

**COMÉRCIO INFORMAL NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO  
DO RIO DE JANEIRO**

Renata Braga dos Santos<sup>1</sup>  
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ)  
Renatinhaa\_braga@hotmail.com

**RESUMO:** O mundo do trabalho vem passando por uma grande precarização e desestruturação, fruto da ascensão neoliberal. Como resultado, a informalidade vem aumentando gradativamente como fator de ocupação e substituição das formas de trabalho tipicamente assalariadas. Esse artigo tem por finalidade trazer o debate acerca do Comércio Informal dos trens da Supervia do Rio de Janeiro e identificar as dinâmicas sociais e econômicas que ocorrem nesse modal de transporte.

**Palavras-chave:**

Comércio Informal; Transporte Ferroviário; Neoliberalismo

**GT 4 -- Economia urbana, trabalho, comércio e consumo**

## 1 INTRODUÇÃO

Atualmente, na economia dos países periféricos, constata-se uma crescente alteração no mundo do trabalho em decorrência das diferentes forças de produção e reprodução, processo que influencia diretamente o crescimento de formas de ocupação não-convencionais. Ao longo dos últimos anos, o Brasil vem sofrendo com aumento demasiado do desemprego que ocorre concomitante ao crescimento do processo de informalização e a intensificação da desigualdade social, fruto do atual modelo neoliberal. Em termos gerais, a flexibilidade do mercado de trabalho pressupõe o aumento do poder ilimitado do capital de determinar unilateralmente as condições de utilização, contrato e pagamento do trabalho. Nota-se que mudanças na legislação têm em comum uma tendência de flexibilização e liberalização do trabalho, da retirada de direitos do trabalhador, baseado na razão de que, sem empecilhos, as forças de livre mercado poderiam atuar espontaneamente e talvez chegar a um quadro de mais geração de empregos.

A flexibilização do trabalho tem sido uma tendência oriunda do avanço e expansão de novas tecnologias em diversos segmentos da economia, trazendo o aumento da produtividade que impacta posteriormente na alteração dos preços dos produtos. A instabilidade advinda desse modelo de desenvolvimento "moderno" dos países subdesenvolvidos está diretamente ligada às insuficiências dos países industriais, onde o período da modernização tecnológica diferencia-se claramente dos períodos anteriores.

Com isso, a dispersão da informação e das novas formas de consumo alteram dados maiores de explicação geográfica sendo ao mesmo tempo, responsáveis pelas forças de concentração e de desconcentração, cujo desempenho define as formas de arranjo espacial. Na contemporaneidade, a modernização apenas favorece o surgimento de um número limitado de empregos nos países subdesenvolvidos, como acontece no nosso país. No caso brasileiro vem apresentando um mercado de trabalho em declínio e, como consequência disso, uma proporção significativa de pessoas não possuem atividades econômicas e sequer rendas perduráveis.

Neste ano, mesmo com uma certa estabilidade no desemprego, é crescente o número da população subutilizada superando recordes desde 2012<sup>1</sup>. O aumento no volume de pessoas subutilizadas foi puxado por outros dois recordes, de 7,2 milhões de subocupados e de 4,9 milhões de desalentados. Além da população desocupada, os subutilizados reúnem os subocupados (disponíveis para trabalhar mais horas), os desalentados (que desistiram de buscar emprego) e uma parcela que não consegue procurar trabalho por inúmeros motivos.

A existência de uma massa de pessoas com salários muitos baixos ou vivendo de atividades ocasionais, ao lado de uma minoria com rendas muito elevadas, cria na sociedade urbana uma divisão entre aqueles que, tendo as mesmas necessidades, não tem condições de satisfazê-las. (MILTON, 1979, p.29).

Logo, o objetivo do presente artigo é retratar como funciona a dinâmica do comércio informal no sistema capitalista dentro dos vagões da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, procurando analisar as formas de trabalho intituladas como trabalho informal/por conta própria e destacar o consumo proveniente da população que utiliza diariamente esse tipo de transporte, que determina uma economia periférica neste sistema. Este trabalho consiste em uma revisão bibliográfica, onde se busca entender as diversas teorias que retratam as questões relacionadas ao mercado de trabalho, à reestruturação e desmantelamento das condições trabalhistas que, por consequência, gera o aumento progressivo de formas de ocupação informal em lugares empobrecidos.

Portanto, é diante desse cenário econômico configurado no espaço urbano brasileiro que se desenvolve o comércio informal nos trens da Supervia do Rio de Janeiro. Comércio que enfatiza

---

<sup>1</sup> As informações são da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), divulgada no dia 28 de julho de 2019 pelo IBGE. De acordo com a pesquisa, foram 24 milhões de trabalhadores por conta própria, o maior contingente da série histórica, com crescimento de 1,4% na comparação com o trimestre anterior e de 5,1% frente ao mesmo trimestre do ano passado. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/24909-desemprego-fica-estavel-mas-populacao-subutilizada-e-a-maior-desde-2012?fbclid=IwAR3f0-blyYhMr8qIMAGjgSsAQ-7Od7Hx2xkiSjW9EMrh7OSF0s76i7m89PY>

as práticas econômicas dos intitulados “ambulantes”, atuantes em todos os ramais e estações da malha ferroviária da RMRJ.

A Supervia é uma empresa privada que opera o serviço de trens urbanos na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, compreende através de uma malha ferroviária de 270 quilômetros os municípios do Rio de Janeiro, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Nilópolis, Mesquita, Queimados, São João de Meriti, Belford Roxo, Japeri, Magé, Paracambi e Guapimirim. A composição da malha ferroviária é dividida em cinco ramais, três extensões com o total de 104 estações. São em média 620 mil passageiros por dia<sup>2</sup> (já foi muito mais no período em que era estatal, com cerca de um milhão e meio).

Dentro dos vagões dos trens, o comércio informal não é a única atividade econômica atrelada ou às margens do modal de transporte ferroviário na Central do Brasil; Atualmente, ocorre essa dinâmica dentro e fora dos vagões dos trens da Supervia, e é por meio da movimentação pendular dos labutadores em geral, que se torna propício aos trabalhadores por conta própria conquistar suas formas de subsistência. Está ficando cada vez mais difícil ignorar o aumento da subocupação no dia a dia: ao longo dos últimos anos, a taxa de desemprego aumentou em decorrência da precarização do trabalho e da expansão de medidas neoliberais, o que de certa forma influenciou o crescimento gradativo desse tipo de comércio.

O comércio informal caracteriza-se pelo trabalho de ambulantes ou trabalhadores por conta própria, que, de modo geral, necessitam de baixa ou quase nula capitalização e cuja atividade é definida por meio da venda de diversos produtos e alimentos de procedência desconhecida: vendem-se doces, temperos para comida, artigos esportivos, bebidas, salgados, bandeiras de times de futebol, roupas, apostilas para concursos, descascadores multiuso, kits escolares, DVDs, cosméticos, brinquedos, cigarros, biscoitos, adaptadores, chip de celular, pen drive, carregadores, brinquedos, utensílios de cozinha, kit de costura ou até mesmo de higiene pessoal, salsicha, outros alimentos e produtos. Enquanto o trem desliza sobre os trilhos, os vendedores percorrem pelos vagões com discurso decorado e animado, e é preciso ter desenvoltura e potencial vocal para chamar a atenção dos usuários.

---

<sup>2</sup> Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro. <http://www.agetransp.rj.gov.br/supervia>.

Mediante a todos os empecilhos e barreiras enfrentados pelos ambulantes nos trens da Supervia, os vendedores desenvolvem uma espécie de marketing para ampliar suas estratégias de vendas, a partir de vários métodos como o anúncio criativo e chamativo, enfatizando a simpatia ao apresentar o produto e testando para garantir a autenticidade do mesmo. Portanto, ser ambulante requer determinadas táticas e técnicas de atuação, para atrair cada vez mais números maiores de consumidores. Com essa infinidade de produtos comercializados é possível também identificar uma nova forma de consumo atrelada aos valores rebaixados nesse tipo de comercialização.

## **2 CONCEPÇÕES DO MUNDO DO TRABALHO E SEUS IMPACTOS NA ECONOMIA URBANA**

### **2.1 Mudanças no mundo do trabalho a partir da emersão neoliberal**

Com a veemência do processo de acumulação pós- fordista, se observa a inversão das bases de garantia da segurança do trabalhador, inevitavelmente passou-se a assistir ao retorno do desemprego estrutural, que obteve mais força assim que a globalização neoliberal ganhou maior dimensão. Na periferia do capitalismo mundial, onde não houve um grau avançado de proteção social mesmo durante os anos dourados, temos uma intensificação e ampliação ainda mais acentuada dos níveis de precarização e desemprego. Deste modo, percebe-se que a situação atual se caracteriza pela desconstrução do trabalho, provocada pelo desemprego estrutural.

Em meados da década de 1970 ocorreu uma série de mudanças, de modo parcialmente simultâneo, abalando fortemente o capitalismo e o sistema de produção de mercadorias. As lutas sociais do trabalho passaram a reivindicar diretamente o controle social da produção, alterando os universos do trabalho e das classes trabalhadoras. Nesta época, começou a se presenciar o que foi chamado da era da "acumulação flexível" que foi pilar da perpetuação da acumulação capitalista.

De um modo cada vez mais flexível, foi essa transformação estrutural que desencadeou uma reestruturação produtiva do capital em escala global e conseqüentemente a expansão de uma lógica neoliberal em diversos países. Sob essa lógica, incentivaram-se privatizações e desregulamentações dos mercados de trabalho, a liberalização do mundo financeiro em relação às leis fiscais. Foi deste modo que se desenvolveu o neoliberalismo, valendo lembrar que o Estado,

no âmbito produtivo e na prestação de serviços públicos, foi substituído gradativamente pela consolidação privatista, onde novos arranjos governamentais tiveram a clara finalidade de desajustar a economia estatal e privatizá-la.

O resultado disto é o desemprego explosivo, ampla precarização, rebaixamento salarial, perda de direitos, etc. Trata-se também, do trabalho vivo (mão de obra) que é trocado pelo trabalho morto (maquinaria tecno-científica). O trabalho no cotidiano é mais multifuncional, sem especificidade de ritmos, processos, movimentos e o tempo que é intensamente explorado. Além disso, é crescente o processo de informalização do trabalho, destituído de regulamentação, eliminando ou reduzindo os direitos que foram conquistados por meio de grandes e longas lutas sociais.

Portanto, ocorre a intensificação das formas de retirada de trabalho e ampliação das terceirizações, o trabalho torna-se menos humano em um mundo real, ou seja, surgem cada vez mais cyberproletariados (proletariado que trabalha com a informatização moldada por outros tipos de prática e vivência como resultado da precarização). Estamos vivenciando a degradação do trabalho estável, com profundas consequências sociais, desenvolvendo um processo de desconstrução do trabalho e uma crescente precarização que se espraia pelo espaço urbano, afetando diretamente as noções de tempo e de espaço.

Propaga-se, nesta conjuntura dominada pelo neoliberalismo e pela reestruturação produtiva de abrangência mundial, diversas formas estabelecidas de flexibilização, como, por exemplo, a variação salarial, de horário, organizativa, funcional etc. Desta forma, entende-se que a flexibilização só serve como uma forma de favorecer as empresas e desvalorizar os trabalhadores. É nesse contexto que se reforçam as novas ofertas de trabalho, denominadas por mercado ilegal/informal, no qual está sendo difundido o trabalho irregular, precário e sem garantias.

Nessa fase caracterizada pelo processo de fragilização estrutural do trabalho, os capitais mundiais estão reivindicando também o desmoronamento da legislação social que garante os direitos dos trabalhadores. Diante de todas essas alterações relacionadas ao mundo do trabalho, a globalização neoliberal se mostra como um fator determinante pelo desmantelamento das relações trabalhistas, no qual a periferia se tornou um lugar de constante destruição relacionada aos direitos e deveres do trabalho.

## 2.2 O circuito inferior e superior da economia segundo Milton Santos

Referir-se à economia dos países subdesenvolvidos nos exige utilizar os conceitos da geografia desenvolvidos, por Milton Santos (2004) denominados como circuito inferior e superior da economia. Esses circuitos são o resultado da organização nos países subdesenvolvidos: a ideia principal é que a cidade, nesses países, não funciona como um aparelho maciço e único, pelo contrário, o interior do sistema urbano é dividido em um sistema de nível superior e um sistema de nível inferior, reconhecendo dois subsistemas, nomeados de dois circuitos econômicos da economia urbana.

Sintetizando, o circuito superior pode ser representado pelos bancos, comércio, indústria de exportação, indústria urbana moderna, serviços modernos, transportadores e atacadistas. Existem atividades denominadas "puras", "impuras" e "mistas". O comércio, a indústria moderna e os serviços modernos são concomitantemente atividades particulares da cidade e do circuito superior e o comércio de exportação, assim como a indústria de exportação são atividades "impuras". Os atacadistas e transportadores são caracterizados pelo tipo misto, atividades que são definidas pela ligação entre os circuitos superiores e inferiores possuindo laços funcionais, pertencentes aos dois circuitos.

O circuito superior é determinado pela utilização de tecnologia importada e de alto nível, uma tecnologia de "capital intensivo", enquanto no circuito inferior, a tecnologia é "trabalho intensivo" e frequentemente local, localmente acomodada ou recriada. As realizações do circuito superior dispõem do crédito bancário, geralmente os preços são fixos, mesmo em competição oligopólica. O lucro contabilizado no circuito superior é a longo prazo, além disso, existe a acumulação de capitais substanciais à continuidade das atividades e à sua renovação em função dos progressos técnicos.

Nesse tipo de circuito, as atividades são baseadas em grande parte na publicidade, que é uma das formas de modificar os gostos e construir o perfil da demanda. Elas possuem custos fixos importantes, que geralmente aumentam com o porte da firma para cada ramo e lugar da fabricação e quase não reutiliza os bens de consumo duráveis. Usufruem direta ou diretamente da ajuda governamental e seu funcionamento está baseado nas necessidades de produção do "capital intensivo" local ou externo. O consumo é diretamente ligado ao poder de compra sendo extremamente seletivo, esse tipo de atividade tende a controlar a economia por inteiro.

Já o circuito inferior é constituído por formas de fabricação de "capital não intensivo", como serviços que não são desenvolvidos e são "a varejo", pelo comércio não moderno e de pequena dimensão. O atacadista está no topo de uma rede decrescente de intermediários, que chega frequentemente ao nível do "feirante" ou do simples vendedor ambulante. Por meio desses intermediários e pelo crédito, o atacadista obtém um grande número de produtos. A vivência de formas mistas não afeta a definição dos circuitos, uma vez que o modo de cada uma dessas atividades é correlacionado a união das características de cada circuito.

Cada circuito caracteriza-se pelos conjuntos das atividades exercidas em certo contexto; pelo setor da população que se liga a ele essencialmente pela atividade e consumo. Todas as camadas da população podem consumir fora de seus circuitos, entretanto, é um consumo limitado para as classes sociais mais pobres, por não obterem renda para usufruir de determinados produtos e/ou serviços. Não é possível constituir os dois circuitos da economia urbana através de elementos isolados, é de extrema necessidade reconhecer a união dessas atividades. O que difere crucialmente um circuito do outro são as distinções de tecnologia e organização.

No circuito inferior, a tecnologia é o "trabalho intensivo", sendo assim, não necessita de publicidade vinda pelo investimento do capital, graças ao contato direto com o com a clientela que acaba caracterizando um tipo de marketing acerca dos produtos, e também poderia não ser possível, já que a margem vai diretamente para a subsistência, como é visto dentro dos vagões diariamente. Os custos diretos não são importantes e a relação de custos e produção é correspondente, pois a atividade é "trabalho intensivo".

As atividades do setor inferior não dispõem de uma ajuda governamental e são perseguidos frequentemente, como no caso dos vendedores ambulantes dentro dos trens da Supervia, e principalmente nos trens do Metrô Rio, cujo transporte é menos popular, portanto, mais "eficaz" na proibição do comércio. O circuito apoia-se no consumo, que configura a demanda, mesmo que esteja deformada pelo efeito-demonstração, sendo um circuito que tende a ser controlado, subordinado e dependente.

Atualmente, o modelo de crescimento econômico tem sido responsável pela divisão do trabalho e rendas progressivamente mais injustas que resultam no impedimento de expansão do emprego. A existência do circuito inferior da economia urbana é uma das consequências principais dessa situação, os mais pobres não possuem acesso aos produtos modernos, e os mais necessitados

entre eles só podem desfrutar consumos correntes por intermédio de um sistema de distribuição particular, frequentemente completado por um aparelho de produção igualmente específico e que é uma resposta às condições de pobreza da massa populacional.

Portanto, a compreensão do Comércio Informal na economia urbana, nesse aspecto, é incompleta sem levar em consideração esse tipo circuito de inferior, que, sem dúvida, pode aparecer como alguma herança de condições econômicas tradicionais que se perpetuam até os dias atuais como forma de substituição e alternativa ao desemprego. É por meio dessa teoria que conseguimos compreender a precarização do trabalho intensivo dos ambulantes, mediante a falta de investimento de capital e da expansão da comercialização de produtos de baixo valor. O consumo se limita aos indivíduos que não conseguem adquirir mercadorias no circuito superior, e por conta disso, ajudam no espraiamento da economia coexistente de mercadorias extremamente baratas, que são possíveis cópias ou falsificações. Esse tipo de comercialização coexistente também é responsável por conseguir de certa forma, levar até as camadas mais empobrecidas, produtos de marca como produtos da Nestlé, m&m, garoto, entre outros produtos conhecidos que não são exclusivamente alimentícios.

Outro conceito de Milton Santos (2006) utilizado para elucidar essa atual mudança no mundo do trabalho é o conceito de espaço opaco, caracterizado como subespaço que não possui a capacidade de acumular densidades informacionais e técnicas, não tendo a aptidão de práticas com maior conteúdo em capital, organização e tecnologia, sendo menos suscetíveis de participar de regularidades e com uma lógica submissa aos interesses empresariais.

Chamaremos de espaços luminosos aqueles que mais acumulam densidades técnicas e informacionais, ficando assim mais aptos a atrair atividades com maior conteúdo em capital, tecnologia e organização. Por oposição, os subespaços onde tais características estão ausentes seriam os espaços opacos. (SANTOS, 2006, p. 264).

O aumento desse da comercialização tem alterado as formas de consumo vinda das massas que utilizam e percorrem o modal ferroviário de transporte, pois além dos passageiros passarem bastante tempo nesse tipo de transporte, – em decorrência da segregação espacial e pelo descaso relacionado à mobilidade urbana – o preço dos produtos fazem total diferença no que diz respeito

à renda mensal desses indivíduos que consomem, seja relacionada a mercadorias em geral ou até mesmo alimentos.

Embora seja proibida a comercialização nos trens, atualmente existem programas, como o chamado Ambulante Legal, programa que “procura facilitar” a identificação dos ambulantes autorizados a trabalhar nos locais públicos. Com esse programa, passa a ser obrigatório aos ambulantes o uso de identificação incluindo nome, número de inscrição municipal e QR Code - com informações cadastrais disponíveis no Cadastro Único do Comércio Ambulante (CUCA). A ideia é tornar os ambulantes microempreendedores, a curto prazo devidamente cadastrados, para que toda cidade fique “livre” dos ambulantes ilegais e conseqüentemente dos produtos ilegais.

Nessa identificação seria feita uma nova carteirinha, onde seria possível ver a foto do ambulante, aferir o lugar em que está autorizado a vender e o tipo de mercadoria que ele pode comercializar. A partir disso, os ambulantes também terão que provar a procedência da mercadoria comercializada por meio de documento fiscal, sob pena de apreensão e assegurar a limpeza no entorno do local de trabalho. Conforme a prefeitura, o programa Ambulante Legal também presume a realização de um censo de vendedores irregulares na cidade, bem como a implantação de políticas públicas de qualificação profissional aos trabalhadores. Os ambulantes terão, por exemplo, acesso às informações e aos benefícios garantidos pela legislação ao Microempreendedor Individual (MEI).

Entretanto, essa medida torna esse modelo ainda mais excludente dentro desse sistema capitalista periférico, pois, por meio da regularização dos ambulantes e de suas mercadorias, haveria segregação em relação aos mais pobres, influenciando diretamente na quantidade adquirida para comercialização e posteriormente na arrecadação pela venda.

O que favorece o consumo pelas massas é de fato o valor estabelecido pelos ambulantes, ou seja, quanto mais barato é a mercadoria, mais fácil é a comercialização e arrecadação, pois não podemos esquecer que esse tipo de relação trabalho não é uma relação destinada à acumulação do capital como existe com o trabalhador assalariado, é uma forma de trabalho intensivo por conta própria, voltado à sobrevivência.

Além do mais, com a regularização das mercadorias, torna-se extremamente inviável para muitos ambulantes permanecerem com essa espécie de trabalho, pois os mesmos só conseguem se manter nessa forma de ocupação caso haja mercadorias que sejam acessíveis, já que o trabalhador

se encontra em condições desfavoráveis economicamente em razão da estrutura precária de trabalho atual.

Esse cenário não é restrito apenas ao Rio de Janeiro, mas percebe-se que existe esse tipo de economia e comércio em grandes regiões metropolitanas, como São Paulo por exemplo, onde os ambulantes são intitulados “marreteiros”, nome atribuído para aqueles que comercializam dentro do trem e também do metrô. Em São Paulo, esse tipo de comércio informal é chamado de “Shopping Trem”, o apelido é atribuído pelos próprios ambulantes e é uma das frases mais usadas pelos vendedores informais que percorrem todos os dias as linhas da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos.

Definir o que é trabalho informal continua sendo um desafio, para os órgãos oficiais são trabalhadores sem carteira assinada, ou que atuam por conta própria e não contribuem para a Previdência Social, ou ainda aqueles que trabalham sem remuneração. O que de fato difere totalmente do que seria um trabalhador ilegal, pois o trabalhador informal se caracteriza pelo exercício das atividades de baixa qualificação e remuneração, como, os próprios ambulantes, engraxates, guardadores de automóveis, lavador de carros, trabalhadores que são socialmente aceitos.

Já no que se refere à ilegalidade, existe o assaltante, o contrabandista, traficante, "profissões" as quais necessitam de medidas repressivas de caráter penal. Portanto, os ambulantes não são trabalhadores ilegais, mas sim informais pelas suas condições precárias no âmbito do trabalho, que necessitam de qualquer forma de emprego que ajude a custear seus respectivos modos de vida e viver como qualquer indivíduo que pretende exercer a sua cidadania.

### **3 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Neste artigo, a intenção não foi apenas apresentar termos focados na precarização do trabalho, mas apontar as consequências urbanas do desmantelamento das condições trabalhistas. A expansão neoliberal é o condicionante dessa precarização e tem influenciado todos os âmbitos relacionados ao cotidiano, impactando diretamente milhares de cidadãos por alterarem direitos

garantidos pela constituição como o direito ao trabalho, que por consequência altera outras questões como a qualidade de vida e seguridade social. A precarização do trabalho e da vida é sofrida por indivíduos que vivem em distintos países, porém, com peculiaridades próprias, dependendo da história de cada nação.

O que ocorre com os trabalhadores ambulantes dos vagões é uma característica do espaço urbano, fruto do desenvolvimento desigual do espaço com uma dinâmica contemporânea mais ampla, em conjunto com a construção do desemprego estrutural e pela fragmentação das leis trabalhistas. De certa forma, todos os indivíduos que trabalham como ambulantes nos vagões da ferrovia da RMRJ procuram formas de sustento e acabam tornando um trabalho que deveria ser “passageiro” pelas condições impostas de precarização, em um trabalho definitivo, trazendo consigo uma demanda muito maior de tempo e dedicação por parte dos comerciantes em relação aos trabalhadores assalariados, para garantir seguridade mínima para manter sua sobrevivência.

Percebe-se que, mesmo havendo a precarização do trabalho em diversas classes sociais, ela ocorre de forma mais árdua e destrutiva nesse tipo de subemprego, pois para conseguir o mínimo diariamente é necessário uma grande demanda de tempo de trabalho, além de não existir quaisquer tipo de benefício, como os trabalhadores assalariados possuem, como o FGTS, décimo terceiro, auxílios de transportes e etc.

Não obstante, ainda existe o risco percorrido por ser uma atividade ilegal no que se refere a utilização do espaço público, tornando-se perigosa pela condição vulnerável de ir e vir dentro dos vagões e se deparar com os vigilantes terceirizados que possuem também o papel de não permitir esse tipo de comercialização que foge do controle. Já ocorreram diversas brigas e agressões, o que acarreta o aumento de violência nesse tipo de subocupação, entre os ambulantes principalmente e provocado pelos próprios vigilantes, sendo mais uma questão a ser tratada como o cúmulo do desleixo social.

Nesse aspecto é necessário contrapor e evidenciar a diferença gritante entre o Metrô Rio e a Supervia, pois mesmo sendo dois transportes pertencentes à Região Metropolitana do Rio de Janeiro e sobre trilhos, não possuem a mesma dinâmica espacial por serem regionalmente e economicamente diferentes. O metrô se encontra em uma área mais de classe média que dificilmente ocorre esse tipo de dinâmica econômica, a não ser que seja na linha dois a partir da estação Cidade Nova localizada no Centro do Rio, pois é a partir da mesma que o metrô não se

encontra mais nessa região valorizada e de classe média, a Zona Sul do Rio, e começa a percorrer as regiões menos favorecidas, abrindo pequenas brechas para uma comercialização singela nesses vagões.

Até pouco tempo era permitido nos trilhos do Metrô Rio as performances artísticas nas estações. Atualmente, um dos discursos para dificultar a atividade desses artistas foi a imposição de que as apresentações nos veículos poderiam representar risco para segurança e o bem-estar dos passageiros, que costumam utilizar esse tipo de transporte todos os dias. Desta forma, foi criada a lei 8120/2018 que proíbe os artistas pedirem o cachê dos usuários, mas aceita que recolham doações espontâneas.

Além disso, essa lei impõe que as empresas responsáveis pela gestão desses transportes comecem a criar um cadastro de artistas que já trabalham ou queiram se apresentar. Todavia, esse tipo de registro tem apenas a função de organizar o horário das apresentações, anulando o impedimento de pessoas não cadastradas trabalharem. Porém, continua sendo permitida a apresentação dos artistas nas estações de barcas, trens e metrô dentro desses moldes citados anteriormente.

Diante de toda problemática apontada sobre esse tipo de comercialização, a entrada de trabalhadores no mercado informal ajudou a reduzir o desemprego e colocou um número recorde de pessoas na intensa força braçal de trabalho. Porém, esse fenômeno, que à primeira vista pode indicar uma reação da economia, não se traduziu em melhora na produtividade. As empresas formais são mais produtivas por conta do acesso ao crédito como vimos no circuito superior, trabalham em escala e podem expandir seus negócios sem problemas de fiscalização da Receita. Entretanto, é evidente que, para um desempregado, é melhor conseguir qualquer tipo de ocupação, do que estar jogado às margens da economia, nas mazelas da precarização e da falta de oportunidade para se auto sustentar.

O poder público precisa incorporar esse problema estrutural e começar a desenvolver políticas públicas como melhor distribuição de renda, políticas que favoreçam o crescimento das oportunidades de emprego e, conseqüentemente, tentar amenizar o problema por meio de uma maior oferta de trabalho formal, e não por repressão dessa atividade. O crescimento econômico favorece pequenos negócios, entretanto, alcança outras formas atividades e produtores resultando no agravamento das condições de vida das classes menos favorecidas.

A partir disso, já haveria motivos para intervenção de políticas públicas, para o investimento em fundos públicos federais e direcionamento da implementação da política pública de trabalho e renda. Construir espaços institucionais que intercedam, entre os diferentes níveis governamentais, que haja implementação e avaliação das políticas públicas podendo ser capaz de garantir resultados eficazes.

A conjuntura atual estabelece enormes desafios para a classe trabalhadora, onde é preciso resistir às violações sobre seus direitos, mesmo exercendo práticas trabalhistas que garantem o mínimo de estabilidade jurídica e financeira. O comércio informal acaba se tornando uma das únicas oportunidades nas quais o ambulante ou trabalhador por conta própria consegue certamente garantir o mínimo de renda possível, já que ao percorrer por todos os vagões, aumentando o ritmo do seu próprio tempo de trabalho, consegue receber um mínimo de rendimento ao trabalhar excessivamente.

A solução para o descaso e precarização do trabalho se encontra na própria força de vontade do indivíduo e na perseverança em não desistir de procurar formas de empregabilidade. Não aceitando de certa forma a estruturação do desemprego como problema e sim como um grande obstáculo.

Além do mais, existem outros tipos de obstáculos que não favorecem à realização desse tipo de trabalho, como a violência atribuída pela negação de apropriação do espaço público, mais um problema em que o ambulante carrega e enfrenta no dia-a-dia. Portanto, ocorre menos proteção social e maior intensificação “profissional” na formação dos trabalhadores por conta própria perante essa dura realidade, isso se dá por meio da emergência de se adequar a qualquer tipo de trabalho que seja alcançável, seja dentro da sua área ou em qualquer tipo de serviço.

#### **4 REFERÊNCIAS**

ANTUNES, Ricardo. (2007) POCHMANN, Marcio. **A desconstrução do trabalho e a explosão do desemprego estrutural e da pobreza no Brasil.**

ANTUNES, Ricardo. (2012) **A nova morfologia do trabalho no Brasil. Reestruturação e precariedade.** Disponível em <<https://nuso.org/articulo/a-nova-morfologia-do-trabalho-no>



brasil-reestruturacao-e-precariade/> Este artículo es copia fiel del publicado en la revista Nueva Sociedad.

JORDÃO, Ana Paula. STAMPA, Inez (2015). **Precarização no “mundo do trabalho”: a experiência dos ambulantes dos trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.**

LOPES, Nei. **Guimbaustrilho e outros mistérios suburbanos**, 2001.

MAIA, Carlos Eduardo (1999). **Ilegalidade e Informalidade: Faces e Disfarces da Economia Urbana.**

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

SANTOS, Milton. LAURA SILVEIRA, Maria (2006). **O Brasil. Território e Sociedade no início do século XXI.** Capítulo XI: O território do brasileiro do passado e presente.