontar, a saúde, a higiene, as taxas de natalidade, a longevidade, o sexo, a raça. O conceito aparece, na obra de Foucault, pela primeira vez, no último capítulo de História da Sexualidade I, A vontade de saber (1976) intitulado Direito de morte e poder sobre a vida.

território de trabalho para a mulher vendedora ambulante, introduzimos o conceito de interseccionalidade. Essa discussão foi baseada na obra de González, et al (2019) que são relacionadas ao pensamento decolonial, trazendo o conceito de interseccionalidade para abarcar a construção de corpo-território.

A interseccionalidade como conceito surge como uma proposta da teoria feminista do século XX, principalmente do feminismo negro estadunidense, que trata das diversas formas de opressão e dominação que recaem sobre algumas mulheres. Assim, classe-raça-gênero se configura como dimensões de possibilidades de diferentes formas de dominação que vivem os sujeitos e pelo qual se organizam as sociedades (GONZÁLEZ, et al. 2019).

Como mostram as autoras o conceito revela a impossibilidade de analisar as dimensões de desigualdade de forma isolada, ou mesmo como uma somatória de distintas desigualdades, pelo contrário, as desigualdades se imbricam na vida dos sujeitos de forma complexa e que precisamos nos situar com essa complexidade para podermos abordá-las.

Esse conceito chega à academia para romper com a hegemonia do feminismo branco, permitindo o reconhecimento de múltiplos sistemas de dominação que “longe de atuar como canais separados, se relacionam e potenciam entre si” (IBID, 2019), bem como serve para heterogeneizar os próprios sujeitos do conhecimento.

A partir desses giros epistêmicos, a interseccionalidade se torna uma ferramenta analítica que permite compreender as distintas dimensões de opressão que se materializam nas trajetórias de vida dos sujeitos de carne e osso, atuando de maneira simultânea. O que evidencia e aprofunda o cruzamento e a combinação das identidades de gênero, classe, raça, idade e que se traduzem nas ações de dominação e opressão que vivem especialmente as mulheres e os corpos feminizados.

As autoras expressam que temos que reconhecer que a interseccionalidade, por seu uso e difusão, tem criado espaços conceituais que segundo Lugone (2000, p.79) "se trata de entender essas dimensiones en forma interrelacionada, pues estos elementos constituyen el modelo capitalista, eurocéntrico y globalizante que establece el patrón de las relaciones de poder".

Desta forma, a interseccionalidade se entrelaça com o feminismo latino-americano. Aura Cumes (2009) baseada no estudo de mulheres indígenas na

Guatemala, elabora uma crítica ao reducionismo das visões dos distintos movimentos que centram somente em um eixo, seja de gênero, etnia/raça ou classe social. Ao contrário, propõe que devemos analisar o racismo, o patriarcado e o classismo como sistemas de dominação que não funcionam somente de maneira separada, mas também o fazem de maneira inter-relacionada. Além do mais, os sistemas não operam de maneira semelhante entre homens e mulheres. A autora ressalta ainda que:

El racismo de las mujeres blancas y mestizas, pesa tanto como el patriarcado de los hombres blancos, mestizos e indígenas [...] En América Latina, en gran medida, las mujeres blancas han tenido con las indígenas y afrodescendientes una relación de matrona-sirvienta, de propietaria-esclava o de señora-muchacha. La historia nos ha hecho desiguales y sería muy desafortunado ocultar esas asimetrías bajo un argumento falaz de la universalidad de una forma de ser mujeres, levantando una única bandera de liberación. (CUMES, 2009, P. 34).

Para Carneiro (2017) a origem da construção da identidade brasileira (miscigenação) está baseada na violência colonial praticada pelos senhores brancos contra mulheres negras e indígenas. Assim, o mito da democracia racial é alicerçado em hierarquias sexistas e racistas. Essas hierarquias configuram diferentes experiências entre mulheres na vivência do patriarcado em nossa sociedade.

Para Gonçalves (2018) o genocídio de mulheres na Europa e o de outros povos no colonialismo faz parte dos elementos constitutivos do capitalismo, que para fundar o progresso, a modernidade e o trabalho abstrato propagou a destruição do outro e da natureza, que são vistos como inferiores e irracionais. Mas também foi necessária a invenção da raça, assim a condição das mulheres periféricas e a diferença entre elas como resultado do racismo enquanto elemento constitutivo do patriarcado moderno.

A interseccionalidade possibilita evidenciar como as formas de dominação se entrelaçam. Elas se entrelaçam “como fibras de um tear e operam tanto estruturalmente quanto historicamente em um dado espaço-tempo”. Mas isso não significa um olhar de “cima” e “de fora” das relações sociais, mas sim enxergar as interseções a partir das experiências. Ou seja, “configurar um olhar que reconheça e desvende relações opressivas, mas também torna visível em no mesmo enredo as estratégias de disputa e ressignificações que fazemos individual e coletivamente”

(GONZÁLEZ, et al. 2019, p76. tradução nossa).

Com isso, as autoras nos trazem a categoria de experiência, que na contemporaneidade começa a ser valorizado tanto pelas Ciências Sociais como pela filosofia feminista nos processos de compreensão da produção do conhecimento e da ação social, cujos estudos se contrapõem à ideia de objetividade pura e de sujeito universal. Mostrando como a posição de sujeito e as experiências distintas interferem significativamente na produção do conhecimento. Propõe pensar a vida pessoal como um terreno político e público, lugar das (re)produções das relações de gênero, mas também de transformações e resistências.

Nas perspectivas descolonizadoras, a experiência também aparece como categoria-chave para a recuperação daquelas narrativas que foram ignoradas desde narrativas imperiais patriarcais e androcêntricas. Várias vozes de feministas latino-americanas destacaram as experiências de mulheres subalternizadas com base em sua classe social, etnia, gênero, nacionalidade, como elaborações que podem expressar formas de resistência ao hegemônico.

No entanto, nem sempre existe uma relação direta entre o lugar subalterno ocupado por essas mulheres e a geração de experiências de transformação ou questionamento do sistema hegemônico. Da mesma forma, essa experiência não é sim, transparente para quem investiga, mas, na medida em que material complexo permite camadas ou níveis de leitura onde formas de continuidade podem ser interpretadas, mas também de contestação das lógicas dominantes. A partir de uma abordagem experiencial, podemos nos aproximar da compreensão de toda a dimensão da interseccionalidade (GONZÁLEZ, et al. 2019, p. 77 tradução nossa).

Portanto, trazemos conceito de interseccionalidade na tentativa de resgatar o que na experiência de vida de diferentes mulheres foi ocultado. E o nosso olhar começa pelo próprio corpo - o corpo como território da mulher - que desde que nasce já inicia diversas lutas, principalmente as mulheres subalternas, no escombros do sistema. Mas também um olhar para o território que esses corpos de diferentes mulheres ocupam e que podem nos revelar relações de gênero. E é nessa perspectiva que analisamos os depoimentos de três mulheres que trabalham no transporte ferroviário de Rio de Janeiro, tentando resgatar as suas experiências cotidianas. São falas de quem vivencia ou vivenciou a rotina de trabalho nesses transportes.

A ambulante 3 começou a trabalhar como vendedora aos 13 anos na região central, pois morava por lá. No entanto, começou a vender dentro dos trens há 20 anos, quando teve que sair do antigo posto de trabalho por causa da grande repressão aos camelôs, que estava acontecendo na época. Atualmente atua como ambulante no ramal Santa Cruz, realizando um fluxo entre Campo Grande e Paciência, várias vezes ao dia.

A primeira entrevistada para a pesquisa não foi uma vendedora ambulante do transporte ferroviário, porém foi a pessoa que iniciou nossa rede de contatos e com isso as entrevistas. Esta, que atualmente tem 47 anos, trabalha como camelô na região central do Rio de Janeiro há 24 anos. Em sua entrevista também destacou a grande violência mencionada pela ambulante 3 que está ligada ao poder público, através da coerção dos guardas municipais, na qual todos os dias camelôs perdiam suas mercadorias e sofriam “esculachos”.

Ainda segundo a entrevistada, a própria já sofreu violências. A pior foi aos 23 anos, quando estava em um protesto e foi espancada pelos guardas. A partir desta ocasião resolveu lutar pelos seus direitos e de sua categoria, entrando para alguns movimentos. Atualmente é uma das porta vozes do Movimento Unido dos Camelôs (MUCA).

Os outros ambulantes entrevistados também retratam essa repressão dentro do transporte ferroviário. A violência e confrontos com os trabalhadores de rua (camelôs e ambulantes), que se perpetua ao longo da história - mais intensa em alguns momentos do que outro - nos revela como estes trabalhadores padecem pela marginalização, associada ao cometimento de pequenos delitos, e pelo esculacho (PIRES, 2011). São aqueles que podem sofrer maior repressão, que não são protegidos por todas as esferas da sociedade, tendo seus direitos violados.

A ambulante 5 que trabalha no trem há 22 anos e já percorreu alguns ramais diferentes, também fala sobre a violência sofrida dentro do transporte ferroviário, ressaltando que teve época que os ambulantes precisavam pular da plataforma e correr pelos trilhos quando viam os seguranças ou mesmo jogarem suas mercadorias pela janela no meio do trilho, esconderem-se em baixo do banco, e às vezes até os passageiros os ajudavam a encobrir a mercadoria. Destaca ainda que já perdeu muitos amigos por causa de brigas relacionadas à mercadoria, pois:

Esse é o pão de cada dia, quando compramos mercadoria é tudo que a

gente tem, a gente gasta tudo, não fica com dinheiro guardado. Essa é uma sensação horrível, é uma sensação de impotência, você vê seu sacrifício e seu suor indo embora, você coloca a mão na cabeça e pensa... como é que vou trabalhar amanhã? O que eu vou fazer? Como vou levar as coisas para dentro de casa? (Ambulante 5).

Perder a mercadoria significa perder todo o rendimento daquele dia, às vezes impossibilitando o indivíduo de voltar a trabalhar, pois não possui dinheiro para comprar seus produtos. Muitas vezes, da mercadoria sai o sustento de uma família, e trabalhar como ambulante significa conseguir o sustento mais básico, ou seja, existir em uma sociedade no qual você é o que você tem.

A ambulante 6, iniciou no trem em 1995, e também narra que vivenciou conflitos dentro do transporte ferroviário do estado do Rio de Janeiro, porém afirma que atualmente ela sente que a violência é menor, falando que os mais jovens não sentiram na pele o terror que os antigos passaram. Há uma aparente “paz” entre os seguranças e os camelos, que pode estar relacionada às negociações formais e simbólicas com agentes da Supervia, mas também com a atuação de movimentos que denunciam a repressão e expõe na rede (internet) os abusos relacionados a empresa.

Porém, a violência ainda se faz presente na formação desses territórios, no medo de perder a mercadoria para os seguranças, a destruição de seu corpo ao carregar produtos pesados. Esperar um trem que pode chegar lotado ou com outros ambulantes que já venderam a mesma mercadoria, se traduz no temor de voltar para casa sem dinheiro suficiente para sustentar a família.

Das mulheres que conseguimos conversar nos trens, a maioria não tinha companheiro(a), inclusive das três ambulantes aqui ressaltadas (ambulante 3, 5 e 6), somente a ambulante 6 é casada, ao contrário dos homens que conversamos, cuja maioria declarou que tinha uma companheira<sup>48</sup>. Para mulheres que são mães solas essa realidade se torna ainda mais precária, pois sem outro apoio, se desdobrando entre casa e trabalho, perder mercadoria, ou não conseguir vender o suficiente é deixar de por comida na mesa que ela mesma necessita arrumar.

Apesar de não podermos generalizar através dos dados acima, eles não fogem a regra brasileira. As chamadas famílias monoparentais que têm a mulher

---

<sup>48</sup> A palavra está no feminino, pois todos os ambulantes homens entrevistados se declararam heterossexuais.



como responsável pelos filhos de até 14 anos já são mais de 11 milhões no Brasil, de acordo com dados levantados pelo IBGE em 2018, o que representa aproximadamente 5% do total de arranjos domiciliares do país.

Na sociedade patriarcal que vivemos as mulheres ainda possuem o dever da esfera doméstica, do cuidado da casa, do filho, do marido e de outros familiares. A feminização do mercado de trabalho não rompe com os papéis de gênero, fazendo com que a mulher tenha dupla e as vezes tripla jornadas, entre casa e trabalho. Quando falamos de mães solas essa realidade se mostra mais cruel, pois sozinha e sem rede de apoio, são ainda mais vulneráveis.

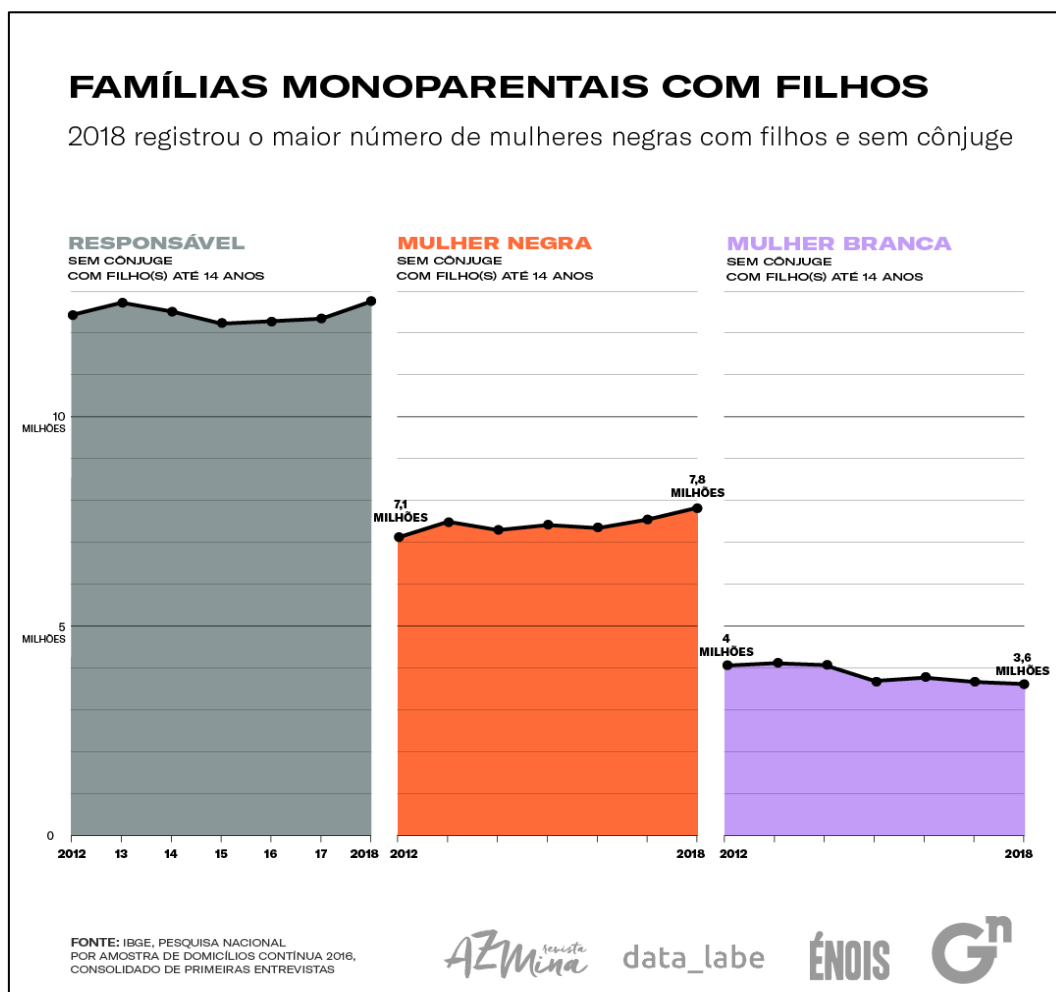
Segundo a Síntese dos Indicadores Sociais do IBGE<sup>49</sup>, no Brasil, 63% das casas chefiadas por mulheres estão abaixo da linha da pobreza. A crise econômica que o país vem passando atinge mais as mulheres – especialmente as que chefiam sozinhas famílias inteiras. Elas são as primeiras a perderem o emprego, e com fechamento de escolas e creches (com a Pandemia de Covid-19), necessitando de cuidar da família, passaram a viver uma jornada do lar ainda mais desafiadora, o que dificultou ainda mais a sua inserção no mercado de trabalho.

Não somente o gênero e a classe social influênciam na vulnerabilidade dessas mulheres, a questão racial também é um fator preponderante. Podemos observar no gráfico abaixo a diferença da quantidade de mães solas negras e brancas.

---

<sup>49</sup> Esses são alguns dos dados destacados no estudo Retrato das Desigualdades de Gênero e Raça com base em séries históricas de 1995 a 2015 da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad), do IBGE.

Gráfico 3: Famílias monoparentais com filhos



Fonte: Gênero e Número<sup>50</sup>

O número de 11 milhões de mulheres em famílias monoparentais, inclui todas as famílias desse tipo, sem diferenciar as faixas de renda das mulheres. Porém, com os dados da série de 2012 a 2018 obtidos pelo Gênero e Número junto ao IBGE rapidamente se percebe a desigualdade no acesso à renda entre as famílias monoparentais lideradas por mulheres negras e por mulheres brancas. Do total de famílias monoparentais que vivem abaixo da pobreza - menos de US\$ 5,50 – 63% são de mulheres negras.

No mundo moderno, trabalhar existe qualidades, como horários flexíveis, grande disponibilidade, dinamismo e etc. Estes são necessários dentro de um sistema tão competitivo, principalmente quando pensamos em um emprego precário e informal, onde não ter essas qualidades significa ser substituído. Dentro

<sup>50</sup> Os dados da série de 2012 a 2018 obtidos pela Gênero e Número junto ao IBGE. Disponível em < <https://www.generonumero.media/mulheres-renda-emergencial/> >

dos trens essa realidade é intensificada, pois além de buscar atenção dos passageiros, precisam disputar com uma série de outros ambulantes, trabalhando horas para buscar algum lucro mais significativo. Para as mulheres essa realidade pode se tornar bem mais difícil, algumas já chegam cansadas, pois tiveram um serviço anterior, o de cuidar da casa, dos filhos e as vezes do marido.

Sobre o motivo de ter mais homens do que mulheres no transporte ferroviário da RMRJ, as três vendedoras ambulantes falaram sobre a relação da mulher com a esfera do cuidado. A ambulante 3 ressaltou que “geralmente mulher tem marido e o marido não quer que ela trabalhe na rua”, ainda mencionou que “a mulher vem logo com filho e que os ambulantes não permitem criança no trem”.

O dia de trabalho comumente é mais extenuante para a ambulante feminino. As mulheres são as mais impactadas por fatores como a ausência de creches em tempo integral, as condições precárias de higiene das ruas, a insegurança na volta para casa e as dificuldades de acesso a instalações como banheiros, que se agravam no caso de estarem grávida ou de levar o filho para o trabalho. A ambulante 6 resalta ainda que:

Tem mais homens trabalhando nos trens por que a mulher precisa cuidar da casa ela precisa levar os filhos para o colégio, para o médico, tomar conta deles”. Afirma ainda, que a gente já tem uma rotina bem mais cansativa, pois são muitas horas trabalhando, tem que ficar andando muito, tem de carregar peso, e aí quando chega em casa não pode dormir, pois ainda precisa de ter um cuidado doméstico. Para o homem fica mais fácil, se ele não é casado ele tem a mãe, e quando chega está tudo pronto (AMBULANTE 6)

A entrevistada ainda nos fala sobre as dificuldades e a violência que as trabalhadoras podem sofrer. A ambulante precisa enfrentar trens cheios, no qual necessita passar entre vários homens, ficando mais exposta a assédios. A mulher também enfrenta o preconceito, tem sempre aquela pessoa que diz, “isso aqui é trabalho para homem... Eles acham isso, por que além do peso da mercadoria, a gente fica exposta a muito homem, o colega de trabalho e também passageiros, segurança”.

O relato acima evidencia como os papéis de gêneros se reproduzem na nossa sociedade. O retrato pode ser reflexo da desigualdade no acesso ao espaço público, que é estruturalmente formado para o homem, e as mulheres e toda matéria sensível imputada a ela, deve ser reprimida e dominada, guardada na

esfera doméstica. Por isso, devemos olhar para o território que esses corpos de diferentes mulheres ocupam e que podem nos revelar diversas relações de poder. O corpo como o primeiro território já nasce com hierarquias de gênero, subalternizados através de sua classe e raça.

A ambulante 3, é uma idosa, tem 61 anos tem filha e netos. Engravidou com 12 anos, há muito tempo que não vê sua filha, o contato entre elas se resume ao WhatsApp. Trabalha desde os 13 anos, entre faxinas e o comércio informal, afirmando que precisa trabalhar muito para pagar suas contas. Não paga previdência social e por isso tem muito medo de ficar doente e não ter como sustentar a sua casa. Fala ainda como é imprevisível a sua renda, pois tem dias que chega com 5 reais em casa no outro dia pode chegar com 100 reais.

A ambulante 5, tem dois filhos, um menino de 13 anos e uma menina de 16 anos e foi para sustentá-los que começou a trabalhar no transporte ferroviário da RMRJ. Teve época que trabalhava de sete da manhã às nove da noite, de segunda a domingo, quando só tinha a renda do trem. Atualmente com bolsa família e também com a prática ela conseguiu reduzir um pouco a sua carga horária, trabalhando de segunda a sexta, e às vezes no sábado. Ainda fala que não dá para chegar muito cedo, pois precisa de cuidar da casa e de seus filhos, para trabalhar despreocupada.

A ambulante 6 não trabalha mais nos trens, pois sofreu um Acidente Vascular Cerebral (AVC). Estive presente em sua rotina de fisioterapia no ABBR, no Jardim Botânico. Ela que já ficou outras vezes sem trabalhar como vendedora ambulante, quando conseguia um emprego formal de faxineira, mas há dois anos está afastada devido à doença. Atualmente tem o amparo do marido, com o qual casou há menos de um ano, porém a entrevistada conta que no início precisou ficar de cama, e os vizinhos que a ajudavam com comida e até cuidados higiênicos.

Essas são algumas questões relacionadas às vulnerabilidades vivenciadas por trabalhadoras ambulantes no transporte ferroviário da RMRJ. Como a dificuldade de manter as contas e a casa, o medo de ficar doente e sozinha sem uma rede de apoio, como aconteceu com a ambulante 6, que teve que depender dos vizinhos quando não conseguia nem sair da cama. Mas também as complicações de necessitar cuidar dos filhos antes e depois do trabalho, as dificuldades de infraestrutura, como banheiros e o medo diário da violência e do

assédio. São desigualdades que compõem as hierarquias que se enraízam na produção e reprodução desses territórios subalternizados.

## 4. Conclusão

Essa dissertação se propôs a analisar a precarização do trabalho e as relações de gênero inseridas nesse processo. A análise foi conduzida considerando as experiências laborais dos vendedores ambulantes do transporte ferroviário da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, administrados pela empresa Supervia. Esses vendedores em suas práticas diárias produzem territórios e territorialidades, onde o trabalho feminino apresenta dificuldade de exercer até mesmo a informalidade.

Por conseguinte, o objetivo principal da pesquisa assenta-se no processo de precarização e informalização do trabalho sobre a perspectiva das relações de gênero através de um território de intensa competitividade como transporte ferroviário urbano da região Metropolitana do Rio de Janeiro. Tal objetivo distribui-se em três objetivos específicos:

1) Analisar de que forma a condição de informalidade, bem como a de precarização continua sendo alternativa para o pertencimento ao mundo do trabalho.

2) Compreender a importância do trabalho dos ambulantes, que se por um lado podem ser vistos como necessários a reprodução da força de trabalho, por outro estão inseridos em contextos de tensões e desigualdades.

3) Analisar como as relações de gênero se inserem nas relações de poder estabelecidas dentro de territórios de intensa precarização do trabalho como transporte ferroviário urbano do Rio de Janeiro.

Para atingir os objetivos a pesquisa baseou-se nos seguintes procedimentos metodológicos: Levantamento e revisão bibliográfica acerca do tema, tanto no aspecto teórico, quanto no foco da análise empírica; Levantamento histórico sobre o crescimento do espaço urbano do Rio de Janeiro, relacionando ao desenvolvimento do transporte ferroviário na Região Metropolitana; Levantamento de dados sobre trabalho no Brasil (desemprego, informalidade, trabalho temporário e etc.); Investigação por meio de trabalho de campo na área de estudo; Entrevistas qualitativas com vendedores ambulantes dos trens urbanos do Rio de Janeiro.

Utilizamos o método materialista dialético, desmestificando seu princípio sexualmente neutro. O valor (necessário ao capitalismo), que constitui um

princípio masculino fundamental, anda de mãos dadas com relações sexuais assimétricas, ou melhor, com a dominação masculina. Portanto, o método dialético pode permitir uma análise crítica acerca das relações sociais, dentre elas a de gênero, mediante uma perspectiva de totalidade.

Para análise empírica, estabeleceu-se uma pesquisa de campo, que teve início em janeiro e término em junho do ano de 2022. Esta consistiu em observação participante, onde foram feitas entrevista com 6 (seis) vendedores ambulantes, além de outras conversas que foram fundamentais para o desenvolvimento da pesquisa. Resolvemos adotar uma pesquisa qualitativa, com entrevistas semiestruturadas, norteadas por cinco eixos temáticos. Seguem os eixos em questão: Estrutura familiar e as condições de vida e trabalho; O caminho de entrada no trabalho de ambulante na Ferrovia e suas condições de trabalho neste transporte; conflitos e estratégias usadas pelos ambulantes; o trabalho feminino no transporte ferroviário (dificuldades e estratégias); diferença entre o cotidiano de trabalho de homens e mulheres.

Por meio da apresentação desses eixos, os sujeitos puderam contar suas experiências laborais no transporte ferroviário e seu cotidiano fora do trabalho. Verificamos rotinas de trabalho pesadas, com várias horas diárias. Alguns ambulantes argumentaram que seus colegas de trabalho viraram sua família e o espaço ferroviário sua casa. O medo e a insegurança dentro da informalidade se transformam em impulso para levantar da cama, até quando está doente, ou mesmo no meio de uma grave pandemia. Na escolha entre morrer de fome em casa ou o risco de morrer por uma doença na rua, o que vence é o momento presente. Comprar a comida, pagar as contas e sustentar suas famílias é uma luta diária do agora, e o futuro é algo incerto e obscuro.

A precarização social do trabalho se caracteriza por essa miséria da vida cotidiana, que vai além das horas dentro dos vagões vendendo as suas mercadorias, está relacionado a toda a estrutura fora do trabalho, na esfera da reprodução. 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. Para as mulheres a precarização se torna ainda mais intensa, pois estas carregam sozinha o peso de todo o cuidado doméstico (manter a família bem e segura) mesmo quando precisam trabalhar na rua.

Para contribuir com a pesquisa empírica, construímos uma base teórica. Iniciando a investigação com o processo de precarização do trabalho, tendo como referência as transformações no mundo contemporâneo. Destacando a precarização social do trabalho que está sustentado na ideia de que se trata de um processo que se instala – econômica, social e politicamente – uma institucionalização da flexibilização e da precarização modernas do trabalho. Essa se apresenta como um processo novo no Brasil, pois renova e reconfigura a precarização histórica e estrutural no país.

Buscamos na pesquisa relacionar esse processo de precarização com feminização do trabalho, que não podem ser vistos de forma fragmentada. A mulher ganha um novo espaço no mercado de trabalho, ao mesmo tempo em que se reproduzem hierarquias patriarcais, enraizadas na criação do sistema capitalista. As mulheres pretas e periféricas são ainda mais atingidas, encontrando-se, como mostra Gonçalves (2018), no escombros desse sistema.

O transporte ferroviário da RMRJ se mostrou um rico campo de estudo para essa pesquisa, pois em suas práticas cotidianas de trabalho os vendedores ambulantes criam territórios e territorialidades, onde se estabelecem relações de poder, inclusive a de gênero. E mesmo que as mulheres vendedoras façam parte do grupo territorializante, seu corpo pode não pertencer a esses territórios.

Para estruturação desta dissertação, foi debatido, inicialmente, sobre a categoria trabalho, de acordo com Marx (1985 Tomo I). Relacionando esta categoria ao conceito de gênero, utilizando Butler (2003) com principal interlocutora, para assim analisar a precarização do trabalho feminino. Essas relações de gênero - assim como a de raça e classe - são relações espaciais, por isso resolvemos focar em uma categoria espacial, o território. O conceito território será tratado através de Haesbaert (2020) que o relaciona a uma perspectiva latino-americana, buscando sua dimensão simbólica, permitindo analisar os territórios e territorialidades de grupos subalternos.

E é dentro da abordagem latino-americana que Zaragocin (2018) que desenvolve a concepção de corpo-território da mulher, trazendo uma interessante visão multiterritorial e interterritorial do território. Essa perspectiva leva estudo da interseccionalidade nos possibilitando a análise das diferentes formas de exploração experimentadas pelos sujeitos que trabalham no transporte ferroviário.

Através da pesquisa teórica e metodológica, conseguimos analisar como o



corpo feminino se apresenta em maior vulnerabilidade e precariedade no mercado de trabalho. Podemos narrar algumas falas e experiências de campo que evidenciam isso, como, o esgotamento relacionado ao cuidado da casa e filhos antes e depois do trabalho e a dificuldade de levar os filhos para o trabalho, ou seja, quando elas não conseguem deixar com ninguém elas também não conseguem ir. Também tem a dificuldade de acesso a banheiros público e o medo constante de assédio, o que restringe a possibilidade de trabalho em determinados horários e locais.

Portanto, a maior inserção da mulher no mercado de trabalho não esteve associada ao rompimento das desigualdades de gênero, que está estruturada na construção do capital, no que Scholz (1992) chamou de patriarcado produtor de mercadorias. A completude dos papéis que foram construídos e destinados às mulheres ficaram restritos à esfera doméstica. Ocultando também aquilo que não corresponde ao padrão heterossexual normativo.

Assim, não podemos falar de um único corpo feminino, pois a unidade oculta as tensões e desigualdades entre as diferentes mulheres. Existem múltiplos corpos de mulheres e nessa pesquisa trabalhamos os corpos subalternos, que estão à margem da sociedade, onde se acentua a precariedade.

Bell Hooks (2015) discute com o livro clássico para o feminismo de Betty Friedan (“The feminine mystique”, publicado em 1963), que recupera a necessidade das mulheres se libertarem do cuidado com o marido e as crianças em casa para lutarem pela inserção nas profissões, questionando o silêncio desta reflexão no que se refere à quem seria atribuída a função de cuidar das crianças e da casa se efetivamente todas as mulheres tivessem o mesmo acesso a profissões que têm os homens brancos. Como Gonçalves (2018), nos mostra, trata-se de reconhecer que o debate que marca a demanda de parte das mulheres pela entrada qualificada no mercado de trabalho ignora a existência de todas as mulheres não brancas (e brancas pobres) e não considera se o trabalho de empregada, babá, secretária também seria gratificante.

Como grupo, as mulheres negras estão em uma posição incomum nesta sociedade, pois não só estamos coletivamente na parte inferior da escada do trabalho, mas nossa condição social geral é inferior à de qualquer outro grupo. [...]. As mulheres brancas e os homens negros têm as duas condições. Podem agir como opressores ou ser oprimidos. [...]. O sexismo masculino negro prejudicou a luta para erradicar o racismo, assim como o racismo feminino branco prejudicou a luta

feminista. Enquanto definirem a libertação como a obtenção de igualdade social com os homens brancos da classe dominante, esses dois grupos, ou qualquer outro, terão grande interesse na exploração e opressão continuada de outros (HOOKS, 2015, p. 15).

No livro *Feminismo para os 99%: Um Manifesto* se discute sobre como o feminismo deve ser plural, abarcando os corpos precarizados. Procurar compreender o lugar de vulnerabilidade e precariedade do outro, para que a vulnerabilidade se torne uma força para se construir solidariedade, entre os sujeitos das mais diversas formas de opressão. O cuidado que se transformou em somente tarefa da mulher (dentro de casa) foi sendo renegado pelo patriarcado protutor de mercadoria, a sombra do valor, as margens do sistema. Os sentimentos, o afeto, a dedicação, a nossa natureza interna e a natureza externa devem ser ressignificados, retirados das margens para ocupar a centralidade. Pois é do cuidado que provem as nossas necessidades reais, que são ocultadas pelo fetichismo da mercadoria. Assim, resgatar esse cuidado pode nos levar a construir uma base ética e política para crítica ao capitalismo.

## 5. Referencias bibliográficas

ABREU, M. **A evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPP, 2013.

ANTUNES, R. **O privilégio da servidão o novo proletariado de serviços na era digital**. São Paulo: Boitempo, 2018.

\_\_\_\_\_. **Os modos de ser da informalidade: rumo a uma nova era da precarização estrutural do trabalho**. Serviço Social & Sociedade. 2011:405-19. Adeus ao trabalho?

\_\_\_\_\_. **Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho**. São Paulo: Cortez, 1995.

ARRUZZ, C; TITHI, B; NANCY, F. **Feminismo para os 99%: um manifesto**. Boitempo Editorial, 2019.

BACKHEUSER, E. **Comercio ambulante e a ocupação da rua no Rio de Janeiro**. Ano IV. Nº 1. JANEIRO/ MARÇO de 1944. Disponível em < [https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/RBG/RBG%201944%20v6\\_n1.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/RBG/RBG%201944%20v6_n1.pdf)> acesso em: 12 de março, 2022.

BAREUTHER, J. **O androcentrismo da razão dominadora: natureza demoníaca e natureza mecânica**. Disponível em: [http://www.obecoonline.org/johannes\\_bareuther1.htm](http://www.obecoonline.org/johannes_bareuther1.htm). Acesso em: 11 DE dezembro, 2021.

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

BUTLER, J. P. **Problemas de Gênero: Feminismo e subversão da identidade** /Judith Butler: tradução Renato Aguiar. Civilização brasileira, 2003.

CARLOS, A. F. **Henri Lefebvre: o espaço, a cidade e o “direto à cidade”** Henri Lefebvre: the “direct to the city” as a utopian horizo. Rev. Direito Práx. Rio de Janeiro, V.11, N.01, 2020, p.349-369.

CARNEIRO, S. **Enegrecer o feminismo: a situação da mulher negra na América Latina a partir de uma perspectiva de gênero**. Disponível em: [https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/375003/mod\\_resource/content/0/Carneiro\\_Feminismo%20negro.pdf](https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/375003/mod_resource/content/0/Carneiro_Feminismo%20negro.pdf). Acesso em 2021.

CUMES, A. **Multiculturalismo, género y feminismos: mujeres diversas, luchas complejas**. En Andrea Pequeño (Comp.). Participación y políticas de mujeres indígenas en América Latina. Quito. 2009.

DEBORD, G. **A sociedade do Espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2003.

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

ENGELS, Friedrich. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. São Paulo: Boitempo, 2010. Traduzido do original alemão: Die Lage der Arbeitenden Klasse in England. Leipzig, Otto Wigand Verlag, 1845.

FARO, A., **Trabalhadores ambulantes, uni-vos!**, 2018. Disponível em < <https://inteligencia.insightnet.com.br/pdfs/80.pdf> > acesso em: 12 de março, 2022.

FEDERICI, S., **Calibã e a bruxa: mulheres, corpo e acumulação primitiva**. Tradução coletivo Sycorax, São Paulo: Elefante, 2017.

FERNANDES, Nelson. N. **O rapto ideológico da categoria Subúrbio: Rio de Janeiro (1858 – 1945)**. Rio de Janeiro: Apicuri, 2011.

FOUCAULT, M. **História da Sexualidade I: a vontade de saber**. Trad. M.T. C. Albuquerque e J. A G. Albuquerque. Rio de Janeiro: Graal, 1977b.

GONZÁLEZ, Alicia Migliaro et al. Interseccionalidades en el cuerpo-territorio. In: **Cuerpos, territorios y feminismo. Compilación latinoamericana de teorías, metodologías y prácticas políticas**. 2019

GONÇALVES, S. **Mulheres dos escombros: a condição das mulheres periféricas em tempos de catástrofes**. Tese (doutorado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Escola de Serviço Social, Programa de Pós-Graduação em Serviço Social, 2018.

HAESBAERT, R. **Território e descolonialidade: sobre o giro (multi) territorial/de (s)colonial na América Latina** / Rogério Haesbaert. - 1a Ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires: CLACSO; Niterói: Programa de Pós-Graduação em Geografia; Universidade Federal Fluminense, 2021.

\_\_\_\_\_. **Do corpo-território ao território-corpo (da terra): contribuições decoloniais**. GEOgraphia, v. 22, n.48, 2020: 75-90.

\_\_\_\_\_. **Território(s) numa perspectiva latino-americana**. Journal of Latin American Geography, Volume 19, Number 1, January 2020, pp. 141-151 (Article)

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1992.

HIRATA, H. **A precarização e a divisão internacional e sexual do trabalho**. Dossiê Gênero, família e globalização • Sociologias (21) • Jun

2009.

HOOKS, B. **Mulheres Negras: moldando o feminismo**. In: Revista Brasileira de Ciência Política, número 16, Brasília, 2015, p. 193 – 210.

IBGE. Agência de notícias (2019). Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias>. Acesso em: 2020.

IBGE. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) 2020. Disponível em: [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br). Acesso em: 2020

JORDÃO, A. P. F. **UMA VIDA DE ANDANÇAS: trabalho, precarização e os ambulantes dos trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-graduação em Serviço Social da PUC-Rio. Rio de Janeiro, 02 de junho de 2014. Disponível em: <https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/23404/23404.PDF>. Acesso em: 2021.

KIMMEL, M. S. **A produção simultânea de masculinidades hegemônicas e subalternas**. Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 4, n.9, p.103-117, out. 1998, p.103-117

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo, Ed. Moraes, 1991.

LIMA, E. **ENCRUZILHADAS GEOGRÁFICAS: notas críticas sobre a compreensão do sujeito em geografia**. Tese (Doutorado) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Geociências, Departamento de Geografia, 2013.

LUGONES, M. **Colonialidad y género**. Vestal: Binghamton University. 2008

LUCKMANN, F; NARDI, H. C. **Um corpo (des)governado: hierarquias de gênero, governamentalidade e biopolítica**. Estudos Feministas, Florianópolis, 25(3): 530, setembro- dezembro/2017, p. 1239-1255.

MARX, K. **Manuscritos. Econômico-Filosóficos**. Lisboa, Edições 70, LD. A, 1993.

\_\_\_\_\_. **O Capital: crítica da economia política**. São Paulo: Nova Cultural. Livro I, Tomo I, 1985.

MASSEY, D. **Pelo espaço: uma nova política da espacialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

MÉSZÁROS, I. **Para além do capital: rumo a uma teoria da transição**. Trad. Paulo César Castanheira e Sérgio Lessa. São Paulo, Editora da UNICAMP/BOITEMPO Editorial, maio de 2002

MORAES, Betânia et al. **A categoria trabalho em Marx e Engels: uma análise introdutória de sua legalidade onto-histórica**. Revista

Eletrônica Arma da Crítica. Ano, v. 2, n. 2, 2010.

MORTADA, S.T; TAVARES, T.S. **Trabalho do Camelô: Trajetória Profissional e Cotidiano**. Cadernos de Psicologia Social do Trabalho, 1999, 2 (1), 1-23.

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

ORNAT, M. J. **Território e prostituição travesti: uma proposta de discussão**. *Terr@Plural*, Ponta Grossa, v. 2, n. 1: 41-56, 2008.

PINHO, R. **Periferias urbanas e socialização negativa**. In: Brasil, presente! [recurso eletrônico] / Ana Fani Alessandri Carlos, Rita de Cássia Arizada Cruz (organizadoras). -- São Paulo: FFLCH/USP, 2020

PIRES, L. **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.

SACK, R. D. **Human territoriality: its theory and history**. Cambridge: Cambridge University Press. 1986.

SANTOS, S. M. M; OLIEVIRA, L. **Igualdade nas relações de gênero na sociedade do capital: limites, contradições e avanços**. Revista *Katálysis*, Florianópolis, vol. 13, nº 1, p.11-19, jan/jun 2010.

SANTOS, M. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio técnico-científico informacional**. 5ª ed. São Paulo: Edusp, 2008b (1994)

\_\_\_\_\_. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana**. 2ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SCHOLZ, R. **O valor é o homem. Teses sobre a socialização pelo valor e a relação entre os sexos**. Disponível em < <http://www.obeco-online.org/rst1.htm>> Acesso em < 05 de março, 2022.

SCOTT, J. **Gênero: uma categoria útil para a análise histórica**. In: Hollanda, Heloísa Buarque de (Org.). *Pensamento feminista: conceitos fundamentais*. Rio de Janeiro: Bazar do Tempo, 2019, p. 49-81.

SILVA, J. M.; ORNAT, M. J. **Corporeidade, sexualidades no mercado sexual transnacional sob o olhar eurocêntrico**. *GEOUSP Espaço e Tempo (Online)*, [S. l.], v. 20, n. 1, p. 69-82, 2016. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/98302>. Acesso em: 12 ago. 2021

SOUZA, M. L. **O território: sobre o espaço e poder, autonomia e desenvolvimento.** In: CASTRO, Iná Elias de, GOMES, Paulo César da Costa;

CORRÊA, R. L. **Geografia: Conceitos e Temas.** 6ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

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

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

STANDING, G. **O precariado: a nova classe perigosa.** Belo Horizonte: Autêntica editora, 2017.

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

KOSIK, K. **A totalidade concreta. Dialética do concreto.** Rio de Janeiro: Editora Paz e terra, 1969, capítulo III, pp.33-54.

VILLAÇA, F. **Rodoanel e a ideologia.** São Paulo: Oculum Ensaio: Revista de arquitetura e urbanismo, N°. 11 – 12, 2010.

ZAGO, L H. **O método dialético e a análise do real.** KRITERION, Belo Horizonte, nº 127, Jun./2013, p.109-124.

Zaragocín, Sofía. **"La geopolítica del útero: hacia una geopolítica feminista decolonial en espacios de muerte lenta."** *Cuerpos, territorios y feminismos* (2018): 83-100.

## **Apêndice A - Roteiro de entrevista**

Roteiro de entrevista do levantamento das experiências laborais dos ambulantes que desenvolvem suas atividades nos trens urbanos de passageiros da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ).

### **Dados de identificação**

Registrar a idade, o sexo, cor, estado civil e o nível de escolaridade.

### **Estrutura familiar e as condições de vida e trabalho**

Compreender quais são os sujeitos que residem no mesmo domicílio. 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.

### **Experiência de trabalho**

Resgatar o histórico de trabalhos exercidos pelo próprio ambulante, assim como as formas de vínculos empregatícios. Perguntar se o ambulante só trabalha no transporte ferroviário ou se possui outra forma de renda. Registrar o tempo de contribuição previdenciária. 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.

### **Entrada no trabalho de ambulante na Ferrovia e suas condições de trabalho**

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. 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. Compreender quais as diferenças na condição de trabalho entre os sujeitos, principalmente homens e mulheres. Compreender as regras e códigos que



devem ser cumpridos no cotidiano de trabalho.

### **Conflitos e estratégias usadas pelos ambulantes**

Descrever as estratégias utilizadas pelos ambulantes para driblar a vigilância imposta pela Supervia para reprimir o trabalho dos ambulantes que não são permitidos. Quais as principais dificuldades do dia-a-dia, como lidar com elas. Como driblar a vigilância, se paga passagem e qual a estratégia utilizada para isso. Quais foram os conflitos que já presenciou como trabalhador ambulante, dentro e fora das plataformas. Apontar se os ambulantes já se organizaram para enfrentar algum tipo de situação e se há reuniões para discutir as condições de trabalho.

### **Diferença das mulheres e homens**

Indagar sobre o menor número de mulheres trabalhando nos vagões do transporte ferroviário. Compreender como é a rotina do trabalho feminino nos trens, questionando aos vendedores se eles enxergam alguma diferença entre o trabalho de homens e mulheres. Compreender como é a rotina antes e depois do trabalho de todos os entrevistados, e se há alguma diferença para as mulheres. Questionar as mulheres ambulantes sobre as maiores dificuldades e desafios no trabalho e na vida cotidiana. Perguntar se a entrevistada passou por alguma situação complicada no transporte ferroviário por ser mulher, ou mesmo algum perigo ou assédio.